

中西區區議會非正式會議 西港島線工程收回地層及樓宇勘察事宜

西港島線收回地層事宜，已於 2009 年 7 月 9 日在中西區區議會非正式會議作出討論。此外，有關政府部門及港鐵公司已出席多個居民大會，詳細介紹收回地層及樓宇勘察的安排。

地層的收回

2. 港鐵西港島線是一條地下鐵路，將於樓宇密集的西區地底下行走，所以無可避免穿越私人樓宇的地層。根據《鐵路條例》(第 519 章)，政府將會為因興建西港島線，而收回受影響的私人地段的地層。此次收回地層涉及 551 個地段中的 271 幢樓宇。

途經樓宇結構安全不受影響

3. 西港島線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，在西港島線方案界限範圍內的樓宇均符合《建築物條例》的安全標準。

4. 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；西港島線的結構設計，亦須包括承托現存樓宇的地基荷載。

施工前的審查工作

5. 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。

6. 另外，港鐵公司亦已為西港島線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。有關評估已提交予路政署聯同其他部門審閱。

施工期間的保護

7. 在工程展開前，港鐵公司會為西港島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。港鐵公司已在區內陸續展開這些樓宇勘察工作，預期勘察工作可在 2010 年初完成。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。

8. 在工程進行期間，作為西港島線的統籌部門，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。

9. 為了加強保障西港島線附近樓宇結構的安全，港鐵公司於挖掘前，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，並在隧道挖掘時啟動實時監測程序。

收回地層之索償機制

10. 《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，就收回地層而遭受的損失提出申索。有關人士可在收回期起計的一年屆滿前，向運輸及房屋局局長送達書面申索。

11. 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。

就影響重建潛力之索償機制

12. 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，出現與為建造西港島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。

13. 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、西港島線隧道在該處地下的深度及位置。西港島線的走線大部分是在石層之內，因此收回地層將不會影響在這些地段上的重建發展。在一小部分的走線上，重建樓宇的地基與鐵路設施位處於軟土層中，其影響程度則視乎重建設計能否適當地處理鐵路設施所做成的限制。必須留意的是，收回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。

14. 事實上，本港亦有不少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。

15. 根據《鐵路條例》的條款提出索償，申索人需要提出支持其申索的理據及損失，申索數額及其計算方法，政府會詳細考慮申索

人所提出的申索理據及根據相關的條款作出評定。申索人若需委聘專業人士幫助提出申索，若申索成功其所支付的合理費用亦可獲發還。若果申索人認為地政總署評定的補償不合理，可把個案提交至土地審裁處作出裁決。

16. 未來重建樓宇的設計，如樓宇的佈局及地基設計，對受影響程度有極大關連。在未有重建發展設計方案前，我們難以概括界定重建樓宇會否因西港島線收回地層而受到影響，及無法評定重建樓宇的損失。

收回地層時間表

17. 按西港島線的時間表，預期收回地層通知將於 2009 年底至 2010 年底依有關地層需要的日期分階段發出。

處理已提出的索償

18. 地政總署現正處理受西港島線工程收回地層影響的人士提出的索償信件，並將於短期內回覆，向有關人士解釋在收到收回地層通知，確知收回地層的範圍後，根據條例提出申索所需依循的程序及需提供的資料。

處理提供受影響樓宇資料的要求

19. 因應部分受西港島線工程收回地層影響人士的要求，我們已準備提供有關的物業資料，包括樁柱深度、鐵路設施的深度、石層的深度、現時樓宇地積比率及樓宇重建發展時，計算准許地積比率的方法。

港鐵公司
運輸及房屋局
路政署
2009 年 11 月