

政府總部  
運輸及房屋局

運輸科  
香港添馬添美道 2 號  
政府總部東翼



Transport and  
Housing Bureau  
Government Secretariat

Transport Branch  
East Wing, Central Government Offices,  
2 Tim Mei Avenue,  
Tamar, Hong Kong

本局檔號：THB(T) L2/3/9  
來函檔號：

電話號碼：3509 8159  
傳真號碼：2537 5246

香港中區  
立法會道 1 號  
立法會綜合大樓  
立法會交通事務委員會  
鐵路事宜小組委員會秘書  
劉素儀女士  
(傳真號碼：2840 0716)

劉女士：

**東鐵綫紅磡站列車出軌事故相關跟進問題**

你於2020年4月20日轉介譚文豪議員就題述事宜的信件收悉。政府及香港鐵路有限公司（港鐵公司）非常重視2019年9月17日東鐵綫近紅磡站發生的列車出軌事故。在事故發生後，港鐵公司成立包括本地及海外專家和公司資深人員組成的調查委員會，深入調查事故的成因及提出改善建議。機電工程署（機電署）亦就事故進行獨立調查，港鐵公司及機電署的報告已於今年3月3日公佈。政府及港鐵公司已於5月5日的立法會鐵路事宜小組委員會的會議上向委員作出匯報（詳見立法會CB(4)438/19-20(05)號文件）。

鑽螺絲孔的詳細程序

2. 就於軌枕上鑽安裝孔的程序，一直以來，港鐵公司的維修團隊根據軌枕生產商的安裝指引，以制訂內部工作守則，以進行更換軌枕而需要的鑽安裝孔工序。港鐵公司採用該工作守則已有十年，並會按需要定期檢視更新。維修工作人員會根據軌枕生產商的安裝指引，在路軌現場，以電鑽、鐵鎚等工具，在軌枕上儘量保持垂直鑽削直徑 19 毫米的安裝孔，而安裝孔深度須大於 130 毫米。隨後維修工作人員會用螺絲將座墊板固定在軌枕上，再以扣件將路軌穩固在座墊板上。一般而言，維修工作人員會盡量垂直鑽

出安裝孔，若垂直度的偏差較大，螺絲是不能收入安裝孔的。維修工作人員在完成有關工序後會檢查螺絲是否已妥當地收入安裝孔，並將座墊板固定在軌枕上。因應譚文豪議員的查詢，我們理解港鐵公司已於 5 月 25 日安排譚議員實地考察，了解軌枕上鑽安裝孔的程序。

### 9 月 17 日事故螺絲孔拉長原因

3. 就你查詢有關導致安裝孔拉長的原因，港鐵公司在調查委員會的報告(第 4.4 c)段) 中已說明，為了糾正例行維修檢查時發現的軌距問題，維修人員於 2019 年 8 月把 P5116 道岔護輪軌附近的其中兩條狀況較差的木材軌枕更換成新的合成軌枕。及後該 2 條新換入的合成軌枕與其他 15 條原有的木材軌枕之間的橫向剛度出現局部不平均，令新軌枕承托的鋼軌在列車駛經時承受超出預期的橫向力，促使軌枕底板的安裝孔進一步擴闊。調查委員會沒有發現任何證據顯示安裝孔變形情況與安裝工序有關。

運輸及房屋局局長

(謝韻婷



代行)

2020 年 6 月 2 日

副本送：

機電工程署

香港鐵路有限公司

(經辦人：謝樂謙先生)

(經辦人：陳裕昌先生)