

資料文件

二零一一年五月二十日

立法會交通事務委員會  
鐵路事宜小組委員會

鐵路項目收回地層事宜

目的

本文旨在說明有關因鐵路項目而收回地層的事宜。

收回地層

2. 由於土地資源珍貴，因在地底興建公共基建設施（如道路及鐵路）而需要收回私人土地地層的情況，在香港以至世界各地的主要城市皆十分普遍。以香港為例，從七十年代香港建造地鐵觀塘線，一直到最近的鐵路項目，往往都需要收回私人土地地層。收回地層並不影響地面現有的土地用途，更不會對地面的建築物結構造成影響。

鐵路項目收回地層的需要

3. 途經市區的鐵路，其走線的主要考慮是盡量減低在建造及營運時對各社區、交通和現存基建及樓宇的影響，盡量減少收回私人土地及地層。然而，由於市區樓宇發展密集，很難避免需要收回或暫時佔用部分私人樓宇地底的地層，以建造鐵路隧道。

4. 現時建設或規劃中的鐵路項目中，廣深港高速鐵路香港段、西港島線、南港島線（東段）、觀塘線延線及沙田至中環線（沙中線）<sup>1</sup>均需要收回部分私人樓宇地底的地層。

## 收回地層不影響樓宇結構安全

5. 樓宇的地基設計，會因應地層的地質、樓宇的荷載和牆柱的佈置等主要因素而有所分別，部分樓宇採用樁柱作為地基，部分則可能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。

6. 香港鐵路有限公司（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。港鐵公司在設計鐵路隧道時，必須考慮對沿線現存樓宇的影響；鐵路隧道的結構設計，亦已充分考慮現存樓宇的地基荷載。

7. 在鐵路規劃的過程中，港鐵公司會在詳細設計階段，為鐵路隧道上及附近樓宇作出影響評估（當中包括鐵路沿線的地質勘察）。只有評估結果顯示隧道建造不影響樓宇結構安全，才能最終決定採用的走線方案。港鐵公司採用的評估方式符合國際最佳水平，獲相關政府部門及海外專家認同，在國際間廣泛應用。英國倫敦的銀禧線延線（Jubilee Line Extension London）及倫敦軌道交通東西連線（Cross Rail London）、新加坡的地鐵環線（Circle Line Singapore）、杜拜的地鐵（Dubai Metro）、愛爾蘭的都柏林地鐵（Dublin Metro）、西班牙的馬德里地鐵（Madrid Subway）等，皆採用此評估方式。

---

<sup>1</sup> 由於沙中線尚在規劃階段，因此收回地層的實際情況仍未確定。

8. 在工程展開前，港鐵公司在施工前會勘察鐵路附近範圍的樓宇，以記錄樓宇的狀況，保障業主及住客的權益，以及制定出工程期間最適當的施工方法及防護工序。港鐵公司亦會在工地鄰近相關樓宇及建築物設立監測點，並在施工期間進行監察。若在隧道鑽挖過程中出現異常情況，港鐵公司駐地盤工程人員會即時跟進及檢查。

9. 除了港鐵公司聘用的專業人員外，在工程進行期間，政府有關部門亦會不時監察各鐵路項目的施工，確保承建商按照圖則施工，並委派適當的專業及技術人員負責監督施工的質量，以確保附近樓宇結構和公眾的安全。

## 樓宇重建

10. 當局明白部分居民擔心樓宇會因收回地層而影響樓宇的重建潛力，繼而影響樓宇價值。

11. 影響樓宇重建潛力有很多不同因素，包括有關的法例和地契的限制等，任何具體重建方案均需經有關部門審批方可落實。概括來說，香港所有建築物發展的規限主要載於《建築物(規劃)規例》(第123章)、各分區計劃大綱圖及地契條款等。這些要求對樓宇重建時的用途、高度、可建樓面面積等作出限制。舉例來說，如果某樓宇本已盡用法定容許的可建樓面面積，他日重建時便不能增建樓面面積。這些限制與該地段地層有否被收回無關。

12. 在工程技術角度而言，由於鐵路隧道一般建於有相當深度的石層或其他較堅實的地層，具有一定的承托能力。因此，一般不會對日後樓宇重建時造成不可解決的技術限制。萬一需要為保護鐵路設施而進行額外工程，受影響業主亦可根據《鐵路條例》(第519章)，就涉及的額外開支向當局提出申索。根據過去 3

年的記錄，當局共收到約 2 800 宗申請，要求在鐵路保護區內進行樓宇重建或修改工程，當中沒有申請因保護鐵路設施而被拒。

13. 成功在鐵路隧道保護區上重建的例子包括：在上環永樂街的重建物業（建於港島線隧道之上，樓高 25 層，隧道深約 23 米）；位於英皇道的物業（建於港島線隧道之上，樓高 32 層，隧道深約 22 米）；在天后的新建酒店（位於將軍澳線至港島線的延展隧道，樓高 40 層）；現時在德輔道西的重建項目（建於在港島線隧道之上，樓高 34 層）等。

### **《鐵路條例》保障業主權益**

14. 《鐵路條例》保障被收回地層業主的權益。有關業主可根據《鐵路條例》第 32 條及附表第 II 的申索期限，就收回地層而遭受的損失向運輸及房屋局局長送達書面申索。

### **萬一建築物受損**

15. 萬一建築物因鐵路工程而受損，港鐵公司會聯同承建商作出跟進及妥善處理。有關業主亦可按《鐵路條例》規定，在鐵路工程完成起計的一年屆滿前，就有關損失向運輸及房屋局局長送達書面申索。

### **萬一重建工程受限制**

16. 倘若日後樓宇重建時，建築事務監督為避免建築工程與鐵路設施不相容，要求修訂有關建築工程圖則或施加額外條件，而業主為遵從有關規定而蒙受損失（包括承擔額外開支），業主可按《鐵路條例》規定，在建築工程完成日期起計的一年屆滿前，就該合理的損失向運輸及房屋局局長提出書面申索。

## 申索程序

17. 申索程序在《鐵路條例》第 34 條已列明，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。有關申索可透過雙方協議解決，並不一定涉及司法程序。如有任何查詢，可向地政總署鐵路發展組尋求協助。

## 與受收回地層影響的居民溝通

18. 香港地少人多，人煙稠密，而鐵路本身是集體運輸交通工具，多建於人口密集地區的地底，以服務更多市民和減少佔用地面空間，因此收回地層在鐵路建造時往往是難以避免的。在鐵路的規劃過程中，我們會盡量避免收回地層；假如不能避免，我們會盡力將需收回地層的範圍縮少，以減少對市民的影響。然而，鐵路設計非常複雜，需要考慮很多不同因素；走線方案會隨著逐步深入的研究而需要修訂。因此，實際需收回地層的範圍，只能在規劃接近完成階段，定出詳細工程圖則後方能確定。

19. 香港過往三十多年經驗顯示，因鐵路隧道的建造而收回地層不會影響沿線樓宇安全，也不會影響樓宇現有的用途；萬一收回地層減低日後樓宇重建的規模或增加日後樓宇重建的成本，有關業主可根據《鐵路條例》就差額獲得補償。然而，當局明白可能有部份居民仍然對收回地層事宜有所疑慮。因此，自二零零九年年中以來，一直就鐵路項目收回地層加強與有關居民的聯繫。當局出席了為數不少的居民大會，向居民介紹收回地層的情況及影響，並向有需要的居民發放相關資料，包括樓宇現況、將建鐵路設施的位置及深度、樓宇所處的地質資料、現時樓宇地積比率（及可建地積比率等）、索償機制等。

20. 此外，鐵路公司亦透過社區聯絡小組或資訊中心，向居民介紹有關工程的進度，並回應居民的關注事項。當局會繼續透過不同途徑，向有關居民解釋收回地層的情況及相關資料。

21. 事實上，鑒於市民大眾日益關注收回地層事宜，當局再推展新鐵路項目時，已盡早加強與受影響居民溝通。例如在推展觀塘線延線、南港島線（東段）及沙中線時，當局早於項目刊憲期間已與受收回地層影響的機構及屋苑聯絡，向他們解釋收回地層的詳情，並聽取他們對建造工程的意見。

運輸及房屋局

二零一一年五月