

西港島綫軌道接駁工程最新進展

背景

1. 當西港島綫通車後，上環站將由港島綫的終點站轉為中途站，列車會經上環站往返堅尼地城站。為了配合西港島綫工程，港鐵公司需要在上環站進行大型的軌道接駁工程。
2. 本文件旨在向議員滙報上環站軌道接駁工程最新的進展及調車軌道的安排。

西港島綫隧道及軌道接駁工程

3. 配合西港島綫的隧道及軌道接駁前期工程，上環站已於 2011 年 8 月 5 日深夜至 8 月 8 日清晨關閉 54 小時，順利完成關鍵的軌道遷移工程、解除及重新裝置相關信號系統和架空電纜，為西港島綫軌道接駁工程作好準備。

4. 在興建西營盤至上環一段的隧道之前，須在西湖里工地進行豎井挖掘工作。

由於豎井位置的土質泥石混雜情況遠較土質勘察的結果複雜，施工期間持續使用了機械挖掘，直至到達石層部份才可轉用爆破方法，豎井挖掘比預期時間長。完成豎井挖掘後，隧道鑽挖機始能開始進行西營盤至上環一段的隧道工程。

5. 西港島綫的部分隧道與上環站的越位隧道重疊，含有鋼筋的隧道壁的一段越位隧道需要拆除，為隧道鑽挖工程除去障礙。為了避免工人處於全加壓的環境下拆除隧道壁，及確保地底的石質牢固穩定，承建商特別設計了全球首部隧道拆卸機，以全機械形式拆除隧道壁。由於是首次採用這項技術，存在一定的複雜性及難度，為確保港島綫的正常運作及施工安全，隧道拆卸工程需要進行多次反覆試驗，因此延遲了隨後的西港島綫軌道接駁工程。

6. 現時，隧道鑽挖工作經已全部完成，然而軌道接駁工程現時仍進行中，預計在今年第三季完成，較原來計劃落後約半年時間。故此，上環站的調車軌道亦因應工程的進度，而須順延重新開放作故障列車調道用途的日期。此項軌道工程的延誤不會影響西港島綫的整體工程進度。

7. 港鐵公司於二零一一年六月二十七日中西區區議會非正式會議上曾匯報，有關上環站的調車軌道預計在 18 個月後重新開放(即 2013 年 3 月)，而隧道及軌道接駁工程期間，港島綫列車一旦在金鐘站至上環站一段發生故障，由於中環站沒有列車停泊側綫，故障列車需要移到金鐘站的調車軌道才可離開行

車綫，所需的處理時間會較長。但由於該條調車軌道主要是在列車發生故障時才需使用，故此，在港島綫列車正常運作期間，即使上環站的調車軌道延遲重開，都不會影響列車班次或行車時間。

列車故障調車軌道的安排及措施

8. 港鐵公司明白議員及公眾或對上環站的故障列車調車安排的關注，在軌道接駁工程完成前，將繼續採取目前沿用的加強措施，以減低列車發生故障的機會及將列車服務延誤的影響減至最低。

主要的措施包括：

- 8.1 額外增加人手，以加快處理事故應變服務及列車雙端調頭程序。
- 8.2 若列車即使有輕微的故障徵象，亦會安排列車駛進金鐘站的側綫，免進入中環站至上環站區段。
- 8.3 在行車時間內，不准工程列車駛進金鐘站至上環站區段。
- 8.4 繼續加強訓練，確保所有工作人員明白有關處理故障列車程序。
- 8.5 上環站上行停泊側綫已啟用，可減低受延誤影響的時間。

結語

9. 軌道接駁工程是西港島綫其中一項複雜的項目，需要進行周密的策劃及試驗，以克服不能預計的技術及環境因素引起的困難，才能夠順利與港鐵網絡連接起來，為居民提供四通八達的鐵路服務。在西港島綫建造期間，港鐵公司會繼續致力採取一切可行的措施，將對公眾的影響減至最低。

港鐵公司

2013年2月