

6. 摘要及結論

- 6.1 策略性環評的工作顯然有助於制訂各項鐵路網擴展建議。
- 6.2 是項評估研究展示了鐵路在保護環境方面比道路優勝的地方，並指出了應用於這兩種運輸模式的評估過程之間的差別如何令鐵路計劃較難實施。為了全面顧及鐵路的環保效益，是項研究建議應在工程評估程序中加強有關環境的因素。
- 6.3 是項研究發現某些計劃與“絕對環境限制”相抵觸，因此已在研究的早期基於環境因素而否決了這些鐵路計劃。
- 6.4 顧問擬定了多個“鐵路網發展方案”。每個方案中的主要項目大都是在地底興建鐵路，因此對環境的影響比相同的地面方案少得多。
- 6.5 顧問對每個鐵路擴展計劃都進行了策略性環評。從策略層面而言，這些計劃都不會對環境造成無法緩解的影響。為了確保能夠在制訂計劃的過程中於適當時候提出和處理已知的潛在影響，顧問建議了一套“策略性環境監察與審核”制度。這套制度應可確保最終的鐵路網在保護環境方面的表現，至低限度會像策略性環評所預計的一樣良好。
- 6.6 總括而言，這項策略性環評為第二次鐵路發展研究和擬定各項鐵路網擴展建議過程中的重要一環，這是為了確保各項環境因素獲得充份考慮。特別重要的是，這項研究清楚地說明鐵路在環保效益上比道路優勝之處，同時亦指出了擴展後的鐵路網能夠每年減少排放669公噸氮氧化物、61公噸可吸入懸浮粒子和181,000公噸二氧化碳（按照第三次整體運輸研究對主要交通網在中等交通情況下所採用的各項假設）。其中減少排放氮氧化物和可吸入懸浮粒子，對改善本港路邊的空氣質素會有莫大幫助。
- 6.7 由於大部分的鐵路計劃均建議在地底興建鐵路，這可以大大減少對環境可能造成的影響。故此，各項鐵路網擴展建議無論在施工和運作期間，預計都不會造成無法緩解的環境問題。