

### 3. 首選的鐵路網絡

- 3.1 第二次鐵路發展研究的策略性環評，其主要工作是協助選出一個首選的鐵路網絡。以下各節撮述了策略性環評在這個篩選過程中所提出的意見。

#### 絕對環境限制

- 3.2 為免鐵路發展計劃破壞環境，顧問在制訂發展計劃的初期已找出一些重要的環境資源。
- 3.3 為了確定新鐵路須遵守的環保規定，顧問檢視了本港現行的保護環境法例。同時亦檢視了《環境影響評估條例》中的各個主要影響類別，以確定那些在策略上具有重要意義的環境資源。
- 3.4 這裏所說的“在策略上具有重要意義的環境資源”，是指那些受到法例保護的環境資源，亦即在制訂鐵路發展計劃時應盡早設法迴避的“絕對環境限制”，這些限制包括下列各項：
- 現有及可能發展的郊野公園和特別地區；
  - 現有及可能發展的海岸公園和海岸保護區；
  - 魚類養殖區；
  - 拉姆薩爾公約所確認的地點；
  - 具有特別科學價值的地點；以及
  - 文化遺產地點(法定古蹟)。
- 3.5 顧問亦於策略性環評過程的稍後階段定出其他未受法例保護的環境事宜，例如設立綠化地帶等，以供考慮。
- 3.6 顧問將這些絕對環境限制與構思中覆蓋範圍最大的鐵路網絡中各條走廊（即包括第二次鐵路發展研究中所考慮的所有可行路線）加以比較，以便找出那些方案將會影響這些資源（亦即有“嚴重缺陷”）。
- 3.7 顧問透過這個篩檢過程找出多個會影響絕對環境限制的路線（包括一些位於新界東北部，並橫跨吐露港及船灣的鐵路路線，以及沙頭角走廊路線）。這些路線都被否決，而餘下的路線則得以保留，並作進一步發展和進行環境評估。

#### 方案評估

- 3.8 顧問在第二次鐵路發展研究的最後階段擬訂了多個鐵路發展方案。各個鐵路擴展計劃的組成部分可歸納為“主要項目”和“獨立項目”兩大類。

- 3.9 “主要項目”包括北港島線、東九龍線、第四條過海鐵路線、大圍至鑽石山線和九龍南環線，這些“主要項目”又可以不同形式組合成六個“鐵路網方案”。每個“鐵路網方案”都包含不同的組合方式，經營者，和不同的第四條過海鐵路的路線。
- 3.10 由“主要項目”組成的“鐵路網方案”可分為兩大類：
- 區域方案 – 其中的第四條過海鐵路線是由東鐵延伸而成；以及
  - 市區方案 – 其中的第四條過海鐵路線是由建議中的東九龍線延伸而成。
- 3.11 各個市區方案又再細分為由地鐵公司經營或九廣鐵路公司經營兩類。
- 3.12 最後，第四條過海鐵路線在港島的路線共有兩個方案：其一是經過會展中心／金鐘，另一條則經過維多利亞公園／香港公園。
- 3.13 此外尚有多個“獨立項目”，包括北環線、西港島線、區域快線和港口鐵路線。這些項目均可在實施各個“主要項目”的期間，隨時獨立地實施。
- 3.14 顧問對每個“主要項目”和“獨立項目”均進行了環境評估，從而找出每個項目在施工和運作階段的主要策略性環境影響。在這個策略性規劃階段所進行的環境評估，目的並非將這些影響量化或評估其幅度，而是要確定這些項目是否有任何潛在的重大環境問題，令其變為不可取或需要特別注意。
- 3.15 對於各種可能出現的環境影響，是項檢討研究亦概括地探討了各種可行的緩解方法，以便作為一般性的指引。至於詳細的環境影響評估和制定具體緩解措施的工作，則會在日後按照《環境影響評估條例》的規定而進行的環境影響評估中執行。
- 3.16 各個鐵路發展方案中的“主要項目”差不多全都在地底興建和運作，因而大大減少了各個“主要項目”對環境可能造成的影響。這些“主要項目”對環境可能造成的影響將會比相同的地面路線少得多。
- 3.17 至於“獨立項目”方面，只有北環線以地面路線為主。這條鐵路線因此較有可能影響環境。顧問建議，可興建一條客運及貨運鐵路，以連接北環線與羅湖。策略性環評發現，這條貨運線將會佔用具有高生態價值的“塋原”地區的一部分。雖然在進行第一階段的篩檢過程時，該區仍未屬於任何法例指定地區，不過最近有建議要求對該區加以保護，以及修訂相關的“推薦採用發展大綱圖”，以便將該區重新劃定為“其他指定用途（自然公園）”。
- 3.18 為了避開這個重要區域，該條貨運鐵路已根據策略性環評的建議，改變了路線，以避免進入這受保護的地區。
- 3.19 整體而言，每個“主要項目”和“獨立項目”都可能在施工或運作階段對環境造成或多或少的影響。然而在策略性層面上，這些項目都不會對環境造成無法緩解的影響，因為現時已有一些緩解環境影響的措施，這些措施可以在工程設計時再加擬定。