

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

有關新鐵路線工程涉及的投訴及
補償申索的處理機制

引言

在 2012 年 3 月 2 日鐵路事宜小組委員會的會議上，有議員要求討論鐵路工程對樓宇影響的投訴。本文件旨在向委員匯報新鐵路線工程涉及有關樓宇結構問題的投訴及補償申索的處理機制。

背景

2. 過去三十多年，香港鐵路有限公司（下稱為港鐵公司）在人煙稠密、大廈林立的市區以鑽挖或鑽爆方法興建地下鐵路車站或隧道，擁有相當豐富的經驗。因應不同地質、隧道設計及周邊環境等因素，港鐵公司會決定採用隧道鑽挖抑或隧道鑽爆方法建造隧道和地下車站，以符合國際的做法及標準。現有的地下鐵路車站及隧道有很多是以隧道鑽挖或隧道鑽爆方法建造。例如太古站、北角站等是以隧道鑽爆建造，港島線砲台山站至筲箕灣站的鐵路隧道及西鐵線的大欖隧道等亦是以鑽爆方式建造。九龍南線則是以隧道鑽挖方法興建。過往的經驗證明有關建造方法不會影響附近樓宇結構的安全。

3. 港鐵公司現正進行五個新鐵路項目，其中西港島線、廣深港高速鐵路（香港段）、南港島線（東段）及觀塘線延線四個項目已相繼在 2009 至 2011 年期間動工，並預計在 2014 至 2015 年間竣工，而沙田至中環線鐵路項目亦計劃在今年年中動工，預計將分階段於 2018 及 2020 年竣工。現時，正在施工的鐵路項目有西港島線、廣深港高速鐵路（香港段）、南港島線（東段）及觀塘線延線。除了觀塘線延線的隧道工程尚未展開外，其他三個鐵路項目都正進行隧道建造工程。

鐵路項目的設計和部署

4. 在設計新鐵路項目的走線方案時，我們會綜合考慮走線的技術要求、鄰近建築物結構、地下設施、地質及行車運作等因素，以制定合適的走線、建造方法及相關緩解措施，盡量減低工程對鄰近社區、交通、環境、現有基礎設施和樓宇的影響。

5. 正在推展中的五個新鐵路項目的大部分線路均採用隧道形式來興建，加上很多新設或擴建的車站亦是地下車站，所以工程涉及比較多地下建築。在可能的情況下，我們已盡量將鐵路隧道設計在現有道路或政府用地下面，以減少對附近地區及樓宇的影響。然而，香港市區大部分地區因樓宇分佈甚為密集，鐵路隧道無可避免地會途經或接近部分樓宇的地層。我們不論在設計或建造階段，均會確保走線附近的樓宇及建築物的結構安全。

(i) 設計階段

6. 在新鐵路項目的設計階段，港鐵公司會首先對走線及施工範圍附近的環境、地質、地下設施及建築物進行了審慎而全面的評估和勘察，確保有關鐵路項目的設計及相關工程不會影響鄰近環境和建築物的結構安全，從而制定最適合的施工方法，並減低工程對鄰近社區的影響。現時各新鐵路項目較常採用的施工方法包括明挖回填、鑽爆工程及使用隧道鑽挖機鑽挖等，不論採用任何施工方法，有關工程的進行均不能影響鄰近環境和建築物的結構安全。

7. 為了保障業主及住客的權益，以及制定工程期間最適當的施工方法及防護工序，港鐵公司在工程開展前會委任相關樓宇專業人員為鄰近的樓宇和建築物進行「施工前樓宇狀況勘察」，記錄施工範圍附近的樓宇狀況。港鐵公司必須先獲得業主和住戶同意，才能在樓宇範圍內進行勘察工作。港鐵公司會盡量配合住戶建議的勘察日期和時間。

8. 由於樓宇勘察報告內容涉及個別單位的內部情況，為保障業主的權益及私隱，港鐵公司會因應業主要求，直接將

報告交回相關單位之業主。

(ii) 建造階段

9. 若工程需要進行鑽爆工序時，港鐵公司須根據《危險品條例》先取得使用炸藥的牌照，才可進行爆破工程。港鐵公司須提交「爆破評估報告」，由土木工程拓展署礦務部審批。評估報告的內容包括爆破時所產生的噪音和震動等。在報告中亦會就工程對附近樓宇及公共設施的影響作出評估，以確保在附近樓宇結構安全。在建造工程期間，港鐵公司有一套嚴格規控的施工程序，並須聘用合資格的專業人士進行，確保符合《建築物條例》及相關法例的規定。

10. 屋宇署亦要求港鐵公司須於施工前在地盤周邊範圍設置足夠的監測點，監測工程所產生的氣流及震動。如發現樓宇受到工程影響，港鐵公司須立即採取適當行動，避免情況惡化。如有需要，港鐵公司須立即停止有關的工程，並提交報告及補救方案給屋宇署審閱。

查詢及投訴

11. 收集公眾意見是推展鐵路項目不可或缺的重要一環，政府及港鐵公司一向重視與公眾及地區的溝通，致力透過不同渠道聆聽公眾及地區人士對鐵路項目的意見，並盡力協調關注的事項。

12. 公眾及地區人士可透過政府及港鐵公司設立的不同渠道，表達對鐵路項目工程的意見及查詢，包括郵遞、傳真、電郵及港鐵公司為各工程項目專設的「工程熱線」2993 3333；此外，透過港鐵公司及路政署就正在施工的鐵路項目在各相關地區設立的「社區聯絡小組」，公眾除了可獲取新鐵路項目工程的最新資訊外，亦可向港鐵公司及相關政府部門提出意見及查詢。

13. 政府及港鐵公司在接獲公眾就鐵路項目工程的投訴個案後，會盡快聯絡事主確認接獲有關個案，並進一步了解個案的詳情，積極跟進，並盡快回覆事主有關跟進工作的進度及結果。

14. 至於市民就鐵路工程對樓宇結構的投訴，截至今年 2 月底為止，我們分別接獲 135 宗關於西港島線工程的投訴；83 宗關於廣深港高速鐵路(香港段)工程，投訴個案分佈元朗、荃灣、深水埗、油尖旺區一帶；另有 4 宗關於南港島線(東段)工程，全部位於港島南區；暫時未有個案與觀塘線延線工程有關。這些個案中，74 宗有關西港島線的個案，44 宗有關廣深港高速鐵路香港段及 1 宗有關南港島線(東段)的個案已轉交公證行處理。公證行已完成調查以上 111 宗個案，並確定損毀不涉及樓宇安全。

港鐵公司補償申索的處理機制

15. 當港鐵公司收到居民樓宇受損的投訴，港鐵公司工程人員首先會與居民作初步檢查。視乎個案的性質，港鐵公司或會把個案轉交公證行進行評估。公證行是由保險公司以第三者身份負責聘請而非港鐵公司聘用，會以獨立、專業及公開的態度，審核申索個案。這是本港以至其他國家處理樓宇損毀索償行之有效及慣用的做法。公證行會安排與業主、港鐵公司及承建商一同進行作實地檢查。如果獨立公證行的評估顯示有關損毀由鐵路工程引起，港鐵公司與承建商會盡快與有關的業主商討維修的安排。居民不用自行聘請測量師驗證。

16. 此外，居民亦可就個案向屋宇署投訴。屋宇署會根據情況，派員視察及作詳細分析，就有關樓宇的整體結構安全作出評估。

《鐵路條例》下的申索機制

17. 任何因鐵路工程而蒙受損失或損害的人士，亦可在鐵路工程完成日期起計一年屆滿前，向運輸及房屋局局長提出書面申索。申索人需向運輸及房屋局局長提供個人及相關土地或物業的資料、申索款額、計算方法等詳情。有關申索亦可透過雙方協議解決，不一定涉及司法程序。假如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，任何一方也可以向土地審裁處提出展開法律程序，處理申索。

總結

18. 在推展新鐵路項目時，港鐵公司及承建商會盡量將工程對鄰近地區的影響減至最少，路政署和港鐵公司及承建商亦一直與有關居民保持緊密的聯繫及溝通，包括向居民、業委會或法團及地區人士講解及協調他們的關注、定期舉行社區聯絡小組會議、印發有關隧道建造方法的小冊子，以及安排相關人士到工地實地視察隧道工程的進行情況，並由工程師講解工程的工序及所採取的相關安全措施。

運輸及房屋局

港鐵公司

2012年4月