

政府總部
運輸及房屋局
運輸科
香港花園道美利大廈



Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat
Transport Branch
Murray Building, Garden Road,
Hong Kong

本局檔號 Our Ref.: THB(T)CR 1/16/581/99
來函檔號 Your Ref.

電話 Tel.: 2189 7424
傳真 Fax.: 2136 8016

香港中環
昃臣道八號立法會大樓
立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會
劉健儀議員, GBS, JP

劉主席：

有關廣深港高速鐵路香港段項目在大角咀區收回地層事宜

鐵路事宜小組委員會近日討論廣深港高速鐵路（高鐵）香港段項目時，有議員問及因為興建高鐵隧道需要在大角咀收回地層的問題，這方面的情況政府代表在會上已經解釋。此外，本局也收到議員來信查詢有關事宜。本局現夾附早前本局向油尖旺區議會發出的相關資料文件，供議員參閱。

運輸及房屋局局長

(徐逸  代行)

二零零九年十一月二十三日

2008 年至 2011 年度油尖旺區議會

廣深港高速鐵路香港段 有關收回地層的事宜

目的

本文旨在說明廣深港高速鐵路（高鐵）香港段工程不會影響走線附近樓宇結構安全；並解釋有關法例條文對居民的保障。

地層的收回

高鐵香港段的市區段走線

2. 高鐵香港段總站坐落於西九文化區以北，及機場快綫九龍站與西鐵綫柯士甸站之間。高鐵香港段全線二十六公里，以隧道形式在地底深層建造。在市區段方面，隧道走線經連翔道旁、海泓道、大角咀區和深旺道後經荔枝角交匯處進入金山。高鐵香港段以隧道行車，無可避免需要收回或暫時佔用沿線私人地段部分地層以建造鐵路隧道。

3. 由於整個西九龍屬已發展區，因此市區段走線的主要考慮是盡量減低在建造及營運時對各社區、交通及現存基建及樓宇的影響，盡量減少收回私人土地及地層。為此隧道走線將途經兩節現存道路（即深旺道及海泓道）地底下之空間，以減低建造時對各社區的滋擾。為連接這兩節隧道，高鐵香港段隧道須穿越大角咀區舊海岸線內的深處岩石層。

4. 在高鐵工程可行性研究階段，當局曾經研究高鐵隧道在深水埗區地底通過之選線方案。然而，在土質勘察過程中，發現該

區存在地下斷層，地質比較複雜，泥石均甚為鬆散，隧道建造工程將十分困難。況且沿深水埗區的走線亦將影響更多私人地段。綜合以上各種因素，我們認為深水埗區的走線方案在技術上是不可取的。

5. 其後，當局亦曾經檢討過高鐵隧道在海泓道以西近海邊及連翔道地底等之高鐵隧道方案，研究結果顯示此等走線方案與現存基建設施（包括東涌線、機場快線、西鐵線、西九龍公路、西隧引道及西九龍排水隧道等）相抵觸。如要採納此等方案，相抵觸之基建設施需要拆卸改建，過程中將對西九龍及有關之跨區交通造成莫大影響，對社區及環境構成更大滋擾。因此，當局採納了現時大角咀區之走線方案。

途經樓宇結構安全不受影響

6. 高鐵香港段隧道將於大角咀區舊海岸線內的深層岩石層通過，隧道頂離地面約 30 米（見附件一），所需收回的地層離地面約 25 – 50 米。根據香港鐵路有限公司（港鐵公司）進行的詳細土質勘探資料顯示，大角咀區的高鐵隧道大部分將在堅硬石層通過，途經的樓宇約有 7 至 15 層高。政府會永久收回有關地層，以作興建及營運高鐵香港段之用。

7. 至於高鐵香港段隧道途經的樓宇的地基設計，因應土層地質、樓宇的荷載和牆柱的佈置等主要因素，部分樓宇採用樁柱作為地基，部分則採用較淺的地腳設計。然而，無論採用何種地基設計，樓宇均須符合《建築物條例》及其相關的《建築物（建造）規例》的安全規定。根據屋宇署的批准圖則記錄，在大角咀區的高鐵香港段方案界限範圍內的樓宇均符合《建築物條例》的安全標準。

8. 港鐵公司在市區興建鐵路隧道的經驗豐富。在設計鐵路設施時，港鐵公司已詳細審查屋宇署提供的樓宇地基記錄圖則，及

進行詳細工地勘察，充份掌握及了解現存樓宇的地基設計，並須在隧道設計中考慮對沿線現存樓宇的影響及加入適當的防護工序。港鐵公司在設計鐵路隧道時，已考慮對沿線現存樓宇的影響；高鐵隧道的結構設計，亦須包括承托現存樓宇的地基荷載。

9. 隧道將以地底鑽挖方式建造，鑽挖機將與樓宇地基保持相當的距離，因此高鐵香港段的施工對沿線樓宇的結構安全不應構成不良影響。

施工前的審查工作

10. 為了保障公眾及樓宇結構安全，在設計階段，港鐵公司聘請了合資格和富經驗的專業人士負責擬備圖則，並在進行岩土風險評估及制定監測計劃後，提交路政署及其他相關政府部門審查。有關的政府部門（包括路政署和土木工程拓展署的土力工程處等）將根據有關法例的技術規定，就其負責的範疇如建築、結構和岩土等工程進行審查，確保所有設計均能符合法定標準及其他安全規定。

11. 另外，港鐵公司亦已為高鐵香港段隧道上及附近樓宇作建造期間之結構相容評估，以制定出最審慎的施工方法及作出適當的防護工序。港鐵公司亦另外聘請專業人士，專責覆檢有關評估。覆檢結果確認高鐵香港段項目的評估方法及建造模式合理，並切合現行國際最佳水平。有關評估將提交予路政署聯同其他部門審閱。

施工期間的保護

12. 在工程展開前，港鐵公司會為高鐵香港段走線附近的樓宇及建築物進行全面的樓宇狀況勘察，詳細記錄樓宇的現有狀況。勘察所得資料將作為檢視先前的評估和優化詳細設計的結果。同時，在取得住戶的同意後，入屋察探可記錄現存樓宇的狀況，作

為施工期間及期後的參考記錄，從而保障雙方的利益，減少日後就現存樓宇狀況的爭拗。另外，港鐵公司亦會在鄰近樓宇及路面安裝沉降監察點，萬一在施工期間路面或建築物出現異常沉降的情況，亦可即時修復。

13. 在工程進行期間，作為高鐵香港段項目的統籌部門，路政署亦會聯同相關政府部門，不時派員到工地進行監察及檢查，以確保註冊承建商按照認可圖則施工及委派適當的技術人員出任地盤安全及質量監督，從而確保附近樓宇結構和公眾的安全。

14. 為了加強保障高鐵附近樓宇結構的安全，港鐵公司於鑽挖前，將根據地質情況及工程需要，考慮為石層以外之岩土層進行額外鞏固地層工序，並在隧道鑽挖機通過時啟動實時監測程序。

高鐵在地下行駛不會影響附近環境和樓宇

15. 高鐵列車採用電力推動，是環保的交通工具。列車在地底下深處行駛，正如港鐵港島綫、荃灣綫和觀塘綫大部分在樓宇密集的地底下行駛，過去三十年經驗顯示對區內民居及樓宇的影響輕微；最近開通的由南昌經尖沙咀到紅磡的九龍南綫途經尖沙咀的酒店區及文化中心，對區內民居及樓宇的影響輕微。高鐵香港段完成後，列車將會在大角咀區地底下深處行駛，因此不會引起震盪或影響居民生活。在營運時期，經地層傳遞的噪音水平，遠低於法例上限甚至可聽到的水平，不會對居民構成實際影響。

收回或暫時佔用地層之索償機制

16. 《鐵路條例》（第 519 章）容許該土地或建築物擁有可獲補償權益的人士，就收回或暫時佔用地層而遭受的損失提出申索。有關人士可在收回或暫時佔用日期起計的一年屆滿前，向運輸及房屋局局長送達書面申索。

17. 如有關地段或建築物因為有關工程或工程施工過程中遭到實質上或結構上出現任何損壞，港鐵公司會聯同承建商作出跟進及妥善處理。港鐵聯同承建商亦已亦會就高鐵香港段工程於施工期間可能對附近樓宇造成的損壞投保第三者責任險。

就影響重建潛力之索償機制

18. 任何聲稱因被納入鐵路保護區而在物業重建上蒙受損失的業權擁有人，則可根據《鐵路條例》附表第 II 部第 9 項，在該等重建建築工程完成後一年內，向運輸及房屋局局長送達書面申索。申索理據，是建築事務監督為避免受鐵路保護區影響地段在重建時，出現與為建造高鐵香港段而進行的工程不相容的情況，而要求修訂重建建築工程的圖則，或在批准該等建築工程的圖則或同意該等建築工程的展開時施加條件。

19. 然而，重建潛力會否受影響，須視乎情況而定，不能一概而論。考慮因素包括該土地地質狀況、重建發展的方案及設計、該土地的面積、高鐵隧道在該處地下的深度及位置。必須留意的是，收回或暫時佔用地層絕對不會影響有關地段的使用年期權限，亦不會影響該地段現時所准許的地積比率。倘若現有物業的樓面面積已發展至該地段內准許的地積比率，任何重建將不會增加其地積比率。另外，樓宇的重建潛力亦受制於政府批地條款、城市規劃、《建築物（規劃）規例》、樓宇業權分佈及其他經濟因素影響等。

20. 事實上，本港亦有不少地段與日後大角咀的情況相若，而且成功在鐵路隧道保護區上重建的例子。例如在上環永樂街的重建物業便建於港島線隧道之上，重建物業樓高 25 層；隧道深約 23 米，隧道所處地層是土質。另外一個成功重建的實例位於英皇道，該物業亦是位於港島線隧道的上面，有關隧道是於地底下 22 米的石層建造，該物業成功重建為 32 層高的大廈。此外，現時在德輔道西亦有一個正在港島線隧道上重建項目在進行中，該

物業將會重建為 34 層高的大廈。

公眾諮詢

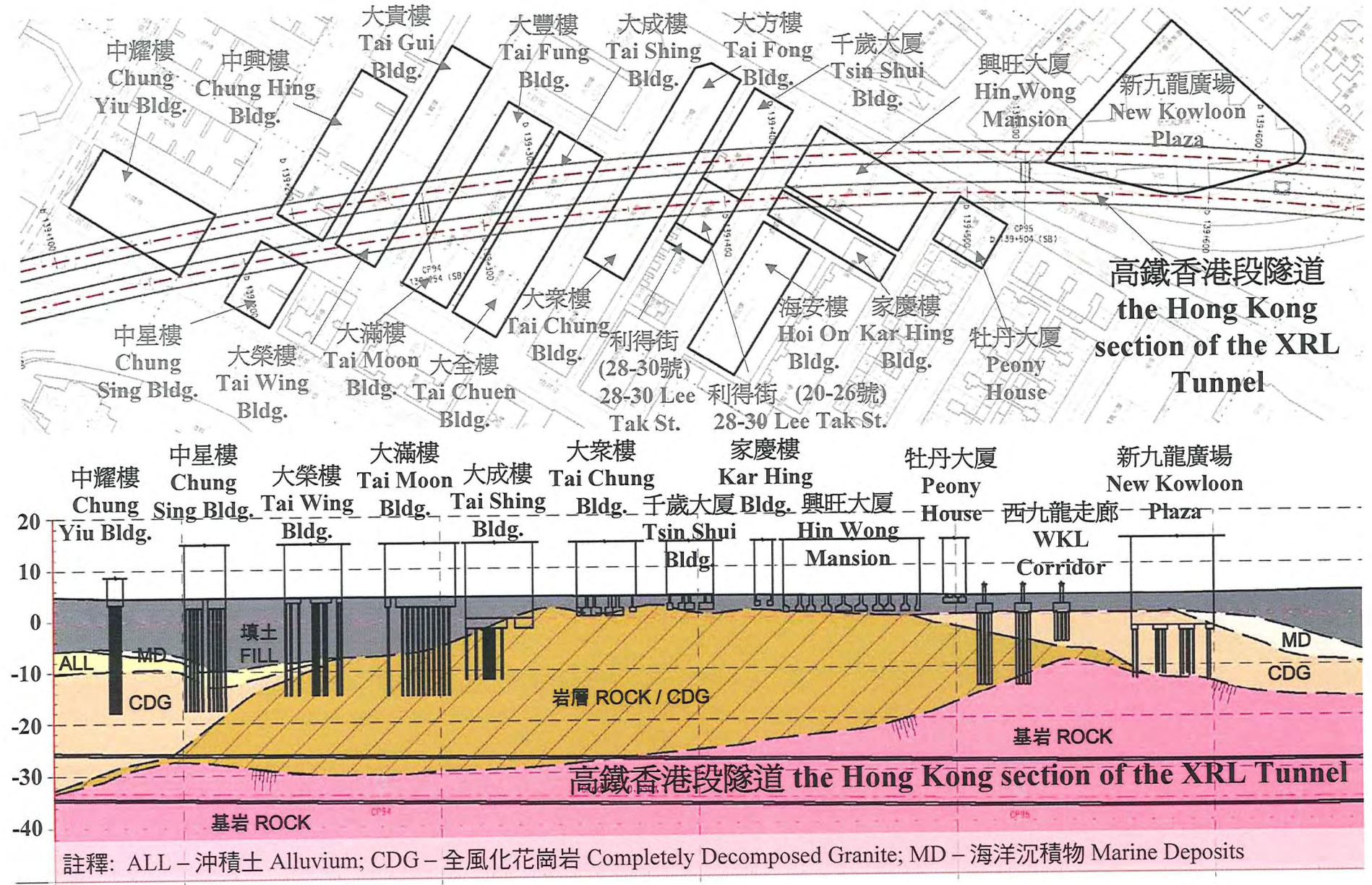
21. 我們深明居民對收回地層事宜的關注，因此已於 2009 年 10 月 28、29 日和 11 月 10、11 日與居民進一步溝通。另外，港鐵公司亦在 11 月 11 日派發大角咀通訊（見**附件二**）及在西九龍設立資訊中心（詳情見**附件三**），為居民及業主提供意見及有關工程和潛在影響的資訊，確保居民及業主充分了解有關法定及行政安排下的各項程序及他們的權益。

運輸及房屋局

二零零九年十一月

高鐵香港段項目須於大角咀區收回地層地段上的樓宇*

*本附件所載圖表(包括岩層斷面圖)為示意圖，並非精確的工程製圖



廣深港高速鐵路香港段項目

收回或暫時佔用大角咀區地層及附近樓宇結構的關注

廣深港高速鐵路香港段（高鐵）全長 26 公里，全綫均採用專用軌道，並以地下隧道形式興建。由於高鐵項目的走綫設計主要是以隧道經由地底從新界米埔直達西九龍，途中無可避免穿過一些私人業權的部分地層，所以政府必須收回或暫時佔用受影響的私人業權地層作興建及將來保護高鐵隧道之用。

是份簡介刊載了大角咀區興建高鐵及收回或暫時佔用地層所引起的各種關注事項，以供區內居民參考。港鐵公司已在廣東道政府合署 14 樓設立高鐵資訊中心，或可致電 3575 1333，以解答居民的查詢。

高鐵香港段市區段走綫的選擇

市區段走綫主要是考慮到整個西九龍屬已發展區，以及將來建造及營運時必須減少對各社區、交通及現存基建及樓宇的影響，所以隧道走綫採用了兩節於現存道路地底下之空間（即深旺道及海泓道）以減低建造時對各社區的滋擾。故此高鐵隧道有需要穿越大角咀區舊海岸綫內的深處岩石層，以連接上述兩節道路底的空間。

在高鐵工程可行性研究階段，

港鐵公司曾經研究高鐵隧道在深水埗區地底通過之方案，在其後之土質勘察過程中發現深水埗區地質比較複雜，及工人於施工期間需要在加壓環境中工作，因此在深水埗作高鐵隧道的方案技術上不可取，加上該走綫將影響更多私人地段，因此採納了現時大角咀區之走綫方案。

其後港鐵公司亦曾經檢討過高鐵隧道在海泓道以西近海邊及

連翔道地底等的高鐵隧道方案，研究結果顯示此等走綫方案與現存基建設施（包括機場快綫、東涌綫、西鐵綫、西九龍快速公路、西隧引道及西九龍排水隧道等）相抵觸。如要採納此等方案，相抵觸之基建設施需要拆卸改建，過程中將對西九龍及有關之跨區交通造成莫大影響，對社區及環境構成更大滋擾，並不可行。

鐵路隧道對鄰近大廈的影響

興建高鐵地下隧道，對途經樓宇結構安全並無構成不良影響

港鐵公司在市區興建鐵路隧道富有經驗，高鐵隧道走綫將極大部分在堅硬石層通過，由於隧道將以鑽挖機施工並與樓宇地基保持相當的距離，因此高鐵施工和營運對沿綫樓宇的結構安全不會構成不良影響。

興建期間的保障措施

高鐵的施工和營運不會影響沿綫樓宇的結構安全。然而，為了保障公眾及樓宇結構的安全，在設計階段，港鐵公司聘用了合資格和富有經驗的專業人士，負責擬備及提交圖則，供路政署統籌相關政府部門參考有關法例的技術規定而進行審查。在提交圖則時，港鐵公司須先作岩土風險評估及制定監測計劃。

在工程展開前，港鐵公司會為高鐵走綫鄰近的樓

宇及建築物進行施工前樓宇狀況勘察，記錄施工範圍附近的樓宇狀況，以制定出工程期間最適當的施工方法及防護工序。在工程進行期間，路政署作為高鐵項目的統籌部門，亦會統籌相關政府部門，不時派員到工地進行監察及檢查，以確保附近樓宇結構和公眾的安全。懇請居民支持有關樓宇勘察工作，准許測量師進入貴單位／樓宇／建築物範圍內進行勘察。

收回或暫時佔用地層的安排

法例保障

香港特別行政區政府依法保護私人和法人財產的取得、使用、處置和繼承的權利，以及依法徵用私人和法人財產時被徵用財產的所有人得到補償的權利。根據《鐵路條例》(香港法例第 519 章) 附表第 II 部第 1 項，如政府因興建高鐵根據該條例收回土地或地層，任何根據該條例可獲補償人士，可由政府收回土地或地層日期起計的 1 年屆滿前，向運輸及房屋局局長送達書面申索。

高鐵項目收回地層的安排

根據現時建造高鐵的時間表，預期地政總署將會在 2010 年稍後時間開始發出收回地層通知，而在發出該通知後 3 個月期屆滿時，該等地層將自動復歸香港特別行政區政府。確實發出收回地層通知日期仍要取決於有關興建高鐵工程進度與有關地層確實需要的日期，而地層的處置分作設定暫時佔用權利及永久收回地層兩種。

此外，又為避免受鐵路保護區影響地段在將來重建時與為建造高鐵而進行的工程不相容，建築事務監督可根據鐵路條例在為避免該不相容情況而有需要的範圍內要求修訂任何關乎該等重建建築工程的圖則，或在批准關乎該等重建建築工程的圖則或同意該等重建建築工程的展開時，施加的條件。聲稱因此而蒙受損失的業權擁有人，亦可根據《鐵路條例》附表第 II 部第 9 項，公平和合理地估計所受損失的款額；並由該等重建建築工程完成的日期起計的 1 年屆滿前，向運輸及房屋局局長送達書面申索。

當然若果申索人認為根據鐵路條例有其他條款亦都應該包括在內，亦可在申索賠償中一併提出申索。申索人若果需要專業人士幫助提出申索，其合理費用亦可包括在申索中，如果成功申索，該專業人士的合理費用將可獲得補償。

申索人在向局長送達書面申索時，須根據《鐵路條例》第 34 (1) 條列明其申索的詳情。據《鐵路條例》第 33 條，如申索或對申索作出的修訂未有在附表第 II 部第 4 欄就該等事項而指明的期限屆滿前送達局長，則就補償提出申索的權利即被禁制。

上述申索得直與否，須視乎個案之實際理據。如在自運輸及房屋局局長收到申索起計的 7 個月屆滿後，該宗申索仍未藉協議解決，則該申索人或運輸及房屋局局長均可轉介土地審裁處處理，由土地審裁處按照本條例聆訊該宗申索或對該宗申索或其仍在爭議中的部分和作出裁決。

高鐵市區資訊中心

港鐵公司特別為廣深港高速鐵路香港段項目設立高鐵資訊中心，以解答居民的查詢及提供高鐵的最新資訊。

地址：九龍廣東道 393 號廣東道政府合署 14 樓（請按門鐘 後推門進入）

辦公時間：星期一至星期五

上午 9 時至中午 12 時 及 下午 1 時至 5 時

（星期六、日及公眾假期除外）

電話號碼：3575 1333

傳真號碼：3580 1188



廣深港高速鐵路(香港段)

市區資訊中心

2009年11月11日(星期三)起正式開放

因應高鐵工程項目需要收回及暫時佔用部分大角咀區地層及施工期間的影響，近期有一些不確的謠傳。有見及此，我們已於廣東道政府合署 14 樓設立高鐵市區資訊中心，並於2009年11月11日(星期三)起正式開放，方便市民親臨或致電查詢。

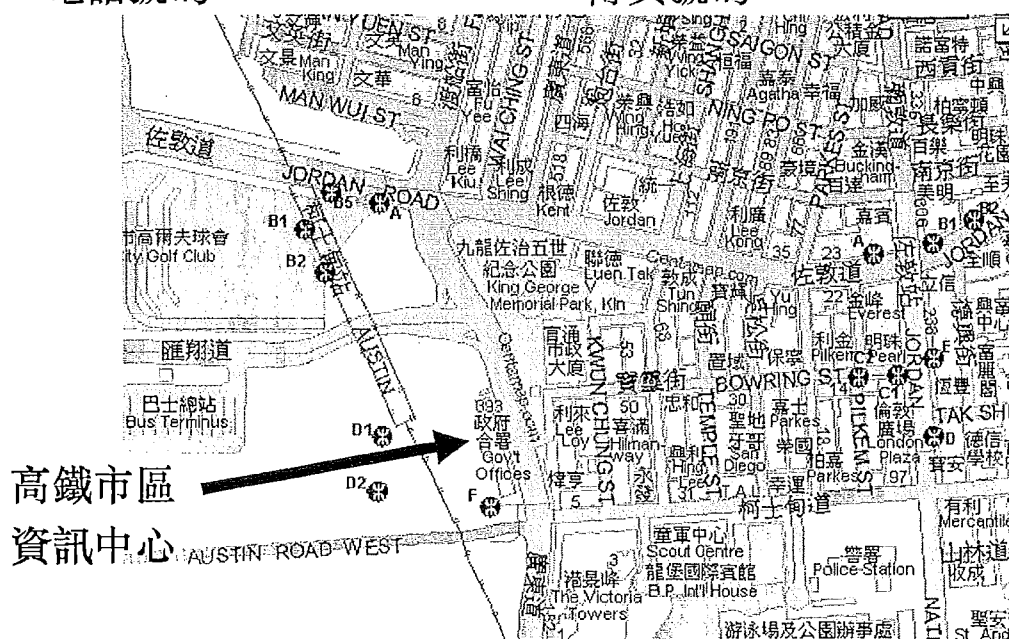
廣深港高速鐵路(香港段)

市區資訊中心

辦公時間： 星期一至星期五
上午九時至中午十二時 及 下午一時至五時
(星期六、日 及公眾假期除外)

地 址： 九龍廣東道 393 號
廣東道政府合署 14 樓 (請按門鐘 後推門入)

電話號碼： 3575 1333 傳真號碼： 3580 1188



居民可於大角咀區乘搭 3 號小巴前往廣東道政府合署