

全港發展策略檢討  
可取選擇的環境評估報告  
行政摘要

全港發展策略檢討  
可取選擇的環境評估報告  
行政摘要

引言

1. 檢討「全港發展策略」的主要目標是，為香港制定一個配合發展步伐的長遠發展策略，以維持香港在整個華南區域中的領導地位。為達致這個目標，當局採用了一套包括詳細評審和分類研究的綜合審議程序，審議多個組成部分和發展策略，最後會就兩個不同年限制訂兩個反映不同增長特點的基本發展策略。長遠發展策略是以二零一一年為依據，中期建議則為二零零六年而制訂。
2. 當局採用評估改進選擇所得而制訂的指引，作為以下一系列用以擬備可取選擇的準則：
  - (a) 「發展規模和類別須配合各環境及基礎設施的界限；
  - (b) 盡量善用已計劃／已承諾興建的基礎設施；
  - (c) 在擴充都會區優先考慮高密度集中的發展，以提高服務的效率；
  - (d) 着重以鐵路為本的發展以促進客貨運輸；
  - (e) 建立新的就業中心，使就業機會分布更均衡；
  - (f) 提供機會改善及清除市區轉型期地區內的不協調發展；
  - (g) 提供一系列可供選擇的地點和概括土地用途，以制訂一套策略，迎合房屋、辦公室和工業用地需求，並提供港口後勤設施，以及發展南北向科技走廊；及

(h) 加強各個次區域在全港發展中的作用。」

3. 長遠策略的組成部分將包括：

- (a) 概括發展模式及有關的土地用途組成部分；
- (b) 與主要土地用途如工業、商業／辦公室及房屋用地有關的概括分類土地發展原則；
- (c) 全港各個次區域的策略性作用和功能大綱；及
- (d) 對假設增長模式在土地用途、運輸及環境方面的影響所作的評估。

4. 中期策略的內容將包括：

- (a) 會推薦在中期實行的兩個長遠發展選擇的主要策略性增長組成部分和共通內容；
- (b) (a)項鑑定的各個增長地區的擬議概括計劃和分期安排，包括有關的主要基礎設施及紓緩環境問題措施；
- (c) 對(b)項的概括財務影響及大約費用所作的評估；及
- (d) 所有鑑定為策略性增長地區的工程次序大綱(並列明施工的優先次序)。

5. 當局為擬定可取選擇，已在各個階段進行詳細評審，以便把可取選擇綜合成為發展策略。「全港發展策略檢討」其中一項基本原則是，環境保護的倡議和目標應全部納入整體規劃過程內。「全港發展策略檢討」為提供一個經濟健全、兼且在土地用途、運輸及環境等方面皆可接受的長遠規劃大綱，故訂立嚴格的測試程序，並在制訂過程各個階段中，把許多欠理想的部分刪去。

6. 「全港發展策略」的兩個可取選擇，是經過反復評審過程而產生，評審過程採用一系列衡量成效的準則，刪去

欠理想的部分、保障具特殊保護價值的地區，以及把重點集中在一些發展控制得宜的地區上。這些準則亦顧及珠江三角洲地區的發展潛力，以及它與香港在土地用途-運輸-環境策略方面的關係。雖然因為資料不足，不可能從較廣泛的珠江三角洲地區層面來評審可取選擇，但這仍是一個日後須加以研究的重要課題。至於在整個區域、跨境及地區層面須設法應付的重要課題，則包括固體及液體廢物的處理、邊界空氣污染問題，以及海洋、海岸及內陸水質的保護。

### 環境方面的目標

7. 「全港發展策略檢討」一貫的首要目標是盡量減低人們所受的環境影響和改善現有的環境問題，從而在空氣、水質、噪音、固體廢物處理及潛在危險裝置方面加強及保障環境的質素。
8. 環境評估在於鑑定個別地方及地區的環境界限，判斷擬議發展會否影響該處的承受能力，以及提出在有限資源下可採取的所需補救措施的性質及規模。評估並且令各個發展選擇得以在策略性層面進行比較評估。整體評審過程的一個重要環節，是對直至不同年限的擬議發展及擬議分期安排的影響進行評估。若在不同年限分別引進各個組成部分，當可令個別發展策略或其組成部分更能夠把環境質素維持在可接受的水平。

### 方案的制訂

9. 當局以先前進行的評審所得為依據，並把未來二十年的整體發展計劃考慮在內，制訂了兩個概括策略。方案 A 基本上是一個低增長方案，把珠江三角洲視為香港未來數年的重要經濟腹地。這個方案是以發展導向為本，並顧及香港和珠江三角洲兩地在增長及發展方面的相互影響。方案 B 則假設廣東省及中國內陸省份將成為香港的重要經濟腹地。特別須強調的是，這兩個方案並不互相排斥，而是顯示香港與其鄰近地區在發展上的聯繫日益加強。

10. 兩個可取選擇的組成部分包括：

- (a) 新跨境運輸連接道路
- (b) 新跨境鐵路網絡
- (c) 新鐵路貨運貨物分銷中心
- (d) 額外邊境通道
- (e) 高科技走廊
- (f) 內河貨運貨物分銷設施
- (g) 新住宅發展

11. 建議的主要增長地區包括啓德、九龍灣第二及三期、青洲、將軍澳第三期、東涌第二、三及四期、大蠔及香港南部。次要增長地區包括落馬洲／新田、錦田、元朗南部及粉嶺北部。至於新界西北鄉郊、屯門東部及白石則鑑定為低密度住宅地區。此外，當局又把部分額外紓緩問題土地的地點，鑑定為二零一一年以後的潛在發展地區，這些地區包括大嶼山北部擴展區、邊境區、都會區加強發展地區及元朗-屯門走廊加強發展地區。

## 環境評估

12. 檢討首先對擬議發展方案進行分類評估，以鑑定哪些組成部分會對周圍環境包括水質及污水處理、空氣質素、噪音、廢物處理、潛在危險裝置諮詢地區，以及生態產生不良影響。接着是評審組成部分或發展策略(工業、運輸、住宅及策略性增長地區)，鑑定哪些個別策略的組成部分需要採取紓緩問題措施或進行詳細研究。

## 策略性發展地區

13. 雖然若干選擇內包括一些額外組成部分如辦公室、酒店、港口設施，但策略性發展地區基本上屬於具核心住宅成分的潛在增長地區。就策略性發展地區所作的環境評估顯示，若能夠在發展過程中的適當階段提供足夠資源，特別是擴充現有污水渠基礎設施，則很有可能紓緩大部分預期出現的影響，並且在中期把主要增長地區的所有影響予以抵銷。青洲的發展須視乎策略性污水排放計劃較後階段的發展。至於特別是在新界西北及新界東北的主要增長地區，則須對污水收集、處理及排放系統的興建詳加考慮，並顧及環境限制的問題，如承受水域的水質及策略性濕地生態系統的維護等。

## 運輸網絡

14. 兩個方案在功能方面的主要分別是，方案 B 提出在二零一一年加建連接邊境與都會區的南北公路，以及把青洲接駁道路興建為雙程三線，而方案 A 擬建的青洲接駁道路則為雙程雙線。此外，方案 B 亦提出興建第二條沙田市區連接路、九龍東南一條新路線，以及第四條過海隧道的可能性供測試。至於其他路線如珠海大橋則沒有詳細說明，儘管運輸測試已把交通預測的結果考慮在內，但倘若該等路線是採用完全深潛隧道以外的接駁形式，將對環境造成非常嚴重的後果，包括令屯門及／或大嶼山的擬議着陸地點或其附近一帶的空氣污染及噪音情況惡化，並嚴重影響該等地區的水質。在進一步探討有關發展概念之前，須就這些問題進行詳細的環境／工程／經濟評估。
15. 當局須採用一系列污染控制措施，包括實施第一期及第二期歐盟重型車輛廢氣排放標準計劃來盡量減低空氣中的二氧化氮含量。根據方案 B 顯示，即使所有的假設污染控制措施都予落實，單是汽車廢氣（尚未計算工業廢氣）便足以在二零一一年令屯門地區空氣中的二氧化氮含量超逾戒備水平。當局須進一步減低海港及屯門空氣

質素管制區內的廢氣排放，特別是針對貨車的廢氣排放。

16. 當局的目標是制訂環境可承受的運輸政策。按照此目標，在擬定全港發展策略可取選擇時會優先考慮以下事項：

- (i) 按照全港發展策略所公布把土地用途-運輸-環境規劃納入其內；
- (ii) 盡量減低運輸需求及增加最不損環境的交通樞紐的行程數目；
- (iii) 以符合空氣質素標準為目標，包括透過管制廢氣排放，減少空氣中的塵埃、二氧化氮和二氧化硫的含量，避免危害健康；
- (iv) 增加較不損環境的路線的客貨運輸量；
- (v) 在土地用途-運輸及環境方案中包括保存保護區、風景區及市容地帶等建議，並盡量避免新基礎設施侵佔該等地區。

17. 至於旨在使運輸策略是環境可承受的其他策略，包括減低所有形式運輸工具所產生的噪音滋擾，以及盡量減少運輸及工業對不可重生性資源的需求。此外，當局亦就日後的運輸政策作出以下建議：

- (i) 在未來十年增加對公共運輸的投資，並加強限制擁有私家車人士數量的措施，確保顧及公共運輸的需求；
- (ii) 道路鋪築計劃應盡量採用可循環再用的物料，路面應採用減低噪音物料，並經常保養於最佳狀態；
- (iii) 從環境觀點看來，最好能及早對輕鐵作出投資，不過當局須對有關建議的建造費用、土地的地役權、建造及運作可行性等方面進行評審；

- (iv) 政府從通行費或收入的所得收益，應重新投資在制訂環境可承受的運輸策略上；
- (v) 倘若重要道路必須貫穿已建設區，便應詳細研究把這些道路建為隧道或下通道形式的可行性，並把財務可行性、技術可行性、結構安全及洪氾可能性等因素考慮在內。倘若該等設施能妥為設計，將在改善空氣質素及噪音方面大有裨益。故此，任何新計劃的整體成本效益分析皆需要顧及這些環境考慮因素；
- (vi) 盡量利用繞道路線把經過人口稠密地區的過境交通加以疏導，減低該等地區的交通流量；
- (vii) 把對環境有利的選擇(例如規劃得宜的地下鐵路或快速公路)與其等效的地面道路選擇進行成本比較時，外在成本如因為地面道路選擇的限制導致土地補價損失、與地面道路選擇有關的紓緩措施資金和保養費用、對景觀的影響等因素，皆應納入考慮；
- (viii) 充分利用切合實際的科技，以減低車輛排放的廢氣。對發展中的科技，例如需要特殊基礎設施配合的低廢氣或無廢氣排放的運輸工具(例如電動車輛)加以研究；
- (ix) 重鋪路面時應盡量採用多孔瀝青或低噪音混凝土，至於新鋪築的道路則一律須強制採用；
- (x) 所有新建議皆須從較廣泛的層面加以考慮，而不應只着眼於對香港的影響，原因是香港與珠江三角洲兩地的聯繫發展肯定會有所加強；
- (xi) 有鑑於現時各界對空氣質素的關注及現有模擬研究的局限性，故有必要擬備一個區域空氣質素模擬系統及地理信息系統資料庫，供保護環境的規劃之用。此模擬系統應與現時採用的運輸模擬系統結合，從而制訂一套積極進取的環境-運輸策略。

## 與港口有關活動

18. 港口後勤用地一般視作貨櫃用地，用以停放車輛、進行車輛維修、為車輛提供停放兼維修的服務，以及存放貨櫃。該類用地大部分坐落大嶼山(十號、十一號及十二號貨櫃碼頭的所在地)及新田，而當局的長遠規劃建議是發展屯門西部 — 蛇口地區(或內伶仃島)，但有關發展進行與否則取決於在大嶼山西南部與爛角咀之間挖掘一條深水航道的構思是否落實。
19. 位於新田的用地須進行詳細的研究，目的是盡量減低區內交通所受的影響(即交通擠塞、噪音污染和空氣污染等問題)、保護水質免受徑流造成的長期污染所影響、致力減少因填平魚塘而對濕地生境造成的損失，以及避免因該用地與住宅發展接壤而產生新的問題。
20. 屯門西部 — 蛇口的發展建議亦須進行詳細的研究，並以空氣污染程度及提升的噪音聲級(特別是屯門與都會區之間地帶)作為指標，衡量擬議發展產生的影響及帶來的利益，以及鑑定與發展該區有關的挖掘深水航道工程對流體力學方面所造成的變化。與港口有關活動和露天存貨用地對作業區外的影響，亦須詳加研究。

## 工業及其他商業發展

21. 可取選擇所建議的土地用途已反映出香港工業在本質上的改變，計有轉向高科技發展的工業日益增多，以及無污工業逐漸取代傳統的重型製造業。各項擬議工業發展均須進行詳細的環境影響評估，即使屬於採用「無污工業技術」的工業發展也不例外，以確保獲准進行有關發展的地區的環境可以承受。
22. 雖然二氧化硫的戒備水平不會超過擬議工業策略的規定，但由於在二零零一年至二零一一年之間，海港內及屯門的空氣質素管制區內的二氧化硫實在會相對增加，故當局須要透過監察和評審空氣質素，以檢討有關情況，從而按照所得結果，採取適當的補救行動。

## 從整個區域層面看問題

23. 由於制訂「全港發展策略」的基本假設是以珠江三角洲作為經濟腹地，因此，涉及範圍的現有環境狀況，以及按擬議規模進行的發展對環境所造成的影響，必須詳加考慮。雖然在這個研究中涵蓋珠江三角洲的基本環境狀況，是可取的做法，但當局瞭解這樣須動用大量資源，進行資料蒐集及詮釋的工作，此外，這些工作並非屬於研究範圍之內。
24. 倘若在制訂「全港發展策略」時從整個區域的層面考慮，便須設立一個機制，綜合現有資料、蒐集新資料及對所得資料加以詮釋，以便瞭解香港及其經濟腹地內的空氣域、水體和環境噪音情況的整體負荷能力。這樣做可加深當局對整個區域的發展機會、環境因素加諸的限制以及整體策略性發展的瞭解，對提高居民的生活質素會有裨益。
25. 廣東省的迅速發展對環境造成影響，以致整個區域包括香港在內的負荷能力也可能受到限制。當局須正視這個問題，因為香港原本可達到的發展界限會因此而受到影響。各項發展機會，尤其是與日俱增的中港運輸聯繫，對環境會有以下影響：
- (a) 在深圳或較北地區工作的工人對新界的住宅發展構成壓力。由於在香港居住，生活水準會較佳、親人可以互相照應、加上運輸網更趨完善，因此，愈來愈多人遷往新界或邊境地區居住，並且在深圳或更遠的地方工作，使污水收集、處理及排放系統所受到的壓力增加；
  - (b) 用水量需求增加引致排放的污水相應增多。廣東省不同地方的污水排放標準參差不齊，若與香港施行的標準相比，彼此間的差異則更大。在制訂策略時，這是有待當局解決的一個主要問題；

- (c) 對能源的需求增加以配合發展所需。這個趨勢，特別是因此引發的空氣污染及副產品的廢物處理問題，更須加以考慮；
- (d) 倘若珠江下游通道獲准施工，深圳河及后海灣水質改善策略便難以奏效，因為潮間情況或許會有變、后海灣的衝泄能力可能有所減退、嚴重的負面影響可能會在施工期間出現；此外，若通道建築在隧道內，通風塔及隧道入口也會影響空氣質素；
- (e) 與鹽田港發展有關的長期污染問題，可能對大鵬灣及吐露港構成威脅。導致長期污染的潛在原因包括可能帶有油料、油脂及沉積物的地面徑流、船舶和岸上工人排放的污水(雖然防污公約已訂明船舶排放污水是違法的，但當局對此實在難以管制)，以及帶有隱伏漏油問題而駛進港口的船隻。香港及深圳的全面性污水收集整體計劃的規劃及實施，以及有關整個區域內所有港口設施的全面性污染管制措施的推行，均為首要的工作目標；
- (f) 廠商遷移生產地點，使香港境內排放廢氣的工業發展地點逐漸減少，但中港之間的邊界污染問題卻日趨嚴重。由於當局預料整個區域的運輸走廊和道路發展將會增加，而工業廢氣排出量也可能一併增加，故此，這會對中港邊界的污染問題造成嚴重的不良影響；
- (g) (廣東省)人口預測為 9 420 萬人，隨之產生的是住宅垃圾及工業廢物的處理問題；此外，找尋新地點處理固體廢物也日益困難；及
- (h) 生物棲息地有喪失的可能，而脆弱的生態系統或許會受到破壞。雖然在制訂「全港發展策略」時，香港的自然保育策略已把整個區域的增長計算在內，但迅速發展對生態方面所構成的威脅卻未有顧及。最易出現上述兩種情況的地區包括后海灣生態系統、米埔沼澤區及福田自然保護區、大鵬灣、吐露港及各海岸公園。要保護那些地區和類似的地區，

香港和鄰近地區的有關當局必須共同努力，制訂保護基本生態環境和自然保育的策略；對於與中國接壤的地區如后海灣和大鵬灣，更須採取有關措施。既有的非政府組織正好發揮這項功用，當局並應鼓勵那些組織致力解決與個別地區如后海灣和大鵬灣所遇到的特別問題。

26. 中華人民共和國環境保護法於一九八九年獲得通過後，由國家環境保護局負責執行。除該局及其在廣州的辦事處外，國內還有很多屬次區域及地區層面的環境事務委員會，負責監督水質、空氣質素及海洋資源的保護工作。各機關必須共同努力，全面合作，以確保有關各方會以整體的角度來考慮整個區域的未來發展，致力交換污染管制方面的技術，以及制訂環境保護措施和資源保護的策略。

#### 承受能力

27. 雖然承受能力的概念與「全港發展策略檢討」看似互不相容，但就擬訂「全港發展策略」而研究和檢討議程21的主要項目時，兩者則息息相關。至於可取選擇，尤其在承受能力方面，有一點須特別注意，就是香港環境問題的影響是會遠及境外地區的。因此，要確定環境可否承受擬議發展，便須更廣泛地深入研究整個區域的發展。

#### 結論

28. 主要分析結果顯示，高增長及低增長兩個方案均可能產生嚴重的環境問題，而這些問題是直接因為所假設的人口增長而造成的。評審的主要結果如下：

- (a) 預料方案A的貨車交通量會於二零零一年至二零一一年間增加一倍；方案B會增加更多。在兩個方案中，本港某些地區內，與車輛有關(主要源自貨車)的空氣污染情況，可能超過法定的空氣質素指標。方案B的情況尤其嚴重，即使適當地採取所有擬議污

染控制措施，海港和屯門地區的空气質素仍會超出指標。在低增長方案中，假設現時建議的污染控制措施(包括棄用柴油而改用汽油的計劃)全部付諸實行並發揮效用，便可減低污染程度，使本港大部分地區的空气質素符合指標。若希望在二零零六年前，空气質素不會超出指標，便須實行第一期及第二期歐盟重型車輛廢氣管制措施。

- (b) 塵埃是全港性的問題。車輛總數及行車里數上升，會產生更多微粒，導致情況惡化。預測日後增設的港口設施，會對全港地區的無既定地點塵埃排放有顯著影響。這樣會令空氣污染問題更趨嚴重。顯然，當局須深入研究塵埃問題，並訂明有效的措施以盡量減少人為問題。
- (c) 預料在兩個方案中，本港很多地區的交通噪音都會超出「香港規劃標準與準則」的指標。在制定策略和擬訂政策時，須審慎考慮交通組合及模式；而地區層面亦須採取相應行動。由於與港口有關的活動有所增加，預期相關的交通亦會增長，當局須特別注意新界西北的發展建議。有關方面須進行更深入的研究，務求作出更精確的估計和把累積影響納入研究範圍，其中與港口有關而在作業區以外的影響尤須注意。其他交通及運輸問題還包括所增設的基礎設施(如可能推行的Y幹線計劃)的直接影響。
- (d) 在兩個方案之下，很多地區內已計劃提供的污水收集基本設施將會超出負荷，受影響最嚴重的是新界西北、新界東北及都會區。倘若現有污水收集基本設施得以擴展，中期的整體發展策略便可容納全部擬議主要住宅增長區。青洲的發展則取決於策略性污水排放計劃的較後期工程進度或其他形式的污水處理及排放設施的發展。當局須進一步研究提供污水收集基本設施的可行性及成本。
- (e) 次要的增長地區，特別是在新界西北的須作進一步研究和詳細設計，以便發展全面的污水收集、處理及排放網絡。即使在次要的增長地區，因發展這些

網絡和相關的廢水收集及排放系統而對生態造成的影響，亦須正視。

- (f) 若不改善現有和計劃設置的處理系統，在兩個方案中，本港承受水體的吸收能力將會不勝負荷，某些地點可能無法達到水質指標。水質受影響的程度尚未確定，仍須進行詳細的定量研究和探討採取緩解措施的可行性。
- (g) 方案A提出闢設的大約890公頃土地、方案B約1 500公頃土地，加上900公頃港口設施用地，預料會對全港的無既定地點塵埃排放問題有着重大影響，其中以新界西北、新界東北及都會區的影響最大。此外，所建議的發展規模會產生大量建築廢物，須予以處置。
- (h) 關於固體廢物方面，預測建築及住宅廢物的產生速率會超逾現時的估計產生速率。在最壞的情況下，預料現有和計劃闢設的堆填區的壽命會大大縮短。若把「減少廢物研究」所提出的建議付諸實行，並將建築廢物納入管制範圍，以上問題便得以紓緩。有關方面應考慮盡早實施「減少廢物研究」的建議，並將應用範圍擴大至工商業和建築業(至今仍免列入「減少廢物研究」的考慮範圍)。
- (i) 當局因應製造業日漸減少排放廢氣的趨勢而重新分布工業用地後，便可為兩個方案制定一套在空氣質素方面可以接受的工業策略。預測工業廢水會佔每日處理的液體廢物總量的40%。估計整體生化需氧量佔總含量的30%，而有17%的全港懸浮固體及有機氮總量是源自工業的。估計主要在新界西北及新界東北地區，污水產生的程度會超出現有處理能力。
- (j) 根據初步的估計計算，方案B所涉及有關處理液體廢物的資本及處理費用分別較方案A高出30%及20%。預料其他減輕對環境影響的措施的費用，亦會出現相若的差別。

- (k) 所有與港口有關的活動，尤其在新田、邊境及屯門西部的，均須經過詳細的評審，並須在設施內裝置防止／減輕污染設備，務求保護后海灣內的水質及生態系統、當地的空氣質素，以及避免現有和計劃興建的住宅發展出現大量噪音、與交通有關的空氣污染或接界問題。
- (l) 在新界西北，擬闢設的露天存貨場由初期開始便須與區內規劃的其他一切活動互相協調；至於隨露天存貨用途出現的來往交通所產生的噪音，對場地以外地點有何影響，亦須予以考慮(另方面對空氣質素的影響則納入整體空氣質素模擬研究範圍內)。如何保護新界西北的生態環境，亦是應該處理的另一問題。
- (m) 有關方面建議配合經修訂的可取選擇B，而在以前用作採泥區的地點設置露天存貨場。當局須進一步考慮這項建議實施後，對環境所造成的影響。
- (n) 經修訂的可取選擇的組成部分全都經過研究，研究範圍不但包括環境問題，還包括規劃、運輸事宜，以及與鄰近地區的關係。所有策略的個別成分和基本增長組成部分(在不久的將來)均須更詳細地考慮，以確保不會偏離本港任何整體策略性發展目標。
- (o) 現在顯然有需要發展策略性環境監測計劃、界定層次不同的基本環境狀況，以及發展一套策略性環境監測及評審計劃，這有助決定整個區域的發展事宜。
- (p) 當局應結合環境-運輸及土地用途模擬系統(即模擬長期趨勢的空氣質素模擬系統、地理信息系統及水質模擬系統)，以便作出決策和規劃；這些系統並應具備多種功能，以便達到設定的目的(同時亦須具靈活性，可迅速解決難題和確定詳細的長期／未來方案的影響)。

- (q) 應考慮按區域安排機構機制／政策事宜，以期集中地區拓展處／環境管制局(雖然日後有需要成立一個中央委員會／辦事處，但仍可按區域設立這些機構)和執行處。
- (r) 即使採取一切擬議緩解措施以盡量減少環境所受的影響，經修訂的可取選擇所殘留的影響依然嚴重。個別的組成部分須接受環境影響評估，但更重要的是，有關方面須進行詳細的研究，以探討所造成的累積影響，用作日後決策的依據。建議採用的緩解措施在工程及財政上是否可行，很多時都未有證明(即污水收集、水質廢物處理方面)，而須更深入地研究。一些問題更須從基本考慮(即貨車所造成的空氣污染及噪音影響)。
- (s) 上文概述了預料會對環境造成的主要影響，這些影響顯示了部分「全港發展策略」的建議在長遠承受能力方面可能須關注的問題。「全港發展策略檢討」在環境一項提出很多環境問題，顯示有需要制訂一個全港策略性承受能力架構。有關方面會以這個架構為基礎，在沒有破壞本港環境的情況下，提出進一步發展經濟的建議。