

# 手指闊「裂縫」竟譯成「裂紋」

# 港鐵涉隱瞞路軌斷裂

港鐵涉嫌一個月內兩度淡化及隱瞞路軌斷裂事故。港鐵昨日證實，上月東涌線和本月荃灣線的路軌，分別出現十二毫米和一毫米由頂到底的裂縫。在事故中港鐵以「裂紋」來形容如成人手指般粗幼的「裂縫」，被外界質疑港鐵打算淡化事件；其後更被揭發於兩鐵合併後至今，共有十二宗同類事件發生，單是今年已三宗。港鐵回應稱屬英語翻譯失誤，並無涉及隱瞞，日後會將調查報告通知機電署，並向公眾匯報。

本報記者 號書 李家祺

東涌線欣澳站附近一段使用了十二年的路軌，上月十九日出現一條五毫米、由頂到底的垂直裂縫，港鐵進行臨時維修，用俗稱「魚尾板」的鋼板鎖實後繼續行車。夜晚收車後更換路軌時發現，裂縫擴大逾一倍，至十二毫米，如成人手指般粗幼。事隔不到一個月，上星期四，金鐘一段使用了僅四年的路軌亦出現一條一毫米裂縫，與牙籤相若，列車

需慢駛。

港鐵在事發後一直對外宣稱路軌上出現的是「裂紋」，港鐵車務工程總管張少華昨日才承認，兩條路軌都是斷裂，與路軌上原有的接縫相似。但他解釋，鐵路路軌由鋼鐵製造，出現裂縫不可避免，但全場八百二十公里的路軌上，共有超過二百五十萬個金屬扣將路軌鎖緊在路基上，每隔兩呎就有一個，即使出現裂縫亦不會移位。港鐵定期使用超聲波軌道檢測車檢查路軌內部，並有巡路員巡視，如荃灣線每兩星期用超聲波檢測一次，隔三日由巡查員巡視；東涌線和觀塘線，分別隔一個月及三星期用超聲波檢測。

## 強調不礙行車安全

張少華否認有「隱瞞」。他說，事故報告是以英文「crack」形容情況，過往中文翻譯一直使用「裂紋」，若在字眼上令公眾有誤會，他感到抱歉。公司已委託城市大學和美國的實驗室進一步化驗分析，完成後會將報告提交機電工程署，並向公眾匯報，現時不評論事故原因。他還否認減少維修人員數目，他表示，基建維修部八以來，已增加九十九人。

兩段路軌都由同一個歐洲生產商 Tata Group 生產，分屬不同批次。張少華說，公司將安排與這兩段同一批次生產的路軌用超聲波做特別檢查，這些路軌共一百五十公里，佔總長的一成八，分別為東涌線及機場快線全線，部分荃灣線和觀塘線，預料檢測工作本月底完成。

## 3年共涉12宗事故

港鐵發言人透露，〇八年至今，共發生十二宗路軌由頂到底裂縫事故，當中不排除有 Tata Group 生產的路軌，部分在行車前已發現，進行臨時維修後，列車繼續行走，所有個案都有上報機電工程署。資料顯示，〇八年一月九日及十九日，東鐵大圍站和旺角東站都發現有裂紋。

港鐵公司事務副總經理王美琪說，路軌鋼鐵有雜質、天氣變化、班次等因素，都有可能造成路軌裂紋，但現時仍不能確定這兩次事故原因，需等待化驗結果。她預計，下月將有東涌線路軌檢測結果，屆時將提交立法會。

## 港鐵近年發現裂紋資料(部分)

| 07年    |                   |
|--------|-------------------|
| 10月8日  | 旺角東站上行路軌道岔位置      |
| 11月20日 | 羅湖上行路軌道岔位置        |
| 12月27日 | 東鐵大圍站路軌           |
| 08年    |                   |
| 1月9日   | 東鐵旺角東站路軌          |
| 1月19日  | 東鐵旺角東站往九龍塘站路軌道岔位置 |
| 11年    |                   |
| 1月19日  | 東涌線近欣澳站路軌         |
| 2月10日  | 荃灣線金鐘站與尖沙咀站之間一段路軌 |



►俗稱「魚尾板」的鋼板 本報攝

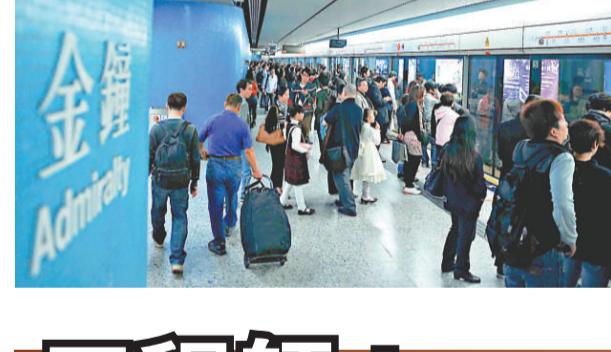


▲張少華（左）否認淡化兩宗路軌事故，強調路軌有金屬扣鎖實，事發時亦有採取措施，不影響行車安全 林雨燊攝

## Tata Group 生產的同批次路軌

| 全長   | 150公里（佔港鐵全線路軌的18%） |
|------|--------------------|
| 分布範圍 | 東涌線全線              |
|      | 機場快線全線             |
|      | 荃灣線部分路段            |
|      | 觀塘線部分路段            |

資料來源：港鐵公司



## 路軌生產商 爲鋼鐵鼻祖

【本報訊】港鐵東涌線和荃灣線路軌接連出現裂縫，港鐵表示，該兩條路軌的生產商，為國際綜合企業 TATA GROUP 製造，為國際知名的工業產品生產商，業務遍布世界各地。有資深工程師形容其為生產鋼鐵的「鼻祖」。

港鐵發言人表示，該兩條出事的路軌由國際知名工業產品製造商 TATA GROUP 供應，早於一九七九年地鐵已使用該公司的產品，而是次出事的路軌為由該公司的法國廠房製造。據 TATA GROUP 網站顯示，該公司為一間國際性的綜合企業，業務遍及全球，包括：建築、汽車、包裝、機械、通訊、工程、材料、能源、消費品和化工產品，其中最有名為鋼鐵生產。

TATA GROUP 歷史悠久，前身 British Steel Corporation (BSC) 於一九六七年被英國政府國有化，一九八八年轉變為私營公司。公司曾多次易名，前身的 British Steel Corporation 改名為 CORUS；而於二〇〇七年被一間印度鋼材公司收購後，再度易名為 TATA GROUP。該公司現時擁有八萬多名員工遍布四大洲，該公司於〇五年與法國國營鐵路公司合作，興建法國磁浮列車的路軌。

前工程師學會會長黃澤恩說，TATA GROUP 為知名的鋼鐵生產商，為行內的「鼻祖」。他對於該公司製成的產品於短時間內出現裂縫感到奇怪，可能該產品的批次出現問題。

但港鐵未必可能每段路軌均使用超聲波檢測。

立法會交通事務委員會主席鄭家富認為事件嚴重。他說，該兩段路軌由同一製造廠生產，只用了數年便「出事」，他要求港鐵檢查同一批路軌的質素。他還質疑港鐵早前只是公布事故涉及裂紋，是企圖掩飾及淡化事件，促請當局徹查，並成立獨立的鐵路故障監測指數，訂立罰則。



## 議員質疑港鐵淡化事件

同為前工程師學會會長的梁廣瀝則指出，路軌出現裂縫是嚴重事件，雖然未有即時危險，但會影響列車供電，以及令行車信號無法傳輸。他認為，出現裂縫與行車磨損和天氣無關，可能是路軌的物料或安裝時出現異常。他說，暫時難以推測路軌出現裂縫的原因，但他認為與天氣無關，可能與物料製造方法、安裝程序出問題有關。他表示，以超聲波檢查可發現路軌的裂縫。

## 港鐵近年發生裂縫事故數字

| 年份    | 宗數 |
|-------|----|
| 2008  | 2  |
| 2009  | 1  |
| 2010  | 6  |
| 2011* | 3# |
| 總數    | 12 |

註：全部是由頂到底的垂直裂縫  
\*截至2011年2月12日  
#包括1月19日東涌線欣澳站、2月10日荃灣線金鐘站裂縫事故  
資料來源：港鐵公司

## 港鐵23日內兩宗路軌裂紋事故

| 日期   | 地點  |
|--|-----|
| 2011年1月19日   | 欣澳站 |
| 2011年2月10日   | 金鐘站 |
| ●港鐵欣澳站往東涌方向一段可使用約十二年、壽命只達約一半的路軌清晨發現裂紋，來往青衣至東涌列車班次一度由四分鐘大增至十二分鐘一班，經搶修近四小時後始回復正常。港鐵稱，該段路軌出事前半個月通過超音波機器檢查，並在一月十六日通過目視檢查，均無異樣。 |     |
| ●港鐵荃灣線金鐘站至尖沙咀站一段路軌早上發現裂紋，需即時搶修，列車服務受阻近四小時。港鐵當時稱，每晚收車後都派員巡視路軌，二月八日收車後的例行檢查中並無發現路軌有問題。                                       |     |



## 機電署聘專家查事故成因

【本報訊】運輸及房屋局副局長邱誠武昨日表示，關注港鐵兩段路軌在短短二十三日內，先後發現裂縫的事件，機電工程署正等待港鐵提交報告。機電工程署表示，兩宗事故發生當日，在觀察現場時，已知道裂縫情況和闊度，署方已聘請獨立專家化驗分析有關路軌。

邱誠武說，注意到港鐵早前公布兩宗事件時，均形容所發現的是「裂紋」，而並無講明是「裂縫」，當局要求港鐵今後公布類似事故時，應清楚交代裂紋或裂縫的闊度與長度等科學化數據。

機電工程署昨日表示，該署人員在兩宗事故發生當晚，在現場觀察時已發現裂縫由路軌表面伸延至底部，東涌線事故裂縫闊十二毫米，荃灣線金鐘站事故裂縫闊一毫米。該署已敦促港鐵公司就事件盡快提交報告，並要求港鐵公司採取適當改善措施。

機電工程署稱，已聘請獨立的材料科學專家，化驗分析有關路軌，並提供專業意見，以確定事故是由於偶發性因素或系統性結構因素引起。機電工程署將會全面調查事件，並繼續巡查鐵路設施，確保列車運作安全。

