

編號零四二/一八 二零一八年五月二十八日

港鐵完成調查 四月三日高鐵石崗列車停放處事件

港鐵公司今天(二零一八年五月二十八日)就二零一八年四月三日在石崗列車停放處發生的事件，向政府提交調查結果。

於四月三日，有職員發現一列完成試運行並停放在石崗列車停放處維修倉庫第四號維修軌道的高鐵列車，其尾卡兩個轉向架其中四個車輪偏離路軌。事件中無人受傷，第四號維修軌道亦隨即暫停使用。經專家確認事件與高鐵列車無關，而正綫與第一至三號維修軌道的路軌狀況良好後，港鐵公司於四月十三日恢復列車的試運行工作，而第四號維修軌道則繼續暫停使用。

港鐵公司成立了調查委員會(「委員會」)，在高鐵列車供應商及獨立鐵路專家的參與下，就事件成因展開了詳細調查。調查確認，相關的高鐵列車及路軌事發時均狀況良好。四條維修軌道均由「工字鐵」及其結構裝置承托，以便維修人員於列車下方進行維修工作。當中只有全長四百三十五米的第四號維修軌道，有一小段長六點六米的彎位，其餘三條維修軌道走綫均為直綫。

委員會及獨立鐵路專家均認為，第四號維修軌道的獨特結構與事件有直接關係。列車即使以非常慢的車速駛經該彎位路段，亦會產生較大的橫向壓力，施加在承托軌道的「工字鐵」及其結構裝置上。列車駛經此彎位路段時實際產生的橫向壓力，超出設計時的假設，久而久之令「工字鐵」及其結構裝置出現輕微變形，四個車輪因軌距被擴闊而偏離路軌。

委員會向負責維修倉庫內維修軌道的「工字鐵」及其結構裝置詳細設計的顧問了解，該顧問公司表示當時認為列車經過第四號維修軌道一小段彎位時產生的橫向壓力非常輕微，因此維修倉庫內四條維修軌道的「工字鐵」及其結構裝置均採用相同設計。

(轉下頁)

委員會及獨立鐵路專家的結論，是事件源於第四號維修軌道獨特之處。第一至三號維修軌道走綫均為直綫，而高鐵的正綫路軌則牢固安裝在混凝土基座或軌枕上，並無「工字鐵」及相關結構裝置，正綫路軌亦按國際高速鐵路的標準設計。事件發生後，港鐵公司已檢查所有高鐵路軌，包括正綫及其他維修軌道，確認路軌狀態良好。

港鐵公司正積極研究改善措施，強化第四號維修軌道彎位路段的承托結構裝置，建議拆除彎位路段的「工字鐵」及其結構裝置，改以兩幅混凝土矮牆承托路軌，以承受列車經過時所實際產生的橫向壓力，同時亦可繼續預留列車下方空間作維修工作之用。

高鐵(香港段)各項系統及設施於四月一日開始進入試營運階段。試營運的其中一個目的是在新鐵路投入服務前，測試各系統的操作和磨合，如列車、信號、供電、軌道、票務、消防等各項系統，找出需要調整及改善之處，同時讓職員熟習營運程序，確保為二零一八年九月開始載客服務的目標做好準備。試營運期間亦會進行各項演練，確保開通時安全及暢順運作。

(完)

關於港鐵公司

港鐵公司在安全、可靠程度、顧客服務和成本效益之表現卓越，被公認為全球首屈一指的鐵路系統。港鐵植根香港，共營運十條客運鐵路綫、一個輕鐵網絡及一條高速的機場快綫，每周日的總乘客量約 580 萬人次。公司在中國內地、英國、瑞典及澳洲營運的鐵路綫，每天服務的乘客亦達 650 萬人次。此外，港鐵公司在世界各地參與鐵路建造項目，以及提供顧問及承包服務。港鐵公司運用在鐵路方面的專業知識，參與發展與鐵路相關的住宅及商業物業項目，並提供物業管理、商場租賃及管理、車廂及車站內的廣告媒體和電訊服務。

如欲進一步了解港鐵公司，請瀏覽 www.mtr.com.hk。