

**交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會**

2011年5月20日舉行的特別會議

有關收回地層事宜的資料摘要

小組委員會之前並無就收回地層事宜作出專題討論，但在過往討論鐵路項目(例如西港島線、沙田至中環線及廣深港高速鐵路香港段)時，曾接獲有關的資料。隨文附上政府當局提供的資料文件摘錄，當中載述了有關收回地層的詳細資料，供委員參閱 ——

- (a) 政府當局提供題為 "西港島線進度報告" 的文件(立法會CB(1)1018/09-10(03)號文件)第24至26段；
- (b) 政府當局就沙田至中環線 —— 前期工程的撥款申請所提供的補充資料文件(立法會CB(1)1105/10-11(01)號文件)第(III)部分涉及 "九龍城收回地層有關事宜"；及
- (c) 政府當局就 "廣深港高速鐵路香港段" 提供的補充資料文件(立法會CB(1)356/09-10(02)號文件)第8至23段。

立法會秘書處
議會事務部1
2011年5月16日

立法會

Legislative Council

摘錄

立法會CB(1)1018/09-10(03)號文件

二零一零年二月九日
資料文件

立法會交通事務委員會 鐵路事宜小組委員會

西港島線進度報告

* * * *

(C) 收回土地及地層

24. 為進行地下隧道建造工程及興建車站出入口，位於紫薇街2至4號和皇后大道西203至209號的兩幢私人樓宇已於二零零九年十月十八日收回。地政總署已於二零零九年十一月向受影響的業主和住戶提出補償建議。截至二零一零年一月中，約百分之廿三的補償建議已獲業主或住戶接納，其餘個案正根據《鐵路條例》處理。與此同時，房屋署亦為因受收地影響的合資格業主或住戶處理安置事宜。

25. 建造西港島線須收回部分地層，我們會按計劃分八期進行。第一和第二期涉及西營盤地區的收地通知，已分別於二零零九年十二月和二零一零年一月刊憲；而其餘六期涉及上環至堅尼地城的其他地層，則會在二零一零年二月至七月期間分階段刊憲收回。

26. 就居民對收回土地的賠償安置，收回地層對現存樓宇結構的影響及補償的關注，我們已在十二場的區議會及居民會

議，及視乎居民的要求以個別會面或書面形式，向受影響的居民清楚解釋有關詳情。我們將繼續與受影響的居民保持聯繫，以釋他們的疑慮。

立法會

Legislative Council

摘錄

立法會CB(1)1105/10-11(01)號文件

立法會交通事務委員會 鐵路事宜小組委員會 沙田至中環線－前期工程的撥款申請 補充資料

* * * *

(III) 九龍城收回地層有關事宜

聯絡市民

自2008年行政會議批准港鐵公司就沙中線展開進一步規劃和設計起，政府及港鐵公司已在區內展開不同的諮詢活動，包括出席區議會會議、舉辦巡迴展覽及大型公眾諮詢會等。在當時的區議會文件和項目便覽中，亦已提及在已發展的地點興建鐵路，可能涉及徵收私人地層。至於受工程影響須收回地層的九龍城/土瓜灣區，沙中線的九龍城段走線已經刊載於2009年5月的九龍城區議會文件及2009年6月沙中線九龍城段的刊物，在該些文件及刊物中載有九龍城段走線地區圖。有關刊物在2009年中廣泛分發給地區人士及刊載於港鐵公司的沙中線網站。

2. 沙中線九龍城段的鐵路會穿過高山道和山西街共七幢住宅大廈的地層，政府已於2010年11月26日沙中線刊憲當日發信予

受影響的大廈業主立案法團，通知收回地層的建議，亦已在大廈張貼通知，並積極跟進受影響居民的關注。當局與港鐵公司自2010年12月至今出席了超過40個居民大會、區議會會議、業主法團及關注團體/市民的會議，其中10個與九龍城段收回地層有關。我們會繼續出席這些會議，親身向有關市民詳細解釋收回地層的事宜。

就收回或暫時佔用地層提出申索

3. 興建沙中線，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。

申索程序

4. 有受影響市民關注按《鐵路條例》程序申索可能十分繁複和可能牽涉官司。但我們會向市民詳細解釋有關申索不一定涉及司法程序，雙方可以藉協議解決申索。申索人只需提供個人及土地的資料、申索的款額、計算方法等詳情。當局會根據《鐵路條例》規定，就每宗申索個案作出審核及處理。若業權人需聘用專業服務擬備申索，當申索成功後，所涉及的合理開支也可能獲得發還。倘若申索未有在限期前送達運輸及房屋局局長，而有關延遲是基於局長認為合理的情況下發生，則局長仍然可以根據《鐵路條例》第33(1)及(5)(b)條接納有關申索。

就影響重建潛力提出申索

5. 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，出現與為建造沙中線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。

6. 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、沙中線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。

7. 實際上，本港亦有不少地段與九龍城馬頭圍道的情況相若，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。

*

*

*

*

*

立法會

Legislative Council

摘錄

立法會CB(1)356/09-10(02)號文件

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

* * * *

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，在該等重建建筑工程完成後一年內，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，而要求修訂重建建筑工程的圖則，或在批准該等建築工程的圖則或同意該等建筑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。

*

*

*

*

*