

香港 策略性環境評估 手冊

二零零四年十一月



香港特別行政區政府
環境保護署

歡迎讀者就本手冊內容提出意見。如有意見或建議，可透過郵寄、傳真或電

郵方式送達香港特別行政區政府環境保護署，資料如下：

香港灣仔

軒尼詩道 130 號

修頓中心 27 樓

環境保護署

環境評估及噪音科

全港評估組

傳真 : 0852-2591-0558

電郵 : hmwong@epd.gov.hk

目錄

出版目的	6
第一部 什麼是策略性環評？	7
1 定義與目的	8
1.1 定義	8
1.2 策略性環評的目的	8
1.3 策略性環評與環評的比較	11
2 策略性環評會帶來什麼效益？	12
2.1 用作達致持續發展的工具	12
2.2 重新設定事件以便採用可持續實施的解決方法	12
2.3 及早考慮替代方案	13
2.4 避免主要環境問題及減少累積影響	13
2.5 儘量提高環境效益	13
2.6 促進與相關人士討論	14
3 策略性環評應在何時進行？	15
4 應由誰進行策略性環評？	16
第二部 本港的策略性環評機制	17
5 策略性環評的演變	18
6 策略性環評的形式	19
7 行政規定	21
8 法定規定	23
第三部 如何進行策略性環評？	24

9	一般的策略性環評程式	25
9.1	反覆的程式	25
9.2	程式中不同人士所擔當的工作	26
9.3	一般的策略性環評步驟	27
10	應用於不同規劃及政策專案的典型策略性環評程式	52
10.1	全港土地用途規劃	52
10.2	運輸策略及政策	55
10.3	專題策略及政策	57
11	策略性環評的方法	60
11.1	方法及在港的應用	60
11.2	核對優質策略性環評的清單	64
第四部 各地經驗及全球趨勢		65
12	採用策略性環評的其他地方	66
12.1	歐洲聯盟發出有關策略性環評的指引及其影響	66
12.2	內地近年制定的環評法例 – 計劃評估	66
12.3	其他國家進行策略性環評的方法	67
13	全球趨勢	69
13.1	可持續發展	69
13.2	國際評估學會的表現準則	69
13.3	區域卓越中心	70
14	重要挑戰及問題	71

參考書目	72
-------------	-----------

附錄一	76
------------	-----------

進行策略性環評的主要工程項目說明

- 全港發展策略檢討

- 第三次整體運輸研究
- 第二次鐵路發展研究
- 擴展現存堆填區範圍和物色堆填區新選址
- 香港 2030：規劃遠景與策略

附錄二

82

在第二次鐵路發展研究中制訂及比較鐵路發展方案時採用指標一覽表

附錄三

84

其他指引資料

- 策略性環評報告
- 策略性環評小冊子
- 策略性環評研究概要
- 策略性環評手冊

出版目的

本手冊的物件是政府人員、決策者和專業人士，以供他們在制訂可能對環境有重大影響的政策、計劃及活動時使用。

策略性環境評估（策略性環評）乃「一主導工具，把環境因素融入空間及主題性政策、計劃或活動的制定過程中，以達致可持續發展的目的」（國際評估學會，2002）。由於在不同情況下正在考慮的政策、計劃及活動均不盡相同，因此策略性環評必須靈活而有系統，能夠提供最佳的環境資料和意見，讓決策者據之改善建議政策、計劃及活動的環境表現。

本手冊儘量做到方便實用，有系統地提供策略性環評程式的簡明指引。手冊列舉的例子，是從香港實施策略性環評逾 15 年的經驗所得，藉以證明策略性環評在政策、計劃及活動的制訂過程中，如運用得當，有助達致可持續發展的環保成果，並防止出現重大的環境問題。

此外，列舉的實例也證明了手冊所訂的策略性環評技術和原則實用有效。策略性環評並非只是一項學術性的工作，涉及的程式在香港以至全球付諸實行已久，很多重要的環境成果也賴以實現。文中附加的例子說明策略性環評工作的種種困難及挑戰，亦展示了重大的問題可怎樣解決。

第一部

什麼是策略性環評？

手冊第一部為導論部分，闡釋策略性環評的定義、進行策略性環評的目的和效益、何時應進行策略性環評，以及誰人有責任或義務進行策略性環評。本部說明當策略性環評在盡可能最早的階段運用得當，並與政策、計劃及活動的制訂配合，則整個政策、計劃及活動的制訂將可得益和增值，有助達致可持續發展的環保成果。策略性環評的目的，是在作出關鍵決策時，提供足夠、及時及合用的環境資料以供考慮。

1. 定義和目的

1.1 定義

儘管各國採用的定義有所不同，一般均同意策略性環評是一個有系統的程式，用以在決策過程的最早階段，評審建議政策、計劃及活動和替代方案所造成的策略性環境影響。策略性環評在多個國家均有採用，以便在政策、計劃及活動的制訂過程中考慮環境因素及促進達致長遠可持續發展的目標。

什麼是策略性環評？

“一個系統化、涉及多類人士的過程。目的是分析及評估建議中的政策、計劃及活動的環境影響，協助策略上或規劃上的決策；和跟進策略性或規劃性的決定。”

資料來源：香港特別行政區環境保護署助理署長（環境評估及噪音）歐偉光先生（二零零四年）

1.2 策略性環評的目的

要作出明智決定，策略性環評是不可或缺的。策略性環評的作用是：

- 便於搜尋可持續發展方案或替代方案。
- 在決策架構內制訂政策、計劃及活動的最初階段提供環境資料（包括不良影響及效益）。
- 讓決策者及公眾瞭解政策、計劃及活動對環境及可持續發展帶來的影響，從而改善決策程式。
- 解決個別工程項目的環評不能徹底評估的累積環境影響。

這些作用有助達致下述目的

- 鼓勵在制訂重大策略性政策、計劃及活動的最初規劃階段，充分考慮環境影響因素；
- 把握機會加強環境可持續性及質素；以及
- 避免產生環境問題及確定環保方案。

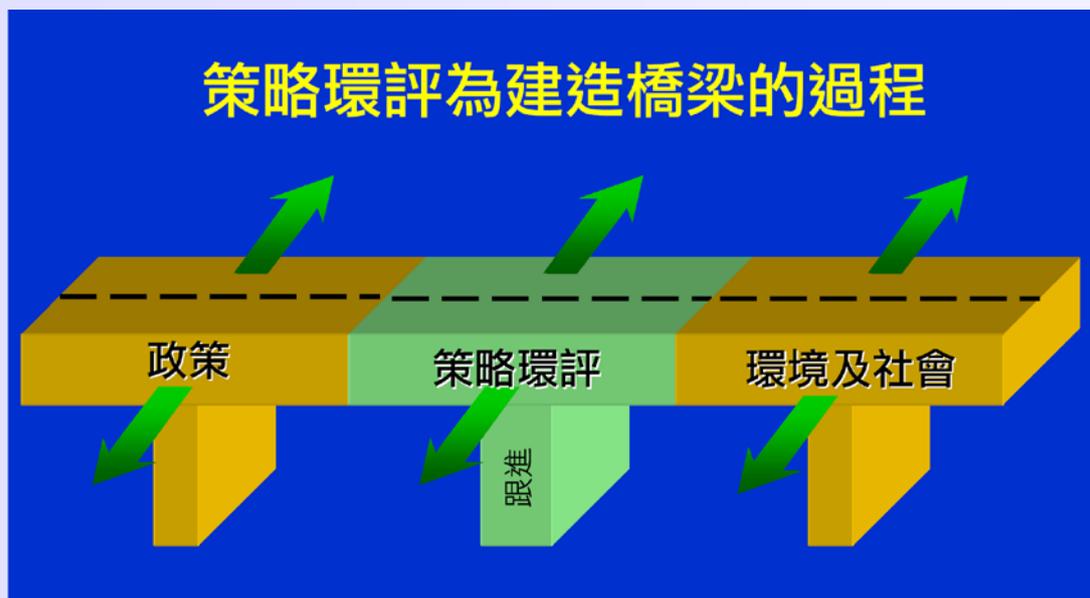
策略性環境評估著重

- 環境影響及利益
- 累積環境影響
- 需要及替代方案
- 策略性環境評以結合為目的，並非單只援解
- 促進制訂政策
- 多是反覆的過程

策略性環評為何重要？

- 策略性環評把可持續發展的原則納入政策、計劃及活動內，確保得以持續發展，是通往可持續發展的重要一步；
- 策略性環評可在指定工地進行的工程項目開展前，先在政策層面測試各個替代方案；
- 策略性環評可積極帶動工程項目在環保地區發展，或遠離環境敏感地區；以及
- 策略性環評可在較高層面同時監察相關工程項目的累積影響。

策略性環評為什麼和怎樣作出改變？



1.3 策略性環評和環評的比較

策略性環評	環評
一般較主動	依靠工程草案
政策、計劃及活動的環境影響	工程的環境影響
較少可用資料，較多不確定因素	較多可用資料，較少不確定因素
較多解決空間	較少解決空間
評估累積影響及環境利益	評估直接影響
較反覆的過程	一般有較清晰界定的開始與終結
屬行政過程(除環評條例附表3的工程項目)	屬法定過程

2. 策略性環評會帶來什麼效益？

2.1 用作達致持續發展的工具

各國普遍同意，在決策前先考慮社會、經濟及環境因素，是達致可持續發展的重要一步。策略性環評提供早期的環境資料供決策者考慮，有助達致可持續發展。如決策所涉的政策、計劃及活動對環境可能造成長遠的重大影響，則策略性環評的工作尤其重要。

聯合國在一九九二年的環境與發展會議上（又稱「地球問題首腦會議」），通過《二十一世紀議程》及《里約環境與發展宣言》，兩份文件於二零零二年在約翰內斯堡舉行的可持續發展問題世界首腦會議上，亦再次獲得確認。這兩份重要的文件概述達致可持續發展的主要政策，從中可見策略性環評對可持續發展的重要性。

《里約環境與發展宣言》原則四說明：

「為達致持續發展，須把環境保護納入成為發展程式中一個必要的組成部分，不能孤立看待。」

在《二十一世紀議程》中，「將環境與發展問題納入決策過程」及「決策資料」分別獲確立為主要的工作範疇及達致可持續發展的方法。此外，《二十一世紀議程》第 8.2 至 8.12 段特別概述「將環境與發展問題納入政策、規劃和管理各級進程」的工作範疇。

毫無疑問，策略性環評正成為重要的工具，用以把環境考慮因素納入政策、計劃及活動的制訂過程。策略性環評提供了預測及評估環境影響的架構，以便儘早結合環境因素考慮，是作出明智決策必不可少的一環。

2.2 重新設定事件以便採用可持續實施的解決方法

策略性環評通過重新設定政策、計劃及活動所涉的問題，由採用傳統及一貫方法改為集中從可持續發展的方向處理，以便採用可持續實施的解決方法。由於策略

性環評鼓勵儘早考慮各方面的問題，因此有更多時間制訂可持續實施的解決方法及替代方案，以改善長遠的環境質素。相反，只在作出重要決策後才進行環境評估，解決問題的空間將會大受限制，結果通常是集中於事後採取緩解措施，而未能達致可持續發展的成果。經過若干時間，剩餘的影響會結集起來，對環境可持續性構成威脅。

2.3 及早考慮替代方案

由於策略性環評在決策程式的初期進行，因此可讓決策者在作出任何不可改變的決策前，評審需要並比較不同方案，包括多類替代方案。及早考慮需要及替代方案，可避免或減少在較後階段實施補救措施，從而改善效率，這點對於當替代方案只能在工程階段有限地實施時尤為重要。

2.4 避免主要環境問題及減少累積影響

某些政策、計劃及活動或會對環境造成深遠的影響。如未有充分考慮這些環境影響便作出決定，社會可能會受影響，但該等影響其實可透過進行策略性環評來避免。

政策、計劃及活動制訂後，便要付諸實行，隨之而來通常是一系列的工程項目。就工程項目進行的環評可解決及緩解工程本身帶來的影響，但在工程階段才處理工程引起的累積影響，可能會有困難。然而，策略性環評在制訂政策、計劃及活動時，在策略性層面進行全面評估，可避免或減少累積影響。

2.5 儘量提高環境效益

政策、計劃及活動可同時對環境造成正面（效益）及負面（影響）影響。如透過策略性環評妥善考慮環境影響而作出決定，便有機會促進達至環境可持續發展及顯著改善環境質素。

實例 - 第二次鐵路發展研究

http://www.epd.gov.hk/epd/tc_chi/environmentinhk/eia_planning/sea/second_railway.html

13

策略性環評全面考慮鐵路和道路交通兩者的潛在環境效益和成本，並從策略性環境角度，確定鐵路較道路優勝。決策者考慮過策略性環評的結果後，決定採

2.6 促進與相關人士討論

進行策略性環評時的主要工作之一，是持續與相關人士和市民大眾保持聯繫。策略性環評可讓工程項目倡議人、相關人士和市民在決策的最初階段討論政策、計劃及活動。經過討論或公眾諮詢後，可得出可行的政策、計劃及活動，並取得更佳的环境成果，不但能符合各方面的利益，為社會所接受，更可避免在日後的實施階段時，政策、計劃及活動才遭反對和引起不必要的爭議。

3. 策略性環評應在何時進行？

配合決策的重要階段

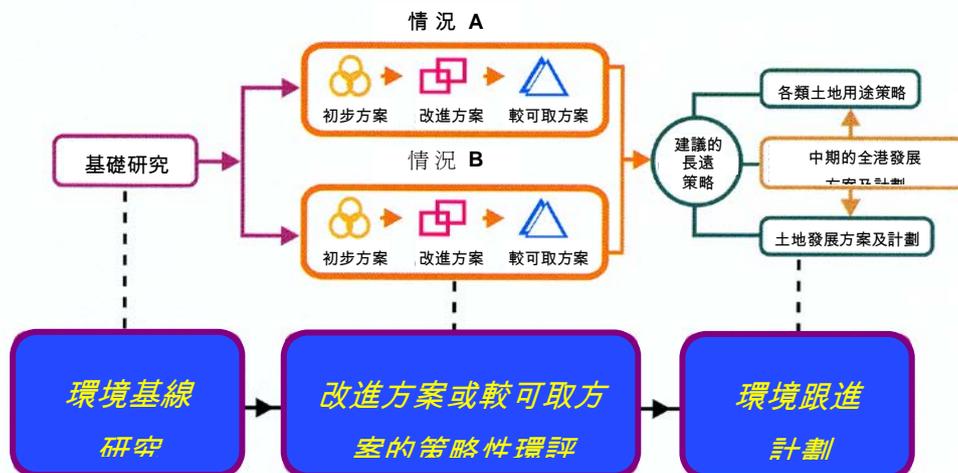
為使策略性環評取得成果，有助環境持續發展，而非只是流於一項學術研究，有關方面應盡可能在最早階段開展策略性環評，與制訂政策、計劃及活動的重要決策階段互相配合。

為確保收集正確的環境資料和及時提供環境意見，就必須瞭解所涉司法轄區的體制安排，特別是正在制訂的政策、計劃及活動的決策程式。如果研究結果來得太遲，以致未能修訂建議，改善環境表現，主要的決策或許早已塵埃落定。因此，時間掌握實在至關重要。

實例 - 全港發展策略檢討

http://www.epd.gov.hk/epd/tc_chi/environmentinhk/eia_planning/sea/territorial_dept.html

策略性環評是檢討研究的一部分，旨在及時提供資料，確保在主要的研究階段適當地考慮和結合環境因素。為此，當局把策略性環評分多個階段進行，以配合決策過程的重要階段。以下為簡單的流程圖，顯示策略性環評與主要研究的相互關係（圖一）。



4. 應由誰進行策略性環評？

向決策者提交政策、計劃及活動供審議時，倡議人有責任及義務完成策略性環評，並把作為政策、計劃和活動不可分割部份的策略性環評送交決策者作決定。

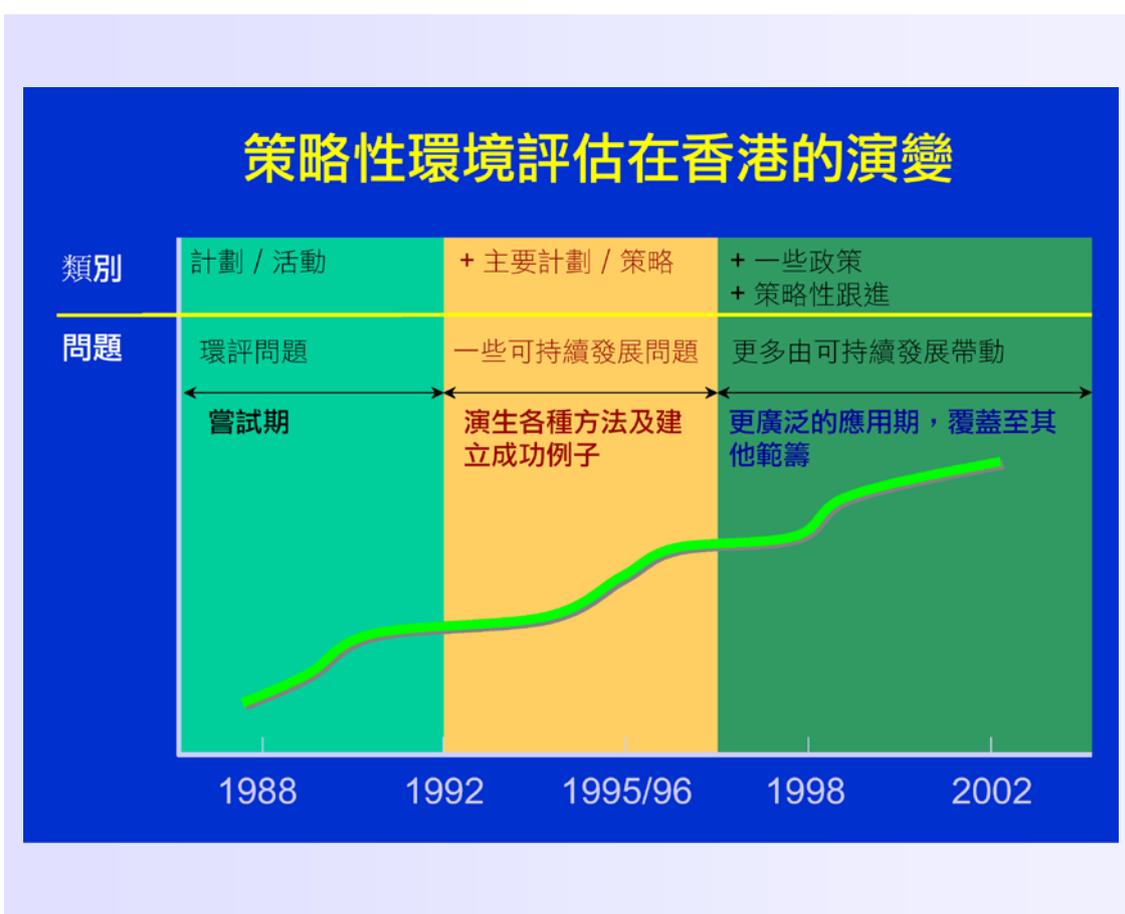
如涉及複雜的政策、計劃及活動，必須進行詳細的評估，倡議人或須委聘環境專業人士進行策略性環評。在這類情況下，倡議人仍須負責確保環境因素已充分與考慮中的政策、計劃及活動相結合。

第二部

本港的策略性環評機制

5. 策略性環評的演變

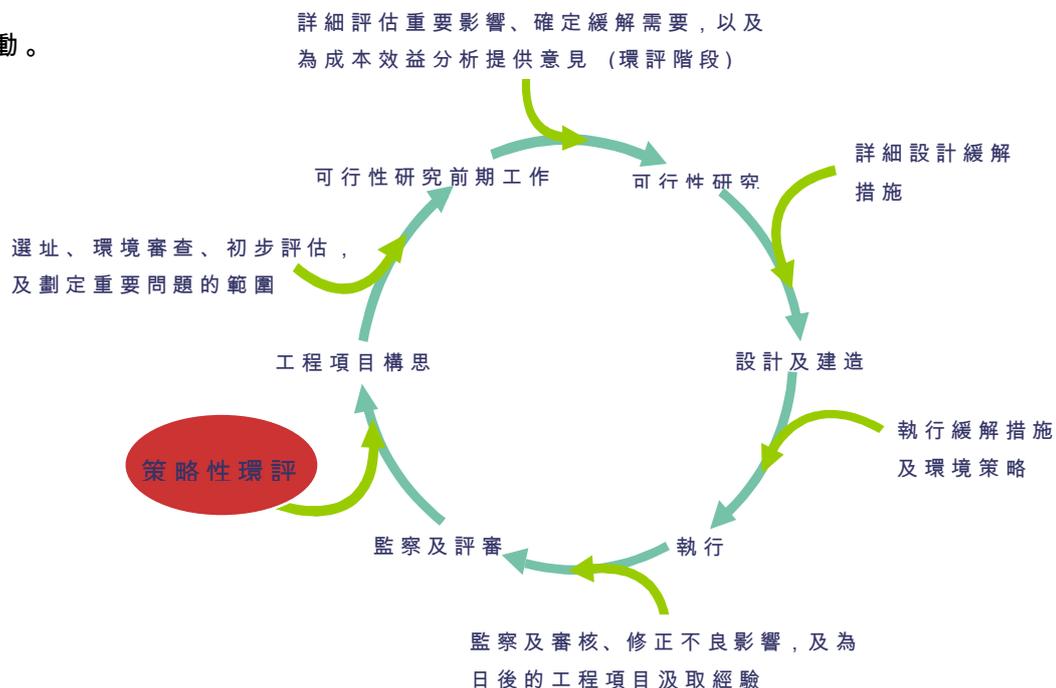
香港策略性環評的演變，基本上分為三個階段，而最初的階段，始於八十年代。在演變過程中，策略性環評由最初只用於計劃 / 活動，發展至現在涵蓋策略和政策。策略性環評亦涵蓋策略性跟進。整個演變過程如下：



6. 策略性環評的形式

一如上文所述，策略性環評是用以收集和評審策略性環境資料，以改善政策、計劃及活動的環境表現。在不同情況下，策略性環評可透過不同形式達致上述目的，從而配合每個機構及管轄區的決策架構。香港運用策略性環評的形式大致分為下述各類：

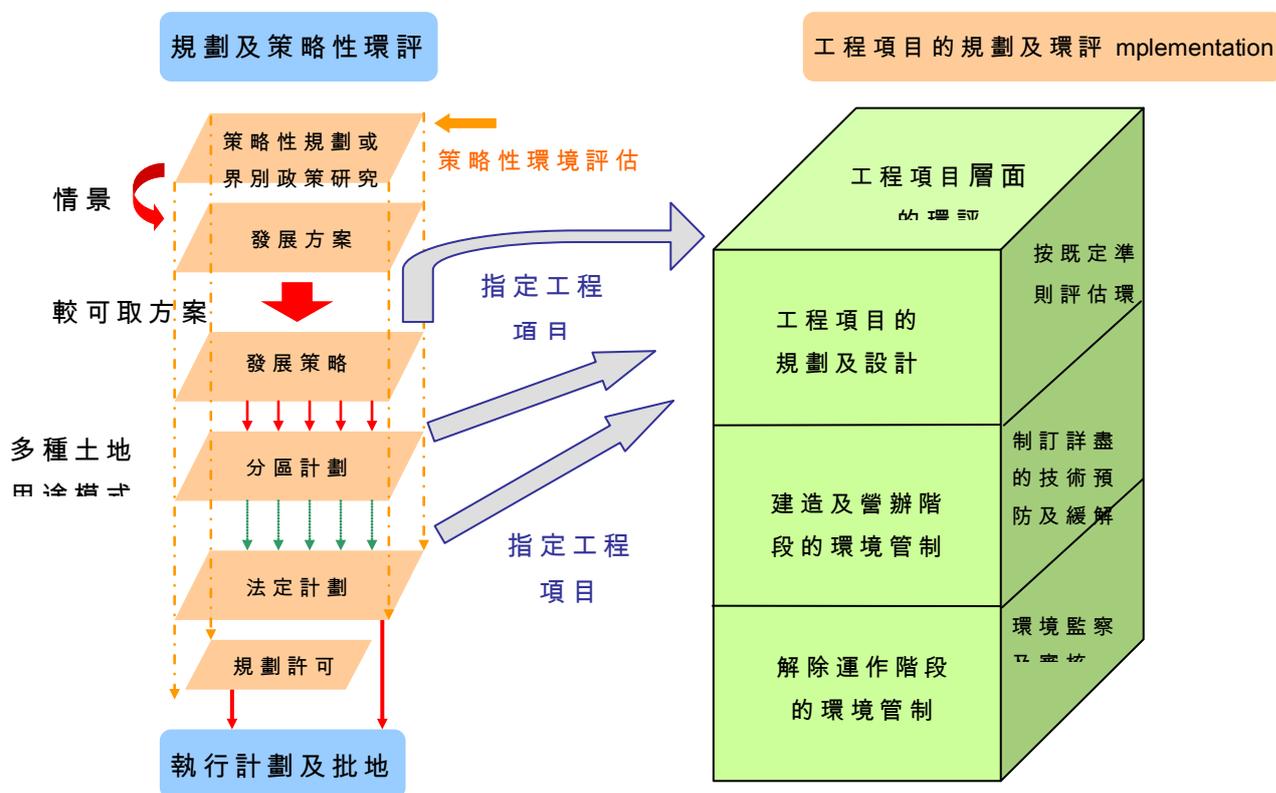
- 進行全面而量化的策略性環評，讓決策者、相關人士及公眾清楚瞭解各政策、計劃及活動對環境造成的影響及所需的跟進行動，以及如何綜合環境考慮因素以求取可持續發展的成果。這種形式的策略性環評通常用於制定大型兼長遠土地用途規劃的程式。
- 在研究政策、計劃及活動的初期制定階段，考慮策略性環境事宜，使成為整體研究的一部分，以便結合不同的環境因素考慮。這種形式的策略性環評主要用於運輸及大型基建規劃，以評估各項替代方法。
- 為政策、計劃及活動作迅速決定而設計相當簡易的策略性環評。這類策略性環評進行的方式與環境評審相若，在內部評審程式加入環境因素，讓決策者作決定。這種形式的策略性環評主要用於須在短時間內作出決定的政策、計劃及活動。



圖二 策略性環評及工程項目發展周期

資料來源：《政府工務部門的環評訓練及能力建立計劃 - 環評訓練手冊》，香港環境資源管理顧問有限公司及環境保護署（二零零三年三月）

這些策略性環評的形式可配合使用，因應決策程式在工程項目發展周期的不同階段實施，以便綜合適合層面的環境資料。圖二展示策略性環評與工程項目發展周期的關係。圖三闡釋本港規劃、策略性環評與工程項目環評的關係。



圖三 規劃、策略性環評與環評的相互關係

資料來源：《政府工務部門的環評訓練及能力建立計劃 - 環評訓練手冊》，香港環境資源管理顧問有限公司及環境保護署(二零零三年三月)

策略性環評的方法-發展取向

- 在環境上的選擇，環境知識及負責任的環境決策上，授權予社區及有關人士
- 把環境可持續發展內在化於每一個主要策略或政策內
- 改變評估“需要”的合理性
- 改變評估環境上較佳的選擇的財務可行性
- 互動、不斷的公眾投入及參與，包括傳統方法及現代資訊科技（三維仿真真實視象和即時參與過程）

7. 行政規定

香港政府在一九八八年就重要發展專案的環境評審發出經修訂的行政通告。通告規定，新市鎮發展計劃及主要的土地用途 / 發展計劃均須進行環評。這是香港首次運用策略性環評進行空間規劃。

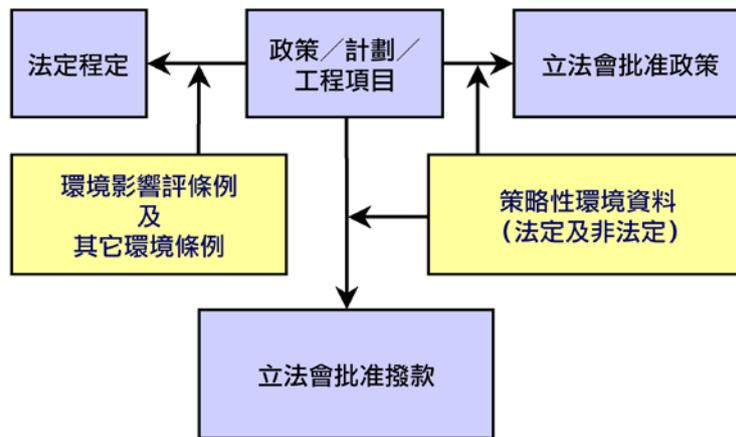
一九九二年，總督在施政報告中推出一項政策措施，把策略性環評的應用範圍進一步擴大至政府政策及策略。根據這項措施，提交行政局 / 行政會議（香港最高決策機構）的主要政策文件，均須加入對環境造成影響的章節，清楚說明以下專案¹可能帶來的環境成本與效益：

- 新政策或策略的建議；
- 現行政策或策略的修訂；
- 涉及環境問題的具體事項；
- 已進行適當環評的建議或工程項目；及
- 環境策略、政策及建議。

一九九二年的施政報告 提交行政局的文件

「……由即時起採取一項行動，就是在提交行政局的文件中，加入一項環境影響評估。一直以來，只有大型發展計劃才須遵守這項規則。由現在開始，我要把這個做法擴大至所有可能令環境付出龐大代價或獲得重大裨益的政策建議。」

¹ 香港特別行政區政府環境運輸及工務局技術通告第 13/2003 號(附件 A)



圖四 主要決策體制

制定這項條文後，決策者可與其他事項一併考慮環境因素，例如對經濟和財政造成的影響，以及諮詢期間接獲的意見，從而作出決定及制訂政策。自二零零二年
起，提交行政會議的文件，亦須加入「對可持續發展造成的影響」的章節。

香港特區的策略性環評

行政規定

- 一九八八年，政府修訂並發出一份就大型發展專案，包括新市鎮發展進行環境評估的通告。
- 自一九九二年起，建議專案對環境造成的影響，均應在提交行政局/行政會議的全部文件中清楚說明。
- 一九九九年的施政報告規定，所有決策局必須為主要的政策建議進行可持續發展影響評估。
- 自二零零二年四月起，主要建議必須進行「可持續發展評估」，並說明「對可持續發展造成的影響」。

為提供合適的環境資料供決策者作出明智的決定，工程項目倡議人一般會為可能造成重大環境影響或對可持續發展造成重大影響的政策、計劃及活動進行策略性環評。

8. 法例規定

為正式確立環評制度的行政架構，當局於一九九七年制定環評條例，並於一九九八年四月實施。條例強制規定要為指定工程項目，包括主要的市區發展工程項目及重建工程項目，進行文件記錄及公眾諮詢。這些工程項目列於環評條例附表 3，許多已發展國家均視此為策略性環評。環評條例詳載於環保署網頁（網址：<http://www.info.gov.hk/epd/eia>）。

環評條例附表 3

須有環境影響評估報告的

主要指定工程項目

1. 研究範圍包括 20 公頃以上或涉及總人口超過 100,000 人的市區發展工程項目的工程技術可行性研究。
2. 研究範圍包括現有人口或新人口超過 10,000 人的重建工程項目的工程技術可行性研究。

自 1998 年，在環評條例下獲批准的環評報告例子

http://www.epd.gov.hk/eia/tc_chi/register/aeiara/all.html

工程	批准日期
白石角發展	1998 年 8 月
荃灣海灣進一步填海工程—第 35 區，工程、規劃及環境研究	1998 年 11 月
安達臣道發展計劃	1999 年 3 月
彩雲道及佐敦谷發展計劃	1999 年 4 月
屯門第 54 區有潛質發展的房屋用地規劃及發展研究	1999 年 9 月
大嶼山北岸發展可行性研究—環境影響評估	2000 年 4 月
東南九龍發展修訂計劃的整體可行性研究	2001 年 9 月
油塘灣綜合發展工程可行性研究	2002 年 4 月
沙田區馬鞍山白石及利安住宅發展可行性研究	2002 年 12 月

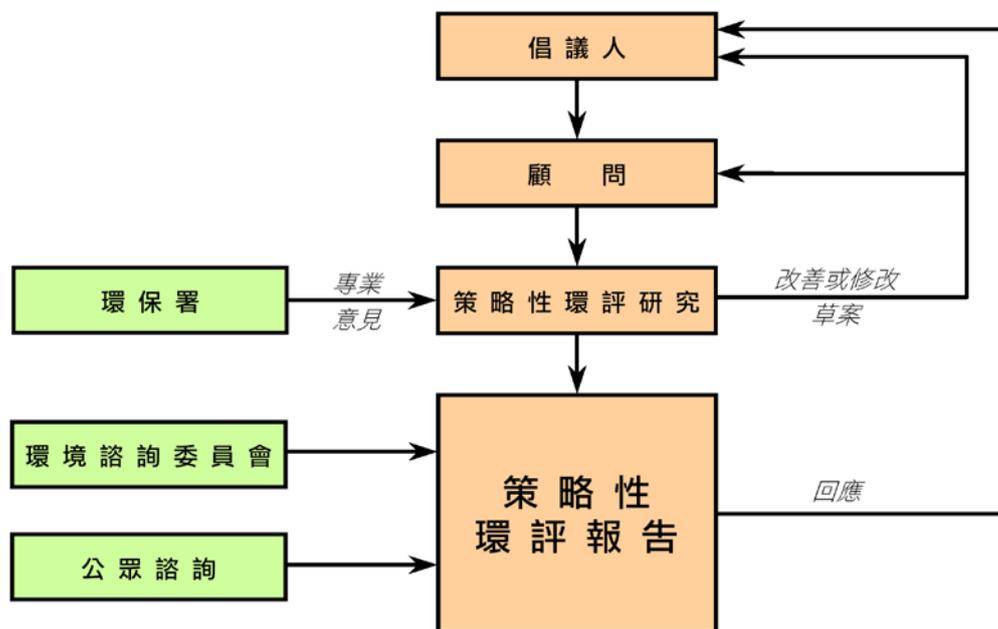
第三部

如何進行策略性環評？

9. 一般的策略性環評程式

9.1 反覆的程式

策略性環評本質上並非單向程式，在進行策略性環評期間，某些步驟可能必須反覆進行，以確保對環境不利的元素會被除去，而對環境有利的則會被帶到下一輪的評估內。正因為這性質，致使策略性環評的進行過程及評估結果均同等重要。在進行策略性環評的過程中，工程項目倡議人或決策者可更清楚和深入瞭解政策、計劃及活動的目的和帶來的環境影響。當工程項目倡議人或決策者在評估各類因素時，往往有機會改變想法，進而修訂政策、計劃及活動的目的，以改善環境表現。策略性環評的進行過程和結果均十分重要，有助達致可持續發展的環保成果。



圖五 香港的策略性環評研究過程

9.2 程式中不同人士所擔當的工作

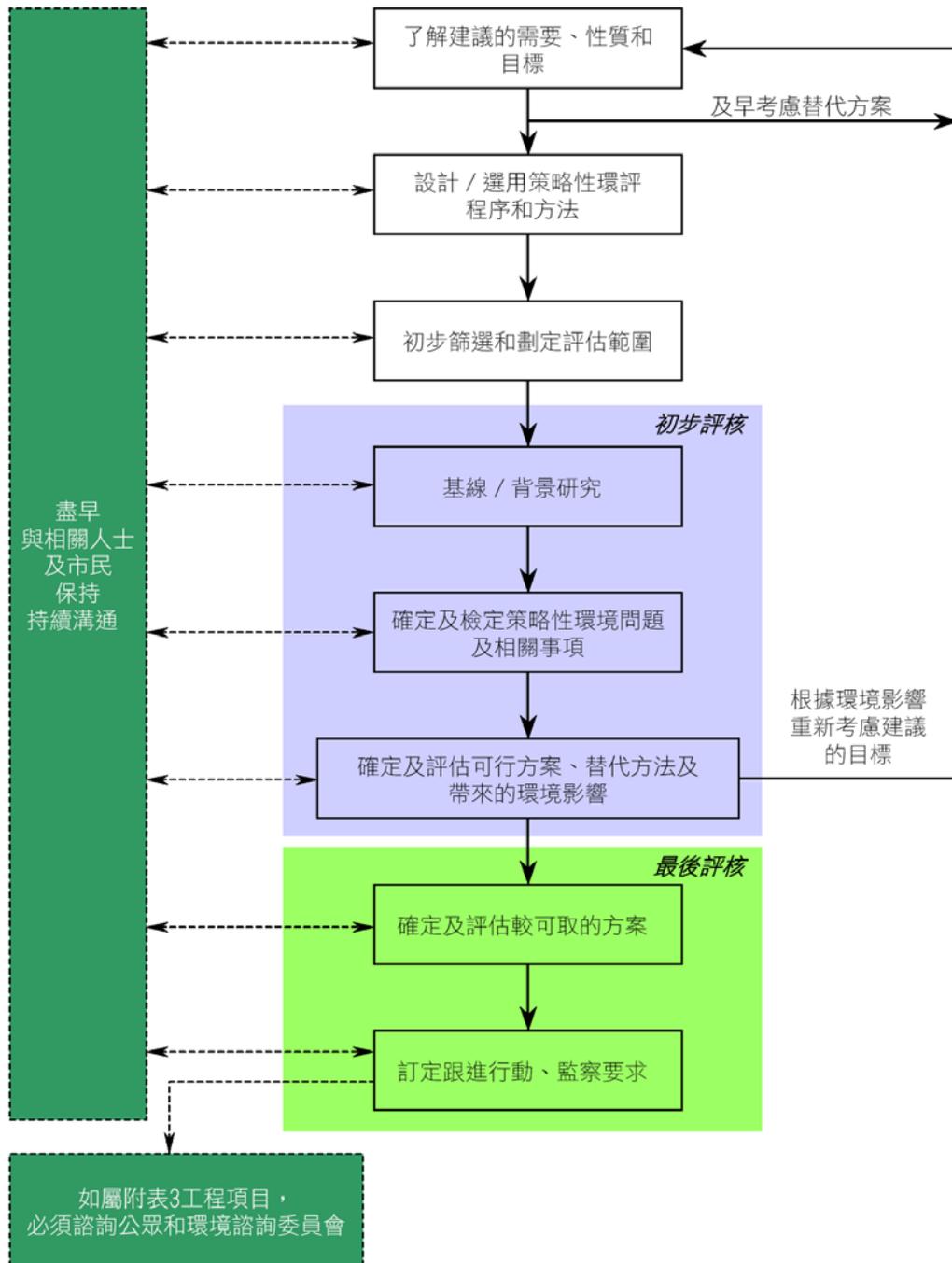
策略性環評基本上分三個階段進行；當中不同人士會進行不同的工作 - 工程倡議人、決策者或環保當局及其它夥伴：

表一 策略性環評程式中不同人士所擔當的工作

策略性環評的階段	倡議人	決策者或環保當局	其他夥伴(如適用)
替代方案草擬期及篩選 / 劃定評估範圍期	<ul style="list-style-type: none"> ● 政策及計劃的需要 ● 替代方案 ● 初步預算及計劃 ● 基線研究 	<ul style="list-style-type: none"> ● 設計策略環評過程 ● 初步篩選及確定研究範圍 	<ul style="list-style-type: none"> ● 可供選擇的主意 ● 可能的重要課題
初步評估期	<ul style="list-style-type: none"> ● 基線研究 (續) ● 擬定方案 ● 確定主要課題 	<ul style="list-style-type: none"> ● 決定準則 ● 開始審閱過程 	<ul style="list-style-type: none"> ● 就可能方案和主要課題及早回應 ● 開始對話
最終評估期	<ul style="list-style-type: none"> ● 詳細評估及互動 ● 選出較可取政策、計劃及活動 	<ul style="list-style-type: none"> ● 進行詳細審閱 ● 作決策 	<ul style="list-style-type: none"> ● 詳細回應 ● 跟進

9.3 一般的策略性環評步驟

要使策略性環評能發揮效用，必須就策略性環評議定架構，與政策、計劃及活動的主要研究以至決策機制相配合。現時並無適用於各類政策、計劃及活動的劃一程式可供進行策略性環評，這項程式會視乎政策、計劃及活動的性質和需要而各不相同。不過，下文列載了一些一般步驟，可作為策略性環評的基本架構參考。圖六的流程圖，顯示有系統地進行策略性環評程式的一般步驟。



圖六 策略性環評程式的一般步驟

步驟 1：瞭解政策、計劃及活動的需要、性質和目的

進行策略性環評的方法和技巧，可視乎政策、計劃及活動的需要、性質和目的而各不相同。因此，在決定採用什麼方法來開展策略性環評之前，必須先瞭解決策需要、政策、計劃及活動的性質和目的。

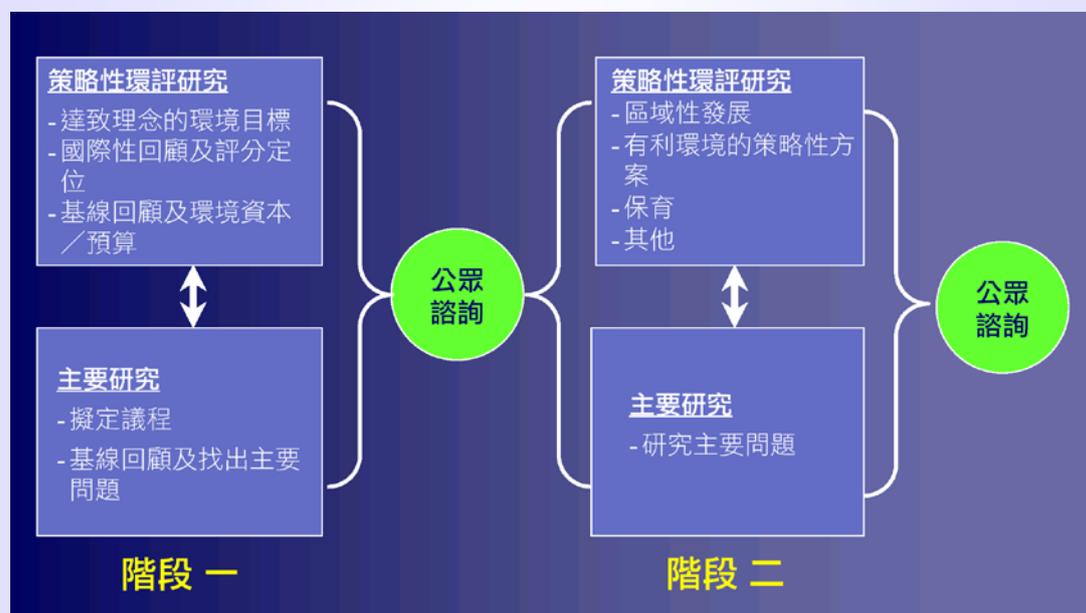
步驟 2：設計或選用適當的程式和方法

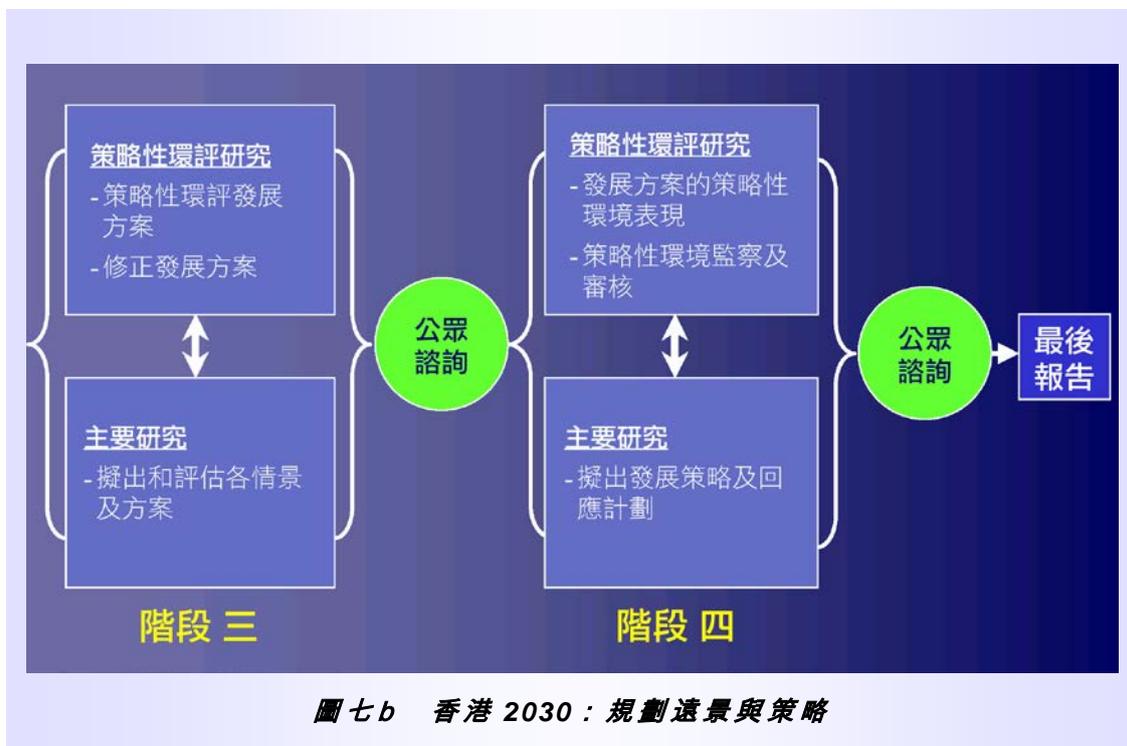
策略性環評的整個程式、所用的方法和主要的步驟，應根據政策、計劃及活動的性質和目的來設計或選用，並須因應特別的情況加以修訂，以便與政策、計劃和活動的決定機制和其他相關研究的進行時間配合，從而可在重要階段提供環境意見。策略性環評應盡可能科學化地進行。但在極端情況下，如必須在短時間內就政策、計劃及活動作決定，策略性環評所用的程式及方法便應較快捷，並可作出專業判斷及 / 或援用先例，以節省時間和人力。但是，決策者必能知悉使用簡單快捷評審過程所帶來的風險和不確定因素。

實例 – 香港 2030：規劃遠景與策略

http://www.info.gov.hk/hk2030/hk2030content/news/c_cover.htm

該策略性環評分為四個階段。每一階段與主要研究相配合，從而於每一個關鍵時刻提供環境資料：





圖七b 香港 2030：規劃遠景與策略

應建立適當的策略表現指標、標準及評核方法。經驗顯示若表現指標及標準在早期階段與可持續發展及環境可載容量連系在一起，那麼，在策略性環評最終階段，能得出環境可持續發展的政策、計劃及活動的機會則會大大提高。當關乎關鍵問題、它所帶來的環境影響及表現比較，應適當地清楚描述和量化，以加強結果的可靠性。如不能進行量化，那麼，推理的過程、定性判斷的基礎及背後的假設，便應更詳盡地描述和解釋。

步驟 3：篩選和劃定評估範圍

這一步驟是要篩選須進行策略性環評的範圍或問題；和篩選在有關範圍內哪些範疇需要研究。

- **篩選**

篩選的主要目的是確定政策、計劃及活動的哪些方面具潛在可持續發展和對環境有重大影響，以及決定是否需要進行策略性環評。如需要的話，便決定策略性環評的種類和層面。

現時有多類方法可用來進行篩選，例如運用核對清單、納入考慮的專案清單、不納入考慮的專案清單及初步的環境評審、向合資格機構尋求專業意見等。

政策篩選在香港如何進行

篩選 – 為協助工程項目倡議人確定政策、計劃及活動的哪些方面值得進行策略性環評，政府於一九九八年發出通告，內附一頁核對清單，為環境知識通常不多的工程項目倡議人提供資料，協助他們以有條理和有系統的方式確定環境問題，以及確立政策、計劃及活動與環境影響之間的關係。舉例來說，使用者會依據核對清單審核有關政策、計劃及活動會否與任何環境政策或問題有連系，例如交通、電力供應和用量、主要土地用途和基建發展、生態易受破壞地區，或是有關建議有否引起市民提出環境建議或意見。核對清單載於圖八。

政策局：			政策標題：			
政策或策略的範圍：						
政策範圍的檢查	市民、立法會或環諮會之前曾提出的環境問題	與行政長官施政報告及有關環保的白皮書中的環保措施以及香港特別行政區的國際環保承諾的連繫	先前進行的環境研究或諮詢	與政策相關的變動	與環境的相互關係	環境管理
<p>1. 政策或策略是否新的？</p> <input type="checkbox"/> 新的？	<p>4. 有沒有收到市民或申訴專員公署就與政策或策略有關的環境問題提出的投訴？</p> <input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 沒有	<p>7. 政策或策略的課題，與行政長官施政報告中定下的各項環境目標有沒有關係？</p> <input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 沒有	<p>10. 有關課題是否曾經是任何研究的對象？</p> <input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	<p>14. 政策會為下列方面帶來改變：</p> <input type="checkbox"/> 土地用途 / 房屋供應 / 重建計劃 <input type="checkbox"/> 工業結構 (規模、類別、地點及技術的改變) <input type="checkbox"/> 基建如道路、鐵路及填海的規劃 <input type="checkbox"/> 乘客、貨車或貨櫃在運輸模式或路線方面的選擇 <input type="checkbox"/> 對生態易受破壞地區或漁業資源帶來損失或破壞 <input type="checkbox"/> 污水收集、處理及處置的設施 <input type="checkbox"/> 收集的廢物及垃圾 (例如家居廢物、化學廢物、禽畜廢物、建造廢物、醫療廢物及輻射廢物) <input type="checkbox"/> 廢物收集及處置設施 (例如堆填區、傾物入海及焚化) <input type="checkbox"/> * 化學品及垃圾或其他廢物的生產 / 進口 / 出口 <input type="checkbox"/> 電力及燃料的選擇 (例如燃氣與燃煤的取捨) <input type="checkbox"/> 能源消耗量或需求的管理 <input type="checkbox"/> 有潛在危險的裝置 <input type="checkbox"/> 如上述皆不是，請說明：	<p>15. 政策改變可能會引致下述結果：</p> <input type="checkbox"/> 土地用途改變引致土地用途不協調 (屋 / 學校毗連產生污染的用地，例如工廠及公路) <input type="checkbox"/> 土地用途及運輸規劃令運輸模式改變 (例如交通流量 / 結構 / 路綫)，對環境造成影響 <input type="checkbox"/> 因排放或填海而引致海水、內陸水域及食水的水質改變 <input type="checkbox"/> 對受運輸路線發出的交通 / 鐵路 / 飛機噪音影響的地區帶來人口改變 <input type="checkbox"/> 對受車輛及其他工業源的空中排放物影響的地區帶來人口改變 <input type="checkbox"/> 對廢物處置設施如堆填區、公廁傾卸場及焚化爐帶來改變 <input type="checkbox"/> 對生態易受破壞地區帶來影響，或引致植物、動物、野生，水生及海洋環境的損失 <input type="checkbox"/> 能源效益下降 / 提升 <input type="checkbox"/> 因溫室氣體如二氧化碳的排放而引致全球氣候及大氣改變 <input type="checkbox"/> 對香港以外地方或地區造成環境影響 <input type="checkbox"/> 如上述皆不是，請說明：	<p>16. 政策已包括或會包括：</p> <input type="checkbox"/> 策略性環境評估或環境影響評估或其他環境研究，以及可能進行研究的時間 <input type="checkbox"/> 政策包含環境措施，即： <input type="checkbox"/> 提供環境基建 <input type="checkbox"/> 在詳細的規劃及設計階段提供措施以緩解對環境造成的不良影響 <input type="checkbox"/> 設有監察及審核計劃 <input type="checkbox"/> 設有機構環保管理計劃 <input type="checkbox"/> 為環境研究或措施提供資助 <input type="checkbox"/> 受《環境影響評估條例》規管的事宜 <input type="checkbox"/> 上述皆不是 <input type="checkbox"/> 不適用 <p>17. 核對表填寫人的資料</p> <p>姓名：_____</p> <p>職位：_____</p> <p>電話號碼：_____</p> <p>傳真號碼：_____</p>
<p>2. 政策最終會否涉及實質的基建發展？</p> <input type="checkbox"/> 不會 <input type="checkbox"/> 會	<p>5. 立法會環境事務委員會或環諮會是否有討論過有關的政策事宜？</p> <input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 沒有	<p>8. 政策或策略的主題，與對抗污染白皮書定下的環境措施或行動及其後的檢討有沒有關係？</p> <input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 沒有	<p>11. 是否有就政策或策略諮詢環諮會？</p> <input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	<p>12. 其他研究有沒有涵蓋有關政策或策略在環境方面的問題？</p> <input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 沒有	<p>13. 行政會議之前有沒有就有關政策或策略，指定須研究的環境問題或須符合的環境條件？</p> <input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 沒有	<p>3. 政策或策略是否有可能為環保政策或措施帶來改變？</p> <input type="checkbox"/> 可能 <input type="checkbox"/> 不可能 <input type="checkbox"/> 現階段未能確定
<p>這些發展是什麼？</p> <p>_____</p>	<p>如有，是什麼值得關注的環境問題？</p> <p>_____</p> <p>6. 區議會或市政局 / 區域市政局是否曾就前述事宜討論有關的政策或策略？</p> <input type="checkbox"/> 是 <input type="checkbox"/> 否	<p>9. 有關政策或策略，與香港特別行政區在粵港環境保護聯絡小組、亞太經合組織及其他國際協議中作出的環境承諾有沒有關係？</p> <input type="checkbox"/> 有 <input type="checkbox"/> 沒有	<p>如有，請說明其他研究在環境方面的結論或結果。</p> <p>_____</p> <p>如有，是什麼？</p> <p>_____</p>	<p>如有，是什麼？</p> <p>_____</p>	<p>如有，是什麼值得關注的環境問題？</p> <p>_____</p>	

資料來源：前規劃環境地政局的技術通告第 10/98 號

圖八 就提交行政會議的政策或策略進行環境評核核對清單

● 劃定評估範圍

劃定範圍有助確定在策略性環評的每個階段需要評估的環境問題、評估的詳盡程度及採用的方法。在決定評估的程度及採用的方法時，應衡量例如可動用的款項、可用作策略性環評的時間等因素。評估的廣泛和深入程度，應與決策的層次配合。但至少能協助確定考慮中各方案的環境可接受性及優劣。

如策略性環評必須在緊迫的時間內完成，而當時只得出初步資料和結果，且涉及許多不明朗因素，那麼，其中最重要的是必須讓決策者知悉真實的情況和限制，以便作出理智的決定。

進行策略性環評的模式及方法可謂各式各樣，繁簡俱備。因此，工程項目倡議人應及早向相關當局或策略性環評專業人士尋求協助，以確保策略性環評能準時完成，並避免過遲關注重大的環境問題。建議做法是及早徵詢環境保護署(環保署)。

為本港的政策劃定評估範圍

劃定評估範圍 – 為協助工程項目倡議人劃定策略性環評須探討的環境問題，環保署會與倡議人緊密合作，按每項策略性環評的特定需要擬訂研究概要(載有主要研究概要網址，見附錄三)。考慮到在進行策略性環評的過程中可能發現新的環境問題(這是策略性研究所遇到的常見問題)，可成立由環保署一名首長級人員主持的環境研究管理小組，以管理策略性環評的研究工作。此舉可促使重要問題能儘早展開對話及獲得較佳的協調和安排。此外，亦可協助確保環

步驟 4：匯合相關的基線或背景研究

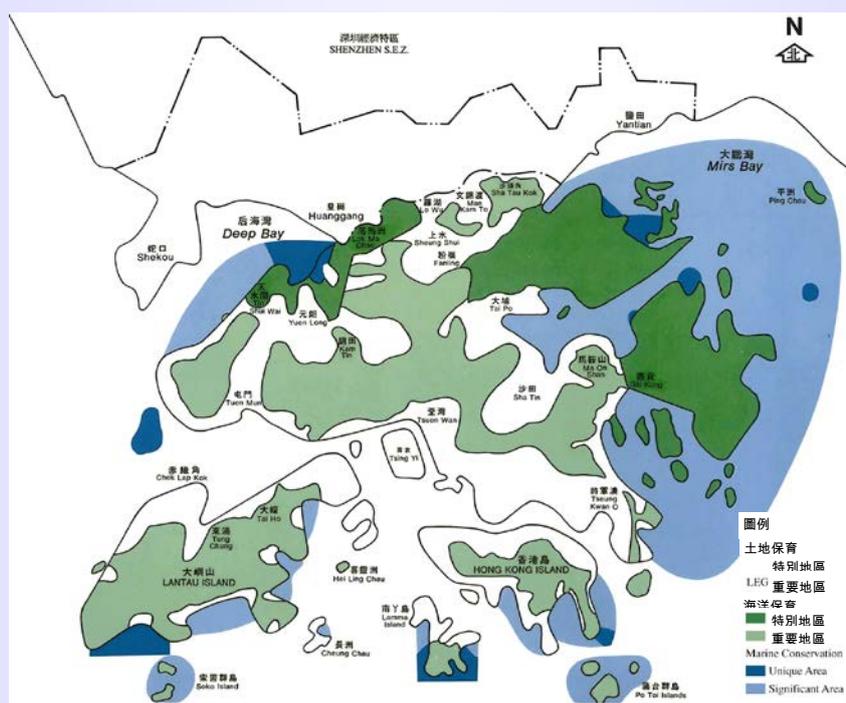
研究環境基線資料可讓我們更瞭解現有的環境狀況，進而促進策略性環評程式進行。一個優良而專業的基線研究，能協助確定環境問題及機會，幫助正確進行篩選及劃定評估範圍。

應採用適當的策略性指標，定下基線狀況。其詳盡程度，則以再加詳盡亦不會改動考慮中各策略性方案的環境可接受性和優劣表現為準。基線資料亦應可作為基礎，用作評審各不同考慮方案的潛在影響的性質和程度。但收集基線資料昂貴和費時，所以，如有現存基線資料而又仍然合用的話，應盡量使用現有資料。

實例 - 全港發展策略檢討

http://www.epd.gov.hk/epd/tc_chi/environmentinhk/eia_planning/sea/territorial_dept.html

全港發展策略檢討的環境基線研究確定了多項環境限制，當中包括本港的環境敏感地區及其保育價值，使這些地區免受發展專案破壞（圖九）。



圖九 全港發展策略檢討的基線研究有助確定環境敏感地區，使

實例 - 擴大現存堆填區範圍和物色堆填區新選址

http://www.epd.gov.hk/epd/tc_chi/environmentinhk/eia_planning/sea/waste_disposal_sites.html

基線研究的結果以限制地圖的方式展示，標示出全港的「不能發展地區」，以及環保、生態和保育區。經考慮其他環境因素後，最終確定不得用作發展堆填

步驟 5：確定策略性環境問題及相關事項

按照步驟 4 匯合的結果，應可找出環境的限制、問題、機會及相關事項，按需要為下一步驟提供資料：

實例 – 香港 2030：規劃遠景與策略

http://www.info.gov.hk/hk2030/hk2030content/home_ch/2030_c.htm

以下環境限制及其可能的機會，是在研究過程中有系統地確定和評審出來的：

噪音限制：

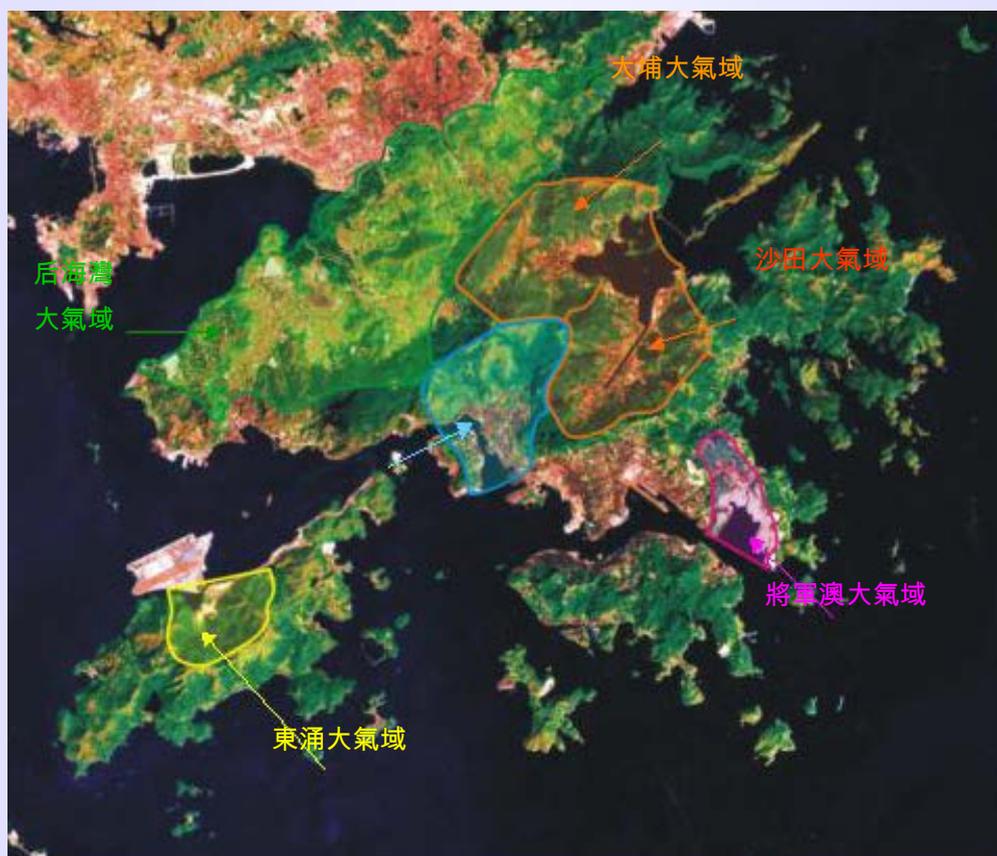
- 中港之間不斷增加的交通壓力所引致的交通噪音
- 工業 / 住宅之間的介面問題

可能的機會：

- 綜合的市區重建
- 厚而可上鎖的窗戶及分體式冷氣機的要求
- 透過引入新科技及工程學的設計，在噪音源頭進行噪音管制

空氣限制：

- 高樓大廈限制很多市區內的空氣流動
- 跨境空氣污染



圖十 在 HK2030：規劃遠景與策略中被確定的限定大氣域（摘自香港規劃標準及指引）

可能的機會：

鼓勵系統的科技 鼓勵系統地規劃

水質 - 顯著的跨境限制：

- 香港鄰近區域的污水排放
- 廣東省內增長的都市人口



圖十一 在 HK2030：規劃遠景與策略中被確定的香港區域性水質局限
(摘自香港規劃標準及指引)

可能的機會：

- 可能以地下及洞穴的方案，作為未來的污水處理廠
- 與內地機構合作，避免新的主要發展帶來水質污染

廢物限制：

- 堆填區不足

廢物方面的機會：

- 循環再用所需物料，如透過廢物管理設施

能源及天然氣資源：

- 為香港確定可行方案時，主要限制在於產生風能、生物能、海浪或海水發電的設施所需的空間

能源機會：

- 使用再生能源
- 加強大廈的能源表現或效益

溫室氣體：

- 改變季節性周遭的溫度，周遭的二氧化碳及降雨的模式和強度，或會對香港某些本土品種構成壓力，從而減低生態系統對預計環境改變作出反應的能力

可能的機會：

- 必須考慮所有機會，來保持生物多樣化、增加植被地帶及減少溫室氣體的排放

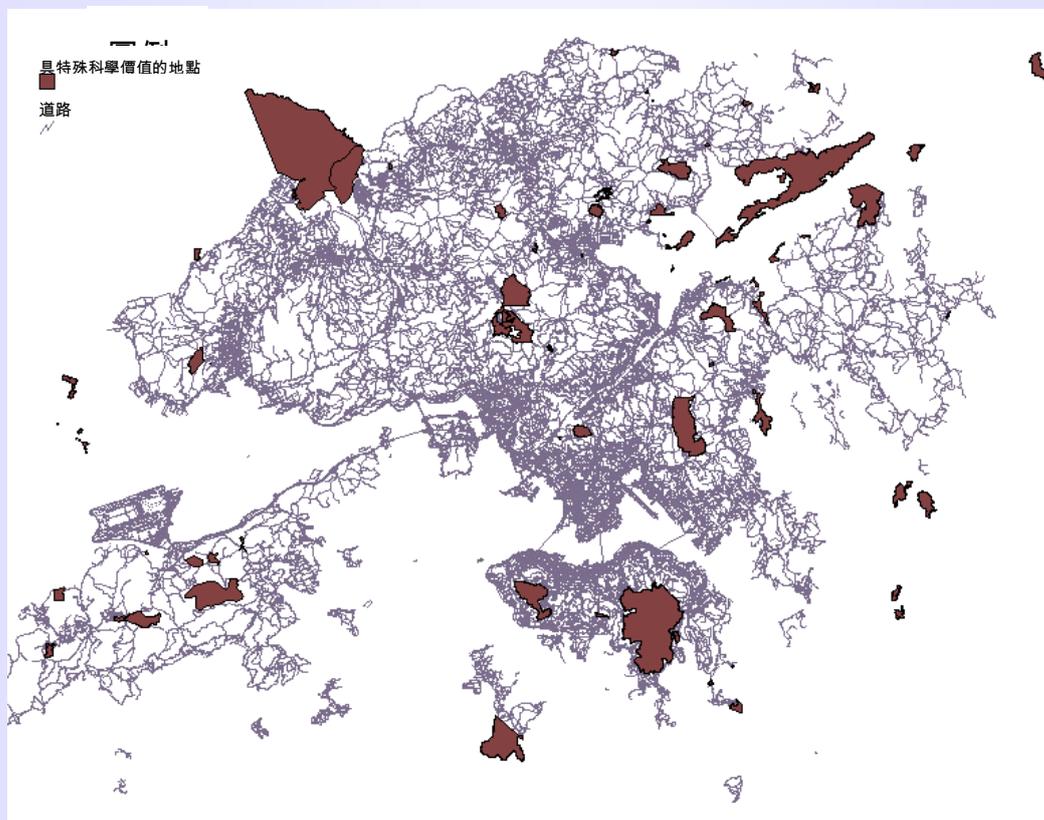
危機限制：

- 就未來發展的位置而言，現存“具有潛在危險裝置場所”及某些其他潛在的危險線狀基礎設施，會構成限制

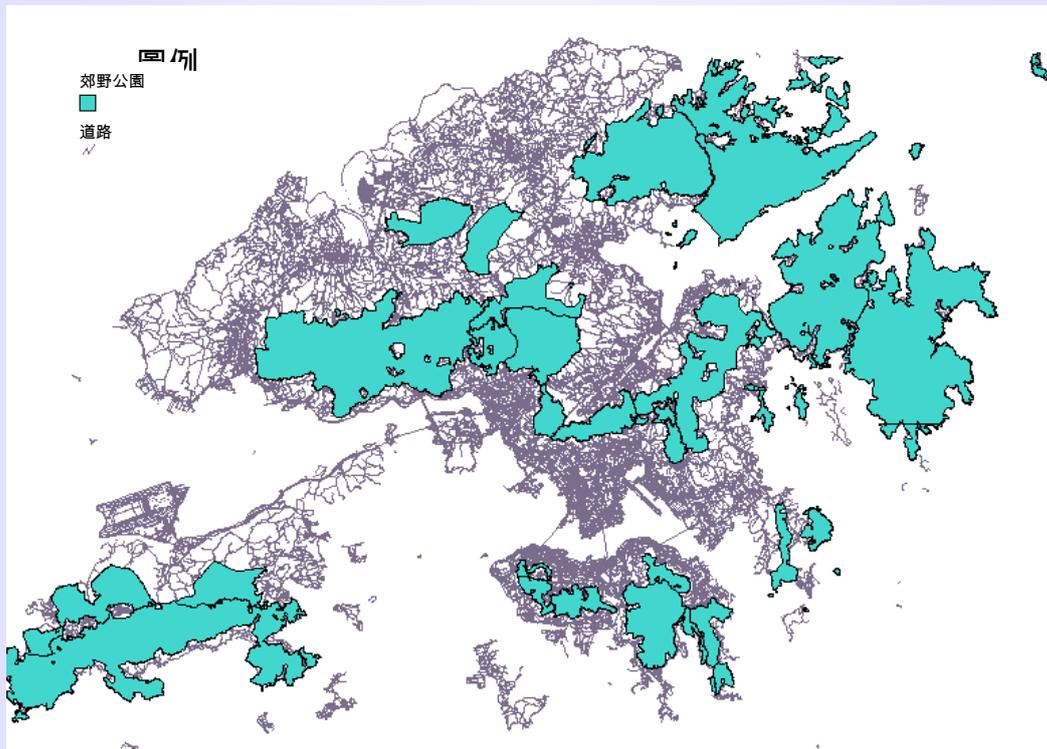
危機方面的機會：

此外，以下環境敏感地帶亦被確定和評審：

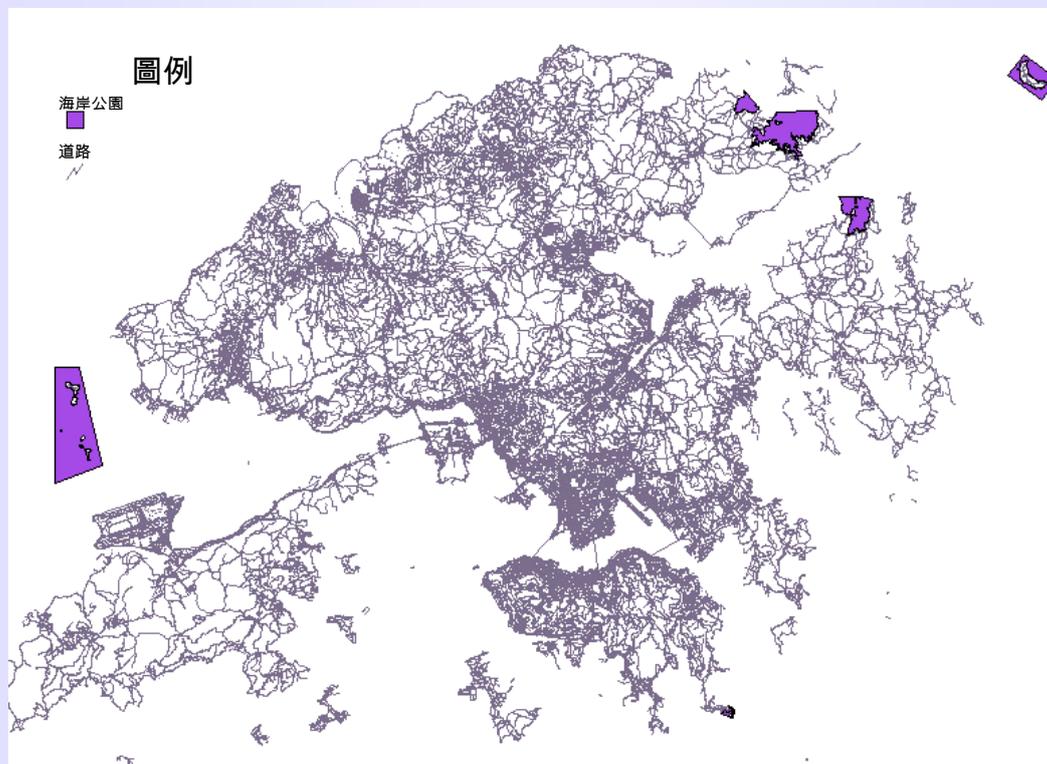
- 在香港區域內「具有特殊科學價值的地點」的位置



- 在香港區域內郊野公園的位置



- 在香港區域內海岸公園的位置



圖十二 HK2030：規劃遠景與策略中被確定的環境敏感地帶

步驟 6：確定可行方案、替代方法及帶來的環境影響

根據以上步驟得出的資料，應可列出推行政策、計劃及活動的各個可行方案及替代方法，以供初步考慮、修正及評估。

在評估過程中，應可確定各個方案及替代方法在不同情況，尤其在「最壞情況」下造成的主要環境影響，以供審議。此外，應確定「維持現狀」將帶來的環境問題及後果，作為評估基準。環境不許可或不能接受的方案及替代方法，應予刪除。

實例 - 第二次鐵路發展研究

http://www.epd.gov.hk/epd/tc_chi/environmentinhk/eia_planning/sea/second_railway.html

在策略性環評中，會對環境敏感地帶造成潛在負面影響，即對環境不利的鐵路走廊，均被刪除。



圖十二 在第一輪鐵路發展研究中由地確對環境不利的鐵路走廊

環境影響包括對環境及環境的可持續發展所造成的直接、間接及累積影響。一些應關注的環境問題，如不良的環境特徵及有問題的地方應特別提出以待處理。按照個別政策、計劃及活動的範圍，考慮因素還可包括經濟及社會的可持續發展。

評估工作完成後，應清楚列明各個方案及 / 或替代方法的環境表現，以顯示可能造成影響的範圍及幅度。目的是摒棄環境上有缺點的方案；具優點的方案則作進一步研究。

應不斷覆核步驟 1 所訂政策、計劃及活動的目的，從而決定應否作出調節，使方案及 / 或替代方法的環境表現更佳。另外，亦應重新評估政策、計劃及活動的目的背後所作的假設，以確定假設的情況是否合理和合用，否則必須作出調節，以避免政策、計劃及活動，帶有不設實際的目的和假設，導致環境破壞。如建議的目的或假設情況有變，應檢討先前採取的步驟，以確定是否需要作出相應更改。

必須緊記的一點是，確定替代方案時不應受現有政策（例如現有土地用途政策）規限。如有需要，可同時探求並提出所需的新政策及有關方案，以證明方案帶來的長期影響比較可取。策略性環評促進平衡政策的制訂。而在政策、計劃和活動的層面上，緩解措施經常是政策的推行，如新環境政策，用作制衡建議的政策、計劃和活動，在實施時所帶來的潛在負面影響。

實例 - 全港發展策略檢討

http://www.epd.gov.hk/epd/tc_chi/environmentinhk/eia_planning/sea/territorial_dept.html

“預測的環境影響.....強調關注可持續發展。策略性環評帶出的許多環境問題，清晰地指出發展策略性可持續發展架構的需要.....”

(Page 91, TDSR Final Executive Report)

“策略性環評研究加強追求一系列減少或避免負面環境影響及重新審查.....現行發展策略的需要.....”

(ACE Paper July 1996)

可借鑒的地方：

- 在初期刪除不可接受的方案
- 集中於累積影響及不同層次的可持續發展問題
- 確定需要改變政策的地方及與其他專題政策的連系

實例 – 擴大現存堆填區範圍和物色堆填區新選址

http://www.epd.gov.hk/epd/tc_chi/environmentinhk/eia_planning/sea/waste_disposal_sites.html

剔除「不能發展地區」和其他生態易受影響地區後，當局定出一份詳細清單，載列面積符合需要，可供本港擴展現有堆填區、開闢新海上堆填區及陸上堆填區的地點。初步選出的地點可根據水質、視覺影響、生態、空氣及噪音等策略性評估準則作概括評估，然後選出 15 個地點作進一步研究。

正如上文所述，策略性環評並非單向的程式，因此，在按照上述程式探求可行方案時，還會考慮以下因素：

- 進行工程項目的理據，包括預計產生的廢物量

步驟 7：確定及評估較可取的方案

按照步驟 6 選取的改良發展方案在執行緩解措施後，應可確定及評估對環境造成的剩餘實質影響。此外，因長時間等因素而需預測環境影響及作出重要假設所涉及的不明確情況，亦應訂明。

隨後，應確定較可取的方案，分別具列主要的優點及缺點。如未能選出最佳環境表現的方案，則應特別說明及清楚指出所提建議的原因或理據，以便有關人士能適當地考慮。

實例 – 擴大現存堆填區範圍和物色堆填區新選址

http://www.epd.gov.hk/epd/tc_chi/environmentinhk/eia_planning/sea/waste_disposal_sites.html

按照步驟 6，當局為初步選出的 15 個地點進行環境評估，徹底討論及比較它們對環境造成的實質影響。舉例說，當局根據可能排放的沈積污染物、所需的水道分流、對敏感水體可能造成的影響、填海對水動力造成的改變、對地下水可能造成的影響及累積水質影響等，進行了全面的水質評估。

實例 – 擴大現存堆填區範圍和物色堆填區新選址

http://www.epd.gov.hk/epd/tc_chi/environmentinhk/eia_planning/sea/waste_disposal_sites.html

按照步驟 6，當局為初步選出的 15 個地點進行環境評估，徹底討論及比較它們對環境造成的實質影響。舉例說，當局根據可能排放的沈積污染物、所需的水道分流、對敏感水體可能造成的影響、填海對水動力造成的改變、對地下水可能造成的影響及累積水質影響等，進行了全面的水質評估。

這個程式最終找出 5 個合適地點，再作詳細的可行性研究。主要的環境影響、潛在問題，以及不同方案的優點及缺點，均會讓相關人士清楚瞭解。

步驟 8：確定跟進行動及監察要求

為確保策略性環評具實際效益，確定較可取方案帶來的環境問題、需採取的緩解措施，以及策略性環評研究中需於日後審核和跟進的主要假設，均相當重要。

要使行動更有組織，必須制訂策略性跟進計劃 – 策略性環境監察、審核及檢討（「策略性環檢」）。策略性環檢的首要目的，並非單只監察環境表現，而是審核政策、計劃和活動背後的假設，是否真實和可兌現。在現實中，完整地完成一項政策、計劃或活動以及所有其附帶的政策假定，是十分罕見的。因此，不斷查看政策、計劃和活動，以及其附帶的政策假定的實際進行情況，是十分重要的。當確定出現偏差，便應進行適當的政策補救行動，確保可持續發展和長遠環境表現得以維持。當然，策略性環檢還可確保執行的政策、計劃和活動所引致的環境問題獲監察 / 處理，有關的建議緩解措施亦按原定時間表執行。如假設的情況出現偏差，則須展開策略性環評檢討或作進一步評估，以更新有關資料。此外，策略性環檢亦容許我們因應當時情況提出其他建議措施，為持續進行的相關研究提供最新資料。

環境監察及審核包括的行動計劃，清楚載列在不同情況下執行緩解措施的人士、時間、原因及方法，以便日後採取跟進行動。這些行動計劃是要把策略性環評承諾推行的措施，轉化為具體的政策執行，一般涵蓋下述專案：

- 在落實建議前再作進一步的研究，從環境角度探討所需政策、計劃及活動是否可接受和可行。
- 政策、計劃及活動在時間上的安排和涉及的範圍，對於某些備受爭議的行動（例如限制車輛的增長和使用）尤為重要，必須視乎當時的情況和市民接受的程度而定。
- 在政策、計劃及活動，尤其策略性政策、計劃及活動的發展階段落實設計內容，以儘量減低環境影響。

總括而言，環境監察及審核計劃必須包括下述工作：

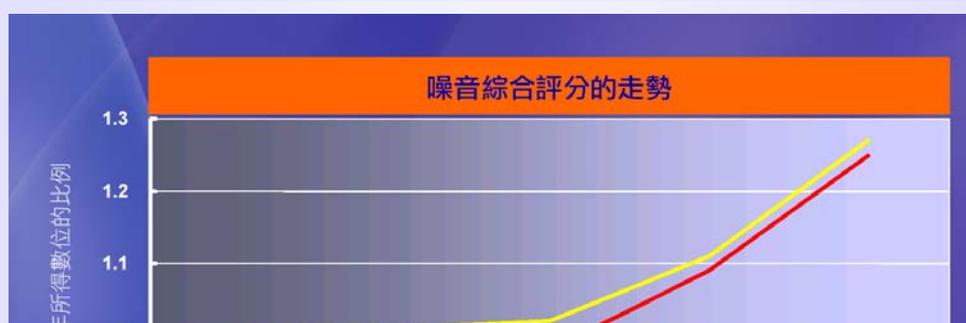
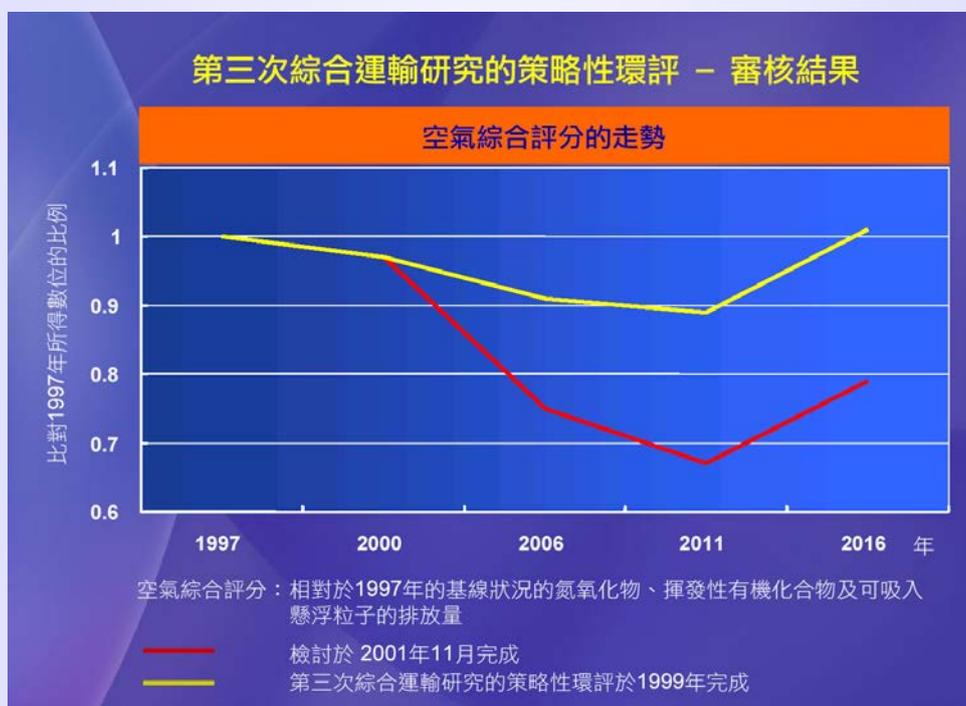
1. 覆核假設的情況。
2. 監察策略性環評所建議執行措施的進展，確保有關措施已落實執行。
3. 根據更新資料，按需要確定需額外執行的措施。
4. 容許向高層作交代，如策略性道路工程檢討。
5. 如真實情況與先前假設的情況有顯著分別，確保再作檢討或進一步評估。

實例 - 第三次整體運輸研究

http://www.epd.gov.hk/epd/tc_chi/environmentinhk/eia_planning/sea/third_comp.html

在籌備環境監察及審核工作時，政府成立了一個跨部門工作小組，並多次召開工作會議，務求在展開策略性環檢工作前，就工作的目的及範圍達成協定。

根據研究的環境監察及審核計劃，有關當局每年均會就噪音 / 空氣的綜合評分進行檢討，以提供近年車輛排放及噪音情況的最新資料。



與此同時，有關當局每年亦會考慮政策的假定，如人口、土地運用、社會、經濟、各項管制措施所造成影響等的最新預測資料，然後更新噪音 / 空氣綜合評分的預測。有關結果將與策略性環評的一九九七年原有預測作比較，以確定在這段時間有否出現任何可能令環境質素下降的趨勢。

根據環境監察及審核計劃，所有建議的緩解措施均獲監察，而執行情況則會向跨部門工作小組彙報。建議的緩解措施包括：i) 政策措施（即更廣泛的鐵路服務網路、在地下築建新路）；ii) 工程技術措施（即更嚴格的車輛排放標準、無軌電車）；iii) 在噪音源或其附近採取的措施（即更廣泛使用低噪音鋪路物料、為現有道路加裝隔音屏障）；以及 iv) 可行的管理方法（即交通管理或車速調節）。

策略性環檢的重點

檢討假定

- 基於現有最佳資料，更新假定
- 與“策略性道路工程檢討”相符

結果

- 主要假定（如本地生產總值、車輛總數、跨境交通）較第三次整體運輸研究內的中度增長情況為低
- 行車里數亦低於中度增長情況
- 得出最新一組的排放量資料

監察建議的緩解措施

- 彙報每一項建議措施
- 大部份緩解措施進展良好

確定新措施

- 減少商業中心區的巴士數目

實例 - 第二次鐵路發展研究

http://www.epd.gov.hk/epd/tc_chi/environmentinhk/eia_planning/sea/second_railway.html

環境監察及審核計劃提出了若干主導原則，供日後參考及作出跟進行動。這些原則包括在鐵路車站提供適當設施，以提高鐵路用量；一般選取對環境較有利的地下鐵路方案，以及提倡運輸及土地使用規劃的更理想配合，以儘量提高環境效益及避免不良影響。

在環境監察及審核計劃中，監察範圍包括：

建議用於東九龍線，減少鐵路噪音影響的地底構築物



鐵路在公共交通系統中所占的比例，由2000年的31%上升至2016年或以前的43%，從而提供更理想的環境。

2000



31%

2016



43%

實例 – 擴大現存堆填區範圍和物色堆填區新選址

http://www.epd.gov.hk/epd/tc_chi/environmentinhk/eia_planning/sea/waste_disposal_sites.html

策略性環檢因應擴大堆填區和物色新堆填區的發展建議了一系列策略性跟進工作。而這經驗證明，具備策略性環檢，策略性環評能真正作出貢獻而不再單只是一份文件。在該策略性環檢中，主要的跟進工作包括：

- **發掘堆填發展和補充性廢物管理計劃的共同範圍 -**

當兩項計劃進行時，建議擬定一個相互協調的方式，增加使用建築及拆卸物料所帶來的策略性環境利益，從而減少堆填的需要。

- **在策略性規劃主要建於海上的堆填區時，增加其堆填後的發展機會 -**

由於在研究中，主要建於海上的新堆填區位處偏遠地方，或許在堆填後適合其他發展，故此，這方面的機會應加以發展。

- **覆核廢物管理計劃、修正都市固態廢物量和建築及拆卸物料量的預測 -**

在策略性環評的過程中持續採取的步驟：與相關人士建立聯繫

與相關人士建立聯繫符合香港的基本法中新聞自由及資訊自由流通的精神，漸成為策略性環評的重要步驟。工程項目倡議人應採取主動，與相關人士保持溝通，以期締造「雙贏」局面。

工程項目倡議人應與相關環境當局保持良好溝通，以便在策略性環評定案前提升評估的質素、準確度及足夠程度，而為增加成效及效率，在各階段及早與所有階層溝通亦至為重要。

為加強與相關人士的聯繫，策略性環評結果的客觀記錄便不可或缺。由於策略性

環評過程同樣重要，除策略性環評的最後建議外，整個評估過程亦需記錄下來。策略性環評的分析及結果，須在跨界別的層面上展示，並由不同背景的人士討論。就環評條例附表 3 所列工程項目的策略性環評，應在法例規定的公眾諮詢期內，即環評報告供公眾查閱及提供意見期間，與相關人士及公眾保持溝通。為提供充足資料進行公眾諮詢，並取得成效，應以簡明的方式提供政策、計劃及活動的環境資料。

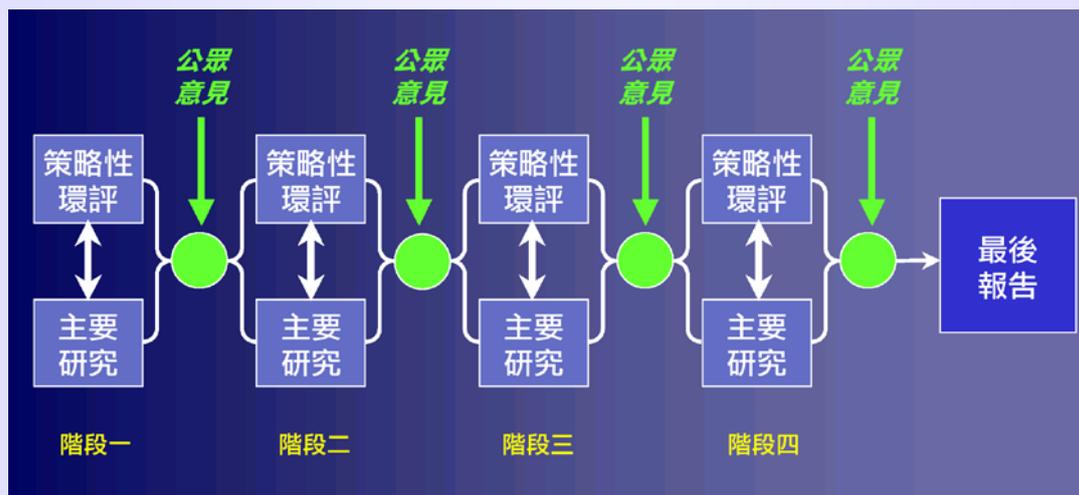
至於其他策略性環評專案，應採用行政方式，並遵從有關的技術通告、行政程式及指引，以部門之間的諮詢形式，與相關人士對話。

環境諮詢委員會（環諮會）的成立亦有助促進溝通，任何經挑選提交環諮會的策略性環評專案均會經環諮會及其小組委員會成員詳細考慮及討論，然後才向環保署署長提供意見，以便考慮批准策略性環評報告。

實例 – 香港 2030：規劃遠景與策略

http://www.info.gov.hk/hk2030/hk2030content/home_ch/2030_c.htm

該研究作了良好示範，策略性環評與主要研究互相緊扣；而兩者皆在不同階段進行公眾諮詢。



圖十五 在香港 2030：規劃遠景與策略中，策略性環評過程主要研究相互緊扣

透過不同方法，進行公眾參與，當中包括有專家顧問、主要伙伴及社區團體列席的意見分享工作坊。此外，在整個策略性環評過程中，中期策略性環評報告及文件，也會放在互聯網上，讓公眾閱覽。



香港 2030：規劃遠景與策略的意見分享工作坊 - 重點

- 意見分享工作坊，著重把對環境有利的方案融入策略中
- 相關人士作為環境研究管理小組的專家顧問
- 主要相關人士：
 - 環諮會成員
 - 專業機構
 - 學者
 - 商界
 - 社區組織

香港 2030：規劃遠景與策略—公眾諮詢階段的活動

- 記者會
- 公眾論壇
- 巡迴展覽
- 頒發獎項予設計得獎者
- 法定的 / 諮詢的 / 學生的簡報會
- 核心小組會議 / 工作坊

“對話的妙處:化衝突為合作”

Daniel Yankelovich

辯論	對話
假設有正確答案而你擁有這個答案	假設眾人各自有部份答案，加起來能得出解決方法
關乎勝負	關乎探求共通點
透過聆聽，找出瑕疵，作出反駁	透過聆聽，去明白，找出意義及協定
維護自己的假設，視作真理	展示假設，作重新評估
找尋結論來肯定你的定位	發展新方案，而並非尋求了結

10. 應用於不同規劃及政策專案的典型 策略性環評程式

香港進行策略性環評已有逾 15 年的經驗。策略性環評現已廣泛應用於各類政策、計劃和活動之上。這些政策、計劃和活動一般可歸納為以下三類：

- 全港土地用途規劃
- 運輸策略和政策
- 策略性建議和方案

本部分介紹每個歸類所進行的策略性環評的特點，以說明在不同情況下應用策略性環評時「須留意的要點」。

10.1 全港土地用途規劃

10.1.1 性質及範圍

這類規劃通常與以下各項有密切關係：

- 人口增長
- 運輸（土地用途模式應配合環保兼具能源效益的鐵路系統）
- 基本附屬設施（包括環境基礎建設如污水處理廠）
- 生態上具有重要價值的地方（例如非發展地區）
- 策略性增長地區（例如偏重市區或新界的比較）
- 關乎可持續發展的整體香港累積環境影響

至於與新市鎮發展相關的計劃，一般包括更詳盡的資料，以期評估工程項目環評不能評估的累積環境影響及建議整個新市鎮應包括的正面特徵。

10.1.2 考慮因素

應在不同層面進行詳細的評審，得出較可取的方案，然後納入發展策略。整個規劃程式應全面考慮到環境新措施及目標。由於策略性環評力求制訂在規模和發展類型上與環境界限相稱的計劃，故應訂出嚴格的測試程式，並在每個制訂程式中剔除不良元素。此外，由於這些在策略層面上的土地用途圖則，是用作長遠發展的指引，所以應把握機會，改正現有與土地利用有關的環境問題。

10.1.3 實例

全港土地用途規劃應用策略性環評的實例包括香港 2030 (http://www.info.gov.hk/hk2030/hk2030content/home_ch/2030_c.htm)及全港發展策略檢討 (http://www.epd.gov.hk/epd/tc_chi/environmentinhk/eia_planning/sea/territorial_dept.html)，其重點於以下表二列述，而計劃說明則詳載於附錄一。

表二 全港土地用途規劃應用策略性環評的實例

研究	涉及的主要範疇	規模	環境範疇	策略性環評的關注事項及重點
香港 2030: 規劃遠景與策略	全港土地用途、運輸	直至 2030 年的全港土地用途、運輸及港口規劃	全港區域	潛在環境影響及各個發展方案的可接受程度。 主要關注事項包括空氣、水質、交通噪音及自然保育。
全港發展策略檢討	全港土地用途、運輸	全港人口，由 1999 年中的 680 萬人增至 2011 年的 810 萬人	全港區域	潛在環境影響及各個發展方案的可接受程度。 主要關注事項包括空氣、水質、交通噪音及自然保育。

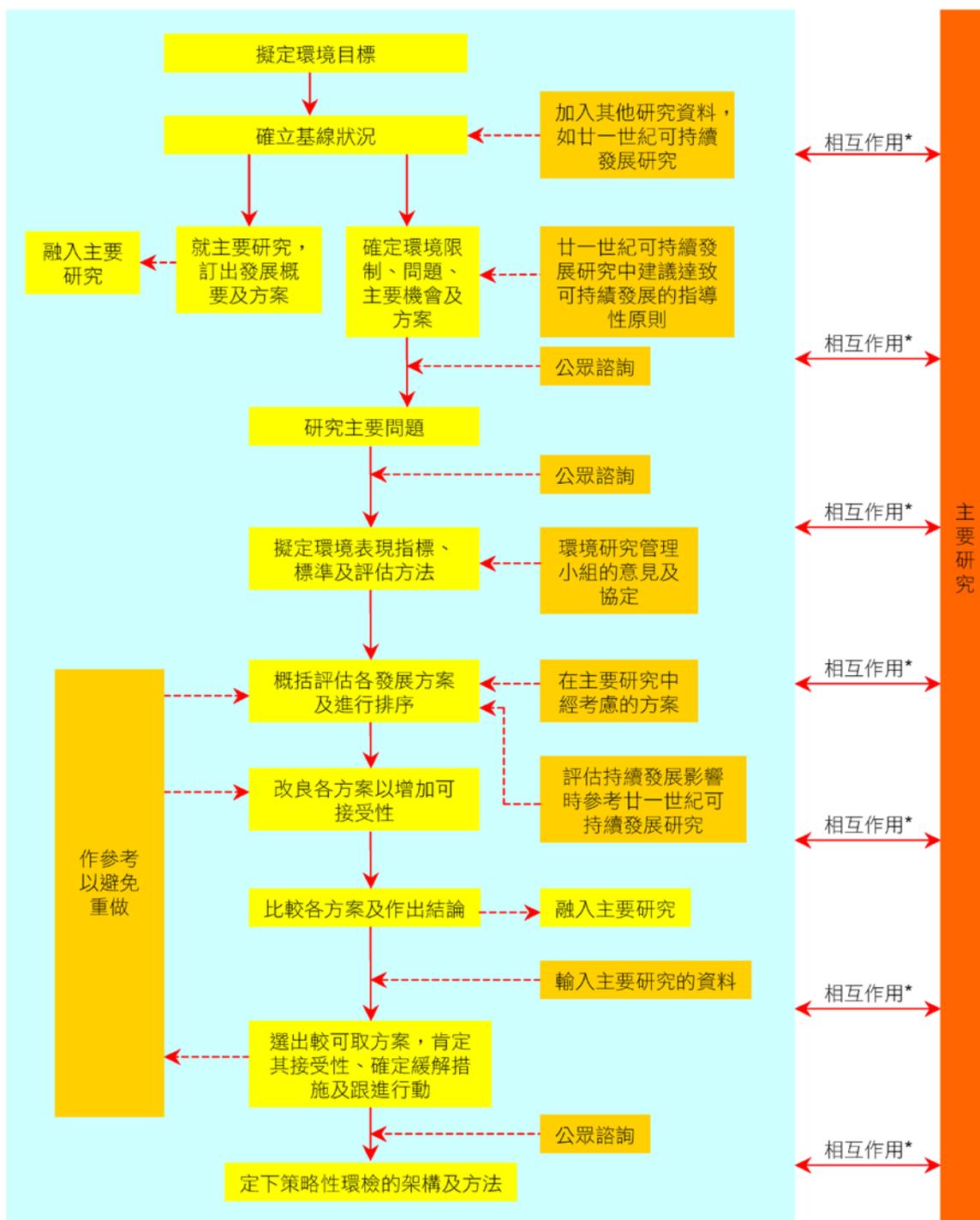
10.1.4 程式

由於全港或區域土地用途計劃一般覆蓋較長時間，涉及的工程項目及發展計劃需要長時間進行，進行全面的策略性環評，有助於在計劃展開時確定主要環境問題，以及避免於較後階段發生難於解決且花費鉅大的問題。

策略性環評一般涉及在最初階段進行全面研究，包括公眾諮詢工作。

至於新市鎮發展計劃的策略性環評，一般會與環評條例附表 3 所載的工程技術可行性研究一併進行，而根據環評條例對後述研究規定的程式，必須進行公眾諮詢等工作。

香港 2030 的策略性環評過程，可視為該類策略性環評的典型例子，現詳列如下：



* 策略性環境評估透過提供策略性環境資料及建議，為主要研究中的每一階段作出貢獻，協助擬出、發展及確定各概要及方案。

圖十七 用於全港土地用途規劃的典型策略性環境評估過程 - “香港 2030：規劃遠景與策略”

10.2 運輸策略及政策

10.2.1 性質及範圍

協助擬訂一個最能切合運輸（社會）和環境需要及財政 / 經濟要求的「雙贏策略 / 政策」。

10.2.2 考慮因素

為了長遠的可持續發展，以下是需要考慮的關鍵因素：

- 運輸模式
- 替代方案及需要
- 鐵路或道路
- 路線方案
- 環境與土地利用規劃相融合
- 交通管理及控制
- 使用先進的車輛科技

10.2.3 實例

運輸策略及政策應用策略性環評的實例包括第三次整體運輸研究 (http://www.epd.gov.hk/epd/tc_chi/environmentinhk/eia_planning/sea/third_comp.html) 及第二次鐵路發展研究 (http://www.epd.gov.hk/epd/tc_chi/environmentinhk/eia_planning/sea/second_railway.html)，其重點於以下表三列述，而計劃說明則詳載於附錄一。

表三 運輸策略及政策應用策略性環評的實例

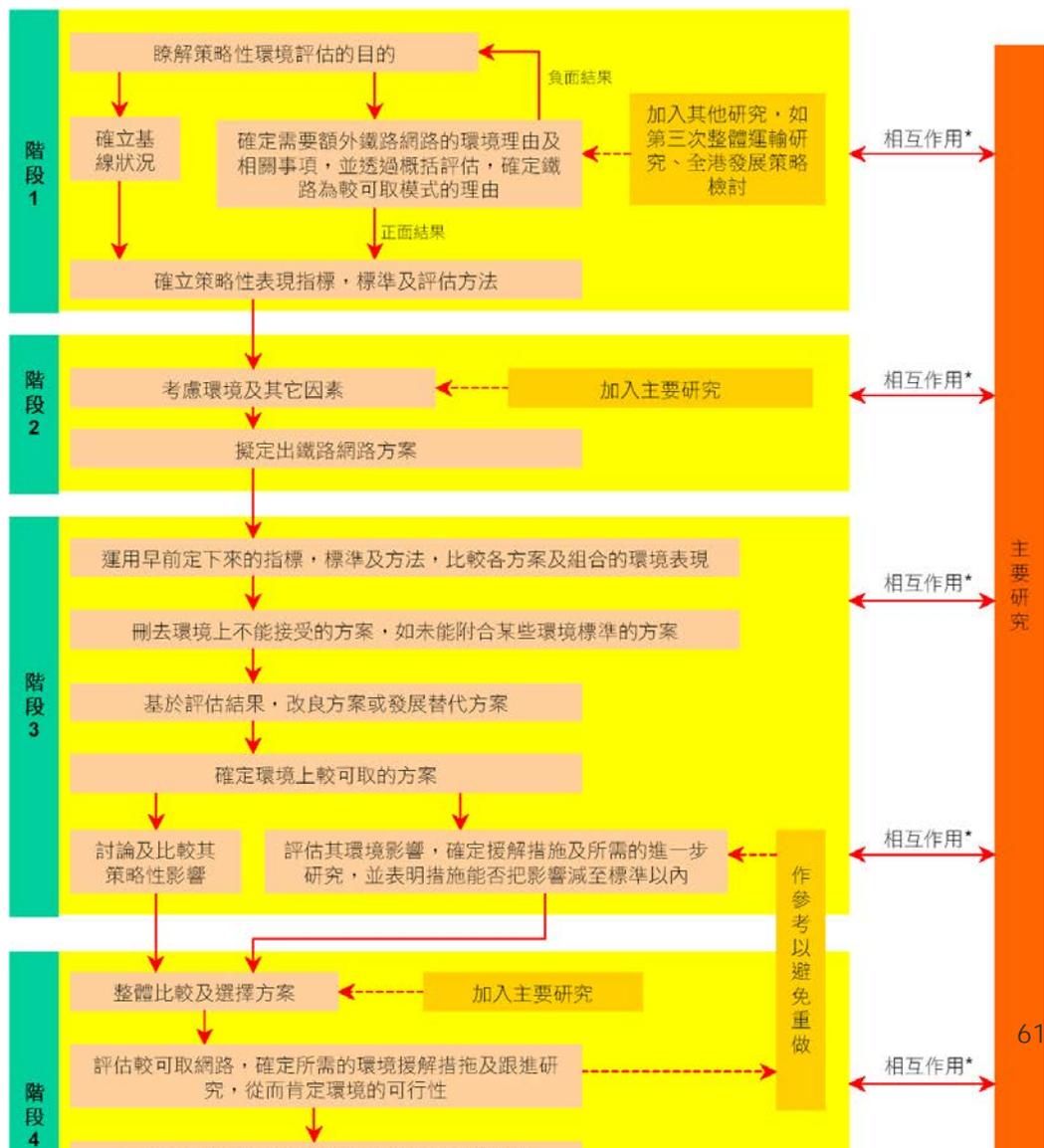
研究	涉及的主要範疇	規模	環境範疇	策略性環評的關注事項及重點
第三次整體運輸研究	運輸	全港跨境人口，由 1999 年中的 680 萬人	全港區域	找出不同運輸模式、政策及大型發展專案所造成的環境影響。研究再進一步的策略性運輸發展的環境

		增至 2016 年的 890 萬人	地區	限制，當中主要關注事項包括空氣污染及交通噪音。找出生態資料，避免策略性的交通設施發展在環境的敏感區內。
第二次鐵路發展研究	運輸、燃料消耗和土地用途	全港跨境人口，由 1999 年中的 680 萬人增至 2016 年的 890 萬人	全港區域地區	制定一個較可取的鐵路網路，能儘量增加環境利益及避免負面的環境影響。找出及比較各項鐵路發展方案所造成的潛在環境影響，包括相對於使用路面交通工具所能減少的空氣污染的間接影響和好處。

10.2.4 程式

很多時，定質分析和定量評估會同步進行，以比較不同的方案。由於不同方案背後會有許多不明朗因素和假設，因此，在工作過程中，我們在一定程度上會需要依靠「專業判斷」。

第二次鐵路發展研究的策略性環評過程，可視為該類策略性環評典型例子，現詳例如下：



圖十八 用於運輸策略及政策的典型策略性環境評估過程 - 第二次鐵路發展研究

第二次鐵路發展研究的策略性環評重點

附錄 A – 新鐵路所帶來的環境成本和效益的經濟評估

- 香港的傳統工程評估
- 環境估值工具
- 環境經濟及鐵路發展
- 把利益納入社區的機制

附錄 B – 比較性地評估道路及鐵路

- 公路及鐵路工程的工程評估
- 空氣質素影響
- 噪音表現
- 土地利用的影響
- 交通安全

10.3 專題策略及政策

10.3.1 性質及範圍

- 通常用於非常重要的基礎建設 / 設施的初期階段
- 通常在策略性環評階段時會高調處理及只予有限度公開
- 適時提供環境資料非常重要，尤其是有關不同選址的資料

10.3.2 考慮因素

政策行動和環境課題之間的連系，是策略性環評的關鍵。以貿易和環境為例，在初期階段想出貿易協定所帶來的環境影響，對正確地完成策略性環評十分重要。

除其他事宜，包括生態易受破壞地區、空氣域、人口中心等主要環境限制外，一般還需要考慮在本港不同地點的選址。

除選址外，也需要考慮其他替代方案，例如在策略性能源供應建議中考慮使用天然氣及其它燃料的方案。

10.3.3 實例

策略性建議及方案應用策略性環評的實例之一是擴大現存堆填區範圍和物色堆填區新選址 (http://www.epd.gov.hk/epd/tc_chi/environmentinhk/eia_planning/sea/waste_disposal_sites.html)，其重點於以下表四列述，而計劃說明則詳載於附錄一。

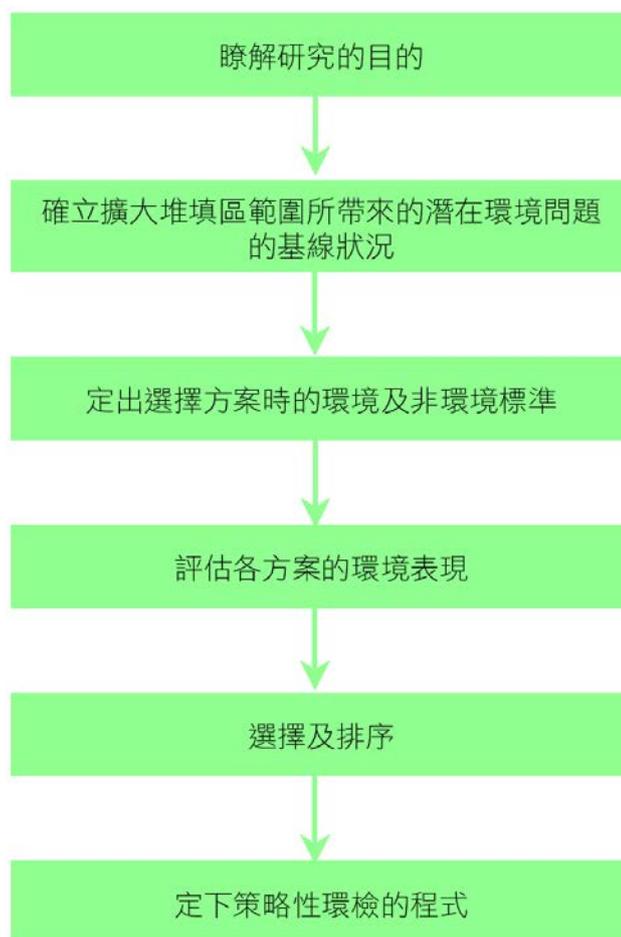
表四 策略性建議及方案應用策略性環評的實例

涉及的主要範疇	規模	環境範疇	策略性環評的關注事項及重點
土地用途的協調、堆填技術、廢物規劃、處置設施的設計	整個香港	全港區域地區	潛在環境影響及各個選址及堆填技術方案的可接受程度。主要關注事項包括廢物、水質、空氣質素及對生態造成的影響。

10.3.4 程式

對於與土地有關的政策、計劃和活動草案，程式開始時一般是要確定「不能發展地區」，即不得進行工程項目的地區，然後根據一份可供進行工程項目的用地清單，進行環境篩選。選址的篩選過程可分階段進行，初步選出的地點可根據相對較重要的準則作概括篩選，而在較深入的篩選時才作進一步的環境評審，以確定工程項目可能對環境造成的影響。

擴大現存堆填區選址的策略性環評過程，可視為該類策略性環評的典型例子，詳列如下：



圖十九 用於專題策略及政策的典型策略性環境評估過程 - “擴大現存堆填區範圍和物色堆填區新選址”

11. 策略性環評的方法

11.1 方法及在港的應用

由於政策制定程式因個案而異，各界普遍同意策略性環評採用的方法及技術必須非常靈活，以配合各項政策、計劃及活動。

本港策略性環評採用的方法，以及應用於各種政策、計劃及活動的情況，撮述於下表。

表五 策略性環評的方法及在香港的應用情況

方法	備註	在香港的應用情況
(I) 情況分析		
a. 預測	<ul style="list-style-type: none">● 根據過去數年可見的趨勢及機制。● 對短期及有清晰範圍的專案較為可靠。● 在作比較用途及將來存有重大不穩定因素時，便宜於使用情況分析。● 外在情況 – 依靠不能控制的因素。● 政策情況 – 採用環評者可作出重大影響。	<ul style="list-style-type: none">● 外在情況用於預測未來人口、本地生產總值、交通等，作土地用途及運輸規劃。● 電腦仿真是預測環境影響的常用方法，但在決定是否採用這個方法或厘定仿真類別前，應注意下列各點：<ul style="list-style-type: none">– 鑒於精密的模型往往完成需時兼開支龐大，但並非所有個案在策略性環評方面均有實效，故應及早審慎考慮策略性環評所需細節。– 雖然有精密的模型可供使用，尤應確保假設情況內的資料屬實。– 應把模型的誤差域與採用的假設情況作出比較。– 應評估可供進行電腦仿真工作的時間，如決策已定，即使所得結果非常準確亦屬徒然。● 為處理不穩定情況及避免不可預測的環境影響，應在策略性環評中附加策略性環境監察及審核的工作，查核假設情況的轉變並跟進環境緩解措施的執行情況，避免重大問題出現。● 例子有全港發展策略檢討、第三次整體運輸研究、第二次鐵路發展研究、香港 2030 等的策略性環評。

方法	備註	在香港的應用情況
b. 回顧	<ul style="list-style-type: none"> ● 制訂未來目標。 ● 須設定步驟以達致未來目標。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 與預測方法一併在香港 2030 專案使用。 ● 除發展壓力（如人口增長）外，策略性環評亦研究 30 年內可能出現的環境目標、趨勢或方向。 ● 探討能達致這些未來「目標」的措施，並建議把與土地用途規劃相關的措施納入規劃架構內。
(II) 生命周期評估	<ul style="list-style-type: none"> ● 從取用原料、生產直至棄置產品的整段過程，評估對環境及資源的影響。 ● 計算的基礎，是所有與投入及產出相關的操作單位（如 1 兆焦耳的熱能）。 ● 可與不同替代方案的操作單位作一比較。 ● 分析範圍一般不涉及地點及時間。 ● 並非每類環境影響均包括在內。 ● 與土地用途相關的影響向來都較難評估。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 相對地較少用於香港。 ● 香港應用再生能源的可行性研究（尚待確定）。
(III) 擴展至用於環境的投入產出分析	<ul style="list-style-type: none"> ● 投入產出分析一直是經濟及國民帳戶體系的分析工具。 ● 在金融投入產出分析中加入排放係數，便可分析到環境影響。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 一般而言，投入產出分析從未在本港的策略性環評中採用。 ● 但是，第二次鐵路發展研究的策略性環評會運作相關方法，就道路與鐵路的環境效益及影響作出經濟上的比較，展示為市民帶來效益及影響的全貌。
(IV) 風險評估		
a. 化學品	<ul style="list-style-type: none"> ● 有毒化學品的風險承擔。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 只在建議可能帶來與有毒化學品相關的影響時才需進行。 ● 例如為能源回收焚化爐選址時評估有毒化學品的影響。 ● 毒性空氣污染物亦是二十一世紀可持續發展研究提出作為可持續發展評估的其中一個指標。 ● 進行環境基線調查（屬二十一世紀可持續發展研究內環境基線研究的一部分），就毒性空氣污染物及海泥與海洋生物的毒性提供全面的基線資料，以便日後有需要時協助進行策略性環評研究。

方法	備註	在香港的應用情況
b. 意外	<ul style="list-style-type: none"> 意外後果及次數分析。 	<ul style="list-style-type: none"> 如建議專案可能帶來危險，本港的策略性環評便會採用危險評估方法，例如全港發展策略檢討及香港 2030：規劃遠景與策略，考慮在具有潛在危險裝置的諮詢區附近進行發展專案。
(V) 影響途徑模式	<ul style="list-style-type: none"> 有系統地處理分析的次序「活動-排放-散逸-濃度-影響」。 估計受各種濃度污染物影響的人數。 傳統上會指定場地及時間進行，需要大量資料。 最適用於一般污染物。 	<ul style="list-style-type: none"> 這模式常用於本港的環評，不少策略性環評亦已採用，尤其用於一些綜合研究，例如第三次整體運輸研究及港燈新發電廠的選址研究。 須設立電腦仿真系統（空氣質素與水質）及風洞，以預測污染物的濃度。欲知採用電腦仿真系統的「注意事項」，請參閱本表方法(1)項下的「在香港的應用情況」一欄。 通常把預測濃度與空氣質素指標及水質指標比較，以決定影響能否接受。
(VI) 生態影響評估	<ul style="list-style-type: none"> 通常在特定場地進行。 在策略性環評，受影響範圍通常較大，或需修訂詳盡的評估方法，以得出較粗略的結論。 	<ul style="list-style-type: none"> 如建議可能對生態造成影響，本港的策略性環評已普遍採用生態影響評估，例如全港發展策略檢討、第三次整體運輸研究、第二次鐵路發展研究及香港 2030：規劃遠景與策略。 第二次鐵路發展研究的策略性環評已按照指示路線，評估鐵路網路建議可能對生態造成的累積影響，從而避免進入生態易受破壞地區。
(VII) 多屬性決策分析	<ul style="list-style-type: none"> 旨在改善決策的制訂，使有關矛盾或多元指標的選擇更加明確及合理。 須在各準則之間作出取捨。 採用加權及評分制度。 採用矩陣顯示系統、鑽石模型或數值路徑。 避免需要製作涉及不同環境範疇的個別概括數值或指數。 採用不同方法易於出現重大分野，個別人士的意見亦有分歧。 目的非為尋求一個答案，而是促使人們思考面對的 	<ul style="list-style-type: none"> 多屬性決策分析是本港工程項目倡議人及顧問常用的方法。這方法的原意是使決策過程更具透明度及促使使用者思考，但結果往往相反，變成隱藏決策的理據，基於最終得分作出決定。 最終得分是按照各種環境範疇（即噪音、生態及水等），利用加權或不加權方法給予或遞加分數，把建議的整體表現以定量形式展示出來。這種方法較為主觀，而且或欠完善，故必須審慎使用。此外，最終得分亦未必能有效反映主要問題所在。不過，如把這分析技巧運用得宜，便可提供實用、定量、具透明度及可重複使用的方法，來平衡互相抵觸及毫不相干的問題。只要知道缺點所在，這些方法仍相當實用，尤以敏感度分析為然。 此外，定質資料如評級亦跟定量資料一般，受不同的資料操作所影響，故屬方法

方法	備註	在香港的應用情況
	問題。	出錯。 <ul style="list-style-type: none"> ● 本港的策略性環評嘗試使建議及替代方案的環境影響更加明確。 ● 多屬性決策分析趨向儘量採用矩陣顯示系統（如為擴展堆填區的研究進行策略性環評），並避免把環境指標的分數與其他指標的分數相加。這方法會過分依賴最終得分，使決策過程欠缺透明度。
(VIII) 環境指標	<ul style="list-style-type: none"> ● 可逐項目標或指標彙報評價結果。 ● 在製作潛在影響清單時，可用指標作為核對表。 ● 可依據原訂目的制訂一些指標，以助比較。 ● 亦可按需要為主要指標作概括評估。 ● 如需計算總和，須進行上述多屬性決策分析。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 制訂核對表，當中包含環境指標，以助審閱政策，查核考慮中的新政策是否有潛在的環境影響（見規劃環境地政局技術通告第10/98號及工務局技術通告第18/98號附錄I圖5）。 ● 根據一套包含環境質素及天然資源的指導原則，制訂二十一世紀可持續發展研究所建議的可持續發展評估指標。 ● 見上文多屬性決策分析的計算總和部分。 ● 實例：第二次鐵路發展研究 – 已制訂兩套指標 – 一套用作定出鐵路網絡擴展方案，而另一套則用作比較各方案（這些指標載於附錄二）。
(IX) 經濟評價法	<ul style="list-style-type: none"> ● 處理因某些活動（即不雅的環境外觀）對市場內的社會及私營成本造成的影響。 ● 可採用不同的評價模式如特徵價格法及願付價值法等。 ● 策略性環評未必有足夠資源進行評價研究。 ● 因此，可能需要採用成果借鑒法，即利用現有研究的結果及資料加以調校，用於不同的情況。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 本港沒有詳細評價研究的資料。 ● 把外地的相關研究套用於本港的排放情況，以說明可能產生的後果。 ● 指出現時經濟金融評估的局限，未能考慮對社會造成的環境影響（包括效益及負面影響）。 ● 有助為財政上不太可行的鐵路建議提供支援的理據 ● 實例：第二次鐵路發展研究 – 從金融角度衡量環境成本與效益，資料及經驗既不足，又難免牽涉其他經濟因素，故環境成本與效益是以定量環境資料展示，而沒有採用金融術語。透過撰寫有關兩個重要課題的文章 – 一篇是從經濟角度評估鐵路的環境成本與效益，另一篇則就道路與鐵路作出比較，充分展示為市民帶來效益及影響的全貌。
(X) 調查	<ul style="list-style-type: none"> ● 這類別指民意調查，而非傳統的環境調查（如實地 	<ul style="list-style-type: none"> ● 本港的策略性環評普遍進行公眾諮詢，但民意調查則並不常見。

方法	備註	在香港的應用情況
	<p>考察等，以量度生態基線情況)。</p> <ul style="list-style-type: none"> 除民意調查外，採用另一些方法，重小組啟發及深入訪問。 	<ul style="list-style-type: none"> 香港 2030：規劃遠景與策略的策略性環評曾舉辦意見交流會，聽取主要相關人士及專家的意見，以期把他們提出的可行措施加入策略規劃程式，從而改善全港土地用途規劃的環境表現。
<p>(XI) 依據質量、能源及範圍採取的評價方法</p>	<ul style="list-style-type: none"> 除經濟評價法的另一選擇。 例如物質流動分析、單位服務的物質強度及生態足印等。 某程度上與發展周期評估相若。 	<ul style="list-style-type: none"> 未曾為策略性環評所普遍採用。 不過，生態足印曾在香港 2030：規劃遠景與策略作為評價工具，亦是二十一世紀可持續發展研究用以評估新建議的其中一個可持續發展指標。 這工具最後不獲採用，原因是需要大量假設把受影響的活動轉為「受影響的範圍」，而且更適用於作為追蹤指標，在一段時間內（用相同的假設）監察有關表現，而非用作評估不同建議及方案的工具。

11.2 核對優質策略性環評的清單

儘管所採用環評策略程式及方法是如何，一個良好的環評策略須具備以下的特色：

表六 核對優質策略性環評的清單

特色	問題所在
考慮替代方案	它是否認出環境有利的替代方案？
找出資訊	它能否找出主要的環境危機及機會？
評估重點	它是否評估主要課題？
參與	它可否給人們參與？
科學 – 規管	專家及決策者的角色是否清楚明白？
各方利益的平衡及透明度	決策過程是否透明及平衡？
執行認可之行動	有否決心和機制以作跟進？

第四部

各地經驗及全球趨勢

本部分概述香港以外若干管轄區域在策略性環評方面的發展/做法。目前，進行策略性環評的正式規定，正在世界各地出現。

我們必須注意，自二零零三年九月生效的中華人民共和國環境影響評價法，亦訂明用於圖則和計劃的環境評審要求。

12. 採用策略性環評的其他地方

12.1 歐洲聯盟發出有關策略性環評的指引及其影響

歐洲聯盟(「歐盟」)發出的策略性環評指引(編號 2001/42/EC) (http://www.europa.eu.int/comm/environment/eia/full-legal-text/0142_en.pdf) 於二零零一年起生效。這套指引適用於歐盟成員國如英國、德國、芬蘭及奧地利等，用以全面評核發展計劃及活動。各成員國須按照國內程式進行策略性環評，並把歐盟指引訂定的基本原則及一般程式規定包括在內。這些規定包括：

- 擬備環境報告，內容須就環境影響及替代方案作出說明及評估
- 諮詢及公眾參與
- 根據環境報告作出決定
- 就有關決定提供資料，包括建議採取的行動
- 制訂監察及檢討機制

上述指引要求各成員國以有系統的方式，考慮其擬訂的計劃及活動是否屬於指引所適用的範圍，以及是否須就有關建議進行環境評估。若是，則所進行的策略性環評，必須在多方面符合指引的規定，包括環境報告的內容、報告在質素保證方面的要求、諮詢工作、監察要求的性質，以至指引與其他歐盟法例的關係。

指引確保成員國必須對眾多類別的計劃及活動進行環評，而所得結果，須在實際擬訂和採用計劃的過程中加以考慮。同時，由於指引規定成員國必須徵詢公眾對草擬計劃和環評的意見並加以考慮，因此，亦有助推動公眾參與。

12.2 內地近年制定的環評法例 - 計劃評估

<http://www.people.com.cn/BIG5/huanbao/55/20021029/853066.html>

中華人民共和國的環境影響評價法已於二零零三年九月一日起實施，訂明須對規劃和建設專案進行環評的法定要求，以及環境程式所涉及的法律責任。

該法例規定須在規劃階段，為土地用途規劃、區域規劃及某些界別如工業、農業、能源及運輸的計劃進行環境評估，而沒有進行評估的工程項目，將不會獲當局批准。如工程項目可能對環境造成重大影響，則須在把環評報告提交當局批准前，進行聽證會以搜集公眾意見。

12.3 其他國家進行策略性環評的方法

● 英國

根據歐盟的策略性環評指引，英國作為歐盟的成員國，必須對某幾類很可能對環境有重大影響的計劃及活動進行環評。由於亦有必要就可持續發展進行評核，因此，策略性環評及可持續發展的評核會一併進行。評核人員會透過測試計劃是否「妥善」來監察上述評估/評核工作。如評估/評核的結果認為有不善之處，整個計劃會因此而大打折扣，甚或導致計劃流產。

英國副首相辦公室已制訂指南 (http://www.odpm.gov.uk/stellent/groups/odpm_planning/documents/page/odpm_plan_026670.pdf)，說明如何按照歐盟的指引進行策略性評估。

● 加拿大

為配合可持續發展的目標，加拿大政府已在制訂政策、計劃及活動的過程中採用策略性環評，並發出就政策、計劃及活動建議進行環評的內閣指令 (Cabinet Directive)，規定如果 (i) 有關建議須提交個別閣員或內閣批准，以及 (ii) 執行建議可帶來正面或負面的重大環境影響，則有關閣員須要求部門就有關政策、計劃及活動進行策略性環評。

上述指令，除了為有關聯邦部門及機關決定應否進行策略性環評訂立準則外，還

為所需的籌備工作提供指引。加拿大政府最近修訂指令的條文，以加強透明度。根據修訂指令，由二零零四年一月起，如果以策略性環評方式進行詳細評估，必須作出聲明，向公眾交代環境影響。

有關實施上述內閣指令的指南，已上載加拿大環境評估機構的網頁，網址：
http://www.ceaa.gc.ca/016/directive_e.htm。

● 世界銀行

一九八九年，世界銀行就環境評估出版《專案執行計劃書指南》(Operational Directive)，當中包括界別環評及區域環評的指引，一直沿用至今。一九九九年，原來的《專案執行計劃書指南》改為《業務指南》(4.01 版)，確定了策略性環評及區域環評的功能。

世界銀行於二零零一年七月通過的首份環保策略，強調策略性環評的下述潛在功能：為政策、計劃及活動解決主要及其它環境問題、發展國家環境分析，以及加強保障環保政策的制度及施行範圍。界別環評是用作探討特定界別的某一政策、計劃、活動或連串專案所造成的問題 / 影響。此外，亦用以評估並比較對替代方案造成的影響、評估法律及架構事宜，以及為改善區域內的環境管理工作提供建議。區域環評則用作探討特定區域的某一政策、計劃或活動所造成的問題 / 影響。策略性環評及區域環評需由多方積極參與，而按照《業務指南》(4.01 版) 進行時，需在國內及世界銀行的網頁上發表。

自二零零一年起，無論在世界銀行以內或其他團體，尤其聯合國轄下機構及雙邊合作組織（經濟合作及發展組織轄下發展援助委員會），推展策略性環評良好作業及指引的工作均日益增加及強化。

策略性環評在國家制度內，包括世界銀行的貸款國家、最先進的國家（歐洲鄰國）、發展迅速的國家，甚或不太先進國家的制度內，均逐漸成為強制進行或按指

導原則進行的工作。

世界銀行現正協助及致力繼續協助各國建立能力，以供有效籌備進行及發展策略性環評。欲知更詳盡的資料，可瀏覽世界銀行網頁，網址：
<http://www.worldbank.org/sea>。如欲查詢世界銀行推行策略性環評的進展，可電郵
sea@worldbank.org。

13. 全球趨勢

13.1 可持續發展

全球各地採用的策略性環評模式各有不同，以配合其個別情況、制度架構及政治環境。儘管如此，所有策略性環評都趨向於使政策、計劃及活動達致可持續發展主導的目標。

- **可持續發展主導的政策、計劃及活動的特色：**

1. 針對長遠的影響例如環境容量，避免對後代造成影響（例如全港發展策略檢討）；
2. 處理重要的環境資源（例如香港二十一世紀持續發展顧問研究的環境基線報告）；
3. 奉行各項可持續發展的原則，包括採用 21 世紀議程的原則（例如全港發展策略檢討），同時考慮環境影響及經濟因素（例如第二次鐵路發展研究）；以及
4. 提供充足的環境資料，以進行可持續發展影響評估（例如香港 2030：規劃遠景與策略）。

13.2 國際評估學會的表現準則

國際評估學會於二零零二年一月發表了一頁的策略性環評表現準則摘要。該文提供一般指引，說明如何建立有效的策略性環評程式，並評估現行程式的成效。根據該文，良好的策略性環評程式應包括下列特點：

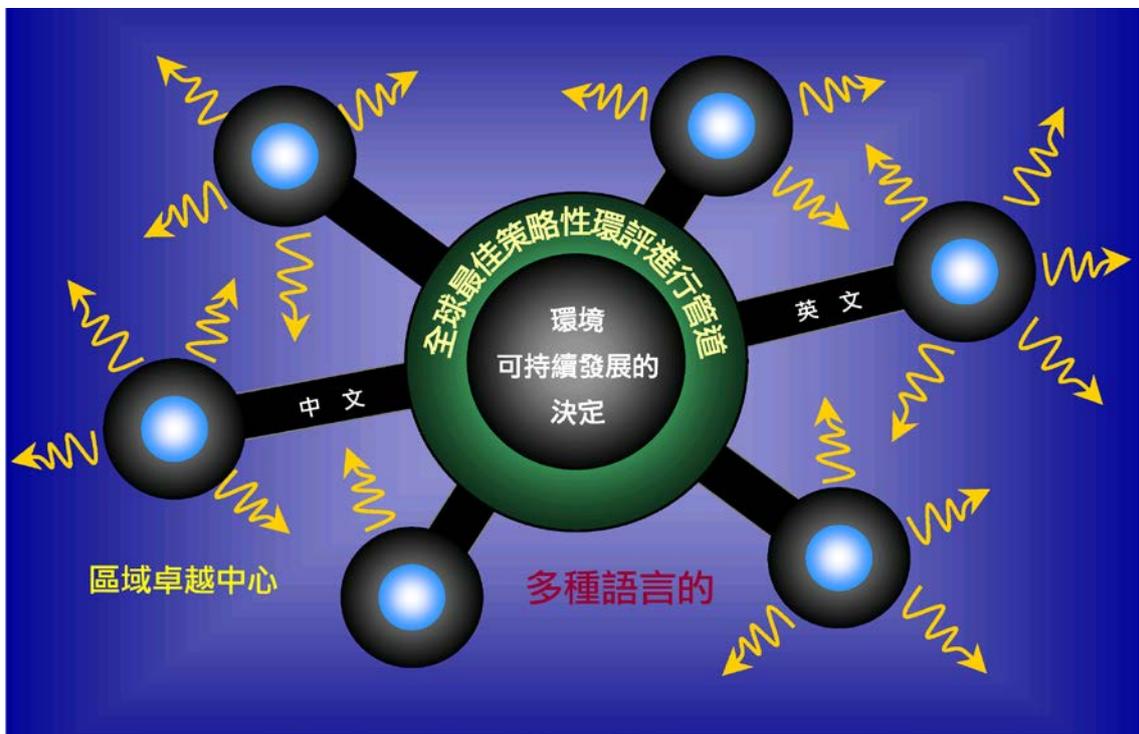
- 作整體考慮
- 可持續發展主導
- 集中焦點
- 具問責性

有關文件的詳情，可瀏覽 <http://www.iaia.org/Publications.htm>。

13.3 區域卓越中心

為免重現其他國家或城市曾遇到的策略性環評問題，並交流環評技巧，以處理環評過程中涉及的重大問題，我們實有需要劃定一個地方，以供全球各地互換策略性環評資料。隨著互聯網的普及使用，互換資料現已較前容易得多。儘管如此，我們仍需除去一些障礙，使能更有效地交換資料。例如，各國需促進瞭解不同的文化及實施架構，以助從業人士及決策者充分理解有關問題，並汲取其他地方的寶貴經驗。否則，這些經驗都未能為人借鑒，無法避免問題在另一時區內再次發生。

其中一個可行的方法是設立區域卓越中心，由策略性環評經驗較豐富的地方向其他區域發放資訊。為提高互換資料的成效，有需要以實例說明策略性環評的原則及推行情況，證明這些原則切實可行，並行之有效。因此，區域中心，尤其運用共通語言及 / 或具有相若文化背景的地方，可加倍勝任這項工作。



圖二十 未來的理念：策略性環評世界性多種語言網路

14. 重要挑戰及問題

影響策略性環評的大趨勢及問題

- 多要求有效率、快捷的決策；以及簡易
- 草案或替代方案的環境資料，需具綜合性、可靠，而時間或金錢上容許的

策略性環評要獲得更快 / 更暢順的發展，要面對的障礙

- 倡議人對策略性環評欠缺擁有感
- 欠缺相贏發展替代方案
- 慣常的評估技巧不適用
- 顧問欠缺知識及經驗

改善質素

- 資料性地討論環境評估範圍的劃定和過程
- 增加倡議人對策略性環評的擁有感和問責性
- 就關鍵問題及標準，早作公眾諮詢

改善策略性環評的建議方式及方法

- 在港正擬備策略性環評指引，為倡議人 / 顧問提供具體架構，講他們跟從
- 讓公眾、倡議人及顧問容易取得策略性環評例子及過往的策略環評報告
- 以策略性跟進及監察架構為策略性環評的重要特點
- 世界性地分享知識及經驗

參考書目

海外國家

1. 《策略性環境評估》 (“**Strategic Environmental Assessment**”), Thérivel, R, E Wilson, S Thompson, D Heaney 和 D Pritchard (1992 年)
2. 《加拿大國際發展署進行的環境評估》 (“**Environmental Assessment at the Canadian International Development Agency (CIDA)**”), 加拿大國際發展署 (1995 年)
3. 《芬蘭：計劃、活動及政策的環境評估指引》 (“**Guidelines for the Environmental Assessment of Plans, Programmes and Policies in Finland**”), 芬蘭土地規劃署環境部 (1998 年)
4. 《南非的策略性環境評估 – 指引文件》 (“**Guideline Document – Strategic Environmental Assessment in South Africa**”), 環境事務及旅遊部 (2000 年 2 月)
5. 《加拿大環境部的策略性環境評估 – 如何進行建議政策、計劃及活動的環境評估》 (“**Strategic Environmental Assessment at Environment Canada – How to Conduct Environmental Assessments of Policy, Plan and Program Proposals**”), 國家計劃理事處環保事務部環境評估科 (2000 年 2 月)
6. 《一九九九年建議政策、計劃及活動的環境評估 – 內閣指令》 (“**The 1999 Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals**”), 加拿大環境評估署 (2000 年 9 月)
7. 《進行建議政策、計劃及活動的環境評估指引》 (“**Guidelines for Conducting Strategic Environmental Assessment of Policy Plan and Program Proposals**”), 加拿大外交及國際貿易部 (2001 年)
8. 《加拿大環境評估署 – 指引與守則》 (“**Canadian Environmental Assessment Agency – Guides and Guidelines**”), 加拿大環境評估署 (2001 年)
9. 《策略性環評及策略性決策過程加入環境因素 – 第 1 冊：主體報告》 (“**SEA and Integration of the Environment into Strategic Decision-Making – Volume 1: Main Report**”), William Sheate, Suzan Dagg, Jeremy Richardson, Ralf Aschemann, Juan Palerm 和 Ulla Steen (2001 年 5 月)

10. 《策略性環評及策略性決策過程加入環境因素 - 第 2 冊：國家報告》(“**SEA and Integration of the Environment into Decision-Making – Volume 2: Country Reports**”), William Sheate, Suzan Dagg, Kelli O onnell, Jeremy Richardson, Ralf Aschemann, Juan Palerm 和 Ulla Steen (2001 年 5 月)
11. 《歐洲聯盟 - 歐洲議會及歐洲理事會第 2001/42/EC 號指令 - 部分環境計劃及活動的影響評估》(“**European Union – Directive 2001/42/EC of the European Parliament and of the Council on the Assessment of the Effects of Certain Plans and Programmes on the Environment**”), 歐洲理事會歐洲議會 (2001 年 6 月)
12. “**The Linkages Between Impact Assessment and the Sustainable Development Agenda, and Recommendations for Actions-Statements and Policy Briefing for the World Summit on Sustainable Development**”, International Association for Impact Assessment (IAIA) (August 2002).
13. 《運輸基建設施的策略性環評指南 - 行政摘要》(“**Manual on SEA of Transport Infrastructure-Executive Summary**”), 歐洲委員會
14. 《區域發展計劃及歐盟結構性基金計劃環境評估手冊》(“**A Handbook on Environmental Assessment of Regional Development Plans and EU Structural Funds Programmes**”) (2002 年)
15. 《瑞典政府就歐盟結構性基金計劃的策略性環境評估發出的指引》(“**Swedish Guidelines for Strategic Environmental Assessment for EU Structural Funds**”), European Environment 12, 第 35 至 48 頁(2002 年)
16. 《第 14 號主題 - 策略性環境評估(第二版)》(“**Topic 14-Strategic Environmental Assessment (2nd Edition)**”) (2002 年 12 月)
17. 《政府工務部門的環評訓練及能力建立計劃 - 環評機制訓練手冊(擬稿)》(“**EIA Training and Capacity Building Program for Government Works Departments – EIA Training Manual (Draft)**”), 環境資源管理及環境保護署(2003 年 3 月)

中國和香港

18. 《香港的經驗》(“**The Hong Kong Experience**”), 羅樂秉 (1994 年 12 月)
19. 《運用策略性環境評估原則制訂可持續發展的長遠實體規劃架構》(“**Application of Strategic Environmental Assessment Principles in Developing a Sustainable Long-Term Physical Planning Framework**”), 97 年城市環境國際會議, 香港工程師學會, 杜秉賢和區偉光 (1997 年)

20. 《在香港實施環評及策略性環評》 (“Implementation of EIA and Strategic Environmental Assessment in Hong Kong”), 區偉光 (1999 年 4 月)
21. 《環評、策略性環評和持續發展：兩地融合的概念問題和對中國的影響》 (“EIA, SEA and Sustainable Development : Conceptual Issues of Integration and Their Implications for China”), 《中國內地與香港區域性環境影響評估研討會》, 第 2 冊, 第 47 至 60 頁, Mao Wenfeng 和 Peter Hills (1999 年 5 月)
22. 《香港的策略性環境影響評估經驗摘要》 (“Summary of Strategic Environmental Assessment Experience in Hong Kong”), 《中國內地與香港區域性環境影響評估研討會》, 第 2 冊, 第 43 至 46 頁 (中文版), 楊維德 (1999 年 5 月)
23. 《香港的策略、計劃、活動和工程邁進環評和策略性環評的新紀元》 (“A New Era of EIA and Strategic Environmental Assessment for Strategies, Plans, Programmes and Projects in Hong Kong”), 區偉光 (1999 年 6 月)
24. 《香港的策略性環評 – 過去、現在及將來》 (“Strategic Environmental Assessment in Hong Kong-The Past, The Present and The Future”), 楊維德和劉志輝 (2000 年 6 月)
25. 《香港特別行政區的策略性環境評估 – 推行現況及個案研究》 (“Strategic Environmental Assessment in Hong Kong Special Administrative Region-State of Play and Case Studies”), 劉志輝 (2001 年 10 月)
26. 《策略性環評制度國際研討會 – 香港特別行政區的環評程式》 (“Workshop to Review National and International Experience with SEA Systems - SEA Process in Hong Kong Special Administration Region”), 區偉光 (2002 年 4 月)
27. 《香港特別行政區的策略性環境評估 – 現況與經驗分享》, 黃漢明 (2002 年 12 月)
28. 《策略性環境評估技巧的討論文件》 (“Discussion Note on the Techniques in Strategic Environmental Assessment”), Y. T. Chan (2002 年 12 月)
29. 《第三次整體運輸研究的策略性環境評估》 (“Strategic Environmental Assessment of the Third Comprehensive Transport Study”), C. M. Cheung (2002 年 12 月)

30. 《長遠可持續發展規劃的策略性環境評估》 (**“Strategic Environmental Assessment for Long-Term Sustainable Planning”**), 杜秉賢 (2002 年 12 月)
31. 《策略性環境評估的建議跟進模式》 (**“A Proposed Model for Follow-up of Strategic Environmental Assessments”**), 許一鳴 (2002 年 12 月)
32. 《策略性環境評估對自然護理的作用 – 中國香港特別行政區個案研究》 (**“The Role of Strategic Environmental Assessment in Nature Conservation, A Case Study of the HKSAR, China”**), C. C. Lay (2002 年 12 月)
33. 《讓市民參與策略性環境評估》 (**“Engaging and Enabling the Public to Participate in Strategic Environmental Assessment”**), T. L. Ng (2002 年 12 月)
34. 《香港第二次鐵路發展研究的策略性環評經驗》 (**“Some Experience from the Strategic Environmental Assessment for the Second Railway Development Study in HK”**), 楊維德 (2002 年 12 月)
35. 《策略性環境評估國際趨勢及本港策略性的環境評估的發展》 (**“International Trend of Strategic Environmental Assessment and the Evolution of Strategic Environmental Assessment Development in HK”**), 區偉光 (2002 年 12 月)
36. 《香港特別行政區策略性環評程式》 (**“SEA Process in HKSAR”**) – 修訂版, 區偉光 (2002 年 12 月)
37. 《中華人民共和國環境影響評價法》 (**“EIA Law of the People's Republic of China”**) (2002 年) – 英文版

附錄一

進行策略性環評的主要工程項目說明

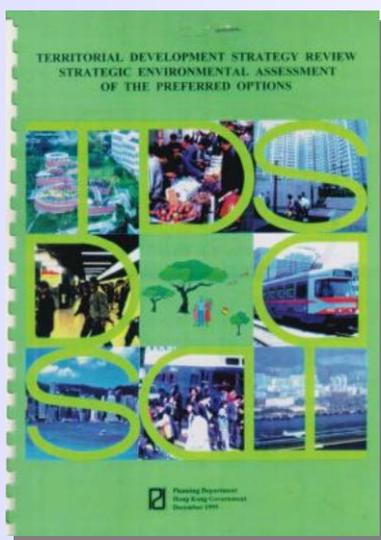
- **全港發展策略檢討 (於一九九六年完成)**

http://www.epd.gov.hk/epd/tc_chi/environmentinhk/eia_planning/sea/territorial_dept.html

有見及香港的人口不斷上升，可能由一九九六年的 640 萬人增加至二零一一年約 810 萬人，政府進行了一項全港發展策略檢討，全面檢討本港的土地用途發展策略。由於土地用途規劃會對市民的生活、環境狀況和持續發展有重大影響，政府進行是項檢討時一併進行策略性環評。

為儘量增加環境效益，當局在策略性環評初期曾考慮超過 20 個方案及進行概括評估，並於隨後對初步篩選的方案進行更詳細的評估。

全港發展策略檢討的策略性環評-重點



- 人口由 640 萬增至 2011 年或以前的 810 萬
- 策略性環評評估超過 20 個發展方案
- 數個發展方案被刪去或修改
- 在早期的規劃融入環境方面的考慮

全港發展策略檢討的策略性環評-主要結果

- 在最高層面提出政策問題
- 除去環境上不理想的方案

認出及保護環境敏感地區

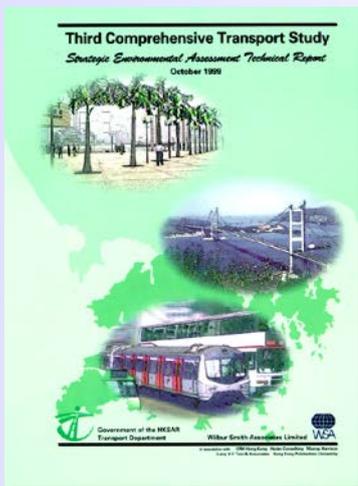
- **第三次整體運輸研究 (於一九九九年完成)**

http://www.epd.gov.hk/epd/tc_chi/environmentinhk/eia_planning/sea/third_comp.html

這項研究的目的是，是制訂完善的全港運輸策略，以配合本港短期及長期的運輸需求。這研究項下亦曾進行策略性環評，評估研究期間建議的運輸策略所造成的策略性環境影響。

策略性環評分別評估空氣、噪音及生態的影響，並建議採取多項行動，包括一併進行土地用途及運輸規劃以減少運輸需求、擴大鐵路網路、更有效協調各種運輸模式、辟設行人專用區、設置單車徑等。

第三次整體運輸研究-重點



- 4 個人口及交通增長情況，以及一系列鐵路、道路及交通管理的策略性方案
- 就替代方案進行策略性環評
- 嘗試分析道路比對鐵路的所有成本和效益
- 考慮替代的集資及機構的安排

第三次整體運輸研究的策略性環評-主要結果

- 評估空氣、噪音及生態的影響;建議可考慮的行動
- 定出策略性環檢的架構

- **第二次鐵路發展研究 (於二零零零年完成)**

http://www.epd.gov.hk/epd/tc_chi/environmentinhk/eia_planning/sea/second_railway.html

第一次鐵路發展研究於一九九三年完成，奠定本港現階段的鐵路發展方向。第二次鐵路發展研究則旨在確定鐵路發展方案及改善方法，以切合直至二零一六年為止的運輸需求，同時提高鐵路網路的效率。

策略性環評有助制訂符合環保的策略，確保能在整體研究中充分考慮環境因素，儘量增加環境效益，避免各個經甄選的方案造成不良的環境影響。策略性環評比較道路與鐵路發展，並全面考慮整體運輸網路，以及避免路線貫穿環境易受影響地區。此外，策略性環評亦量化鐵路發展在成本效益分析中未有計及的環境效益，以便作出明智的決策。策略性環評證明，發展鐵路較發展道路帶來更大的環境效益，並指出這兩種運輸模式的評估程式如有差異，會令鐵路工程項目的實施更形困難，故強調應考慮鐵路發展的種種環境效益，以及建議在評價工程項目時多加關注環境問題。

政府根據第三次整體運輸研究完成後於一九九九年年底宣佈的整體運輸計劃及政策，並以第二次鐵路發展研究的結果為基礎，擬訂鐵路發展策略。

第二次鐵路發展研究的策略性環評-重點

- 集中環境利益及影響 - 需要平衡的方法
- 考慮隱藏的環境影響
- 著重未能在財政分析內反映的主要影響

第二次鐵路發展研究的策略性環評-主要結果

- **擴展現存堆填區範圍和物色堆填區新選址 (於二零零三年完成)**

http://www.epd.gov.hk/epd/tc_chi/environmentinhk/eia_planning/sea/waste_disposal_sites.html

這項研究的目的，是確定擴展現有堆填區是否可行，以及物色新廢物棄置地，以便規劃並發展新的堆填區，供接收廢物之用。

策略性環評程式使工程項目避免涉及環境易受影響地區，並在選址的過程中剔除難以處理的生態問題。此外，策略性環評亦是本港逐步發展的廢物處理策略其中一個要素。透過研究程式，可於初期探討許多重要課題或考慮因素，讓決策者及相關人士更能掌握全貌。

“擴大堆填區”研究的策略性環評-重點

- 研究確定新堆填區及擴大堆填區
- 確定“不能發展地區”
- 以地圖方式展示環境、生態、保育等限制
- 確定 15 處地方，進行評估
- 確定不能挽救的環境問題
- 討論已選地點的環境影響

- **香港 2030：規劃遠景與策略(持續進行的專案)**

<http://www.info.gov.hk/hk2030/hk2030content/news/cover.htm>

隨著先前就規劃全港土地發展制定全港發展策略的工作結束後，全港發展策略的最近一次檢討亦已在一九九六年年底完成。香港特區政府在二零零零年十一月展開一項名為「香港2030：規劃遠景與策略」的研究（「香港2030研究」），以檢討及修訂全港發展策略。香港2030研究的其中一項規劃目標是提供優質生活環境，正好符合必須以實踐可持續發展概念為大前提的主導原則。

為達到以上目標，在香港2030研究的最初階段擬訂應有的環境目標是必須的。鑒於全港發展策略最近一次檢討中找出種種環境問題，我們在進行香港2030研究時亦有必要進一步評估一些重要的環境資源或定出運用資源的預算，以便可在擬訂各個發展方案時作為考慮的其中一項依據。由於環境資源供應有限但需求卻與日俱增，因此，除了訂立目標外，還須計算環境容量和未來發展對環境資源的需求。此外，香港的環境狀況不單受本身的發展所影響，也可能系於珠江三角洲的區域發展。為處理上述問題，香港2030研究亦已 / 將會持續進行策略性環評，作為一

項重點工作。

一改固有的做法，我們從外界吸納社會一些知名人士（包括環保團體、學者和專業人士）加入環境研究管理小組，以便組成一個外界專家顧問團，為策略性環評研究提供意見。此外，香港2030研究亦採取積極的態度，廣泛收納公眾的意見及看法，並於整個研究過程中融會公眾人士及關注團體的建議，務求集思廣益，就各主要課題取得社會共識，好讓日後的研究結果能獲各界普遍認同。因此，我們已經 / 將會在研究的四個主要階段廣泛諮詢公眾意見：

- 第一階段：擬訂研究範圍、進行基線檢討和確定研究的主要課題；
- 第二階段：研究各項主要課題；
- 第三階段：擬訂及評估不同情況和方案；以及
- 第四階段：擬訂發展策略和應變計劃。

除了上述主動諮詢公眾意見之外，我們還已 / 會舉辦一些集思會、交流意見工作坊和其他討論會，從而收集外界專家顧問和市民對環保構思、方案和新舊措施的意見和建議，以納入策略性環評研究之內。

香港 2030 : 規劃遠景與策略的策略性環評-重點

著重及推動策略

- 針對環境目標的國際性基準評估，時限長，直至 2030 年;以遠見為基礎
- 環境可載容量
- 整個研究過程中融入環境因素的考慮
- 加強環境可持續發展及避免主要環境問題
- 策略性環境監察、審核及檢討

香港 2030 的策略性環評怎樣與別不同

- 由可持續發展帶動

附錄二

在第二次鐵路發展研究中制訂及比較鐵路發展方案時採用指標一覽表

制訂鐵路網路擴展方案時採用的指標：

可持續發展	<ul style="list-style-type: none">• 儘量提高鐵路在香港特區內部及跨境交通的佔有率• 儘量減少運輸對實際環境造成的不良影響• 儘量減少耗用珍貴的資源 – 燃料、土地
發展規劃	<ul style="list-style-type: none">• 結合運輸及土地用途的規劃• 促進市區重建，尤其在<ul style="list-style-type: none">– 九龍中– 西區– 灣仔• 促進新區發展，尤其在<ul style="list-style-type: none">– 東南九龍– 新界東北– 新界西北– 大嶼山– 港島南區– 將軍澳增加發展密度• 擴大高密度發展及重建範圍，以助推展房屋計劃
跨境交通	<ul style="list-style-type: none">• 促進與鄰近的深圳、珠江三角洲及內地在下述方面的跨境交通<ul style="list-style-type: none">– 往來

	<ul style="list-style-type: none"> - 消閒 - 商貿 - 貨運
整體考慮	<ul style="list-style-type: none"> • 使成為香港及跨境整體運輸系統的一部分，以提供： <ul style="list-style-type: none"> - 交通接駁設施及服務的系統 - 方便及連成一體的接駁 - 易於使用的系統
服務水平	<ul style="list-style-type: none"> • 提供合宜兼優質的本地及市際客運服務 • 提供足夠載運量，以應付高峰需求 • 收取一般市民可負擔的車費，以提供較路面交通更吸引的選擇
經濟因素	<ul style="list-style-type: none"> • 提供具成本效益的鐵路系統 • 為市民帶來最大效益 • 收取一般市民可負擔的車費，讓社會各階層人士均可使用 • 透過政府或私人機構，為社會作出可負擔的投資
財政	<ul style="list-style-type: none"> • 能自負盈虧 • 給予股東合適的回報 • 賺取足夠回報，以支付重置成本及經常費用

比較鐵路網路擴展方案時採用的指標：

方便程度	<ul style="list-style-type: none"> • 使用鐵路前往工作及參與其他活動的方便程度
發展潛力	<ul style="list-style-type: none"> • 使用鐵路前往現有及已計劃發展區是否更方便；可供未來增長的空間
服務水平	<ul style="list-style-type: none"> • 鐵路總乘客量

	<ul style="list-style-type: none">• 鐵路的市場佔有率• 鐵路系統不勝負荷的情況• 交匯設施• 行程時間
工程技術	<ul style="list-style-type: none">• 對現有基建及服務造成的影響 / 干擾 ; 工程的困難 / 危險
規劃	<ul style="list-style-type: none">• 規劃及物業影響
環境	<ul style="list-style-type: none">• 環境影響• 鐵路的市場佔有率• 減少使用路面交通的情況
物有所值	<ul style="list-style-type: none">• 經濟及財政利益
分階段實施安排	<ul style="list-style-type: none">• 取決於其他路線及基建的實施時間表

附錄三

其他指引資料

- **策略性環評報告**

在本港，環評條例雖無訂明，但工程項目倡議人須把策略性環評資料上載互聯網，以便進行公眾諮詢。先前完成的全港發展策略檢討、第三次整體運輸研究及第二次鐵路發展研究等策略性環評報告，以及最近完成的香港2030：規劃遠景與策略、香港二十一世紀持續發展顧問研究等策略性環評報告，已上載環保署網頁（http://www.epd.gov.hk/epd/tc_chi/environmentinhk/eia_planning/sea/sea.html），供工程項目倡議人及公眾人士參考。

- **策略性環評小冊子**

一份題為《香港策略性環境評估例子》的小冊子，內載本港十個主要的策略性環評例子，亦登載於環保署網頁（http://www.epd.gov.hk/epd/tc_chi/environmentinhk/eia_planning/sea/ebook1.html）。這些例子展示如何把策略性環評應用於策略性及區域性的建議中，並帶出環境因素如何能影響各發展方案的制訂及篩選。

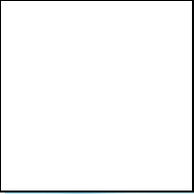
- **策略性環評研究概要**

在策略性環評開始時，環保署會與工程項目倡議人，特地為每一個策略性環評草擬一份策略性環評研究概要，當中列出參考專案、範圍、形式及其它指引，給予倡議人進行策略性環評研究。閱讀主要研究概要，請登（http://www.epd.gov.hk/epd/english/environmentinhk/eia_planning/sea/hksea_manual.html）

- **策略性環評手冊**

本手冊的軟複本載於下述網頁，以供參考：

http://www.epd.gov.hk/epd/tc_chi/environmentinhk/eia_planning/sea/hksea_manual.html



SEA