

二零零九年十一月十三日  
資料文件

## 立法會交通事務委員會 鐵路事宜小組委員會

### 廣深港高速鐵路香港段 補充資料

當局在 2009 年 10 月 22 日立法會交通事務委員會轄下鐵路事宜小組委員會的會議上，向議員簡介了廣深港高速鐵路（高鐵）香港段項目。現就議員提出的其中一些問題提供補充資料如下－

#### 土地收回的補償

2. 在推行公共工務工程項目時，無可避免需要收回私人土地。受收回土地影響的業權擁有人可獲補償。針對在新界收回土地，當局自 1985 年開始，採取一套把新界土地分為四個補償分區（即A至D）的特惠補償制度，每個分區的補償率是根據基本補償率<sup>1</sup>的不同百分比計算。有關分區的定義及其特惠補償率表列如下－

---

<sup>1</sup> 現時收回農地及屋地的基本特惠補償率分別為每平方呎 439 元（自 2009 年 10 月開始生效）及每平方呎 867.5 元（自 2009 年 10 月開始生效）。特惠補償率每年檢討兩次，經修訂的補償率分別於 4 月 1 日及 10 月 1 日生效。

分區	定義	補償
「A」區	新市鎮發展區（位於憲報公布的新市鎮分區計劃大綱圖所示新市鎮範圍內的地區），以及受到與全港有關且必需的工程影響的地區（ <b>areas that are affected by essential projects with territory-wide significance</b> ）	農地的補償為基本率的 120%，屋地的補償則為估價另加基本率的 120%
「B」區	因地點接近毗鄰藍圖區擴大範圍或由於其已知的市鎮發展潛力，可能在不久將來納入市鎮發展的地區。	農地的補償為基本率的 75%，屋地的補償則為估價另加基本率的 75%
「C」區	並無計劃作市鎮發展及不大會受藍圖區日後擴大範圍影響的地區。但在有關地區內，政府須為與市鎮設計發展直接有關的目的或須為地區改善計劃而進行收地。	農地的補償為基本率的 50%，屋地的補償則為估價另加基本率的 50%
「D」區	未有包括在其他分區內的地區。	農地的補償為基本率的 30%，屋地的補償則為估價另加基本率的 30%

3. 規劃及土地發展委員會是一個政府內部的委員會，由發展局局長出任主席，會員包括有關決策局及部門代表。規劃及土地發展委員會的其中一個角色，是考慮及檢討有關土地開發、徵用、用途和批地的政策。純粹從其地理位置考慮，石崗菜園村屬於「C」區。然而，2009年6月，規劃及土地發展委員會確認高鐵香港段項目為全港性且必需的主要基建項目（**an essential project with territory-wide significance**），因此同意因該項目而須收回的私人土地應被提升至「A」區。因此，「A」區的補償率將適用於菜園村及其他因高鐵香港段項目而須收回的私人土地。

### 受影響的菜園村村民概況

4. 高鐵香港段的鐵路方案（包括建議收回的土地和地層），已於 2008 年 11 月 28 日及 12 月 5 日刊憲；項目的修訂方案於 2009 年 4 月 30 日及 5 月 8 日刊憲；並獲行政長官會同行政會議批准鐵路方案，有關公告亦已於 10 月 30 日及 11 月 6 日刊憲。

5. 在收回土地方面，受影響的主要地區為石崗菜園村，涉及收回 17 公頃的私人土地（主要為農地）及清拆 10 公頃的政府土地，以興建在高鐵香港段運作上不可或缺的緊急救援站和列車停放處。到目前為止，已登記的村民約八成，有關部門現正核實其資料。

6. 概括來說，我們大體上可以把村民分為三大類，粗略估計每類大約各佔住戶數目的三分之一：

- ◇ 有屋有地－他們擁有土地業權（絕大多數為農地），自行在擁有的農地或屋地上興建房屋居住。他們一般在菜園村居住了數十年；
- ◇ 有屋無地－他們向其他人士或原居民祖堂租用土地，並自行興建房屋居住。同樣地，他們大多在菜園村居住了很長時間；
- ◇ 無屋無地（即純租客）－他們租用菜園村村民的房屋，並不擁有土地和房屋，一般在菜園村居住的時間不多於數年。他們居住的房屋不少是由以往的農用構築物改建而成，比較簡陋。

7. 除了數個建於私人屋地的房屋外，菜園村村民的房屋多建於私人農地或未批租政府土地，在現行政策下屬「臨時性質」，包括：

- ◇ 由地政總署所發牌照、修訂租約或其他形式的許可涵蓋的住用構築物（如地政總署向佔用人送達通知書，佔用人即須自行清拆該等構築物）；或
- ◇ 已在 1982 年寮屋登記中登記的構築物（獲政府暫准繼續存在的非法寮屋，直至受到公共工程影響，又或因其繼續存在將引起環境或安全問題，便須清拆）。

## 地層的收回

8. 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；北段新界走線則考慮到內地深圳河之接駁位置、石崗平原等地理環境因素，走線以最直接之途徑穿過金山、大帽山、鷄公嶺及米埔等新界中部各區，接駁至內地段。由於高鐵香港段以隧道行車，因此需要收回或暫時佔用沿線私人地段部份地層以建造鐵路隧道。

### 高鐵香港段的市區走線

9. 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。

10. 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，發現該處存在地下斷層，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。

11. 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。

## 大角咀

### 途經樓宇結構安全不受影響

12. 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），所需收回的地層離地面約 25–50 米。根據高鐵香港段的設計資料，大部分的高鐵香港段隧道走線將在堅硬石層通過，途經的樓宇約有 7 至 15 層高。港鐵公司富有在市區興建鐵路隧道的經驗。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會構成不良影響。

### 施工前的審查工作

13. 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。

14. 另外，港鐵公司亦正為高鐵香港段隧道上及附近樓宇作評估，以制定出最有效的施工方法及適當的防護工序。港鐵公司亦另外聘請一組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建造方法與國際一般做法相類。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

15. 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。在鄰近樓宇及路面，將裝有沉降監察點，萬一在施工期間路面或建築物出現沉降的情況，亦可即時修復。

16. 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。

17. 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

18. 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，正如其他地下鐵路系統，對區內民居及樓宇的影響輕微。

### 就收回或暫時佔用地層提出申索

19. 為興建高鐵香港段，政府無可避免須收回或暫時佔用沿線一些私人土地的部分地層。《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。

### 就影響重建潛力提出申索

20. 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，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。

21. 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。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。

### 公眾諮詢

22. 當局已在 2008 年 6 月 26 日及 8 月 28 日向油尖旺區議會簡介高鐵香港段的建造工程，並在 10 月 9 日向油尖旺區議會交通運輸委員會作出簡介，亦一直向區議會提供有關事宜發展的最新消息；並在 2009 年 1 月 16 及 20 日在西九龍舉行了兩場公開

論壇（於 2009 年 1 月 14 日透過有關管理處分發信件，通知大角咀居民有關論壇）。

23. 當局與居民在 2009 年 10 月 28、29 日和 11 月 10、11 日進一步溝通；港鐵公司亦已在 11 月 11 日於西九龍設立資訊中心，為居民及業主提供意見及有關工程和潛在影響的資訊。當局將進一步諮詢受影響人士，亦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



# 大角咀內受高鐵香港段項目收回地層影響的大角咀區內樓宇\* Buildings affected by strata resumption required for the Hong Kong section of the XRL project\*

\*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。

\*Drawing (including the rock profile) presented in this Annex is indicative only, NOT a precise engineering drawing.

