

討論文件

中西區環工會文件第 21/2011 號

**強烈要求政府設立索償機制**  
**保障被收回地層市民的權益**

背景

立法會財務委員會於 2009 年 7 月 3 日通過興建港鐵西港島線的撥款，為西區帶來了新的發展機遇。但同時亦引發出政府強制收回區內約 271 幢樓宇地層的問題，而其中最受影響的莫過於一些只有 1 至 10 層高的舊唐樓業主。政府表示因興建港鐵西港島線而要收回地層的 1 至 10 層高舊樓共有約 100 幢，其中位於上環、西營盤及正街的大部分受影響樓宇，收回地層均在地下 10-20 米左右，嚴重影響重建價值及樓宇安全。由於事件影響人數眾多以及範圍廣大，兩年來，我們要求政府及港鐵公司應主動對有關大廈業主給予協助及盡快作出合理賠償，但問題一直未獲解決，政府及港鐵公司亦未能提供一個清晰的索償機制，小業主徬徨無助，我們強烈要求政府設立索償機制保障被收回地層市民的權益。

現要求運輸及房屋局及港鐵公司派代表出席會議並回答議員提出的問題。

問題

1. 請問運輸及房屋局及港鐵公司，經修訂後現時一共有多少幢大廈受西港島線工程影響真正需要收回地層？分佈位置如何？
2. 請問政府及港鐵公司，現時接獲區內多少名受港鐵西港島線收回地層影響的樓宇業主的索償信，及如何跟進及處理有關索償的要求？
3. 請問政府兩年多以來就受港鐵西港島線收回地層影響的樓宇業主的索償訂定了什麼賠償的標準及程序？
4. 請問運輸及房屋局及港鐵公司會否特事特辦，對受港鐵西港島線收回地層影響的業主作出主動的合理賠償？

## 建議

本會強烈要求政府設立清晰公平的收回地層索償機制以保障市民的權益。

## 文件提交人

盧懿杏、葉國謙、陳捷貴、李志恒、陳學鋒

2011年2月1日

港鐵公司、運輸及房屋局、地政總署及路政署的書面回覆：

西港島線收回地層事宜，已在二零零九年七月九日及十一月二十七日在中西區區議會非正式會議詳細討論。我們已詳細解釋收回地層的各项資料，包括途經樓宇的結構安全、施工前的審查、施工期間的保護、索償機制、收回地層的時間表及處理提供資料的要求等議題。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經過，所以無可避免穿越私人樓宇的地層。於二零零八年西港島線修訂方案刊憲圖則中，我們已列出收回地層的樓宇名單，涉及 551 個私人地段中的 271 幢樓宇。經過詳細設計後，我們估計收回地層的範圍可減少至 497 個地段中的 253 幢樓宇。

3. 地政總署已在去年向受西港島線收回地層影響的人士發出收回地層通知，涉及的地層已被收回以建造鐵路。已收回地層的樓宇名單已載於附件一內。

途經樓宇結構安全不受影響

4. 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而有所分別，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。

5. 港鐵公司在市區興建鐵路隧道的經驗豐富。西港島線的設計過程中，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，充分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，已充分考慮對沿線現存樓宇的影響；西港島線的結構設計，亦已包括承托現存樓宇的地基荷載。現時，港鐵公司已完成西港島線的設計工作。

6. 西港島線自 2009 年 7 月動工後，港鐵公司已完成沿線約 380

幢樓宇的狀況勘察及約 4,800 個單位獲業主/住戶同意進行的人屋察探工作，詳細記錄樓宇及單位的狀況。樓宇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，樓宇狀況勘察及人屋察探記錄樓宇及單位的狀況，從而保障雙方的利益，減少日後就現存樓宇狀況的爭拗。樓宇狀況勘察報告已按要求分發給該樓宇的立案法團或管理公司，而入屋察探報告亦已按要求分發給單位業主。

7. 此外，港鐵公司已在施工地段鄰近樓宇及路面安裝數百個沉降監察點；港鐵公司在未來數月會繼續依照工程進度安裝其他所需的沉降監察點以緊密監察是否有沉降情形。現階段，隧道掘挖工程已全面展開。除港鐵公司進行工程監督外，屋宇署亦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，及委派適當的專業及技術人員負責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。

#### 對樓宇重建潛力的影響

8. 正在興建的西港島線大部分的鐵路設施將興建在深入地底的石層中，因此在此區域中收回地層將對將來重建的樓宇造成影響的可能性很低。至於重建潛力會否受影響，須視乎情況而定，不能一概而論，考慮因素包括該樓宇本身土地地質狀況是否可以在重建時荷載更高更大的樓宇、重建發展的方案及設計、該土地的面積、鐵路設施在該處地下的深度及位置。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。事實上，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。

9. 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。

#### 收回地層的索償機制

10. 《鐵路條例》(第 519 章)附表第 II 部第 1 項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. 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實際損失，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條款作出評定。申索人若需要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。由於賠償的數額是要按照申索的實際情況和損失而釐定，政府若假設申索人的損失而作出賠償，是不恰當的。

14. 正如上文第8段所述，對重建樓宇的影響程度，需視乎重建樓宇的佈局及地基設計。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。

#### 公眾諮詢

15. 自 2009 年中，我們已出席 11 場居民大會，向居民介紹收回地層的情況及影响，及向有需要的居民發放相關的資料包括有關樓宇的樁柱深度、鐵路設施的位置及深度、石層深度、現時樓宇地積比率、計算准許地積比率的方法。此外，我們亦向居民詳細解釋有關的索償機制，及派發有關的小冊子。

16. 此外，我們亦透過社區聯絡小組會議，向居民介紹收回地層的進度及回應關注事項。港鐵公司已於 2010 年 2 月加設西港島線的電話專線，解答有關西港島線工程的查詢。在 2010 年 3 月起，港鐵公司於堅尼地城社區綜合大樓設立西港島線工程資訊中心接見市民，市民可直接在該資訊中心查詢工程的進展及提供意見。路政署及港鐵公司會繼續透過上述多種途徑，向市民解釋收回地層及工程的情況，及提供有關資料。

#### 處理已提出的索償

17. 直至本年 2 月，地政總署已收到區內大約 170 位業主根據《鐵路條例》附表第 II 部第 1 項提出的索償要求。由於這些業主未能提供收回地層如何導致有關地段有所損失的資料，地政總署已逐一回覆索償人士，要求他們提供所需的資料。

港鐵公司  
運輸及房屋局  
地政總署  
路政署

#### 夾附件一

(二〇一一年三月十四日收到)

中西區區議會秘書處  
二〇一一年三月