

立法會鐵路事宜小組委員會  
二零一八年七月六日特別會議

就推展新鐵路項目期間  
產生的惰性挖掘物料及建築廢物的  
廢物管理計劃的補充資料

立法會鐵路事宜小組委員會於二零一八年七月六日舉行之特別會議上，討論沙田至中環綫(下稱「沙中綫」)土瓜灣站所使用的回填物料。議員要求港鐵公司就推展新鐵路項目期間產生的惰性挖掘物料及建築廢物，提供相關廢物管理計劃的資料。港鐵公司現向各委員提供以下補充資料。

### 環境影響評估

2. 在設計及建造新鐵路項目(包括沙中綫)期間，港鐵公司會審慎評估項目對環境的影響，在可行情況下盡力保護環境。
3. 根據環境影響評估條例，港鐵公司作為項目經理人，須就每個鐵路項目進行環境影響評估。公司已委託獨立顧問，詳細評估工程對環境可能造成的潛在影響，包括水質、聲響、塵埃及廢物管理，並在環境影響評估中提出相應的緩解措施。港鐵公司會採取各種可行措施，盡量減低工程對公眾及環境的影響。上述環境影響評估報告已提交環境保護署審批。

### 沙中綫的廢物管理計劃

4. 沙中綫的環境影響評估報告已涵蓋施工期間廢物產生的預計數量及時間表。為減少剩餘物料運至工地外棄置，項目施工時已採取適切的減廢措施，包括在工地內把廢物分類，以及將填料循環再用等。環境影響評估報告亦提及承建商須盡量回收工地的搭建物料。在可行的情況下，剩餘的混凝土碎塊和泥石可作回填物料使用。
5. 除了環境影響評估報告外，港鐵公司亦設有適用於各鐵路項目(包括沙中綫項目)的一般指引。指引列明工程須盡量以工地挖掘期間產生的物料作回填之用，鼓勵重用搭建物料的良好

措施。就沙中綫而言，港鐵公司在申請環境許可證時，已向環境保護署提交拆建物料管理計劃，制定措施盡量重用工程期間產生的拆建物料，並已獲署方審批。惰性拆建物料可重用作沙中綫項目重置工程的回填物料。

6. 由此可見，工地的拆建物料作回填之用，是業內提倡的良好措施。

### 使用惰性物料作回填的好處

7. 重用工地產生的惰性拆建物料是一項既可以減少棄置、使用新混凝土數量、運送拆建物料包括混凝土碎塊至堆填區期間產生的污染、以及盡量減少佔用填料庫空間的環保措施。

### 土瓜灣站回填工程：環保及符合成本效益

8. 在設計土瓜灣站時，車站底層部分位置須以混凝土回填，以增加重量對抗地下水對車站所造成的浮力。車站施工期間，會產生惰性拆建物料，包括混凝土碎塊。在土瓜灣站須進行回填的 8,000 立方米中，其中 18% 以混凝土碎塊作回填，其餘空間則以混凝土灌漿覆蓋。這項環保措施有助為沙中綫項目節省成本。

9. 就技術層面而言，上述的回填空間並非車站主體結構，因此對車站結構的完整性及安全並無影響。

### 總結

10. 港鐵公司會繼續秉承可持續發展的原則，在可行情況下盡量採取環保措施，推展沙中綫工程。

港鐵公司

二零一八年十二月