

立法會
Legislative Council

立法會 CB(4)1151/17-18(04)號文件

檔號：CB4/PS/1/16

交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會
2018年6月1日舉行的會議
有關廣深港高速鐵路香港段
石崗列車停放處事件的資料摘要

政府當局表示¹，隨着廣深港高速鐵路("高鐵")香港段的土木建造、機電工程、調試和試運行工作接近完成，工程項目正進一步邁向於2018年9月通車的目標。與列車運行相關的所有系統，包括列車、車載信號、軌道、架空電纜、供電、通訊、軌旁信號設備及車務控制中心已經通過各類型所需檢測。在此基礎上，高鐵香港段已於2018年4月1日進入試營運階段。

2. 香港鐵路有限公司("港鐵公司")於2018年4月4日報告，一名車廠職員於2018年4月3日傍晚進行檢查時，發現在高鐵香港段石崗列車停放處停放的一列高速列車的尾卡有部分車輪偏離路軌。機電工程署已要求港鐵公司進行詳細調查及盡快提交報告，以確定事件成因及推行相應的補救措施，防止日後再次發生類似事件。

3. 港鐵公司表示，事件發生後已即時暫停列車的試運行，至於其他試營運工作，例如涉及車站設施及系統的工作，則繼續進行。經相關政府部門同意，港鐵公司於2018年4月13日披露初步調查結果後，已於同日恢復列車的試運行工作。

4. 政府當局和港鐵公司發出的新聞稿，以及傳媒近期就此事的報道分別載於**附錄 I**及**附錄 II**。政府當局將在2018年6月1日的會議上，向鐵路事宜小組委員會簡報有關事件。

立法會秘書處
議會事務部 4
2018年5月29日

¹ 立法會 CB(4)538/17-18(05)號文件

新聞公報

廣深港高速鐵路香港段石崗列車停放處事件

運輸及房屋局發言人今日（四月四日）表示，政府十分關注昨晚（四月三日）廣深港高速鐵路香港段（高鐵）一列停泊於石崗列車停放處的高速列車車輪偏離路軌的事件。

發言人強調，在任何鐵路運作中，安全是首要考慮。機電工程署昨晚接獲香港鐵路有限公司（港鐵公司）通知發生上述事件後，已即時要求港鐵公司進行詳細調查和盡快提交報告，以確定事件的起因並實施相應補救措施，防止同類事件再次發生，以免影響高鐵的試營運計劃。機電工程署在高鐵於二〇一八年九月開通前會核實港鐵公司是否已妥善完成所有與鐵路安全相關的測試，亦會進行實地安全測試，確保運作安全後才會批准列車投入服務。

完

2018年4月4日（星期三）

香港時間18時10分

新聞稿

Press Release

新聞通告 二零一八年四月四日

廣深港高鐵（香港段）石崗列車停放處

港鐵公司就昨天（二零一八年四月三日）晚上廣深港高速鐵路（香港段）石崗列車停放處一宗可能引起公眾關注的事情提供資料：

昨晚約九時十五分，車廠工程人員進行巡查時發現一列停泊於維修車庫的高鐵列車，其尾卡部份車輪偏離路軌，事件中無人受傷。該列列車昨日較早時進行試運行後，返回石崗列車停放處。

公司非常關注有關情況，將就事件進行詳細調查，並已通知機電工程署。

（完）

新聞公報

運輸及房屋局局長談高鐵香港段石崗列車停放處事件

以下是運輸及房屋局局長陳帆今日（四月十三日）出席建造業午餐會後，就廣深港高速鐵路香港段石崗列車停放處事件會見傳媒的談話全文：

記者：關於高鐵試車報告……你自己是否看過？你覺得是否可以恢復試營運？

運輸及房屋局局長：我相信大家都看過港鐵公司的新聞公布，當中亦交代了在石崗停放處有四條停放車道，其中三條相對較直，只是第四條有一個彎位，列車經過時會有橫向力量將軌道向外推。由於第四條停車軌道的設計是以工字鐵承托軌道，變相其力量堅固度在今次出現了偏差。至於其他三條停車軌道，由於都是在石屎基座上，其強度經過覆核是符合有關設計標準和安全標準。所以，港鐵公司與政府有關部門商討後，決定容許它重新啟動試營運。

記者：政府是否接納這個報告……？

運輸及房屋局局長：基本上，政府仍然要求港鐵（公司）提交詳細報告。剛才你們所提及的，只不過是港鐵（公司）與政府部門之間初步對恢復試營運的理據，以及有關安排合乎標準和安全要求。至於今次的事件，港鐵公司仍然需要繼續作深入分析、研究，之後再向政府提交最後的報告。

記者：有批評說那個設計，即彎位架空的做法是有問題，其實今次事件是否反映港鐵在監控工程方面有改善的地方？

運輸及房屋局局長：我相信要等待港鐵公司提交最後的調查報告後，屆時作出一個判斷會比較適合。

（請同時參閱談話全文的英文部分。）

完

2018年4月13日（星期五）

香港時間16時04分

新聞稿

Press Release

新聞通告 二零一八年四月十三日

就廣深港高鐵(香港段)石崗列車停放處 於四月三日發生的事件提供更新資料

港鐵公司就上星期二(二零一八年四月三日)晚上廣深港高速鐵路(香港段)石崗列車停放處發生的事件，提供進一步資料：

港鐵公司非常關注事件，在事發後隨即展開調查工作以確定事件原因及避免再出現同類事件。廣深港高速鐵路(香港段)的列車試運行工作事後已即時暫停，而高鐵香港段其他試營運工作，例如車站系統及設備等則按計劃進行。

調查顯示，有關列車的前七卡車廂穩妥地停放在第四號維修軌道上，惟尾卡兩個轉向架的其中四個車輪偏離路軌，三個位於右邊的車輪向下偏移，而一個位於左邊的車輪則稍微升高。承托該段軌道的「工字鐵」及其結構裝置出現輕微變形，影響了路軌之間的寬度，車輪橫向偏離了路軌約 2.2 至 3.3 吋。(請參考附圖)

港鐵公司的列車及軌道專家，在高鐵列車供應商及獨立軌道專家的協助下展開調查。經過仔細檢查，確認列車及在石崗列車停放處的有關路軌事發時均狀況良好。

基於調查結果，專家相信事件成因與事發位置的獨特性有關，認為承托路軌的「工字鐵」及其結構裝置出現輕微變形，是因為該段軌道有一個獨特之處，就是第四號維修軌道由「工字鐵」及其結構裝置承托，而軌道走線有一小段較彎的走線。這是整個廣深港高鐵(香港段)唯一一個由「工字鐵」及其結構裝置承托的彎位路軌段。當列車慢速駛過該彎位前往車庫停泊時，會產生橫向壓力。承托路軌的「工字鐵」及其結構裝置經長期重複的橫向壓力，產生輕微變形，相關路軌之間的空間亦被拉闊，引致尾卡部分車輪偏離路軌；而第四號維修軌道是自二零一七年四月開始使用。

(轉下頁)



港鐵公司亦確定廣深港高鐵(香港段)的所有路軌以及車庫內其他維修軌道的結構裝置均符合相關設計準則和安全規定而建造。所有新鐵路項目在投入服務前，均須經過嚴謹的試營運階段，確保設計能符合實際營運情況，並在有需要時作出修正才正式開始載客服務。

港鐵公司與工程設計顧問正著手制訂修正及加固有關路段「工字鐵」及其結構裝置的方案。四月三日在石崗列車停放處發生的事故與事發位置的獨特因素有關，該段由「工字鐵」及其結構裝置承托的維修路軌有一小段較彎的走線。車廠內其餘三條維修軌道走線均為直線，沒有彎位，經詳細檢查後亦確認全部狀態良好；而廣深港高鐵(香港段)的正線路軌均牢固安裝在混凝土基座或軌枕上。正線路軌無須於車底提供較大空間予維修之用，因此無須採用「工字鐵」及其結構裝置。

港鐵公司與相關政府部門已取得共識，可以恢復高鐵列車試運行。港鐵公司將於今天(四月十三日)恢復高鐵列車試運行工作。第四號維修軌道將繼續停用，直至完成相關改善工程。停用第四號維修軌道不會影響試營運工作。

在初步調查結果的基礎上，公司將繼續探討可強化第四號維修軌道的其他措施。待完成詳細調查後，港鐵公司會向有關政府部門提交報告，亦會在適當時間向公眾交代事件的調查結果。

(完)

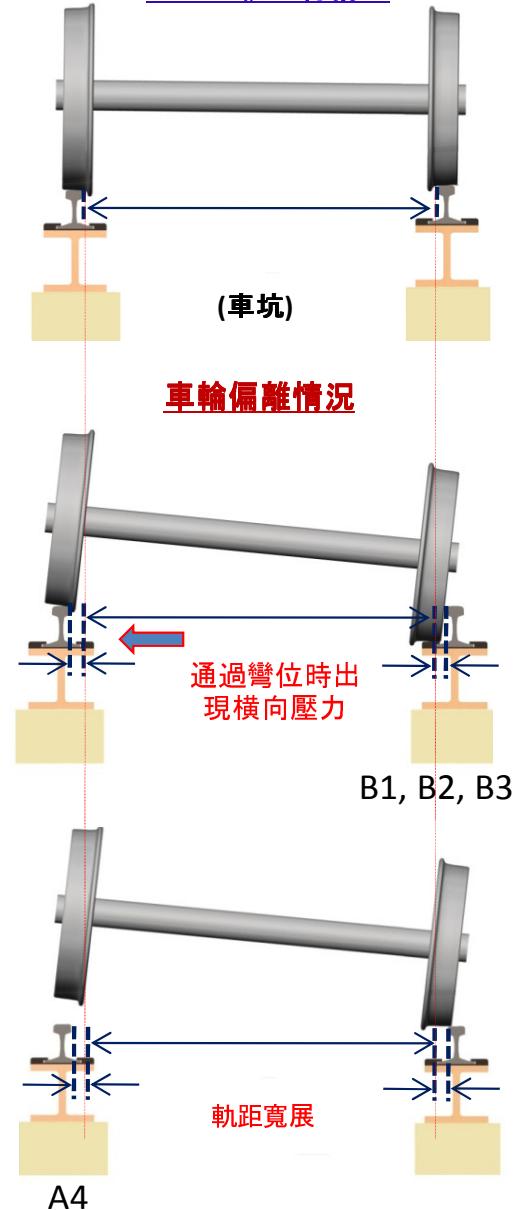
傳媒查詢：

黃家俊先生
傳媒關係高級經理
電話：2993 3223

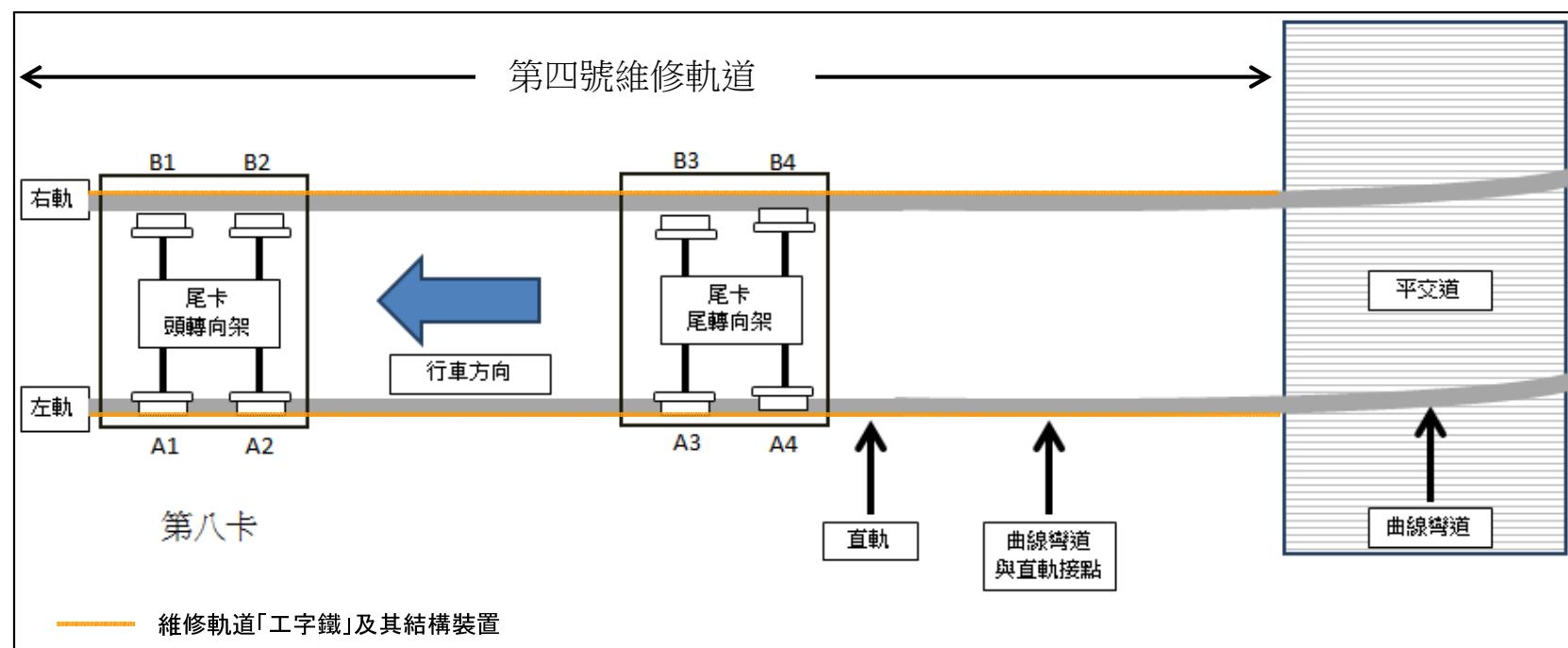
二十四小時傳媒查詢：
電話：2212 2813

二零一八年四月三日於廣深港高鐵（香港段）石崗列車停放處發生的事件

正常輪軌運行情況



車輪位置圖



1. 東方日報 | 發行量/接觸人次: 500,000 | 2018-04-05
報章 | A01 | 港聞 | 頭條
字數: 1152 words

高鐵出軌 試行3日即叫停 承托路軌工字鐵變形 4輪偏離

廣深港高鐵香港段出師不利，試營運僅三日即有列車出軌。港鐵指前晚一列高鐵列車停泊在車廠維修路軌時，尾卡右邊四個車輪出軌，初步調查發現該維修路軌一段彎位下方有一條工字鐵輕微變形，懷疑列車入彎時產生橫向壓力令工字鐵「拗柴」，列車最終出軌。港鐵已即時暫停高鐵試車，直至確定系統安全後才恢復。政府稱非常關注事件，已要求港鐵提交報告。

高鐵列車出軌事件發生後，港鐵已即時暫停試車。（資料圖片）

維修路軌出事「中國中車」派員了解

港鐵昨凌晨約兩時半透過電郵發放新聞稿給傳媒，指前晚約九時十五分，廣深港高鐵香港段石崗車廠有工程人員巡查時，發現一列停泊於維修軌道的高鐵列車，尾卡有部分車輪偏離路軌，事件無人受傷，港鐵已向機電工程署通報事件。

大批傳媒隨即到高鐵石崗車廠外，希望了解事件，期間見到多名身穿港鐵制服及「中國中車」工作服人士進入車廠，中國中車是高鐵香港段列車生產商「青島四方」的母公司；而港鐵車務總監劉天成及車務營運總管（高速鐵路）李聖基亦到車廠了解事件。

港鐵強調正線路軌沒工字鐵

港鐵直至傍晚才向公眾交代事故始末。李聖基表示，涉事列車於前晚約七時半完成試車後回廠，停泊於維修路軌，至前晚約九時十五分被發現出軌，港鐵檢查後發現列車和路軌均無問題，但涉事維修路軌一處彎位下方有一條工字鐵輕微變形。他稱工字鐵用來承托維修路軌，懷疑列車入彎時產生橫向壓力，經路軌傳到工字鐵，最後令工字鐵「拗柴」變形。

李聖基強調，高鐵車廠內有四條維修路軌，除涉事維修路軌外，其餘三條走線沒有彎位，但港鐵會加強檢查有關的維修路軌。港鐵總經理（基建維修）黃永健補充指，高鐵香港段網絡內只有車廠維修路軌才以工字鐵承托，強調高鐵正線路軌沒有工字鐵，而高鐵列車每卡有兩個轉向架，每個轉向架有兩對車輪，今次出軌的是尾卡右邊的四個車輪。

無出軌警報 未提偏離距離

至於車輪偏離路軌的距離，李聖基在記者多番追問下仍未有交代，僅指看不到事故對列車試行有影響，港鐵已即時暫停高鐵試車，詳細調查事故成因。李聖基又指高鐵列車並無出軌警報系統，因此要待工程人員檢查後才發現事故。

對於暫停試車會否延誤高鐵通車日期，消息人士認為相關安排對整個高鐵試營運影響輕微，因為一般本地鐵路線試營運期為三個月，但高鐵長達六個月，相信有足夠時間完成測試，而且暫停試車期間港鐵仍可測試車站其他項目。

機電署已促港鐵提交報告

機電署表示非常關注事故，昨晚接獲港鐵通報後即時派員到場調查，又指港鐵正安排高鐵列車生產商青島四方派專家盡快來港參與調查，該署已要求港鐵就事故成因和改善措施提交報告。該署指在高鐵開通前會確保港鐵妥善完成所有與鐵路安全相關測試，包括列車靜態及動態安全檢測、列車與信號系統綜合試驗等，該署及其他相關部門亦會實地安全測試。運輸及房屋局亦十分關注事件，強調任何鐵路運作「安全是首要考慮」。

文章編號: [201804053240506]

本內容經慧科的電子服務提供。以上內容、商標和標記屬慧科、相關機構或版權擁有人所有，並保留一切權利。使用者提供的任何內容由使用者自行負責，慧科不會對該等內容、版權許可或由此引起的任何損害 / 損失承擔責任。

2. 蘋果日報 | 發行量/接觸人次: 130,230 | 2018-04-05
報章 | A01 | 要聞 | 頭條
字數: 1113 words

高鐵試車 3日出軌 承托路軌工字鐵變形 叫停測試

【本報訊】計劃今年第3季通車的廣深港高鐵，試行第3日即發生出軌事故。一列高鐵列車前晚結束試行後返回石崗車廠，停車後有職員發現尾卡右邊4個車輪「偏離」路軌，港鐵昨經調查後指，事故起因是在入廠前彎位承托軌道的工字鐵變形，強調與列車和路軌無關，但已暫停試車；至於出軌的程度，港鐵一直未有交代。有議員批評港鐵交代時迴避關鍵問題，促盡快交代事實。記者：梁御和

林偉聰

涉事列車前晚約7時返回石崗車廠維修軌道，車廠工程人員晚上9時15分左右檢查時，在尾卡看到幾個車輪偏離路軌。據了解，各車輪偏離路軌少於一吋。港鐵在昨凌晨主動發稿公佈事件，但未有交代事故具體位置、出軌程度、及事故經過。

不過，事件已在港鐵員工的通訊群組流傳，指涉事列車返回石崗列車停放處時以慢速進入有蓋維修中心，當時職員在閉路電視發現中心閘門無故出現震動，列車司機一度停車並下車查看，不過未有發現，兩小時後才有職員發現列車出軌。

昨中午多名港鐵工程人員跟隨一輛印有「Emergency」的貨車到達涉事維修中心，並在車廠集中視察維修中心左邊第一條路軌，其間不斷拍照；至於懷疑在出軌意外時震動的閘門現時緊閉，未見有損毀痕迹。港鐵車務營運主管李聖基在下午約5時到場視察，並向傳媒交代事件。

稱與列車及路軌無關

李聖基指初步檢查後發現用作承托維修軌道的工字鐵有輕微變形情況，涉事工字鐵位處彎位，懷疑受列車行駛經過產生的橫向壓力影響，致承托的工字鐵變形。他稱檢查已確定列車及路軌均「有問題」，而車廠4條維修路軌中只有涉事路軌有小彎位，其他3條沒有，但同樣會加強檢測，確保運作正常能安全使用。

港鐵基建維修總經理黃永健又補充，高鐵每卡列車有2個轉向架，每個轉向架有2對車輪，涉事列車尾卡右邊的4個車輪都有偏離路軌。李聖基承認昨起已停止試車，港鐵完成初步調查後會再一次檢查列車，確認安全後才會恢復試車，並會向政府提交報告，但暫無提交報告的時間表。

無交代車輪偏離程度

記者多次問及車輪偏離路軌多遠，但李聖基聲稱「有量度」，未有交代；至於涉事工字鐵的製造商、工程的承辦商等資料，二人昨日均指須進一步了解。根據港鐵資料，石崗列車停放處的823B合約由前田——中國建築聯營公司承辦，負責建造軌道的830合約則由俊和——中國中鐵——昆士蘭鐵路聯營公司承辦。

立法會議員陳淑莊批評港鐵交代時態度迴避，「想將公眾注意力轉移去個工字鐵度」，但關鍵資料如工字鐵來源、實際出軌程度等都拒絕交代。她指港鐵全面停止試車，或反映事態嚴重及屬預期之外的問題，促港鐵全面檢視列車及路軌，並盡快交代事實，她並將在鐵路事宜小組跟進。

機電署回應稱，已要求港鐵就今次事故成因和改善措施提交報告，強調在高鐵必須通過多重測試才可開通，署方亦會作實地測試，核實港鐵測試的結果。

文章編號: [201804053218813]

本內容經慧科的電子服務提供。以上內容、商標和標記屬慧科、相關機構或版權擁有人所有，並保留一切權利。使用者提供的任何內容由使用者自行負責，慧科不會對該等內容、版權許可或由此引起的任何損害 / 損失承擔責任。

3. 星島日報 | 發行量/接觸人次: 100,000 | 2018-04-05
報章 | A03 | 港聞
字數: 648 words

田北辰：工字鐵設計港「無試過」

立法會鐵路事宜小組主席田北辰（小圖）表示，以高鐵車廠以工字鐵承托維修路軌的設計，相信是全港各鐵路車廠唯一的例子，因其他車廠的維修路軌，都是將路軌安裝在石屎上。他相信是這個香港「無試過」的設計，加上該涉事路軌本身彎度，導致事件發生。他指如是設計上出現問題，其他三條維修軌道都「要小心」，希望港鐵盡快交代。

留意其他三條維修軌道

田北辰昨晚在得悉港鐵的初步解釋後，對本報指他相信事故主要由兩個原因導致。首先他指車廠一般的維修路軌都是在石屎上安裝，不排除石崗高鐵車廠以工字鐵承托維修路軌的設計，是全港獨有，是「無試過」，因此「無人知會出事」。此外，他亦提及涉事的路軌有一小段彎度，而另外三條位於石崗的維修路軌及其他車廠，都通常是一條直的軌道。他指在兩個因素影響下，再加上港鐵所指的列車駛過而引起的橫向壓力，導致出軌。

田直言港鐵應盡快交代事件與工字鐵設計是否有關，如是涉及使用工字鐵設計的問題，其他三條維修路軌亦都要小心處理。

根據港鐵資料及網上影片，內地一些高鐵車廠亦有採用與石崗類似的設計，即維修路軌並非由石屎承托。港鐵昨未能回應維修路軌工程的承包商資料。翻查資料，興建石崗車廠的承包商為前田—中國建築聯營公司，俊和-中國中鐵-昆士蘭鐵路聯營公司小則負責鋪設由西九龍總站至邊界的軌道，另外怡和機器有限公司為高鐵項目提供五金物料。

另外，立會議員陳淑莊批評事件「匪夷所思」，質疑為何要在列車抵達車廠近兩小時，才在巡查時得悉情況，而非在停泊後立即查車。而她亦質疑為何港鐵在凌晨兩時半才發稿通報，指會要求立會跟進。

文章編號: [201804059672559]

4. 成報 | 發行量/接觸人次: 50,000 | 2018-04-05
報章 | A01 | 要聞 | 頭條
字數: 1272 words

香港段試車第3日 高鐵出軌離譜 急召內地生產商來港助調查

廣深港高速鐵路香港段列車試運第3日，至前晚（3日）便發生出軌事故，列車尾卡右邊四個車輪無故偏離路軌，有員工在閉路電視更見到閂門無故震動。由於事態嚴重，在調查期間，路軌上的測試工作全面停止，其餘測試繼續進行。港鐵初步發現維修路軌有一個彎位，用作承托工字鐵出現變型，懷疑導致此次事故，他們已急召多名內地生產商來港協助追查問題根源，重點調查方向是列車設計和安全是否有問題。運輸及房屋局及機電工程署十分關注事件，已要求港鐵呈交事故報告。當局強調在確保運作安全後，才會批准列車投入服務。 本港港聞部報道

出軌事故於前晚9時許發生，但港鐵沒有即時公布，至昨日凌晨2時許才發出新聞稿公布事故，但內容非常簡短，並無解釋事故原因，至昨晚6時許才舉行記者會交代整件事件的來龍去脈。目標今年第3季通車的廣深港高鐵，在本月1日開始試運行，測試至第3天就出現問題。港鐵表示星期二晚上9時15分，有高鐵車廠工程人員在石崗列車停放處巡查時發現，一列完成試運行的高鐵列車停泊在維修路軌上，尾卡右邊四個車輪偏離了路軌，據了解差距少於一吋。

港鐵：疑工字鐵變型引致

港鐵車務營運總管（高速鐵路）李聖基及港鐵總經理（基建維修）黃永健昨日舉行記者會，李聖基指出，初步調查發現列車及路軌均無問題，但發現維修路軌有一個彎位，用作承托工字鐵出現變型，懷疑導致此次事故，正深入調查，重點調查方向是列車設計和安全有無問題，而人員經不同檢測，已確保列車安全。

他又說4條維修路軌，只有涉事的路軌有彎位，未來會加強其餘3條維修路軌檢查及檢測。被問到事件會否對高鐵香港段試營運有影響，李聖基指出，港鐵目前會繼續在西九龍站進行扶手梯及消防系統等測試，不認為事件會對試營運帶來影響。

在調查期間，港鐵稱涉事維修軌道暫時停用。現時車廠內仍有另外3條維修軌道，可供列車作維修之用，可應付列車試運行的需要。他們亦會檢查車廠所有維修軌道，確保狀況良好。至於其他試運行工作，例如車站系統及設備等，則不受影響。現階段事件對整體高鐵列車試運行及通車時間沒有影響。

運房局及機電署促交報告

運輸及房屋局發言人昨日表示，政府十分關注前晚（3日）廣深港高速鐵路香港段（高鐵）一列停泊於石崗列車停放處的高速列車車輪偏離路軌的事件。發言人強調在任何鐵路運作中，安全是首要考慮。機電工程署在高鐵於2018年9月開通前會核實港鐵公司，是否已妥善完成所有與鐵路安全相關的測試，亦會進行實地安全測試，確保運作安全後才會批准列車投入服務。

機電工程署稱，在港鐵公司前晚按既定機制通報他們後，即時派員到場調查。他們知悉港鐵公司正安排高鐵列車生產商青島四方派專家盡快來港參與調查，他們亦已要求港鐵公司就事故成因和改善措施提交報告。

發言人說廣深港高鐵香港段開通前，列車、信號系統、軌道及供電系統都必須通過多重測試，包括由獨立專家進行的安全審核及測試。該署在高鐵開通前亦會核實港鐵，是否已妥善完成所有與鐵路安全相關測試，包括列車靜態及動態安全檢測、列車與信號系統綜合試驗等所有檢測項目。機電工程署及其他相關部門亦會進行實地安全測試，待確保運作安全後才會批准列車投入服務。

文章編號: [201804053219456]

本內容經慧科的電子服務提供。以上內容、商標和標記屬慧科、相關機構或版權擁有人所有，並保留一切權利。使用者提供的任何內容由使用者自行負責，慧科不會對該等內容、版權許可或由此引起的任何損害 / 損失承擔責任。

5. 香港商報 | 發行量/接觸人次: 35,000 | 2018-04-05
報章 | A13 | 香港新聞 | 車輪離軌
字數: 978 words

高鐵列車暫停試運行查因

【香港商報訊】記者葉佩瑜報道：一輛高鐵列車於日前試運行駛返石崗列車停放處後，被發現尾卡車有4個車輪偏離路軌。港鐵車務營運總監李聖基昨晚表示，港鐵高度關注事件，已暫停列車試運行，經初步檢查發現路軌與列車均無問題，但其中一條維修軌道的承托工字鐵出現輕微變形，相信受橫向壓力影響，會循這方向作深入調查；他強調，事件不會影響高鐵的通車時間。

維修軌道承托工字鐵 微變形

港鐵於周三凌晨發表聲明，「自爆」於4月3日晚上有車廠工程人員發現一列停泊於維修車庫的高鐵列車，其尾卡部分車輪偏離路軌。李聖基昨傍晚在港鐵錦田車廠會見傳媒表示，高鐵由本月1日起開始試運行，當中包括車站系統、列車運作、通關接駁、電梯系統、消防安全等，希望作出磨合，找出問題，並讓員工熟悉系統運作，務求令高鐵正式開通時更暢順。日前其中一輛高鐵列車於晚上7時半完成測試，回到石崗列車停放處，被員工於晚上9時進行檢查時，發現其尾卡車有4個車輪偏離路軌。

李聖基續指，已即時與鐵路專家、承包商及製造商進行調查，經初步檢查後，發現列車與路軌均沒有問題，惟其中一條維修軌道的承托工字鐵出現輕微變形，由於涉事路軌有一小段彎路，相信受橫向壓力影響，影響了路軌承托，港鐵會循這方向再作深入調查，並向政府提交報告。

他又指，由於4條維修路軌中只有一條有彎位，加上其他測試工作仍繼續，故相信事件不會影響高鐵通車時間，不過為了安全考量，港鐵已暫停列車試運行工作，當確保安全後才恢復測試，強調測試的目的便是尋找問題，以確保正式通車時一切安全及順暢。

被問及車輪偏離的距離，李聖基透露，自己於事故後已查看事發高鐵，但沒有量度，而且4個車輪的偏離幅度都不同，難以量化，不過偏離的4個車輪均在車的同一邊。

民建聯高度關注事件 翼釋疑

民建聯立法會議員陳恒镔表示，民建聯高度關注事件，認為試行列車目的是要查找列車行駛時，可能會遇到的技術性錯誤或毛病，從而立即作出修補和處理；而透過多次糾正和重複試行，確保列車在真正營運時不致於再次出現類似問題，減少事故發生。他要求港鐵應詳細交代事件，否則將令公眾對事件感到疑惑，也可能影響他們對高鐵列車的安全和可靠的自信。

民建聯又強烈要求相關政府部門立即跟進，敦促港鐵公司查找原因及修正，向市民交代事件，包括是否人為出錯、設計有誤、控制信號故障，還是路軌發生問題等等，盡快向市民開誠布公，避免引起不必要的猜測和誤會。

文章編號: [201804053241283]

本內容經慧科的電子服務提供。以上內容、商標和標記屬慧科、相關機構或版權擁有人所有，並保留一切權利。使用者提供的任何內容由使用者自行負責，慧科不會對該等內容、版權許可或由此引起的任何損害 / 損失承擔責任。

6. 明報 | 發行量/接觸人次: 140,000 | 2018-04-05
報章 | A02 | 港聞
字數: 1095 words

高鐵4輪出軌試車3日叫停 廠內過彎出事港鐵：軌下工字鐵變形

【明報專訊】本月開始測試運作的廣深港高鐵香港段，一列「動感號」列車周二（3日）晚完成試行返回石崗車廠時，尾卡右邊4個車輪出軌。港鐵昨完成初步檢查後稱列車及路軌沒有問題，但涉事路軌有一小段彎位，懷疑在列車駛過時產生橫向壓力，令承托路軌的工字鐵輕微變形，影響路軌承托，會循有關方向調查，昨天起暫停試車，並盡快向政府提交調查報告。有立法會議員認為事件嚴重，促請港鐵徹底交代。

試行後巡查察覺無關軌道列車

港鐵本月1日起展開高鐵「試營運」，包括試行9列港鐵向內地車廠購入的高鐵列車，但測試至第3日就發生事故。港鐵昨凌晨發新聞稿，指前晚約9時15分，車廠工程人員巡查時發現一列完成試行、停泊在石崗列車停放處維修車庫的高鐵列車，尾卡部分車輪「偏離路軌」，港鐵將展開詳細調查，並通知機電署。

返廠4 軌只一組有彎位

港鐵車務營運總管李聖基昨傍晚向傳媒交代事件。他說，涉事高鐵列車在前晚7時完成試行後，停泊在石崗車廠維修軌道上，至9時15分，工程人員發現列車尾卡4個車輪偏離路軌，港鐵昨聯同鐵路專家、列車生產商、承辦商等調查，初步檢查後列車及路軌沒有問題，但發現車廠內其中一條維修軌道的承托工字鐵出現輕微變形。

李聖基說，有關路軌有一小段彎位，懷疑列車駛過時產生橫向壓力影響路軌承托，並稱石崗車廠內共有4組維修路軌，只有該路軌有彎位，其餘3組均是直線路軌，港鐵會循有關方向調查，並加強檢查維修路軌。他稱昨天起暫停試行高鐵列車，待確保列車安全後才會恢復試行，但仍會繼續車站系統及設備等其他測試工作。

李又稱，暫停列車試行相信不會影響通車安排。李稱事故不涉及列車物料問題，相信與維修路軌承載問題有關，港鐵會盡快向政府提交調查報告，但暫未有時間表。

尾卡4 輪出軌不足1吋列車擺側

港鐵總經理（基建維修）黃永健補充，每部高鐵列車有兩個轉向架，每個轉向架有兩對車輪，涉事列車共有4個車輪偏離路軌，全部是右邊車輪。據了解，該4個車輪出軌不足1吋，令列車呈「擺側」狀態。

機電署表示非常關注事故，在港鐵通報後已即時派員到場調查，並要求港鐵就事故成因和改善措施提交報告。署方稱，高鐵開通前會核實港鐵是否已妥善完成所有鐵路安全測試，包括列車靜態及動態安全檢測、列車與信號系統綜合試驗等，並與其他部門作實地安全測試，待確保運作安全後才批准列車投入服務。運輸及房屋局稱十分關注事故，強調任何鐵路運作中，安全是首要考慮。

立法會鐵路事宜小組主席田北辰稱，港鐵需徹查列車狀況，並需研究石崗車廠停放列車的路軌設計是否有問題（見另稿）。立法會議員陳淑莊認為事故性質非常嚴重，出軌可危及人命，並憂慮列車質素有問題，她已去信政府及立法會，要求港鐵交代及公開調查報告。

文章編號: [201804053147497]

本內容經慧科的電子服務提供。以上內容、商標和標記屬慧科、相關機構或版權擁有人所有，並保留一切權利。使用者提供的任何內容由使用者自行負責，慧科不會對該等內容、版權許可或由此引起的任何損害 / 損失承擔責任。

7. 文匯報 | 發行量/接觸人次: 132,000 | 2018-04-05
報章 | A09 | 香港 | 特稿
字數: 472 words

工會疑司機未熟新線出事

廣深港高鐵香港段預計今年內通車，但試營運期間卻有列車車輪偏離路軌，有工會懷疑事件與司機不熟習操作有關，多名立法會議員都要求港鐵找出事故原因及到立法會交代。

香港鐵路專業人員工會主席林偉強相信，列車車輪偏離路軌或與司機未熟習操作有關，「（偏離路軌）有尺寸規定正負多少，只要不離開尺寸就可以，因為列車行走會擺動。路軌轉向架出問題新線最多，因為操作不熟悉，錯位或誤會。」

田北辰陳恒鑽促查明

立法會鐵路事宜小組主席田北辰認為，高鐵列車車輪偏離路軌的事件罕見，指港鐵必須找出今次事件成因是設計出現問題，還是由列車司機引致，因為高鐵列車每晚都要駛回石崗車廠，如未能找出事件成因或會影響日後服務。

不過，他表示現階段看不到事件與乘客安全有關，而現時距離高鐵通車尚有約半年時間，相信港鐵可以解決問題。

鐵路事宜小組委員會副主席陳恒鑽亦指出，試行營運本身是一個找問題的機制，認為港鐵現時遇到不同毛病是正常情況，但強調港鐵必須找到問題的因由，及採取糾正措施。他希望港鐵切實為高鐵通車做足必要的安全測試，並就事件出席鐵路事宜小組會議，向立法會作出交代。 ■香港文匯報記者 文森

文章編號: [201804053113061]

本內容經慧科的電子服務提供。以上內容、商標和標記屬慧科、相關機構或版權擁有人所有，並保留一切權利。使用者提供的任何內容由使用者自行負責，慧科不會對該等內容、版權許可或由此引起的任何損害 / 損失承擔責任。

慧科訊業有限公司 查詢請電: (852) 2948 3888 電郵速遞: info@wisers.com 網址: <http://www.wisers.com>

慧科訊業有限公司 (2018)。版權所有，翻印必究。

1. 南華早報 | 發行量/接觸人次: 105,347 | 2018-04-05
報章 | EDT3 | EDT | TRANSPORT | By Danny Lee and Cannix Yau
字數: 656 words

SAFETY CONCERNS OVER CROSS-BORDER PROJECTS

MTR orders inquiry into derailing of express train on test run as experts sound alarm over collapse of protective barrier for underwater tunnel

Two mega cross-border projects linking Hong Kong to the mainland have come under the spotlight over safety concerns.

The MTR Corporation yesterday ordered an investigation into the derailing of a high-speed train after a trial run for the express link to Guangzhou. Meanwhile, experts questioned mainland authorities' denial of any problem with concrete parts being washed away from a structure forming the bridge that will link the city to Zhuhai and Macau.

The government said it was very concerned and would not allow the Guangzhou-Shenzhen-Hong Kong Express Rail Link to begin services until it was satisfied it was safe to operate.

This was in response to MTR staff discovering that four wheels on the last carriage of an eight-car train had "shifted out of position" during an inspection on Tuesday night. Trial runs started on Monday, with the HK\$84.4 billion link scheduled to open in September.

The government said it was "very concerned" about potential safety issues and was expecting an investigation report "as soon as possible" determining the cause of the derailment as well as specifying measures to prevent future mishaps.

Officials said they would "verify whether the MTR had properly completed all tests related to railway safety" and conduct their own safety tests before allowing the express rail link to open for passenger service.

Experts from mainland train manufacturer Qingdao Sifang were sent to Hong Kong yesterday to help with the investigation.

"When the safety of the whole system can be assured, the train trial runs will be resumed immediately," MTR head of operations Francis Li Shing-kee said.

The express rail link is at the centre of a highly charged debate over a controversial immigration checkpoint to be based in downtown Hong Kong but run jointly by local and mainland officers.

Opponents say the arrangement violates the city's mini-constitution by allowing authorities at the rail terminal to enforce mainland laws on Hong Kong soil.

Separately yesterday, the authority managing the Hong Kong-Macau-Zhuhai Bridge dismissed concerns over the apparent collapse of interlocking concrete blocks protecting the edges of an artificial island on the mainland side connecting an underwater tunnel to the Hong Kong section.

While aerial photos showed the large blocks, or dolosse, had collapsed and drifted away from the structure, officials insisted they were working as intended as they were designed to be submerged and scattered in a "random manner".

"The contractor constructed the project in strict accordance with its design, which has been thoroughly inspected and approved as meeting the required standards," a statement by the authority read. It also noted that the structure had withstood the devastating force of Typhoon Hato last year.

But experts were not convinced, warning of a catastrophic risk of the underwater tunnel being swept away due to insufficient protection.

If the dolosse were not protecting the island's edges, waves in bad weather would damage the sea wall, they pointed out.

Structural engineer Ngai Hok-yan said he had reservations about the authority's explanation, and questioned whether there was sufficient protection with just one layer of dolosse at the tunnel's connection point.

"Our standard practice is to use at least two layers of dolosse to serve as a protective zone," he explained. "Also, each dolos only weighs 5 tonnes compared with 25 tonnes each for those used at Hong Kong's High Island Reservoir. It seems to me protection for the artificial island is insufficient."

Ngai added: "The tunnel can be detached and float above the sea with cracks and water seepage. In that case, it will be game over for the tunnel and the bridge, too."

Hong Kong has so far committed to pay about HK\$10.7 billion or 43 per cent of the construction cost of the main bridge, but it will have to shell out another HK\$110 billion to connect it to the city.

文章編號: [201804053258512]

本內容經慧科的電子服務提供。以上內容、商標和標記屬慧科、相關機構或版權擁有人所有，並保留一切權利。使用者提供的任何內容由使用者自行負責，慧科不會對該等內容、版權許可或由此引起的任何損害 / 損失承擔責任。

慧科訊業有限公司 查詢請電: (852) 2948 3888 電郵速遞: info@wisers.com 網址: <http://www.wisers.com>

慧科訊業有限公司 (2018)。版權所有，翻印必究。

1. 香港商報 | 發行量/接觸人次: 35,000 | 2018-04-14
報章 | A10 | 香港新聞
字數: 1234 words

車輪偏離路軌因工字鐵受壓變形 港鐵完成調查 高鐵復試車

【香港商報訊】記者周偉立報道：對於上周一列高鐵列車在石崗車廠偏離路軌一事，港鐵昨日公布初步調查報告，指相信是與事發位置有一段較彎的走線重複受壓下令承托的「工字鐵」變形引致。港鐵又指，出事彎位路軌段是整個高鐵香港段唯一使用相關「工字鐵」結構裝置的路段，現正和工程設計顧問着手制訂修正及加固「工字鐵」的方案，有關軌道繼續停用，直至完成改善工程。高鐵昨日起已可試車。運輸及房屋局局長陳帆指出，由於高鐵其他三條維修軌道都符合設計及安全標準，因此確定高鐵可恢復試車。

車輪橫向偏離路軌2至3吋

港鐵公布的調查顯示，有關列車的前七卡車廂穩妥地停放在第四號維修軌道上，但尾卡2個轉向架的其中4個車輪偏離路軌，3個位於右邊的車輪向下偏移，而1個位於左邊的車輪則稍微升高。承托該段軌道的「工字鐵」及其結構裝置出現輕微變形，影響路軌之間的寬度，車輪橫向偏離路軌約2.2至3.3吋。

成因與事發位置獨特性有關

報告指出，列車及軌道專家在高鐵列車供應商及獨立軌道專家的協助下展開調查，經仔細檢查後，確認列車及石崗列車停放處的有關路軌事發時均狀況良好。基於調查結果，專家相信事件成因與事發位置的獨特性有關，認為承托路軌的「工字鐵」及其結構裝置出現輕微變形，是因該段軌道有一個獨特之處，就是第四號維修軌道由「工字鐵」及其結構裝置承托，而軌道走線有一小段較彎的走線，是整個廣深港高鐵(香港段)唯一一個由「工字鐵」及其結構裝置承托的彎位路軌段。

制訂修正及加固工字鐵

報告又指，當列車慢速駛過該彎位前往車庫停泊時，會產生橫向壓力。承托路軌的「工字鐵」及其結構裝置經長期重複的橫向壓力，產生輕微變形，相關路軌之間的空間亦被拉闊，引致尾卡部分車輪偏離路軌。港鐵與工程設計顧問亦正着手制訂修正及加固有關路段「工字鐵」及其結構裝置的方案。而港鐵亦於相關政府部門已取得共識，並於昨日恢復高鐵列車試運行工作。

至於第四號維修軌道將繼續停用，直至完成相關改善工程；停用第四號維修軌道不會影響試營運工作。

正線路軌無用工字鐵裝置

港鐵強調，車廠內其餘3條維修軌道走線均為直線，沒有彎位，經詳細檢查後亦確認全部狀態良好；而廣深港高鐵(香港段)的正線路軌均牢固安裝在混凝土基座或軌枕上。正線路軌毋須於車底提供較大空間予維修之用，因此不採用「工字鐵」及其結構裝置。

運輸及房屋局局長陳帆表示，港鐵仍然要就高鐵列車偏離維修路軌事件作深入分析及研究，並向政府提交詳細報告。對於被問到是否涉事路軌的設計有問題或港鐵的監管工程不足，他回應指，要等待港鐵提交最後調查報告才作判斷較為合適。

專家：鞏固地基保不變形

理大機械工程學系退休工程師盧覺強表示，事件反映路軌設計有問題，車輛橫向偏離路軌約2.2至3.3吋情況嚴重，亦察覺得較遲，但相信問題可以補救得到，需要鞏固地基，確保工字鐵不會變形。

立法會鐵路事宜小組委員會主席田北辰亦指，高興港鐵恢復試行高鐵列車，但指將維修路軌彎位架空的做法，世界上屬罕有，形容設計十分荒謬，相信涉及顧問設計時「計錯數」，又認為港鐵監管有問題。

文章編號: [201804143218967]

本內容經慧科的電子服務提供。以上內容、商標和標記屬慧科、相關機構或版權擁有人所有，並保留一切權利。使用者提供的任何內容由使用者自行負責，慧科不會對該等內容、版權許可或由此引起的任何損害 / 損失承擔責任。

2. 明報 | 發行量/接觸人次: 140,000 | 2018-04-14
報章 | A01 | 要聞
字數: 512 words

昨起恢復試車涉事維修軌仍停用

港鐵表示已與相關政府部門取得共識，昨起恢復高鐵試運行，而涉事的第4號維修軌道則會繼續停用，但強調不會影響試運。立法會議員陳淑莊認為，政府不應因要趕及今年9月高鐵通車而簡單地接納港鐵報告，立法會鐵路事宜小組委員會田北辰則歡迎高鐵恢復試運。

高鐵本月3日發生出軌事故後，港鐵已暫停高鐵試運，至昨天恢復。港鐵表示，涉事的第4號維修軌道會繼續停用，直至完成相關改善工程，又強調暫停使用第4號維修軌道不會影響試營運工作。

運輸及房屋局長陳帆表示，石崗車廠其餘3條維修軌道是安裝在石屎基座上，覆核後認為其強度符合設計和安全標準，因此當局決定容許高鐵重新試運。他又說，昨天港鐵公布的調查結果是恢復試運的初步理據，強調港鐵仍需就事件繼續作深入分析及研究，之後再向政府提交最終報告。至於事件是否顯示港鐵在監管工程方面有需要改善，陳帆說，需待港鐵提交最終調查報告後再作判斷。

田北辰歡迎高鐵恢復試運，認為石崗車廠其餘3條維修軌道均沒有問題，可以繼續試車。

陳淑莊則表示，現時未有足夠資料評估高鐵恢復試運行是否太倉促，但她認為政府不應因為急於讓高鐵通車，而簡單地接納港鐵的報告，促請當局用客觀及專業的方法評估高鐵在零件、設計工程及運作上是否符合安全標準。

文章編號: [201804143158374]

本內容經慧科的電子服務提供。以上內容、商標和標記屬慧科、相關機構或版權擁有人所有，並保留一切權利。使用者提供的任何內容由使用者自行負責，慧科不會對該等內容、版權許可或由此引起的任何損害 / 損失承擔責任。

3. 文匯報 | 發行量/接觸人次: 132,000 | 2018-04-14
報章 | A06 | 文匯要聞
字數: 1094 words

確定符安全規定 高鐵復試行

香港文匯報訊（記者 文森）廣深港高鐵早前有列車試行後車輪偏離路軌，引起安全隱憂。港鐵昨晨公佈，涉事段軌道的「工字鐵」及其結構裝置出現輕微變形，影響了路軌之間的寬度，車輪橫向偏離了路軌約2吋至3吋。不過，高鐵其他路軌和維修軌道符合安全規定，在與政府取得共識後，已於昨日恢復列車試運行。運輸及房屋局局長陳帆表示，由於只有事發軌道出現問題，其餘3條軌道符合設計及安全標準，與港鐵商討後決定讓高鐵恢復試行，但稍後仍會要求港鐵提交詳細報告。

或因事發位置獨特性

港鐵昨日公佈事件初步調查結果，指涉事列車的前七卡車廂穩妥地停放在第四號維修軌道上，但尾卡兩個轉向架的其中4個車輪偏離路軌。承托該段軌道的「工字鐵」及其結構裝置出現輕微變形，影響了路軌之間的寬度，車輪橫向偏離了路軌約2.2吋至3.3吋。

港鐵續指，公司的列車及軌道專家在列車供應商及獨立軌道專家的協助下展開調查，確認列車及在石崗列車停放處的有關路軌事發時均狀況良好，因此相信事件成因與事發位置的獨特性有關。

港鐵解釋，涉事軌道走線有一小段較彎的路段，當列車慢速駛過該彎位前往車庫停泊時，會產生橫向壓力，承托路軌的「工字鐵」及其結構裝置長期重複的橫向壓力，產生輕微變形，路軌之間的空間亦被拉闊，引致尾卡部分車輪偏離路軌，而該軌道自去年4月已開始使用。

港鐵又確定高鐵香港段的所有路軌及車庫內其他維修軌道的結構裝置，均符合相關設計準則和安全規定而建造；車廠內其餘3條維修軌道走線均為直線，沒有彎位，經詳細檢查後亦確認全部狀態良好。正線路軌均牢固安裝在混凝土基座或軌枕上，亦無採用「工字鐵」及其結構裝置。

港鐵公司與政府已取得共識，昨日起已恢復高鐵列車試運行，第四號維修軌道則會繼續停用至完成相關改善工程。

港鐵將研究加固路軌

港鐵車務營運主管李聖基昨晚在一個電台節目上表示，港鐵非常關注高鐵列車偏離路軌事件，事後已隨即展開調查，不希望同類事故再發生。當日列車進入車廠時時速只有數公里，速度非常慢，發生問題是基於獨特情況。

他表示，港鐵下一步工作是由港鐵研究如何加固路軌，以便列車進入車廠時不會產生橫向力，同時令路軌有足夠支撐，讓港鐵人員能夠進行車底檢查和維修工作。

被問到有關路軌只是維修用的路軌，是否有需要上報時，他認為是否上報並非重點所在，強調試運行的目的是了解系統可否做得做好一點，並令磨合問題可早點找出來。

陳帆昨日在一公開場合中表示，是次報告只是非常初步的調查，解釋了高鐵恢復試行的理據，港鐵仍要就高鐵列車偏離維修路軌事件作深入分析及研究，並向政府提交詳細報告。被問到是否涉事路軌的設計有問題或港鐵的監管工程不足時，陳帆指要等港鐵提交最後調查報告才作判斷較為合適。

文章編號: [201804143114093]

本內容經慧科的電子服務提供。以上內容、商標和標記屬慧科、相關機構或版權擁有人所有，並保留一切權利。使用者提供的任何內容由使用者自行負責，慧科不會對該等內容、版權許可或由此引起的任何損害 / 損失承擔責任。

4. 蘋果日報 | 發行量/接觸人次: 130,230 | 2018-04-14
報章 | A06 | 要聞
字數: 517 words

上次出軌達3.3吋 高鐵恢復試車

【本報訊】港鐵公佈高鐵列車上周在石崗車廠出軌事件初步調查結果，指起因是由於路軌有一段較彎的走線，列車駛過時產生橫向壓力令路軌被拉闊，其他路軌並無類同問題，政府已批准高鐵即日恢復試運行。議員批評事故涉及設計錯誤，政府不應為了趕通車而輕率接納港鐵調查報告。

指走線較彎致意外

港鐵昨公佈，4月3日晚上高鐵列車在石崗車廠第四號維修軌道上出軌，尾卡3個右邊車輪下移，一個左邊車輪升高，偏離路軌2.2至3.3吋。港鐵在列車供應商及獨立專家協助下展開調查，結果顯示，該軌道有一小段較彎的走線，每當列車慢速駛過彎位時都會產生橫向壓力，承托軌道工字鐵長期重複受壓下輕微變形，引致車輪出軌。

港鐵稱石崗車廠其餘3條維修軌道均為直線，沒有彎位，經檢查後亦確認狀態良好，而高鐵香港段的行車路軌均牢固安裝在混凝土基座或軌枕上，無採用工字鐵。專家相信出軌與事發位置的獨特性有關，第四號維修軌道繼續停用，進行改善工程。港鐵與相關部門取得共識，即日恢復列車試運行。

立法會鐵路事宜小組委員會主席田北辰表示，事故反映高鐵路軌及相關裝置設計上計算錯誤，港鐵在審批和監察方面都出問題。公民黨議員陳淑莊關注高鐵的零件、設計運作是否符安全標準，政府不應為急於通車而輕率接納報告。

■記者麥志榮

文章編號: [201804143193067]

本內容經慧科的電子服務提供。以上內容、商標和標記屬慧科、相關機構或版權擁有人所有，並保留一切權利。使用者提供的任何內容由使用者自行負責，慧科不會對該等內容、版權許可或由此引起的任何損害 / 損失承擔責任。

5. 明報 | 發行量/接觸人次: 140,000 | 2018-04-14
報章 | A01 | 要聞 | 頭條
字數: 1142 words

港鐵調查：離心力致工字鐵變形 軌距拉闊 高鐵出軌 工程界指路軌計錯數

【明報專訊】一列「動感號」高鐵列車本月3日完成試行返回石崗車廠時車輪出軌，港鐵昨天交代更多調查結果，稱由於涉事的第4號維修軌道有彎位，列車駛過時產生橫向壓力（即離心力），承托路軌的工字鐵因長期壓力而變形，路軌之間距離被拉闊，導致4個車輪出軌，橫向偏離路軌約2.2至3.3吋。有工程界人士估計，事故或與設計路軌時的計算錯誤或安裝路軌時出現偏差有關。

港鐵強調，石崗車廠其餘3條維修軌道均為直線，而高鐵香港段其他路軌並無安裝工字鐵，強調事故是與事發位置獨有因素有關，於昨天恢復高鐵試運（見另稿）。

偏移2至3吋當日稱不足1吋

港鐵昨天就事件公布更多資料，稱涉事列車尾卡4個車輪偏離路軌，其中3個位於右邊的車輪向下偏移離開路軌，另有1個位於左邊的車輪升高離開路軌，4個車輪橫向偏移路軌約2.2至3.3吋，幅度多於事發當日所稱的「不足1吋」。

港鐵引述列車供應商及獨立軌道專家的調查結果，稱由於涉事的第4號維修軌道有彎道，列車駛過彎位時會產生橫向壓力，承托左邊路軌的工字鐵及其結構裝置長期重複承受該壓力，產生輕微變形，路軌之間的距離被拉闊，導致車輪偏離路軌。

港鐵指「時速只有幾公里」

港鐵車務營運總管李聖基昨午接受商台訪問時表示，當日列車返回維修路軌時，時速只有幾公里。港鐵又強調，石崗車廠其餘3條維修軌道均為直線，經詳細檢查後確認狀態良好，而高鐵香港段的正線路軌均安裝在混凝土基座或軌枕上，並非安裝在工字鐵上，強調發生事故的位置有獨特因素，正着手制訂修正及加固工字鐵方案。港鐵將於下月初前向政府提交詳細報告，提出改善方案。

涉事維修軌去年4月啟用

港鐵發言人回覆本報表示，涉事的第4號維修軌道自去年4月開始使用，9列列車去年7月起已展開為期半年的跨境「聯調聯試」運行，測試期間亦有使用石崗車廠的維修軌道。

工程師學會前會長張志剛表示，列車轉彎時產生的橫向壓力屬離心力，設計路軌時需考慮3個因素，包括路軌弧度、行車速度及列車重量。他認為路軌弧度按圖則建造，出錯風險低，而車廠內行車速度亦不會高，相信較大可能是設計路軌時預計的列車重量與實際情況有較大偏差，導致選用的工字鐵承托力不足，超出安全系數，工字鐵逐漸變形，導致事故發生。

有曾參與鐵路工程的人士表示，由於列車轉彎時有離心力，彎位左右兩邊路軌會有斜度，例如向右轉的彎位右邊路軌會較低，他估計事故可能是源於安裝路軌時出現偏差，令實際斜度與設計有出入，導致路軌及工字鐵承受的離心力過大而變形。他又表示，事故也有機會是轉彎時車速過快，或選用的工字鐵硬度不足所致。

另一熟悉高鐵規劃人士認為，事故原因可能與港鐵委託的顧問公司對出事維修路軌數據計算錯誤有關，因其他3條維修路軌沒有出現類似問題。立法會鐵路事宜小組主席田北辰也認為，事件或源於顧問公司計算錯誤，令工字鐵未能承托列車壓力。

文章編號: [201804143158565]

本內容經慧科的電子服務提供。以上內容、商標和標記屬慧科、相關機構或版權擁有人所有，並保留一切權利。使用者提供的任何內容由使用者自行負責，慧科不會對該等內容、版權許可或由此引起的任何損害 / 損失承擔責任。

6. 成報 | 發行量/接觸人次: 50,000 | 2018-04-14
報章 | A05 | 港聞
字數: 674 words

高鐵出軌因「工字鐵」變形 議員狠批設計差

【本報港聞部報道】廣深港高鐵上周二（3日）在石崗車廠發生的出軌意外，港鐵經調查後初步發現，是承托該路軌的「工字鐵」輕微變形，令車輪橫向偏離路軌約2.2至3.3吋；高鐵列車昨日恢復試行工作。有立法會議員狠批港鐵，認為事件反映港鐵監管工程顧問的工作出現問題，而將維修路軌彎位架空的做法，更是全球罕有，設計十分荒謬。

列車昨恢復試運行

港鐵調查顯示，有關列車的前七卡車廂穩妥地停放在第四號維修軌道上，但尾卡兩個轉向架的其中四個車輪偏離路軌，三個位於右邊的車輪向下偏移，而一個位於左邊的車輪則稍微升高。承托該段軌道的「工字鐵」及其結構裝置出現輕微變形，影響了路軌之間的寬度，車輪橫向偏離了路軌約2.2至3.3吋。

港鐵表示，專家相信是因為該段軌道較彎，慢速駛過彎位時產生橫向壓力，令路軌之間的空間被拉闊，引致尾卡部分車輪偏離路軌，已與工程設計顧問着手制定修正及加固裝置。

港鐵又稱，已與相關政府部門已取得共識，可以恢復高鐵列車試運行；港鐵昨天恢復高鐵列車試行工作。

實政圓桌立法會議員田北辰質疑港鐵，是否有足夠監管，又認為顧問公司要為計錯數負責：「應該沒有人懂得計算弧度的『工字鐵』用甚麼金屬，要多厚多寬，才可以承托長期的所謂拉力。政府更加沒有，路政署哪有這些人才，大家都是靠顧問計這個數。」公民黨立法會議員陳淑莊表示：「現在見到是兩、三吋的事，是不少的，港鐵及工程公司在設計時，應很了解到整個地理、位置及特徵，為何在配件上未能承托到整個項目呢？」

運輸及房屋局局長陳帆表示，車廠內另外三條維修路軌符合標準，因此可以恢復試運。至於涉事路軌設計是否有問題，要待港鐵提交最後報告才能判斷。

本內容經慧科的電子服務提供。以上內容、商標和標記屬慧科、相關機構或版權擁有人所有，並保留一切權利。使用者提供的任何內容由使用者自行負責，慧科不會對該等內容、版權許可或由此引起的任何損害 / 損失承擔責任。

7. 大公報 | 發行量/接觸人次: 250,000 | 2018-04-14
報章 | A10 | 港聞
字數: 705 words

工字鐵輕微變形 高鐵公布「出軌真兇」

【大公報訊】記者陳卓康報道：發生車輪偏離路軌事件的廣深港高鐵香港段列車，昨日恢復試運，肇事的第四號維修軌道繼續停用。港鐵昨日公布調查結果，事件源自唯一有彎位的維修路軌，承托路軌的「工字鐵」及其結構裝置輕微變形，影響了路軌之間的寬度，令車輪橫向偏離路軌約2.2至3.3吋。

港鐵調查顯示，列車的尾卡兩個轉向架其中四個車輪偏離路軌，三個位於右邊的車輪向下偏移，一個位於左邊的車輪稍微升高；專家相信事件成因與事發位置的獨特性有關，「工字鐵」出現輕微變形是因為涉事第四號維修軌道是唯一有一小段較彎的走線，當列車慢速駛過彎位時產生橫向壓力，長期壓力導致承托「工字鐵」變形。而第四號維修軌道於2017年4月開始使用。

符安全標準容許重啟試運

港鐵車務營運主管李聖基重申，高鐵正線路軌並無採用與肇事維修路軌同樣設計，正研究不同方法改善該維修路軌設計，包括以混凝土加固確保支撐。他稱，列車當日返回維修路軌時，只以時速幾公里行駛，和列車上偵測裝置的偵測原意不同，因此未有即時發現異常。

運輸及房屋局局長陳帆表示，其他三條停車軌道都是在石屎基座上，強度經過覆核符合設計和安全標準，港鐵公司與政府有關部門商討後，決定容許重新啟動試營運，待港鐵公司提交最後調查報告後，政府會再作判斷。立法會鐵路事宜小組主席田北辰質疑是顧問公司的責任，未能計算涉事工字鐵承托列車的壓力。

另外，「一地兩檢」法案審議進度緩慢，政府去信草案委員會希望加快審議，委員會主席葉劉淑儀表示，希望下月七日完成審議，如果未能在暑假休會前通過，就無法在九月順利通車。她稱，過往有不少有時效性的條例，需要主席嚴格規管審議時間，例如一些撥款條例，強調她作為主席要嚴格管理時間，並非「快刀斬亂麻」。

文章編號: [201804143133354]

提供的任何內容由使用者自行負責，慧科不會對該等內容、版權許可或由此引起的任何損害 / 損失承擔責任。

慧科訊業有限公司 查詢請電: (852) 2948 3888 電郵速遞: info@wisers.com 網址: <http://www.wisers.com>

慧科訊業有限公司 (2018)。版權所有，翻印必究。