# 合約編號 CE 35/2006(CE)
# 啓德發展計劃工程研究
# 與前期工程設計及施工
# – 勘察、設計及施工

## 啓德發展計劃
## 環境影響評估行政摘要

## 目錄

**1 引言 ..... 1**
1.1 項目背景 ..... 1
1.2 是次環境影響評估之目的 ..... 1
1.3 本工程項目的必要性及不進行本工程項目的情況 ..... 1
**2 工程項目說明 ..... 3**
2.1 工地位置及研究範圍 ..... 3
2.2 本工程項目的性質、範圍和效益 ..... 3
**3 不同方案的考慮 ..... 5**
**4 工程計劃 ..... 7**
**5 環境影響評估主要結果 ..... 9**
5.1 空氣質素影響 ..... 9
5.2 噪音影響 ..... 10
5.3 水質影響 ..... 11
5.4 廢物管理影響 ..... 12
5.5 土地污染 ..... 13
5.6 對生命的危害 ..... 14
5.7 文化遺產 ..... 14
5.8 景觀及視覺影響 ..... 14
5.9 生態環境 ..... 15
5.10 漁業 ..... 16
5.11 污水渠及污水處理事宜 ..... 17
5.12 環境監察與審核 ..... 17
5.13 環境影響評估主要結果 ..... 17
**6 總結 ..... 33**

## 附表目錄

附表 5.1　本工程項目之環境影響摘要

## 附圖目錄

附圖 1.1a　建議發展大綱圖(日期爲 2008 年 5 月)

# 1 引言

## 1.1 項目背景

1.1.1 本項目位於九龍半島東南面，範圍包括舊啓德機場的停機坪和跑道，以及位於土瓜灣、馬頭角、九龍灣、觀塘和茶果嶺的現有海濱地區，面積約達 328 公頃。本工程項目還包括九龍灣和觀塘避風塘，以及毗鄰海域。

1.1.2 啓德機場一直是香港的國際機場，直至 1998 年 7 月 6 日才被位於赤鱲角的新香港國際機場取代。此後，棄用的機場地盤被用作各種臨時用途，例如公眾填料庫、巴士車廠、汽車展銷及娛樂場地等。儘管如此，該機場地盤內大部分原有的屋宇及建築物已經清除，而且，在北停機坪的已知土地污染均已淨化。

1.1.3 2002 年，行政長官會同行政會議批准了啓德分區計劃大綱圖（編號 S/K19/3 及 S/K21/3），並成爲東南九龍發展計劃於原啓德機場進行時的法定規劃架構。然而，根據終審法院於 2004 年 1 月就海港填海作出的判決，原本需要填海的發展建議必須重新檢討。啓德規劃檢討於 2006 年 10 月發表了初步發展大綱圖。

1.1.4 規劃署根據該份初步發展大綱圖，擬定了啓德分區計劃大綱草圖編號 S/K22/1，並於 2006 年 11 月 10 日提交城市規劃委員會考慮通過。該份大綱圖於 2006 年 11 月 24 日按照城市規劃條例刊憲；而分區計劃大綱圖編號 S/K22/2 亦於 2007 年 11 月 6 日獲行政長官會同行政會議核准。

1.1.5 有關當局按照初步發展大綱圖和啓德分區計劃大綱圖的改變，擬定了啓德發展計劃的建議發展大綱圖。是次啓德發展計劃可行性研究的環評研究，是根據這份建議發展大綱圖（日期爲 2008 年 5 月）而進行。該份大綱圖展示於**圖 1.1a**。

## 1.2 是次環境影響評估之目的

1.2.1 根據環評研究大綱（編號 ESB-152/2006）的規定，是次環評研究必須包括啓德發展計劃範圍內的所有建議發展項目。此外，環評研究的內容，亦必須包括下列各個主要事項，以及在研究中所發現的其他重要事項；更必須包括本工程項目與附近其他現有、已承諾、已規劃和已知的潛在發展項目所形成的累積環境影響：

(i) 由本工程項目、各項附屬工程及其相關的分期工程可能造成的不良環境影響的整體可接受程度；

(ii) 在已有污染問題的海灣區建造一個新都市發展區所必要的環境影響緩解要求；

(iii) 本工程項目爲了緩解各項不良環境影響而必須符合的詳細設計、施工和運作要求；及

(iv) 本工程項目、各項附屬工程及有關的建議緩解措施在分階段和全部實施後，相關剩餘影響的可接受程度。

## 1.3 本工程項目的必要性及不進行本工程項目的情況

1.3.1 根據「啓德規劃檢討」中，各階段公眾參與計劃所取得的結果，市民大都希望能盡早實施啓德發展計劃。因此，有必要建造相關的基礎設施，並根據建議發展大綱圖的建議批出土地，以便全面發展啓德的空置土地，並令四周腹地受惠。

1.3.2 旅遊事務署曾委託顧問研究香港郵輪市場及郵輪碼頭設施的發展。根據該項研究的結果，香港於 2009 至 2015 間，將會需要額外的郵輪碼頭，並在 2015 年後需要多建一至兩個泊位，才能持續發展成一個區域性的郵輪中心。因此，必須及時發展這個郵輪碼頭，才能爲香港帶來更大的經濟效益。若不進行本工程項目，郵輪業所帶來的經濟效益，以及相關後勤設施所提供的就業機會，都會因此失去，從而對本港造成難以承受的損失。

1.3.3 此外，香港必須有一個具競爭力和蓬勃發展的市場經濟體系，以便配合市民未來數十年的需要和期望，提供所需資源。按照現行政策，政府會透過出售政府土地的形式，把啓德的土地批出，供私營機構進行建議中的發展項目，從而獲得土地收益。此外，亦會重建啓德發展計劃附近的一些現有發展項目，然後修改相關的土地租約，從而獲得土地收益。大體而言，若不進行本工程項目，啓德發展計劃所產生的土地收益，均不能以其他方法彌補。

1.3.4 而且，建議發展大綱圖已於北停機坪納入兩個已承諾的公屋項目。倘若不能於啓德及時實施該兩個已承諾的公屋項目，出租公屋的輪候時間將會受到不良影響。長遠而言，啓德的住宅發展計劃亦可以紓緩本港的住宅需求。

# 2 工程項目說明

## 2.1 工地位置及研究範圍

2.1.1 本工程項目位於九龍半島的東南部，包括舊啓德機場的停機坪和跑道，以及位於土瓜灣、馬頭角、九龍灣、觀塘和茶果嶺的現有海濱地區，面積約達 328 公頃。本工程項目還包括九龍灣和觀塘避風塘，以及毗鄰海域。

## 2.2 本工程項目的性質、範圍和效益

項目性質

2.2.1 本項目旨在重建舊啓德機場區。

項目範圍

2.2.2 本工程項目的範圍包括：拆卸舊啓德機場其餘結構及建造啓德發展計劃的主要基礎設施，以便發展各項主要項目，例如郵輪碼頭、旅遊中心、跑道公園、都會公園、體育館、公營和私營房屋、商用辦公室和酒店，以及其他社區設施。必須提供的基礎設施包括但不限於：道路、行車天橋、行人天橋、隧道、鐵路、環保運輸系統、排水暗渠和排水管、上行水管和污水渠、泵房、食水及海水輸水管、地區冷卻系統、變電站和公用設施、園景美化植物及建築。

項目效益

2.2.3 爲了在維多利亞港的岸邊建造一個別具一格、朝氣蓬勃、魅力非凡和以人爲本的新啓德，建議發展大綱圖上所展示的啓德發展計劃主要組成部份，無論在經濟、社會和環境的層面，都採用了可持續發展的原則。

2.2.4 擬於啓德建造的郵輪碼頭、旅遊中心、體育館和其他景點，都有助於增加香港的旅遊吸引力，以及促進本港作爲旅遊「必到之地」的整體形象。

2.2.5 在社會和社區基建方面，啓德發展計劃的住宅區發展建議，有助於改善生活空間，以及滿足本港的房屋需求。此外，倘若不能及時於啓德實施該兩個已承諾的公屋項目，以配合公屋發展計劃，預計出租公屋的輪候時間將會增長。總括而言，建議發展大綱草圖將會提供相當數量的房屋，令香港的社會基礎更堅固。

2.2.6 預計這項啓德發展計劃對附近地區，如九龍城、新蒲崗、九龍灣和觀塘等的振興，亦能發揮促進作用。此外，這項計劃亦能改善該區的景觀和都市設計質素、提供多項社區設施以滿足各類使用者的需要、保留及改善該區的文化遺產和地方特徵、形成一個富有活力和來往方便的海濱地帶，以及促進本港的體育及文化發展。與這些正面影響相呼應的，是市民要求盡早發展啓德地區的呼聲也日漸增多。

## 3 不同方案的考慮

3.1.1 爲了符合「保護海港條例」，必須清楚了解在這項發展計劃內，有那些擬於海港內進行的工程，均屬於該條例所闡述的填海工程。

3.1.2 基於「不填海」原則而擬訂的啓德發展計劃，令研究區的範圍大幅減少。根據本工程項目所進行的三個階段公眾參與計劃顯示，若能解決啓德明渠進口道的環境問題，特別是氣味問題，市民都很支持「不填海」的原則。

其他發展方案

3.1.3 爲了促進市民對各個主要事項和研究建議的支持，並能達成共識，本工程項目規劃遇程中進行了一項分三個階段的公眾參與計劃，以便市民能夠以更有條理的方式參與啓德的發展。

3.1.4 社會各界於第一階段公眾參與計劃所提出的規劃原則，大都符合共建維港委員會於 2005 年 1 月提出的「海港規劃原則」，其中大部份都已被納入先前的啓德研究中。

3.1.5 市民普遍關注該區與鄰近地區的互相影響和交通連接問題。很多市民認爲，機場舊址的發展爲毗鄰地區提供了改善生活質素的機會，例如提供休憩空地。亦有市民認爲啓德發展計劃不應爲附近地區帶來新問題，特別是交通問題。大多數市民都認爲啓德發展計劃應該有助於重建和振興這些地區。

3.1.6 在制訂三個概念規劃大綱圖時，都曾認真考慮這些市民期望。

3.1.7 概念圖 1 捕捉了啓德的獨特形態，建設兩片別具特色、景色怡人的居住區：北停機坪中心將發展爲高密度的高層住宅／體育館，以便建造兩個鐵路車站。在突出的跑道小島上，會建造中密度的中層住宅，盡覽啓德明渠進水道和維多利亞港景色。這個發展概念與其他概念一樣，會在跑道底部打開一個 600 米寬的缺口，以改善啓德明渠進口道的水流。

3.1.8 概念圖 2 旨在建造一個具標誌性和活力充沛的海濱都會區，藉此展現香港的能量和動感，以便重現和發揚啓德的光輝。筆直的舊跑道成爲規劃連串活動的上佳平台：自北停機坪上的高層地標式辦公大樓／體育館，至跑道小島上的特色住宅，一直伸延至跑道末端的郵輪碼頭／旅遊中心。動態的啓德海濱長廊、海濱噴泉表演和啓德明渠進水道的水幕表演，更能烘托出啓德的璀璨魅力。

3.1.9 概念圖 3 旨在圍繞各項康樂設施建造大小適中的住宅環境，以加強其生趣盎然的都市綠化區形象。同時，會以休憩用地網絡來建立寬闊的行人通道，用作連接毗鄰地區，藉此鞏固啓德的主要康樂中心地位；並會採用較低的發展密度，以營造悠閒氣氛。

3.1.10 就上述三個概念圖，政府進行了初步技術評估及初步可持續性評估。整體而言，這些評估報告確立了三個概念圖的可行性，同時亦指出可以改善的地方。

3.1.11 整體而言，概念圖 1 比其他兩個在概念規劃方面表現較差。雖然它建議的居住區所佔整體比例是三者中最高，但是它有一些缺點，如交通噪音問題，較遜的都市設計質素和較少的園景美化。這些因素在製作初步發展大綱圖過程中需認真檢討。相反，在概念圖 2 中，因爲其商業區所佔整體比例較高，所以這個方案能創造更多就業機會及解決現時交通噪音問題。這些優點，加上對商業用地需求的估計，都應在製作初步發展大綱圖過程時作充分考慮。

3.1.12 2005 年 11 月展開了第二階段的公眾參與計劃，並闡述了以上三個概念規劃大綱圖，以諮詢公眾意見。所收集到的意見大致上與初步技術評估和初步可持續性評估的結果相若。

制訂最可取方案

3.1.13 「啓德規劃檢討」於 2006 年 6 月至 8 月，爲擬訂初步發展大綱圖進行了第三階段公眾參與計劃，讓市民討論初步發展大綱草圖。該草圖所建議的發展目標、規劃原則和主要發展項目，如郵輪碼頭、多用途體育館和都會公園等，都獲得普遍接納。

3.1.14 參考了第三階段公眾參與計劃所收集到的意見，以及初步發展大綱草圖的初步技術評估結果，然後把草圖修訂爲最終的初步發展大綱圖。最終初步發展大綱圖的主要特色如下。

3.1.15 以體育爲主－啓德會成爲體育及休閒活動的中心，其焦點在於多用途體育館，再配以綜合的休憩用地網絡，包括都會公園、兩個室內康樂中心，以及設於海濱長廊的單車徑和緩跑徑。

3.1.16 以人爲本－啓德的規劃理念是以人爲本。大部份海旁地帶都會預留作公園或海濱長廊之用，與民共享。此外，亦非常重視方便及舒適的行人通道網，連接啓德及毗鄰地區，並以沙中線啓德站把不同的活動焦點連接起來。

3.1.17 可持續發展－住宅、辦公室、零售及酒店的用途會與體育及休閒活動設施互相配合，以確保任何時間都有不同形式的活動，爲啓德增添動感。香港的歷史，特別是啓德的航空史，將會貫串整個啓德地區；同時，亦會彰顯毗鄰地區的文物資源。

3.1.18 環境保護－以「不填海」的發展概念，並配合緩解啓德明渠進口道水質和污泥的措施，體現環保及可持續發展的原則。此外，會預留土地作路旁綠化、屋頂綠化及地區冷卻系統之用，亦會採用集體運輸系統，以及各項緩減噪音和改善空氣流通的措施。

3.1.19 獨特和吸引的城市設計－規劃的焦點是建造一個獨特的市中心，並以高層辦公室和獨有的住宅區參雜其間。從多用途體育館和都會公園開始，沿著跑道興建的各項發展項目會勾劃出獨特的城市風味，其焦點在於郵輪碼頭和旅遊中心地區的地標式項目。

3.1.20 總括而言，啓德的最終初步發展大綱圖是經過多次進行公眾參與、規劃設計和技術研究之後所取得的成果。這份大綱圖所闡述的最可取發展方案，將會成爲工程可行性研究的依據，以便改善建議發展大綱圖。

# 4 工程計劃

4.1.1 本項目的建造工程將於 2009 年初展開，並於 2020 年以後完成。

# 5 環境影響評估主要結果

## 5.1 空氣質素影響

### 施工階段

5.1.1 本工程項目在施工階段的主要潛在空氣質素影響，是來自各種建造活動所產生的塵埃，其中包括從工地道路泥路塵埃、露天工地風化、挖掘和填埋工作所產生的塵埃。此外，拆卸現有建築物和建造基礎設施所進行的土木工程，亦會產生塵埃。

5.1.2 根據施工階段空氣質素評估結果，在建造工地附近的空氣質素敏感受體所感測到的懸浮粒子，將不會超過 1 小時及 24 小時平均懸浮粒子總量的標準和香港空氣質素指標。爲了確保空氣質素敏感受體在任何時間都會符合有關懸浮粒子總量的準則，應該在施工期間嚴格遵守「空氣污染管制（建造工程塵埃）規例」所規定的減少塵埃措施和相關要求。此外，亦建議實施全面的塵埃監察及審核計劃，以確保各項減少塵埃措施均能有效實施。

5.1.3 在前政府飛行服務隊和雷達站的擬議除污工程區內，會進行生物堆積及凝固／固土工程。由於需予處理的泥土體積很小，而且會爲生物堆積設施裝設具 99%清除效率的碳素吸收器，把廢氣先作處理，再排入大氣中。因此，預計除污工程不會對空氣質素造成不良影響。

### 運作階段

5.1.4 是次研究對支路車輛廢氣、隧道通風機樓廢氣、擬建道路 L1 隧道口廢氣和道路 D2 有上蓋路段入口廢氣等的污染物濃度，都進行了評估。預計運作階段的車輛廢氣不會造成空氣質素影響。

5.1.5 是次環評研究評估了運作階段來自多個源頭的空氣質素影響，其中包括：道路交通所產生的車輛廢氣、擬於啓德建造的郵輪碼頭所產生的郵輪廢氣、新蒲崗、土瓜灣和觀塘工業區的工廠煙囪廢氣、位於啓德的已規劃醫院和直升機場所產生的廢氣，以及附近避風塘所產生的廢氣。評估結果顯示，所有現存和已規劃住宅的預測空氣質素，都會符合香港空氣質素指標。

5.1.6 根據預測，旅遊中心內，面向啓德擬建郵輪碼頭的中層至高層位置，將會受到超過香港空氣質素指標的空氣質素影響。爲了紓緩郵輪廢氣直接進入旅遊中心可能造成的空氣質素影響，建議旅遊中心中央冷氣系統的入氣口應該設在空氣質素達可接受水平的較低層位置（位於地面以上約 40 米）。預計在採用這項設計後，擬建的旅遊中心將不會受到不良空氣質素影響。現正興建中的工業大廈在南停機坪地點 3D4，預計在工業大廈室外環境超過香港空氣質素指標的二氧化硫 1 小時平均濃度。由於該工業大廈將設有中央空調系統及預測工業大廈室內的空氣將會符合香港空氣質素指標 ，預計不會造成剩餘影響。

5.1.7 道路 D2 有上蓋路段和道路 L1 隧道內的空氣質素，會符合環保署的隧道內空氣質素標準。

5.1.8 除了上述的潛在空氣質素影響外，啓德明渠進口道的氣味滋擾是現有的環境問題。爲了改善區內環境，本工程項目會利用這次機會，緩解發展區內的潛在氣味來源，藉此紓緩這項現存的環境問題，並爲發展區內的未來土地用途提供一個可以接受的環境。

5.1.9 紓緩這項現有氣味問題的緩解措施包括：重建位於舊停機坪的啓德明渠或加上覆蓋、全面緩解啓德明渠和佐敦谷暗渠靠近現有排水口的潛在氣味來源、對啓德明渠進口道進行局部維修挖泥、在舊跑道北段開出一個 600 米寬的缺口以改善啓德明渠進口道的水流情況，以及於現場以生物除污法處理啓德明渠進口道和觀塘避風塘所積累的沉積物。在實施這些氣味緩解措施後，啓德明渠進口道附近的預測氣味水平將會顯著減少。換言之，本工程項目在實施是次研究所建議的緩解措施後，可以大幅減少啓德明渠進口道附近的現有氣味問題。然而，預計在最壞的情況下，部份空氣質素敏感受體仍會受到超出標準的氣味影響。不過，根據預測，殘留的氣味水平很低及並不會對空氣質素敏感受體產生不良的健康影響。因此，在實施各項建議的氣味緩解措施後，啓德發展區附近的現有及已規劃空氣質素敏感受體，均不會受到不良氣味影響。

5.1.10 污水泵房在運作期間的氣味影響，可以透過把氣味來源完全覆蓋，並在通風系統的出風口裝設辟味系統而有效緩解。因此，預計污水泵房的運作不會造成不良氣味影響。

## 5.2 噪音影響

**施工階段**

5.2.1 是次環評研究已檢視了本工程項目在正常日間工作時間可能造成的施工噪音影響，其中已考慮到其他會於同期進行的工程。預測在具代表性的噪音敏感受體處的未經緩解噪音聲級，會介乎 49 至 92 分貝(A)。在採用低噪音機動設備、流動隔音屏障和臨時隔音屏障後，大部仍施工噪音影響評估的噪音敏感受體，其噪音聲級都符合建造噪音標準。

5.2.2 預測部份噪音敏感受體的噪音聲級會超過建造噪音標準，其中包括：佛教慈敬學校、聖公會九龍灣基樂小學、文理書院、李求恩紀念中學、聖匠小學、中華基督教會基道中學、保良局顏寶鈴書院、南苑、香港盲人輔導會宿舍、翔龍灣、恆景閣及已規劃的地點 1A1。受影響的噪音敏感受體中有部份是學校，但它們全都安裝了隔音窗戶和冷氣。這些學校只要在施工期間關上窗戶，其室內環境便不會受到噪音影響。縱然如此，仍建議盡量避免把噪音特別高的工程安排在這些學校的考試期間進行。

5.2.3 雖然評估結果顯示只有部份敏感受體會在短時間內出現噪音超出標準的情況，但仍應盡量減少實際施工時的建造噪音。此外，亦應該在施工期間與各有關團體保持聯絡，並進行實地監察。

5.2.4 是次研究亦建議了一個建造噪音環境監察與審核計劃，用以檢查正常日間工作時間內的噪音是否符合相關準則。

**運作階段**

5.2.5 是次研究根據 2031 年的最壞情況交通流量，評估了本工程項目可能造成的道路交通噪音影響。在沒有實施任何緩解措施時，噪音敏感受體的預測噪音聲級介乎 42 至 87 分貝(A)。因此，已經爲那些預計會受到超標噪音影響的敏感受體制訂多項可行的交通噪音緩解措施。

5.2.6 對於地點 1B1、1I1、1L2、1L3、2B6、5A4 和前新蒲崗工廠大廈的交通噪音影響，建議採用建築鰭片、舖築低噪音物料、特別屋宇設計和安排緩衝距離等措施加以緩解。這些地點的交通噪音影響會來自現有和「新建」的道路。在實施上述噪音緩解措施後，這些噪音敏感受體的預測整體噪音聲級都會符合相關的噪音準則。

5.2.7 至於已規劃的商業用地，建議把其中的噪音敏感用途安排在遠離受交通噪音影響的一側；或者採用最後一著，爲這些噪音敏感用途裝設隔音設備和冷氣機，以免受到附近道路網的交通噪音影響。

5.2.8 對於學校地點 1A2、1A3、1A4、1B2、1B3 和 1B4，在安排這些已規劃的學校時，應該避免把有課室的一面朝向道路 L2、L3 和 L4。作爲最後一著，也可以爲所有課室裝設隔音和冷氣設備，以免課室受到附近道路網絡的交通噪音影響。

5.2.9 對於受影響的現有噪音敏感受體而言，「新建」道路只會令整體噪音聲級增加不足 1.0 分貝(A)。這些「新建」道路的噪音聲級全都低於相關的噪音準則，但整體噪音聲級則仍會超過該等準則。然而，應予注意的是，噪音超過標準的情形是由現有道路造成。故此，無需爲「新建」道路實施任何直接緩解措施，因爲它們對改善敏感受體的噪音環境效用不大。

5.2.10 固定機器運作時所產生的噪音影響，可以在設計階段對噪音來源實施噪音控制措施，便能有效地緩解；而且，預計不會有任何剩餘的運作噪音影響。在固定噪音來源啓用時，應該在有關的合約中註明必須進行噪音量度。

5.2.11 露天娛樂活動所產生的噪音影響，亦即體育館主館的噪音影響，可以透過裝設伸縮屋頂來緩解，甚至可以考慮爲體育館裝設固定屋頂。不過，在體育館主館舉辦的活動應不會產生顯著的噪音影響。

5.2.12 擬建的直升機場與最接近的噪音敏感受體，即位於地點 4B5 的已規劃住宅，兩者之間的距離約達 700 米，而該噪音敏感受體的最高聲壓級估計約爲 80 分貝(A)。故此，擬建的直升機場對最接近的噪音敏感受體所造成的噪音影響，將會符合有關直升機噪音的準則，因此預計不會造成不良噪音影響。

5.2.13 若能實施各項可行的緩解措施，並在擬建的環保運輸線（若日後決定採用鐵路）及附近的噪音敏感受體之間安排最少 10 米的緩衝距離，預計本工程項目不會對這些敏感受體造成不良的鐵路噪音影響。可行的噪音緩解措施包括馬鞍山鐵路所採用的方法，即在高架路使用多層隔音系統和垂直隔音屏障。

5.2.14 船隻運作時所產生的海上交通噪音（包括來自避風塘的噪音）會隨著船隻的組合和種類而變化。潛在的噪音影響會來自發動機噪音，以及船隻運作時所產生的其他聲音。這種情形與其他海上交通情況相若，難以實施任何管制措施。然而，由於避風塘與附近的噪音敏感受體相距頗遠，這些受體所感測到的海上交通噪音（包括來自避風塘的噪音）會很輕微。

## 5.3 水質影響

**施工階段**

*海事影響*

5.3.1 啓德發展計劃所建議的海事建設工程可能造成的累積水質影響，已於啓德郵輪碼頭的擬議挖泥工程環評中作出評估；該項環評已獲環保署通過（環評條例登記冊編號 AEIAR-115/2007）。評估結果顯示，懸浮沉積物是海事工程中，會對水質造成最大影響的因素。然而，這些水質影響可以透過實施是次研究所建議的緩解措施而有效減少，其中包括在適當的挖泥地區裝設隔泥幕，以及在特定的海水抽水口安裝隔泥網。因此，擬議海事工程不會造成不可接受的剩餘水質影響。然而，仍需實施環境監察與審核計劃，以確保各項建議水質緩解措施的成效。

*陸地影響*

5.3.2 各項陸基建造工程，包括建造道路、海濱設施和公用設施等可能造成的水質影響，將會來自地面徑流、工地廢水和建造工人於工地產生的污水。若能實施是次研究所建議的緩解措施，包括環保署的「專業人士實務守則：建築工地的排水渠」（專業人士環保事務諮詢委員會實務守則編號 PN1/94）所規定的緩解措施，便能把這些影響控制至符合「水污染管制條例」所規定的標準。因此，預計水質不會受到不可接受的剩餘影響。

*沉積物處理*

5.3.3 對於啓德明渠進口道和觀塘避風塘所累積的沉積物，若能以是次研究所建議的現場生物除污法來緩解其氣味滋擾，預計將不會造成不可接受的影響。此外，亦建議在進行處理時及在處理後，均實施水質監察與審核，以確保這項沉積物處理工程不會造成不可接受的水質影響。

**運作階段**

*以啓德明渠進口道和觀塘避風塘作爲具一般美化市容價值地區*

5.3.4 若能在跑道北端（滑行跑道大橋以北）開出一個 600 米寬的缺口，藉此改善啓德明渠進口道和觀塘避風塘的水流情況和沖刷效果，便可以把該水道和避風塘作爲一般美化市容用途，而不會造成不可接受的水質影響。舊跑道四周可到達的海域，都會由清潔承辦商負責收集漂浮垃圾。評估結果亦顯示，擬於跑道底部開出的 600 米缺口將不會對維多利亞港及其附近海域的整體水質造成不良影響。因此，無需實施其他水質緩解措施。在跑道開出 600 米缺口之前和之後，都會實施水質監察和審核計劃，藉以確定該缺口不會對海水水質和渠務署的沖廁水入口造成任何不良影響，並且確定本工程項目的運作階段預測水質影響是否準確。此外，亦會實施海藻泛濫／紅潮的監察及行動計劃，以便確定跑道缺口以及爲啓德明渠進口道和觀塘避風塘沉積物所進行的生物補救措施，都不會造成不可接受的影響。

*啓德擬建污水泵房之溢流繞道*

5.3.5 若能裝設後備抽水設施和雙重電力供應，便能減少出現需要緊急排污的情況。擬建的啓德污水泵房若採用適當的設計，便不會在運作期間造成不可緩解的水質影響。

*冷卻水用後排放*

5.3.6 由於維多利亞港的海水沖刷能力很高，因此，預計地區冷卻系統所排放的廢水只會對港內海水造成局部和輕微的溫度影響。此外，由於氯氣會衰減，故此，地區冷卻系統所排放的殘餘氯氣，亦只會對渠口附近範圍造成局部影響。因此預計，地區冷卻系統不會對水質造成不可接受的影響。

*道路徑流*

5.3.7 本工程項目新建道路的路面徑流，可能會被路上車輛所漏出的燃油污染。若能在這些道路設置足夠的排水系統和適當的截油設備，預計有關的水質影響會在可接受水平。

## 5.4 廢物管理影響

5.4.1 本工程項目所產生的廢物將會包括：海事工程所產生的挖出海洋沉積物；各類土木工程所產生的拆建物料，例如於跑道打開 600 米寬缺口、平整工地，以及建造各種建築物和基礎設施等的土木工程；工作人員所產生的一般垃圾；維修各種機器設備和進行泥土污染補救程序所產生的化學廢物。本工程項目在運作階段所產生的主要固體廢物，是由各種土地用途所產生的都市廢物。

5.4.2 爲郵輪碼頭建造船隻迴旋區而進行的海床挖泥工程，估計會在施工階段內產生約 138 萬立方米的挖出沉積物。根據化學及生物篩檢結果，約有 430,000 立方米的挖出沉積物屬已受污染類別（M 類及 H 類），必須按照環境運輸及工務局技術通告編號 34/2002 的規定，作第一類 – 開放式海洋棄置（指定區）或須作第二類 - 密閉式海洋棄置；以及約有 950,000 立方米須作第一類 - 開放式海洋棄置的 L 類挖出沉積物。

5.4.3 郵輪碼頭的維修挖泥所產生的挖出沉積物，估計每 5 至 10 年約達 350,000 立方米。在進行維修挖泥前，會按照環境運輸及工務局技術通告編號 34/2002 的規定，先對沉積物進行抽樣檢查，以確定其污染程度。

5.4.4 由 600 米跑道缺口、啓德明渠進口道局部挖泥、道路 T2 和中九龍幹線水下隧道路段所產生的挖出沉積物總體積，估計分別約爲 3,200 立方米、120,000 立方米和 2,260,000 立方米，但具體數量需視乎實際採用的施工方法而定。東南九龍發展整體可行性研究（SEKDCFS）的環境影響評估在各個建議挖泥區四周進行了沉積物抽樣檢查，結果顯示，有關的挖出沉積物可能已受嚴重污染及列爲 H 類污染物，須作密閉式海洋棄置（第二類污染沉積物），並需於棄置前先作特別處理（第二類污染沉積物）根據未來的沉積物中的生物測試，其測試則由承包商負責。在挖出和運送這些受污染的沉積物時，必須按照環境運輸及工務局技術通告編號 34/2002 的規定小心處理。在最終棄置這些已受污染的挖出沉積物時，必須與四周環境完全隔離並需棄置在指定的處置場址。

5.4.5 在把現有海堤重建爲公眾登岸階梯及消防船泊位時，估計會挖出約 600 立方米的沉積物。根據最近在擬議海事工程區附近所作的實地勘察結果，這些挖出沉積物很可能屬 L 類物料。在挖出、運送和處置這些物料時，必須盡量減少其中的污染物以溶液或再懸浮的方式流失。

5.4.6 本工程項目在施工階段進行的主要施工活動，估計會產生約 5,946,000 立方米的拆建物料，其中 2,728,200 立方米將會再用。該惰性物料，將會在工地循環再用或在其他項目盡量採用，並會在別無他法時，運往公眾填料接收設施或公眾填料委員會秘書所建議的其他指定地點，作爲最後的手段。其他可能會產生的廢物包括維修機器設備所產生的化學廢物，以及工作人員所產生的一般垃圾。

5.4.7 是次環評研究建議了多項緩解措施，務求在處理和棄置本工程所產生的廢物時，減少可能造成的環境影響。若能妥善實施各項建議緩解措施，預計本工程項目將不會對環境造成不良影響。

## 5.5 土地污染

5.5.1 舊啓德機場已被確定爲一個潛在污染區。根據已獲通過的前啓德機場北停機坪拆卸工程環評報告（環評條例登記冊編號 AEIAR-002/1998），北停機坪的已知土地污染均已被淨化。此外，根據已獲通過的前啓德機場北停機坪以外地區拆卸工程環評報告（環評條例登記冊編號 AEIAR-114/2007），跑道區沒有土地污染，而在啓德隧道附近、南停機坪和前政府飛行服務隊停機坪區所發現的土地污染，均屬小範圍和局部性質。對於含有較高濃度的半揮發性有機化合物、揮發性有機化合物、總石油碳氫化合物、金屬和游離產品的泥土（只在前政府飛行服務隊停機坪發現），均會按照這份環評報告所述方法加以處理。

5.5.2 在啓德發展計劃附近的地區中，馬頭角、九龍灣和觀塘均有現存的工業，而且有潛在土地污染問題。建議發展商在日後開發這些已知的土地污染熱點前，應該先進行詳細的土地污染勘察。若證實土地已受污染，便應該對有關的地點制訂適當補救措施，並在重建前實施。

5.5.3 在前啓德機場內尚需拆除的地點包括：在南停機坪區的前政府飛行服務隊建築物和雷達站，以及在北停機坪區的香港飛行總會和機電工程署總部。這些地點的潛在土地污染問題主要會來自：(1) 飛機修理庫區；(2) 燃料儲存及噴注設施；(3) 危險品和廢棄化學品儲存室；(4) 發電機、變壓器和電瓶室；(5) 機器設備存放室。顧名思義，機電工程署總部現時是由機電工程署使用，作爲其運作總部。這個用途會在短期內繼續，而且暫時沒有進行拆卸工程的計劃。

5.5.4 前政府飛行服務隊大樓、雷達站和香港飛行總會都已進行過土地污染評估。結果顯示，雷達站和香港飛行總會都沒有任何污染；但前政府飛行服務隊大樓的部份地區，則已受到重金屬、總石油碳氫化合物或半揮發性有機化合物（包括菲、苯並(a)芘、熒蒽和芘）的污染。在前政府飛行服務隊大樓處，估計有(i) 316.8 立方米的泥土已受到重金屬污染；(ii) 72 立方米受到總石油碳氫化合物或半揮發性有機化合物污染。

5.5.5 對於受重金屬和有機物污染的土壤，建議的除污方案分別是凝固／穩固法和生物堆積法。在實施補救措施時，應該在挖掘區把污泥掘出，然後最好能運送至現場一個集中的除污工程區，並以生物堆積法或凝固／穩固法處理。

5.5.6 是次研究已建議了多項環境緩解措施，以及有關除污工作的健康和安全措施。若能在挖掘和補救系統的運作中採納這些措施，並爲現場工人提供安全措施，預計該區的土地污染不會造成剩餘影響。

## 5.6 對生命的危害

5.6.1 有關當局對馬頭角煤氣廠北翼廠房及其附屬設施，觀塘危險品車輛渡輪碼頭以及嘉里危險品倉庫所進行的定量風險評估結果顯示，本工程項目的未來用戶在 2012、2016 和 2021 這三個評估年份的風險水平都符合風險指引的要求，而且預計不會受到不良影響。

5.6.2 有關啓德發展計劃附近現有的加油及加氣站／專門加氣站的定量風險評估結果顯示，本工程項目在 2012、2016 及 2021 這三個評估年份對未來住户的風險水平都符合風險指引的要求。

## 5.7 文化遺產

5.7.1 是次研究對本工程項目範圍進行了文獻研究，以及實地的建築文物調查。結果顯示，舊啓德機場有數項文物資源，其中包括兩枝風向桿、消防局 A、消防局 B（及附屬碼頭）、消防局 C、海堤及跑道、舊遠東飛行學校、宋皇臺石刻、魚尾石和九龍石。在舊遠東飛行學校和魚尾石的文物價值均屬中等，但宋皇臺石刻則具有較高的文物價值。至於其他檢查過的文物資源，其重要性都較低。若在舊遠東飛行學校附近鋪設公用設施，或需遷移宋皇臺石刻，便需爲有關的文物資源採取適當保護措施。除此之外，其他被檢查過的文物資源，都無需任何緩解措施。

5.7.2 啓德發展計劃會直接影響前啓德機場北停機坪的考古遺址和具考古潛質的地區。是次環評已經進行了考古勘察；並在北停機坪地區內的兩個地點掘出龍津碼頭的遺蹟和宋朝瓷片。將會在發現宋朝瓷片的地點進行更深入的考古勘察和搶救發掘。此外，亦建議在完成更深入的考古勘察後，於原地保留龍津渡頭，作爲啓德發展區的一部份。

5.7.3 擬爲啓德發展計劃進行的挖泥工程可能會影響海洋考古資源，因此，建議按照環評報告所闡述的方法，對挖出物料進行監察。預計在實施上述各項措施後，本工程項目將不會對文化遺產造成顯著影響。

## 5.8 景觀及視覺影響

5.8.1 啓德發展計劃的規模很大，而且位處海濱，難免會造成景觀及視覺影響。在擬定發展藍圖時，已經設法盡量減少有關影響，包括在設計上納入多項緩解措施，例如營造分區、營造新的休憩用地架構、營造視覺聯繫和有上蓋的通道、在重要位置保留山脊線的視野、保留維多利亞港、保留文化遺產、美觀的道路及街景設計，以及在發展計劃中提出補償種植的建議。整體而言，啓德發展計劃能夠配合該區的已規劃環境，並會帶來長遠的有利景觀影響。

5.8.2 根據粗略保計，約有 2,250 棵現存的樹木會受到啓德發展計劃影響，其中約有 1,363 棵會被砍伐，而另外 887 棵則會被移植。然而，將會在新休憩用地上種植約 5,000 棵樹，並在新建的道路旁種植約 1,000 棵，以彌補失去的現有樹木。因此，在實施緩解措施後，整體的樹木剩餘影響屬可以接受，並會帶來較長期的效益。

5.8.3 發展藍圖上建議了一系列互相連接的休憩用地，可以容納多種休閒、娛樂和文化活動。發展區內將會提供共約 89.5 公頃休憩用地，以補償附近地區所失去約 1.4 公頃的休憩用地。主要的休憩用地包括都會公園、車站廣場、宋皇臺公園、跑道公園、北停機坪地區公園、海心公園、九龍灣廣場、茶果嶺公園和觀塘廣場。這些休憩用地除了有通道緊密相連之外，亦與鄰近地區連接。因此，在實施緩解措施後，本工程項目對休憩用地系統的剩餘影響屬可以接受。

5.8.4 啓德發展計劃將會新建一個海濱區。這個地區的整體景觀特徵，將會從一個平坦開闊，有多項臨時用途的地區，急劇改變爲一個高聳、當代、設有體育和娛樂中心的發展區。因此，當各個新公園、海濱長廊和市容美化區的植物成長後，本工程項目對啓德發展區內及毗鄰各個景觀特色區的整體剩餘影響屬長遠有利。

5.8.5 這些高層建築的發展規模和範圍將會顯著地改變該區的視覺環境，特別是因爲這些發展項目會令海景部份或全部失去，也會包圍、阻擋或減少現有視野的深度。位於土瓜灣、九龍城、新蒲崗和九龍灣的住宅區都是視覺敏感受體，因此，都無可避免地會受到中等至嚴重程度的剩餘影響。然而，啓德發展計劃會提供新的休憩用地和視覺資源，可以爲毗鄰的視覺敏感受體帶來有利的視覺影響。

5.8.6 總括而言，在實施緩解措施後（包括把發展藍圖內的所有設計措施納入計劃內），啓德發展計劃可能造成的景觀及視覺影響屬可以接受，而且在長遠而言，帶來有利的景觀及視覺影響。

## 5.9 生態環境

### *陸地生態*

5.9.1 根據文獻研究和最近的實地調查，本工程項目的評估地區內有五種生境，包括：已發展區、荒地、植林／草地混雜區、水道和人工海岸線。這些生境都是人工建成，而且已受人類活動滋擾，因此只具有很低至偏低的生態價值。

5.9.2 評估區內沒有任何具保育價值的地區。然而，最近於評估區內進行的調查發現，區內有九種具保育價值的鳥類，包括：小白鷺、大白鷺、牛背鷺、蒼鷺、夜鷺、池鷺、鸕鷀、麻鷹和褐翅鴉鵑。這些具保育價值的物種，全屬香港常見和分佈廣泛的種類。

5.9.3 本工程項目會令舊啓德機場內的 202.7 公頃荒地、15.8 公頃植林／草地混雜區和 0.7 公里人工海岸線永久消失。這些生境的生態價值屬十分低至偏低，而且，當中的植物和動物群落種類不多，都屬常見和分佈很廣的種類。本工程項目在竣工後會提供約 127 公頃休憩用地，包括一個面積達 24 公頃的都會公園，當中會種植本土的樹木和植物。這些設施會爲現有的動物群落提供更多樣化和合適的生境。因此，本工程項目所造成的生境損失可算非常輕微。

5.9.4 本工程項目的其他影響是移除項目地區內爲數約達 2250 株的現存樹木。然而，所有受影響的樹木都屬常見和分佈廣泛的低生態價值品種，因此，對植物可能造成的影響只屬偏低。沒有任何受保護的物種，或其他具保育價值的植物會受到本工程項目的影響。爲了緩解上述影響，建議盡可能在竣工後，在質量和數量上都以不低於 1:1 的比例進行補償植樹。

5.9.5 本工程項目可能造成的其他影響大都屬臨時性質，而且會在完工後復原。整體而言，預計本工程項目不會對陸地生態造成顯著和不可接受的影響。

*海洋生態*

5.9.6 根據現存資料及近期實地調查結果顯示，項目區內的已知海洋生境都只具偏低的生態價值。在項目區內及其附近，都沒有任何生態敏感受體，例如具特殊科學價值地點、魚類養殖區和海岸公園及／或保護區，以及具生態價值或保育價值的其他地區。

5.9.7 本工程項目範圍內的海洋生境包括：軟底海床、人工海堤和潮下生境。這些生境都是人工建成，而且已受人類滋擾，因此大都只具有十分低的生態價值。這些生境的物種多樣性和數量都偏低，亦沒有稀有或受管制的物種。本工程項目範圍內具保育價值的物種只有一種硬珊瑚（捲曲黑星珊瑚，*Oulastrea crispata*）（但所有發現的珊瑚群落均是細小，零碎分佈以及覆蓋面積相當低）。這些都是香港常見的物種，亦廣泛分佈於香港其他海域。

5.9.8 是次研究已找出本工程項目可能直接及間接造成的生態影響，並加以評估。本項目會令約 74.4 公頃的軟質底土和潮下生境暫時消失，以及約 1.6 公里長的人工潮間生境暫時消失；亦會令 0.7 公里長的人工潮間生境永久消失。然而，由於擬議進行海事工程的地區內的海底生境和潮間生境只具有很低的生態價值，而且部份直接受到影響的零星珊瑚群落大都可以透過移植而得以緩解，因此不會造成顯著不良影響。

5.9.9 本項目造成的其他間接影響只屬暫時性質，並會以適當的緩解措施減至最少。總括而言，是次評估預計，本項目不會對海洋資源造成任何顯著或不可接受的生態影響。

## 5.10 漁業

5.10.1 現存的資料顯示，在九龍灣、維港東部和觀塘避風塘內的已知捕漁區都具有中等至偏高的漁業價值，而土瓜灣避風塘和啓德明渠進口道的捕漁區則只具較低的價值。項目區內和附近都沒有海魚養殖區，以及重要的產卵場或育幼場。最接近的海魚養殖區位於東龍洲和馬灣，分別距離項目區 8 公里和超過 10 公里。

5.10.2 是次研究已找出本工程項目可能直接及間接造成的漁業影響，並加以評估。本工程項目的挖泥工程會令約 74.4 公頃的捕漁區暫時消失。由於受影響地區的範圍細小，亦爲時短暫，而且漁獲損失很少，捕漁活動所受到影響亦偏低，因此，挖泥區內的捕漁區暫時消失，只會對漁業造成輕微和可以接受的影響。

5.10.3 根據水質模擬的預測，本工程項目令水質改變而造成的間接影響只屬暫時性質，而且並不顯著。在水質影響評估中所建議的水質緩解措施，亦能保護漁業資源免受間接影響。預計本工程項目對漁業資源不會造成顯著的不良影響，因此無需爲漁業實施任何特定緩解措施。此外，各項漁業資源亦不會受到任何累積影響。

5.10.4 由於擬建郵輪碼頭和公眾登岸階梯及消防船泊位對開的海域（迴旋區）內的捕魚活動不會受到限制，因此，本工程項目在運作期間不會對漁業資源造成任何影響。倘若郵輪或其他船隻在這些地區航行，漁船便不能使用這些海域。然而，港口的其他地區亦有類似情況；其他船隻亦會對捕漁活動造成相近的限制。預計這種情況不會造成永久性的影響。此外，所有建造工程都會在啓德發展地點的現有土地界限內進行，亦不會有任何建築物伸展至這些土地界限之外。因此，預計本工程項目於運作期間不會令任何捕漁場消失。

## 5.11 污水渠及污水處理事宜

5.11.1 啓德發展區西北部份所產生的污水會被輸送至現有的土瓜灣初級污水處理廠；而東南部份所產生的污水，則會經由海濱道沿線的污水幹渠和啓德中途污水泵房，輸送至現有的觀塘初級污水處理廠。來自啓德發展區的污水，最終會由現有的淨化海港計劃污水隧道加以收集，然後輸送至昂船洲污水處理廠。

5.11.2 是次研究對沿著海濱道、啓德中途污水泵房、觀塘初級污水處理廠、土瓜灣初級污水處理廠和淨化海港計劃污水隧道伸延的污水幹渠進行了水力分析，以便評估其水力容量。評估結果顯示，在 2016 年的情況下，上述各項現有污水收集設施都能夠應付啓德發展計劃所產生的額外污水。

5.11.3 是次研究亦運用了 2030 年情況和最終情況來評估長遠的影響。結果顯示，額外的污水將會超出觀塘初級污水處理廠的容量，這是因爲觀塘初級污水處理廠集水區內的人口，可能會在 2030 年及以後增加。爲了改良觀塘初級污水處理廠，環保署將於 2008 年 6/7 月時展開必要的勘察工作，爲時 17 個月。觀塘初級污水處理廠改良工程的細節，會由該次勘察研究確定。

5.11.4 由於啓德發展計劃不會造成不良的污水影響，因此，無需實施任何緩解措施；同時，根據最新人口數據所估計的污水流量，亦無需對現有的污水收集系統進行改良工程。

## 5.12 環境監察與審核

5.12.1 本工程項目的環境監察與審核要求，已在「環境監察與審核手冊」中闡述。該手冊詳述了監察基線情況和各項標準符合程度的建議監察計劃，以及各項環境保護／緩解措施的實施時間表、監察與審核的匯報程序和投訴處理程序。

## 5.13 環境影響評估主要結果

5.13.1 本工程項目可能造成的環境影響均羅列於**表 5.1**。

**表 5.1　本工程項目之環境影響摘要**

| 敏感受體／評估點 | 影響之預測結果 | 相關標準／準則 | 超出標準之幅度 | 影響之避免措施／緩解措施 | 剩餘影響（實施緩解措施後） |
|---|---|---|---|---|---|
| **空氣質素影響** | | | | | |
| 施工階段 | | | | | |
| 85 個評估點 | 懸浮粒子總量 1-小時平均濃度：152-481 μg/m$^3$<br>懸浮粒子總量 24-小時平均濃度：100-220μg/m$^3$ | 環評技術備忘錄及空氣質素指標<br>懸浮粒子總量 1-小時平均濃度：500 μg/m$^3$<br>懸浮粒子總量 24-小時平均濃度：260μg/m$^3$ | 無 | 對運作中的施工的塵埃區洒水每天 8 次或其他等值有效措施防止塵埃飛揚<br>「空氣污染管制（建造工程塵埃）規例」的相關要求<br>建議實施下列緩解措施、良好施工方法和全面的塵埃監察與審核計劃，藉以減少累積塵埃影響。<br>• 用作堆放物料的地方應以不透水的布作內墊，並加築堤圍。物料堆亦應以不透水的布覆蓋，以減少產生塵埃；<br>• 在把多塵物料裝上貨車前，應先洒水；<br>• 若運送物料時需經過露天地區，負責運送的貨車必須裝上側板和尾板；<br>• 會產生塵埃的物料不應從高於貨車側板和尾板的高度裝載，用乾淨的帆布覆蓋；<br>• 覆蓋的帆布應該繫緊，並應比側板和尾板超出最少 300 毫米。若有需要，亦需在運送前把物料弄濕；<br>• 把工地內貨車速度嚴格限制在每小時 10 公里內，而且只可以在指定道路上行走。工地內沒有路面鋪築的道路應予壓緊，並清除所有鬆散物料；<br>• 在工地每個出口提供車輛沖洗設施； | 無 |

| 敏感受體／評估點 | 影響之預測結果 | 相關標準／準則 | 超出標準之幅度 | 影響之避免措施／緩解措施 | 剩餘影響（實施緩解措施後） |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | • 沖洗車輛的地區，以及從沖洗設施至出口之間的道路，都必須以混凝土、瀝青或石料加上地面鋪築；<br>• 每條主要通道都應以混凝土覆蓋，並保持沒有多塵物料，或透過洒水來保持整條路面濕潤；<br>• 所有超過 20 包的混凝土儲放堆，都應以不透水的布料完全覆蓋，並放置在一個頂部和三個側面都有掩蔽的地方；<br>• 每部車輛在離開工地前，都應予沖洗，務求把車身和車輪的多塵物料都沖走。 | |
| 施工階段（拆除工程） | | | | | |
| 9 個評估點 | 預計拆卸工程、挖掘工程、受污泥土的運輸和裝卸工作，以及凝固法中的混合過程等，都不會對具代表性的空氣質素敏感受體造成不良的建造塵埃影響。 | 環評技術備忘錄及空氣質素指標<br>懸浮粒子總量 1-小時平均濃度：500 μg/$m^3$<br>懸浮粒子總量 24-小時平均濃度：260μg/$m^3$ | 無 | 對運作中的施工的塵埃區洒水每天 8 次或其他等值有效措施防止塵埃飛揚<br>「空氣污染管制（建造工程塵埃）規例」的相關要求<br>建議實施下列緩解措施、良好施工方法和全面的塵埃監察與審核計劃，藉以減少累積塵埃影響。<br>• 用作堆放物料的地方應以不透水的布作內墊，並加築堤圍。物料堆亦應以不透水的布覆蓋，以減少產生塵埃；<br>• 在把多塵物料裝上貨車前，應先洒水；<br>• 若運送物料時需經過露天地區，負責運送的貨車必須裝上側板和尾板；<br>• 會產生塵埃的物料不應從高於貨車側板和尾板的高度裝載，用乾淨的帆布覆蓋； | 無 |

| 敏感受體／評估點 | 影響之預測結果 | 相關標準／準則 | 超出標準之幅度 | 影響之避免措施／緩解措施 | 剩餘影響（實施緩解措施後） |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | • 覆蓋的帆布應該繫緊，並應比側板和尾板超出最少 300 毫米。若有需要，亦需在運送前把物料弄濕；<br>• 把工地內貨車速度嚴格限制在每小時 10 公里內，而且只可以在指定道路上行走。工地內沒有路面鋪築的道路應予壓緊，並清除所有鬆散物料；<br>• 在工地每個出口提供車輛沖洗設施；<br>• 沖洗車輛的地區，以及從沖洗設施至出口之間的道路，都必須以混凝土、瀝青或石料加上地面鋪築；<br>• 每條主要通道都應以混凝土覆蓋，並保持沒有多塵物料，或透過洒水來保持整條路面濕潤；<br>• 所有超過 20 包的混凝土儲放堆，都應以不透水的布料完全覆蓋，並放置在一個頂部和三個側面都有掩蔽的地方；<br>• 每部車輛在離開工地前，都應予沖洗，務求把車身和車輪的多塵物料都沖走。<br><u>凝固法</u><br>• 在凝固坑／區內實施減少塵埃措施。<br>• 在處理和混合英泥時，必須遵守「空氣污染管制（建造工程塵埃）規例」,以限制英泥飄散。<br>• 在混合後的等候期間，應把容器蓋好。 | |

| 敏感受體／評估點 | 影響之預測結果 | 相關標準／準則 | 超出標準之幅度 | 影響之避免措施／緩解措施 | 剩餘影響（實施緩解措施後） |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 生物堆積法<br>• 在形成生物堆的過程中，應以帆布或低透氣布料覆蓋土堆，以免塵埃或其他空氣污染物飄散而影響附近環境，並減少土堆可能產生的徑流。生物堆亦應以不透氣布料覆蓋（外露於空氣中的生物堆不應超過 5 米）以免塵埃或污染物飄散。<br>• 在生物堆形成後，應以透氣度低的土力織物覆蓋生物堆，以免產生塵埃和徑流。<br>• 在生物堆的運作期間，應把生物堆完全覆蓋，以控制揮發性有機化合物的揮發。<br>• 應把生物堆所排出的氣體導引致送風機和具有 99%控制效率的碳素吸收系統，以便有排入大氣前先作處理。從送風機和碳素吸收系統排出的空氣，應該每兩星期進行一次揮發性有機化合物總量監察，藉以檢查碳素過濾設施的成效。監察頻率應按現場實際情況調整。碳素過濾設施的位置應該盡量遠離空氣質素敏感受體。<br>• 每隔一段適當時間，便應該更換碳素吸收系統所使用的活性碳，務求系統所排出的總揮發性有機化合物濃度保持在可接受水平（即量得的總揮發性有機化合物濃度低於 20ppm）。 | |

| 敏感受體／評估點 | 影響之預測結果 | 相關標準／準則 | 超出標準之幅度 | 影響之避免措施／緩解措施 | 剩餘影響（實施緩解措施後） |
|---|---|---|---|---|---|
| 運作階段（車輛廢氣） | | | | | |
| 175 個評估點 | 二氧化氮 1-小時平均濃度：72 - 190 μg/m$^3$<br>二氧化氮 24-小時平均濃度：68 -106μg/m$^3$<br>可吸入懸浮粒子 24-小時平均濃度：57-70μg/m$^3$ | 空氣質素指標<br>二氧化氮 1-小時平均濃度：300 μg/m$^3$<br>二氧化氮 24-小時平均濃度：150μg/m$^3$<br>二氧化硫 1-小時平均濃度：800μg/m$^3$<br>二氧化硫 24-小時平均濃度：350μg/m$^3$<br>可吸入懸浮粒子 24-小時平均濃度：180μg/m$^3$ | 無 | 不適用 | 無 |
| 道路 D2 及道路 L1 隧道的園景美化平台的空氣質素 | 二氧化氮濃度達到環保署建議的 1 ppm。 | 環保署的「隧道空氣質素指南」<br>二氧化氮濃度 1 ppm | 無 | 不適用 | 無 |
| 運作階段(污水泵房) | | | | | |
| 139 個評估點 | 污水泵房不會造成不良氣味影響 | 環評技術備忘錄<br>預測氣味濃度的 5 秒平均值達到 5 個氣味單位 | 無 | 設置辟味系統，及封閉氣味來源 | 無 |
| 運作階段 (累積) | | | | | |
| 175 個評估點 | 累積二氧化氮 1-小時平均濃度：114-835 μg/m$^3$<br>累積二氧化氮 24-小時平均濃度：77-384μg/m$^3$<br>累積二氧化硫 1-小時平均濃度：125-4075μg/m$^3$<br>累積二氧化硫 24-小時平均濃度：52-1698μg/m$^3$<br>累積可吸入懸浮粒子 24-小時平均濃度：61-229μg/m$^3$ | 空氣質素指標<br>二氧化氮 1-小時平均濃度：300 μg/m$^3$<br>二氧化氮 24-小時平均濃度：150μg/m$^3$<br>二氧化硫 1-小時平均濃度：800μg/m$^3$<br>二氧化硫 24-小時平均濃度：350μg/m$^3$<br>可吸入懸浮粒子 24-小時平均濃度：180μg/m$^3$ | 超過二氧化氮 1 小時平均濃度達 535μg/m$^3$<br>超過二氧化氮 24 小時平均濃度達 234μg/m$^3$<br>超過二氧化硫 1 小時平均濃度達 3274μg/m$^3$<br>超過二氧化硫 24 小時平均濃度達 1348μg/m$^3$<br>超過可吸入懸浮粒子 24 小時平均濃度達 49μg/ m$^3$ | 已規劃的空氣質素敏感受體當中，只有擬建的旅遊中心會受影響，但會裝設中央冷氣系統；倘若這些受體的空氣入口位置適當，預計不會受到不良空氣質素影響。 | 無 |

| 敏感受體／評估點 | 影響之預測結果 | 相關標準／準則 | 超出標準之幅度 | 影響之避免措施／緩解措施 | 剩餘影響（實施緩解措施後） |
|---|---|---|---|---|---|
| 42 個評估點 | 在最壞情況下，預測氣味濃度的 5 秒平均值介乎 1.9 至 32.2 ou/$m^3$。 | 環評技術備忘錄<br><br>預測氣味濃度的 5 秒平均值達到 5 個氣味單位 | 超過氣味準則達 27 ou/$m^3$。 | 啓德明渠進口道和啓德明渠所產生的氣味，是一個現存的環境問題。 爲了改善環境，本工程項目會緩解工程區內的潛在氣味來源，藉此紓緩現有的環境問題，並爲該區未來的土地用途提供一個可接受的環境。 是次研究已經擬訂緩解措施來紓緩這個現存的氣味問題， 包括重建位於舊停機坪的啓德明渠或加上覆蓋、全面緩解啓德明渠和佐敦谷暗渠靠近現有排水口的潛在氣味來源、對啓德明渠進口道進行局部挖泥、在舊跑道北段開出一個 600 米寬的缺口以改善啓德明渠進口道的水流情況，以及於現場以生物除污法處理啓德明渠進口道和觀塘避風塘所積累的沉積物。 | 預測已規劃的空氣質素敏感受體會受到剩餘氣味影響。 然而，根據預測，殘留的氣味水平很低，而且對人體健康亦沒有不良影響。 因此，在實施各項建議的氣味緩解措施後，啓德發展區附近的現有及已規劃空氣質素敏感受體，均不會受到不良氣味影響。 |
| 噪音影響 | | | | | |
| 施工階段 | | | | | |
| 36 個評估點 | 預計噪音聲級會介乎 45 至 92 分貝 (A) | 住宅樓宇： 75 分貝(A)<br><br>教育機構： 正常教學時間爲 70 分貝(A)；考試時間爲 65 分貝(A) | 住宅樓宇： 超過噪音標準達 16 分貝 (A)<br><br>教育機構： 在正常教學時間超過噪音標準達 19 分貝(A)；考試時間則達 24 分貝(A) | 使用低噪音設備和流動／臨時隔音屏障來減少建造噪音影響。 | 在 N4 方面（佛教慈敬學校），預計在 2010 年 7 月至 2015 年 12 月的考試期間，噪音聲級會比 65 分貝(A)的標準超出達 3 分貝(A)。<br><br>在 N5 方面（聖公會九龍灣基樂小學），預計在 2010 年 7 月至 2015 年 12 月的考試期間，噪音聲級會比 65 分貝(A) 的標準超出達 3 分貝(A)。<br><br>在 N11 方面（文理書院），預計在 2009 年 9 月至 2010 年 4 月及 2010 年 7 月至 2015 年 12 月的考試期間，噪音聲級會比 65 分貝(A) 的標準超出達 10 分貝(A)。 在 2010 年 7 月至 2015 年 12 月的正常教學期間，噪音聲級亦會比 70 分貝 (A) 的標準超出 5 分貝(A)。 |

| 敏感受體／評估點 | 影響之預測結果 | 相關標準／準則 | 超出標準之幅度 | 影響之避免措施／緩解措施 | 剩餘影響（實施緩解措施後） |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | 在 N13 方面（李求恩紀念中學），預計在 2009 年 9 月至 2010 年 4 月及 2010 年 7 月至 2015 年 12 月的考試期間，噪音聲級會比 65 分貝(A) 的標準超出達 9 分貝(A)。在 2010 年 7 月至 2015 年 12 月的正常教學期間，噪音聲級亦會比 70 分貝 (A) 的標準超出 4 分貝 (A)。<br><br>在 N23 方面（聖匠小學），預計在 2008 年 1 月至 2016 年 12 月的考試期間，噪音聲級會比 20 分貝 (A) 的標準超出達 15 分貝(A)。 在 2015 年 1 月至 2016 年 12 月的正常教學期間，噪音聲級亦會比 70 分貝 (A) 的標準超出 4 分貝(A)。<br><br>在 N27 方面（中華基督教會基道中學），預計在 2015 年 1 月至 2016 年 12 月的考試期間，噪音聲級會比 65 分貝(A) 的標準超出達 3 分貝(A)。<br><br>在 N28 方面（保良局顏寶鈴書院），預計在 2012 年 1 月至 2016 年 12 月的考試期間，噪音聲級會比 65 分貝(A) 的標準超出達 5 分貝(A)。<br><br>在 N14 方面（南苑），預計在 2015 年 1 月至 2015 年 12 月期間，噪音聲級會比 75 分貝(A) 的標準超出達 2 分貝(A)。<br>在 N18 方面（香港盲人輔導會宿舍），預計在 2015 年 1 月至 7 月期間，噪音聲級會比 75 分貝(A) 的標準超出達 1 分貝(A)。 |

| 敏感受體／評估點 | 影響之預測結果 | 相關標準／準則 | 超出標準之幅度 | 影響之避免措施／緩解措施 | 剩餘影響（實施緩解措施後） |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | 在 N20B 方面（翔龍灣），預計在 2012 年 1 月至 2016 年 12 月期間，噪音聲級會比 75 分貝(A) 的標準超出達 3 分貝(A)。<br><br>在 N21 方面（恆景閣），預計在 2012 年 1 月至 2016 年 12 月期間，噪音聲級會比 75 分貝(A) 的標準超出達 3 分貝(A)。<br><br>在 PN2 方面（地點 1A1（已規劃）），預計在 2012 年 10 月至 2015 年 12 月期間，噪音聲級會比 75 分貝(A) 的標準超出達 11 分貝(A)。 |
| 運作階段（交通噪音） | | | | | |
| 158 個評估點 | 10%時間累積統計聲級（L10）： 42 至 87 分貝(A) | 住宅樓宇： 70 分貝(A)<br><br>教育機構及所有其他需要以天然聲音溝通的地方： 65 分貝(A) | 住宅樓宇： 超過噪音標準達 17 分貝 (A)<br><br>教育機構： 超過噪音標準達 22 分貝 (A) | 於下列道路採用低噪音路面<br>(i) 道路 L2<br>(ii) 道路 L3 (對於道路 L3 通過道路的方案)<br>(iii) 道路 L4<br>於地點 1I1 的建築物與道路之間的緩衝距離爲約 5 米，於地點 1L2 爲 5 米，於地點 1L3 爲 35 米。<br>於地點 2B6 的建築物與道路之間設緩衝區及避免將開啓窗戶通氣的地方面對道路 L16 或現有九龍城區的道。<br>於地點 5A4(i) 避免將開啓窗戶通氣的地方面對土瓜灣道或 (ii) 興建 17.5 米高耐噪音的樓宇面對土瓜灣道作爲隔音建築物及限制住宅樓宇高度以不超過 25 米的地面以上，限制高度的住宅座位於少於五十五米遠離土瓜灣道。 | 在實施建議的緩解措施後，「新建」道路只會令所有具代表性的噪音敏感受體的整體噪音聲級增加不到 1.0 分貝 (A)，而且，所有「新建」道路的噪音聲級都會低於相關噪音準則。 預計「新建」道路不會對具代表性的噪音敏感受體造成不良噪音影響。 具代表性的噪音敏感受體處的噪音若超出標準，都是由現有道路造成。 |

| 敏感受體／評估點 | 影響之預測結果 | 相關標準／準則 | 超出標準之幅度 | 影響之避免措施／緩解措施 | 剩餘影響（實施緩解措施後） |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 於前新蒲崗工廠大廈避免將開啓窗戶通氣的地方面對支路連接太子道東和新蒲崗的道路或其它緩解措施減少支路所發出交通噪音。 | |
| 運作階段（固定機器噪音） | | | | | |
| 23 個評估點 | 所有預計噪音聲級均在噪音管制條例的準則範圍內。 | 空氣質素敏感受體 B：<br>日間及黃昏： 60 分貝(A)<br>夜間： 50 分貝(A)<br><br>空氣質素敏感受體 C：<br>日間及黃昏： 65 分貝(A)<br>夜間： 55 分貝(A) | 無 | ● 通風系統及建築物任何孔洞的排氣設備朝向，都應該遠離任何噪音敏感受體；及<br>● 可以在建築物的排氣口裝設百葉窗或其他聲音處理設備。 | 無 |
| 露天娛樂活動的噪音影響 | | | | | |
| 1 個評估點 | 預計噪音聲級在相關準則範圍內。 | 在露天場地舉行娛樂活動的噪音管制指引 | 無 | ● 裝設可開關屋頂，或考慮爲體育館主館採用固定式屋頂。 | 無 |
| 直升機場噪音 | | | | | |
| 1 個評估點 | 預計噪音聲級在噪音管制條例的準則範圍內。 | 環評技術備忘錄 | 無 | ● 無 | 無 |
| 環保運輸系統所產生的噪音 | | | | | |
| 1 個評估點 | 所有預計噪音聲級均在噪音管制條例的準則範圍內。 | 噪音管制條例 | 無 | ● 會考慮採用多層隔音系統，以及在所有架空路段裝設垂直隔音屏障。 | 無 |
| 海上交通噪音（包括來自避風塘的噪音） | | | | | |
| 2 個評估點 | 無 | 無 | 無 | ● 無 | 無 |
| 施工階段水質影響 | | | | | |
| 維多利亞港海濱的海水入口，以及在將軍澳、青洲和歌連臣角發現的珊瑚聚居地點 | 模擬結果顯示，沿維多利亞港海旁有 6 個沖廁用水入口的水質均超過水務署的水質（懸浮固體）準則。 | 1. 水務署沖廁用水入口的懸浮固體水質準則： < 10 mg/l<br>2. 珊瑚聚居地點的懸浮固體增幅： 低於周邊水平的 30%<br>3. 在珊瑚聚居處的沉積率 <100g/m2/day | 在實施所有建議的緩解措施後，會完全符合相關準則。 | 在挖泥和回填時，採用閉合式抓斗挖泥船。<br>進行挖泥工程時，在適當的挖泥區裝設隔泥幕；並在選定的海水進水口裝設隔泥網。<br>避免在雨季（4 月至 9 月）進行郵輪碼頭的維修挖泥工程。 | 無 |

| 敏感受體／評估點 | 影響之預測結果 | 相關標準／準則 | 超出標準之幅度 | 影響之避免措施／緩解措施 | 剩餘影響（實施緩解措施後） |
|---|---|---|---|---|---|
| 運作階段水質影響 | | | | | |
| 維多利亞港海濱的海水入口，以及在將軍澳、青洲和歌連臣角發現的珊瑚聚居地點 | 啓德發展計劃的運作不會對維多利亞港的水質造成不可接受的影響。 | 「水污染管制條例」所規定的相關海水水質指標。 | 本工程項目沒有造成任何超出水質指標的情況。 | 舊跑道四周可到達的海域，都會由清潔承辦商負責收集漂浮垃圾。亦會實施監察與審核計劃，以便確定跑道缺口以及爲啓德明渠進口道和觀塘避風塘沉積物所進行的生物補救措施，都不會造成不可接受的影響。 | 無 |
| 廢物管理影響 | | | | | |
| 在工程地點、廢物運輸路線和廢物處置地點或其附近的對水質、空氣質素和噪音敏感的受體。 | 主要廢物：被挖出的海洋沉積物，其總體積在建造挖泥時約達 457 萬立方米，而在維修挖泥時則爲每 5 至 10 年 35 萬立方米。<br><br>在建造挖泥時產生的沉積之中，約有 3,615,000 立方米屬受污染疏濬沉積物（M 類和 H 類），而約有 950,600 立方米則屬 L 類沉積物。<br><br>由 600 米跑道缺口、啓德明渠進口道局部維修挖泥、道路 T2 和中九龍幹線水下隧道路段所產生的挖出沉積物總體積，估計分別約爲 3,200 立方米、120,000 立方米和 2,260,000 立方米。 需按照環境運輸及工務局技術通告編號 34/2002 號進行測試和處置的沉積物。<br><br>其他廢物：<br>在進行建設挖泥和維修挖泥時，維修機器設備所產生的化學廢物。<br><br>建造工程會產生約 5,946,000 立方米的拆建物料，例如清理工地、挖掘工程、爲跑道打開 600 米寬缺口、平整工地，以及建造各種建築物和基礎設施等的土木工程。 | • 廢物處置條例（354 章）<br>• 廢物處置（化學廢物）（一般）規例（354 章）<br>• 土地（雜項條文）條例（28 章）<br>• 公眾衞生及市政條例（132 章）－公眾潔淨及防止妨擾規例<br>• 環境影響評估條例技術備忘錄附件 7 及 15 | 不適用 | • 已受污染的被挖出沉積物（M 類及 H 類）須作第 1 類－開放式海洋棄置（指定地點），或於海洋填料委員會所指定的污泥卸置坑作第 2 類－密閉式海洋棄置。<br>• L 類沉積物適合於海洋填料委員會所指定的已刊憲海洋卸置場作第一類－開放式海洋棄置。<br>• 環評環報告就廢物管理所建議的緩解措施和良好施工方法均應被納入合約文件中，以便對處理本項目的已知廢物可能造成的環境影響加以控制。 | 無 |

| 敏感受體／評估點 | 影響之預測結果 | 相關標準／準則 | 超出標準之幅度 | 影響之避免措施／緩解措施 | 剩餘影響（實施緩解措施後） |
|---|---|---|---|---|---|
| 土地污染 | | | | | |
| 在施工和拆卸階段的建造工人 | • 透過土地污染影響評估或全面檢討過去／現在可能受污染的土地用途來識別土地污染影響。 找出啓德發展計劃研究區內的污染熱點。<br>• 已知的土壤污染物主要是有機物質（總石油碳氫化合物、揮發性有機化合物和半揮發性有機化合物）和重金屬（鉛、銅、鋅、鎘、鎳、鈷和砷）。<br>• 在前政府飛行服務隊停機坪的 3 個地下水監察井內發現游離產品。 | • 環境影響評估條例技術備忘錄；<br>• 專業人士環保事務諮詢委員會專業守則編號 PN3/94「受污染土地評估和整治」；<br>• 加油站、船廠及車輛維修／拆卸工場受污染地點勘察及整治指引；<br>• 受污染土地勘察及整治指引；及<br>• 按風險釐定的土地污染整治標準的使用指引 | • 前啓德機場南停機坪；<br>• 前政府飛行服務隊停機坪；<br>• 啓德隧道附近局部地點；<br>• 前政府飛行服務隊大樓 | • 應該掘出已知的污泥，並於現場以生物堆積法及／或凝固／穩固法處理。<br>• 對於游離產物，應按啓德機場拆卸工程環評的建議，以撇除法處理。<br>• 應該實施建議的環境緩解和安全措施、進度監察及／或整治工程進行時所建議的抽樣／測試確認程序。 | 無 |
| 對生命的危害 | | | | | |
| 在危險裝置附近的人口 | • 危險裝置風險級別審查顯示，本工程項目的未來用戶在 2012、2016 和 2021 這三個評估年份的風險水平都符合風險指引的要求，而且不會受到不良影響。 | • 環評條例技術備忘錄附件 4。 | 不適用 | 不適用 | 不適用 |
| 文化遺產 | | | | | |
| 建築文物資源 | 文獻研究和實地建築文物調查結果顯示，舊啓德機場有數項文物資源，其中包括兩枝風向桿、消防局 A、消防局 B（及附屬碼頭）、消防局 C、海堤及跑道、舊遠東飛行學校、宋皇臺石刻、魚尾石和九龍石。在舊遠東飛行學校和魚尾石的文物價值均屬中等，但宋皇臺石刻則具有較高的文物價值。至於其他檢查過的文物資源，其重要性都較低。若在舊遠東飛行學校附近鋪設公用設施，或需遷移宋皇臺石刻，便需爲有關的文物資源採取適當保護措施。除此之外，其他被檢查過的文物資源，都無需任何緩解措施。 | • 有關文化遺產影響評估的準則 | 不適用 | 不適用 | 不適用 |

| 敏感受體／評估點 | 影響之預測結果 | 相關標準／準則 | 超出標準之幅度 | 影響之避免措施／緩解措施 | 剩餘影響（實施緩解措施後） |
|---|---|---|---|---|---|
| 陸地考古資源 | 於北停機坪的兩個地點掘出龍津碼頭遺蹟及宋朝瓷片。 | • 有關文化遺產影響評估的準則<br>• 處理考古文物及檔案指引 | 不適用 | • 將會在發現宋朝瓷片的地點進行更深入的考古勘察和搶救發掘。此外，亦建議在完成深入的考古勘察後，於原地保留龍津渡頭，作爲啓德發展區的一部份。 | 在發現宋代瓷片的地點完成更深入的考古勘察及相關的考古搶救發掘之後， 陸地考古不會造成剩餘影響.。<br>在發現龍津碼頭遺跡的地點完成更深入的考古勘察及在原地保留所有龍津碼頭的尚存遺跡後陸地考古不會造成剩餘影響.。 |
| 海洋考古資源 | 挖泥工程損害海洋考古資源 | • 海洋考古勘察指引 | 不適用 | • 監察挖出物 | 無 |
| **景觀及視覺影響** | | | | | |
| 景觀資源、景觀特色區、視覺敏感受體 | • 根據粗略保計，約有 2,250 棵現存的樹木會受到啓德發展計劃影響，其中約有 1,363 棵會被砍去，而另外 887 棵則會被移植。然而，將會在新休憩用地上種植約 5,000 棵樹，並在新建的道路旁種植約 1,000 棵，以彌補失去的現有樹木。<br>• 發展區內將會提供共約 89.5 公頃休憩用地，以補償附近地區所失去約 1.4 公頃的休憩用地。在實施緩解措施後，本工程項目對休憩用地系統的剩餘影響屬可以接受。<br>• 這個地區的整體景觀特徵，將會從一個平坦開闊，有多項臨時用途的地區，急劇改變爲一個高聳、當代、設有體育和娛樂中心的發展區。因此，長遠而言，當所有軟性景觀的元素，在新建的公園, 海濱走廊和景觀區，變得成熟後，本工程項目對各個景觀特色區的整體剩餘影響屬是有利的。<br>• 位於土瓜灣、九龍城、新蒲崗和九龍灣的住宅區都是視覺敏感受體，因此，都無可避免地會受到中等程度至較大的剩餘影響，但是，在本工程中，會有的休憩用地和視覺資源，這些視覺資源會爲附近的視覺敏感受體帶來有利的視覺影響。 | • 環境影響評估條例（499 章）<br>• 環評技術備忘錄附件 10 和 18。<br>• 環境運輸及工務局技術通告 2/2004 號<br>• 環境運輸及工務局技術通告 3/2006 號 | 不適用 | 施工階段<br>• 在施工時必須小心保護所有現存樹木。<br>• 無可避免會受到工程影響的樹木必須盡可能予以移植。會按照環境運輸及工務局技術通告 2/2004 及 3/2006 號的要求，向政府有關部門提交詳細移植建議。在動工前必須就樹木移植的最終位置達成協議。<br>• 對夜間的照明設備實施管制。<br>• 樹立具裝飾作用的屏障圍板。<br><br>運作階段<br>• 各個會影響樹木的項目都必須納入補償植樹計劃。<br>• 應該納入高大的緩衝屏蔽樹木／灌木／攀爬植物種植計劃和屋頂綠化計劃，以便把帶有硬朗感覺的工程結構加以柔化。<br>• 應該在所有新建道路沿線納入相匹配的街景設計，以便反映啓德的新都市發展。<br>• 應該沿著路旁的市容美化地帶和路中分隔帶種植裝飾性的樹木和裝設相關結構，以改善城市景觀質素。 | 無 |

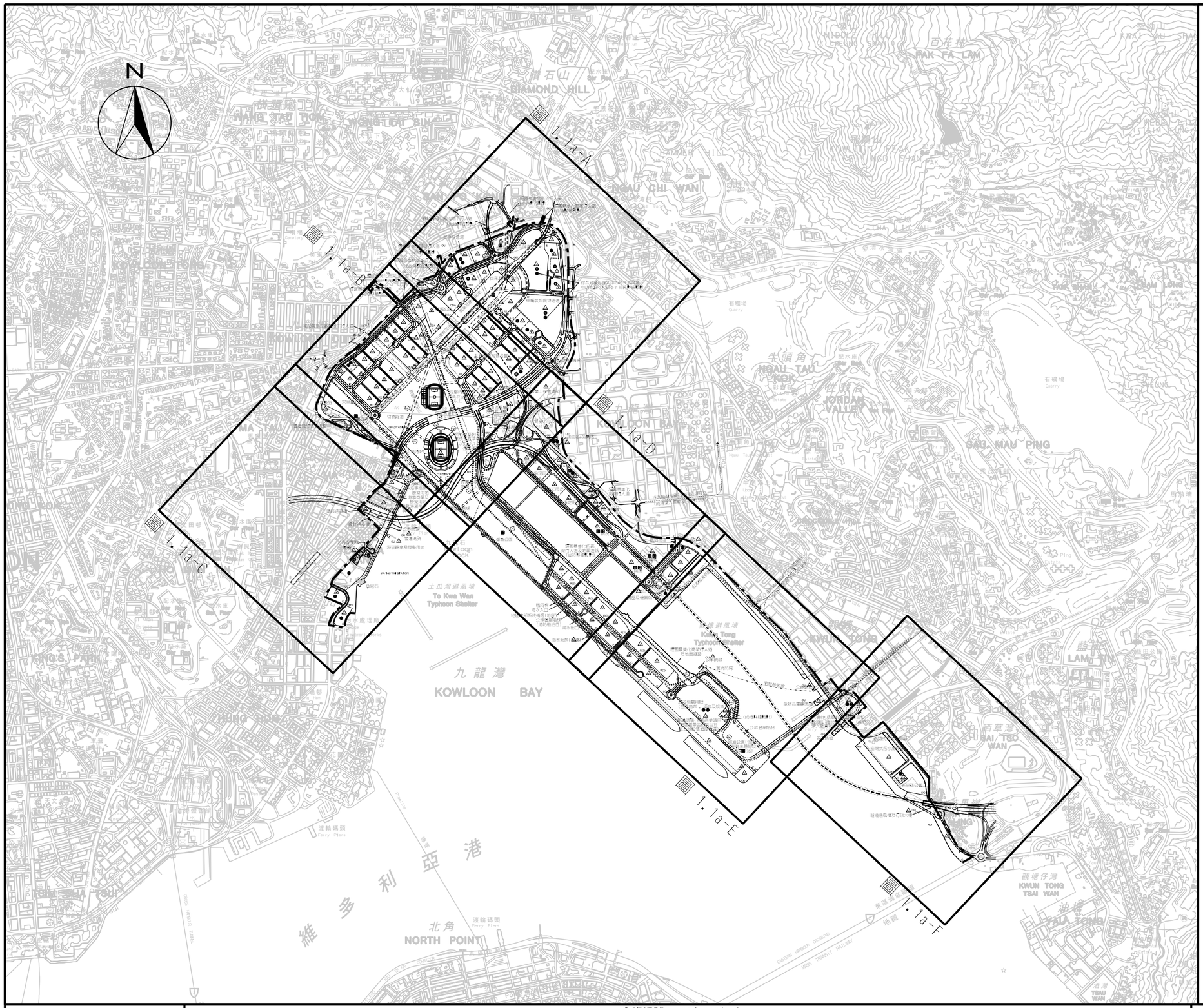
| 敏感受體／評估點 | 影響之預測結果 | 相關標準／準則 | 超出標準之幅度 | 影響之避免措施／緩解措施 | 剩餘影響（實施緩解措施後） |
|---|---|---|---|---|---|
| | • 總括而言，在實施緩解措施後(包括融合在大綱圖則上的所有設計措施)，啓德發展計劃可能造成的景觀及視覺影響屬可以接受，而且長遠而言，更會帶來有利的景觀及視覺影響。 | | | • 應該爲所有工程結構和基礎設施大樓的外形、物料和粉飾，採用美觀的設計。<br>• 控制運作時的夜間燈光。 | |
| 生態影響 | | | | | |
| 工程區內及其附近的生態資源 | 陸地生態<br>• 前啓德機場內的 202.7 公頃荒地和 15.8 公頃植林／草地混雜區將永久消失。這些受影響的生境只具很低的生態價值。<br>• 啓德明渠進口道和部份跑道的人工海岸線會有 0.7 公里和 1.6 公里分別屬永久和暫時消失。 由於在施工階段後會形成新人工海岸線，這種生境的小部份（約 4%）永久消失並不會對現有的水禽造成顯著不良影響。<br>• 直接清除工程區內約 2250 株常見的樹木。<br>• 在施工和運作階段內，間接滋擾附近已受人類嚴重滋擾的已發展區和相關的野生動物。<br>• 建造工程導致海洋水質惡化，令水禽食物減少而可能受到間接影響。 這種影響只是臨時性質，而且在評估區附近還有其他相似的覓食地區，因此，這種影響屬於輕微和可以接受。<br>海洋生態<br>• 海洋生態所受到的直接影響包括暫時損失約 74.4 公頃的軟底和潮下生境、約 1.6 公里的人工潮間生境，以及永久損失約 0.7 公里的人工潮間生境。所有會直接受損的海洋生境及相關海洋生物，都只具有很低的生態價值。鑑於是次研究所建議的各項緩解措施，包括移植珊瑚和建造新海堤，這些影響只屬輕微。<br>海洋生態可能會因爲挖泥工程令水質變化而受到間接影響。 | • 環境影響評估條例（499 章）<br>• 環評技術備忘錄附件 8 和 16。<br>• 環評條例指引編號 3/2002<br>• 環評條例指引編號 6/2002<br>• 環評條例指引編號 11/2004<br>• 野生動物保護條例（170 章）<br>• 保護瀕危動植物物種條例（586 章）<br>• 城市規劃條例（131 章）<br>• 海岸公園條例（476 章）及附屬法例<br>• 郊野公園條例（208 章）<br>• 林區及郊區條例（96 章）<br>• 海魚養殖條例（353 章）<br>• 保護海港條例（531 章）<br>• 水污染管制條例（358 章）<br>• 國際自然及自然資源保育聯盟 2006 年紅皮書<br>• 中國國家重點保護野生動植物名單 | 不適用 | • 盡可能在竣工後，在質量和數量上都以不低於 1:1 的比例，以相近的本土樹木和植物進行補償種植。<br>• 盡可能對直接受影響的珊瑚群落進行移植，以避免或減少這些具保育價值的動物受到直接損失。<br>• 實施水質管制措施，例如在挖泥工程區四周裝設隔泥幕，以及採用閉合式抓斗挖泥船等，以減少水質改變對海洋生物造成的間接影響。<br>• 重建新海堤，藉此提供大面積的硬質基底，讓現有的潮間及潮下生物群落可以在建造工程完成後重新聚集。 | • 永久損失 202.7 公頃荒地和 15.8 公頃植林／草地混雜生境；這些生境的生態價值均極低。<br>• 永久損失 0.7km 人工海岸線／海堤生境，其生態價值屬偏低。 |

| 敏感受體／評估點 | 影響之預測結果 | 相關標準／準則 | 超出標準之幅度 | 影響之避免措施／緩解措施 | 剩餘影響（實施緩解措施後） |
|---|---|---|---|---|---|
| | • 由於工程區內已知的底棲、潮間和潮下生物群落都只具極低的生態價值，而且這些影響都只是暫時性質，因此預計，海洋生態資源只會受到輕微的間接影響。 | | | | |
| 漁業影響 | | | | | |
| 工程區內及其附近的漁業資源 | • 本工程項目會令約 74.4 公頃捕漁區暫時消失。 由於受影響地區的範圍細小，亦爲時短暫，而且漁獲損失很少，捕漁活動所受到影響亦偏低，因此，挖泥區內的捕漁區消失，只會對漁業造成輕微和可以接受的影響。<br>• 漁業資源可能會因爲挖泥工程令水質變化而受到間接影響。 鑑於這些影響的暫時及局部性質，預計捕漁業資源只會受到輕微影響。 由於最接近工程區的東龍洲和馬灣魚類養殖區亦分別在 8 公里和 10 公里外，預計工程不會影響海魚業殖業資源。<br>• 由於所有建造工程都會在啓德發展地點的現有土地界限內進行，亦不會有任何建築物伸展至這些土地界限之外，因此，本工程項目在運作期間不會對漁業資源造成任何影響。而且，在本工程項目運作期間，擬建郵輪碼頭和公眾登岸階梯及消防船泊位對開的海域（迴旋區）內的捕魚活動並不會受到限制。 | • 環評技術備忘錄附近 9 和 17。<br>• 漁業保護條例（171 章）<br>• 海魚養殖條例（353 章）<br>• 水污染管制條例（358 章） | 不適用 | 無需爲漁業資源實施特定的緩解措施。 | • 暫時損失 74.4 公頃捕漁區 |
| 污水渠及污水處理事宜 | | | | | |
| 現有和已規劃的污水收集系統、污水處理及處置設施。 | 本工程項目不會對現有和已規劃的污水收集系統、污水處理及處置設施造成任何不良影響。 | 環評技術備忘錄之環評程序備忘錄附件 14。 | 不適用 | 無需爲實施任何緩解措施。 | 無 |

# 6 總結

6.1.1 是次環評對本工程項目可能造成的環境影響，確定了影響性質和範圍。同時，亦在有需要和可行的地方，闡述了適當的緩解和控制措施，以便把環境影響減少至可接受水平。

6.1.2 在實施各項建議緩解措施後，本工程項目在環保方面屬可以接受。環評報告亦闡述了各項建議緩解措施的實施時間表。各項監察要求則在自成一冊的「環境監察與審核手冊」中闡述，以確保各項建議緩解措施均被妥善實施。




## 圖例：

- 政府合署
- 警察總部
- 分區警署
- 分區消防局
- 救護車站
- 郵政局
- 圖書館
- 社區會堂
- 社會福利設施
- 中學
- 小學
- 幼稚園
- 醫院
- 分科診所/專科診所
- 普通科診所
- 區域公園
- 市鎮公園
- 室內文娛中心
- 停車場
- 巴士總站
- 專線小巴總站/公共小巴總站
- 加油站
- 加氣站
- 規劃界限
- 分區界限
- 架空道路
- 地面下道路
- 隧道
- 行人專區
- 單車徑
- 文物徑
- 鐵路及車站保留區（地底）（尚待深入勘察）
- 單軌鐵路及車站可能保留區（尚待深入勘察及可行性研究）
- 渠務保留區
- 公用設施保留區
- 水務設施保留區
- 建築物高度上限（主基準水平以上米）
- 建議位高（主基準水平以上米）
- 行人過路設施

AMC - 動物管理中心
ESS - 變電站
FB - 行人天橋
LPG - 加氣站
MVTS - 船隻追蹤系統
NBA - 非建築區
PFS - 加油站
PTI - 公共交通交匯處
RCP - 垃圾收集點
SPS - 污水泵房
SW - 行人隧道

## 土地用途及面積表

| 用途 | 地點面積淨額 公頃 | 及百分比 % |
|---|---|---|
| C 商業 | | |
| RS 特別住宅 | | |
| R1 住宅 - 第1 區 | | |
| R2 住宅 - 第2 區 | | |
| R3 住宅 - 第3 區 | | |
| G 政府 | | |
| IC 機構或社區 | | |
| E 教育 | | |
| RO 區域休憩用地 | | |
| DO 地區休憩用地 | | |
| LO 鄰舍休憩用地 | | |
| A 美化市容 | | |
| OU 其他特定用途 | | |
| CDA 綜合發展區 | | |
| 道路，路口等 | | |
| 總發展面積 | 328.00 | 100.00 |
| 規劃區總面積 | 328.00 | 100.00 |

## 備注：

觀塘交通連接道及跨越啓德明渠行人天橋的走線是初步訂立的，並會在考慮《保護海港條例》的限制後作出檢討及適當的修訂。

DATE 2008-9-1 16 30 39 TANLF

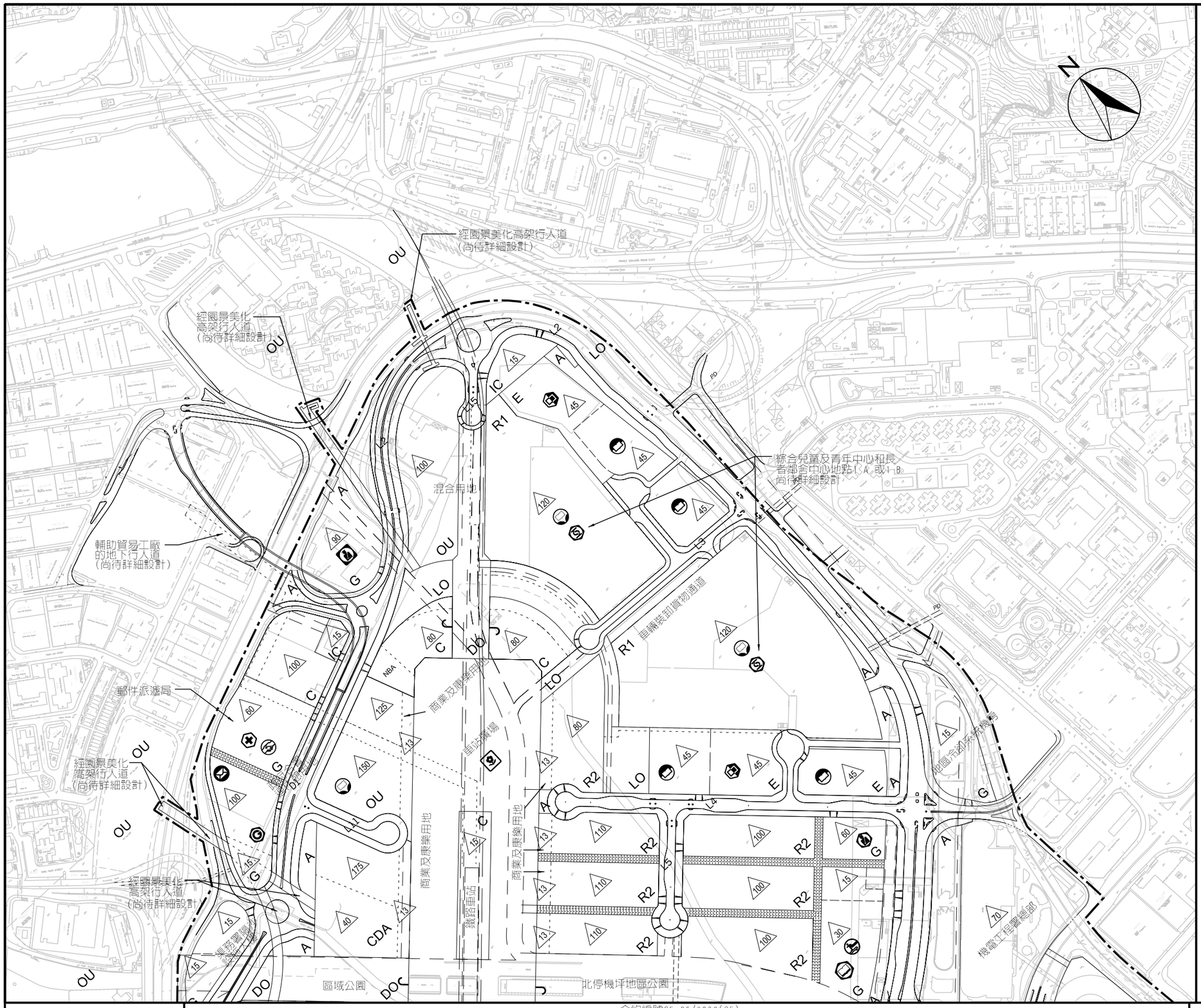
MAUNSELL | AECOM
Maunsell Consultants Asia Ltd

合約編號CE 35/2006(CE)
啓德發展計劃工程研究與前期工程設計及施工 - 勘察、設計及施工

# 建議發展大綱圖(日期為2008年5月)

| | | | |
|---|---|---|---|
| SCALE | A3 1:25000 | DATE | JUN 2008 |
| CHECK | -- | DRAWN | LZG |
| JOB No. | 60022408 | DRAWING No. 圖 1.1a | REV - |

SZO p:\projects\60022408\drawing\report\eia\C11a.dgn




## 圖例：

- 政府合署
- 警察總部
- 分區警署
- 分區消防局
- 救護車站
- 郵政局
- 圖書館
- 社區會堂
- 社會福利設施
- 中學
- 小學
- 幼稚園
- 規劃界限
- 分區界限
- 架空道路
- 地面下道路
- 隧道
- 行人專區
- 單車徑
- 文物徑
- 行人過路設施
- 醫院
- 分科診所/專科診所
- 普通科診所
- 區域公園
- 市鎮公園
- 室內文娛中心
- 停車場
- 巴士總站
- 專線小巴總站/公共小巴總站
- 加油站
- 加氣站
- 鐵路及車站保留區（地底）（尚待深入勘察）
- 單軌鐵路及車站可能保留區（尚待深入勘察及可行性研究）
- 渠務保留區
- 公用設施保留區
- 水務設施保留區
- 建築物高度上限（主基準水平以上米）
- 建議位高（主基準水平以上米）

AMC - 動物管理中心
LPG - 加氣站
ESS - 變電站
FB - 行人天橋
MVTS - 船隻追蹤系統
NBA - 非建築區
PFS - 加油站
PTI - 公共交通交匯處
RCP - 垃圾收集點
SPS - 污水泵房
SW - 行人隧道

## 土地用途及面積表

| 用途 | 地點面積淨額 公頃 | 及百分比 % |
|---|---|---|
| C 商業 | | |
| RS 特別住宅 | | |
| R1 住宅 - 第1 區 | | |
| R2 住宅 - 第2 區 | | |
| R3 住宅 - 第3 區 | | |
| G 政府 | | |
| IC 機構或社區 | | |
| E 教育 | | |
| RO 區域休憩用地 | | |
| DO 地區休憩用地 | | |
| LO 鄰舍休憩用地 | | |
| A 美化市容 | | |
| OU 其他特定用途 | | |
| CDA 綜合發展區 | | |
| 道路，路口等 | | |
| 總發展面積 | 328.00 | 100.00 |
| 規劃區總面積 | 328.00 | 100.00 |

## 備注：

觀塘交通連接道及跨越啓德明渠行人天橋的走線是初步訂立的，並會在考慮《保護海港條例》的限制後作出檢討及適當的修訂。

MAUNSELL | AECOM
Maunsell Consultants Asia Ltd

合約編號CE 35/2006(CE)
啓德發展計劃工程研究與前期工程設計及施工 - 勘察、設計及施工

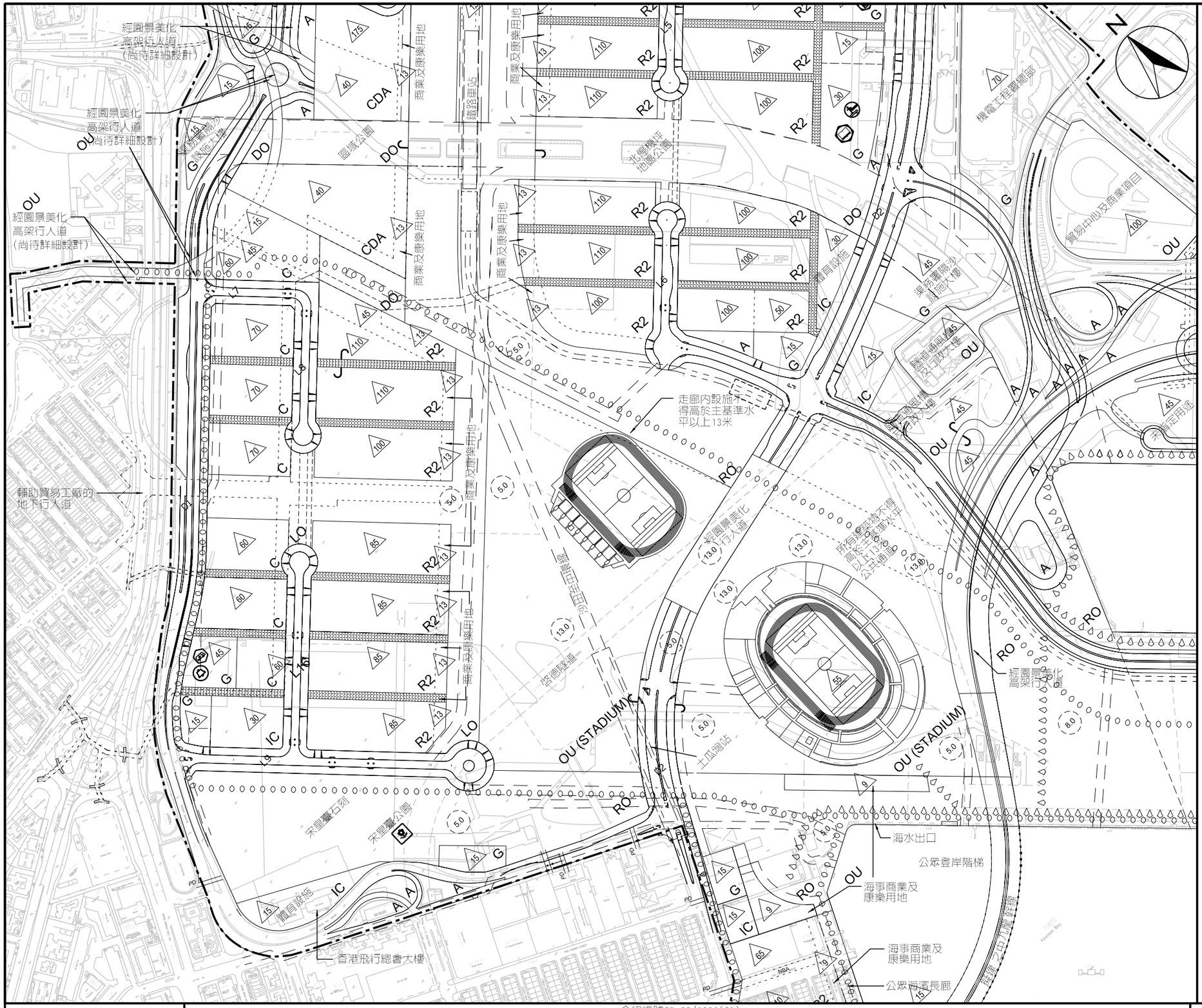
# 建議發展大綱圖(日期為2008年5月)

第1頁（共7頁）

| | | | |
|---|---|---|---|
| SCALE | A3 1:5000 | DATE | JUN 2008 |
| CHECK | - | DRAWN | LZG |
| JOB No. | 60022408 | DRAWING No. | 圖 1.1a-A |
| | | REV | - |

DATE 2008-9-1 16:28:57 TANLF

SZO p:\projects\60022408\drawing\report\eia\C11a-A.dgn




## 圖例：

- 政府合署
- 警察總部
- 分區警署
- 分區消防局
- 救護車站
- 郵政局
- 圖書館
- 社區會堂
- 社會福利設施
- 中學
- 小學
- 幼稚園
- 醫院
- 分科診所/專科診所
- 普通科診所
- 區域公園
- 市鎮公園
- 室內文娛中心
- 停車場
- 巴士總站
- 專線小巴總站/公共小巴總站
- 加油站
- 加氣站
- 規劃界限
- 分區界限
- 架空道路
- 地面下道路
- 隧道
- 行人專區
- 單車徑
- 文物徑
- 行人過路設施
- 鐵路及車站保留區（地底）（尚待深入勘察）
- 單軌鐵路及車站可能保留區（尚待深入勘察及可行性研究）
- 渠務保留區
- 公用設施保留區
- 水務設施保留區
- 建築物高度上限（主基準水平以上米）
- 建議位高（主基準水平以上米）

AMC - 動物管理中心
LPG - 加氣站
ESS - 變電站
FB - 行人天橋
MVTS - 船隻追蹤系統
NBA - 非建築區
PFS - 加油站
PTI - 公共交通交匯處
RCP - 垃圾收集點
SPS - 污水泵房
SW - 行人隧道

## 土地用途及面積表

| 用途 | 地點面積淨額 公頃 | 及百分比 % |
|---|---|---|
| C 商業 | | |
| RS 特別住宅 | | |
| R1 住宅 - 第1區 | | |
| R2 住宅 - 第2區 | | |
| R3 住宅 - 第3區 | | |
| G 政府 | | |
| IC 機構或社區 | | |
| E 教育 | | |
| RO 區域休憩用地 | | |
| DO 地區休憩用地 | | |
| LO 鄰舍休憩用地 | | |
| A 美化市容 | | |
| OU 其他特定用途 | | |
| CDA 綜合發展區 | | |
| 道路，路口等 | | |
| 總發展面積 | 328.00 | 100.00 |
| 規劃區總面積 | 328.00 | 100.00 |

## 備注：

觀塘交通連接道及跨越啓德明渠行人天橋的走線是初步訂立的，並會在考慮《保護海港條例》的限制後作出檢討及適當的修訂。

DATE 2008-9-1 16:29:12 TANLF

MAUNSELL | AECOM
Maunsell Consultants Asia Ltd

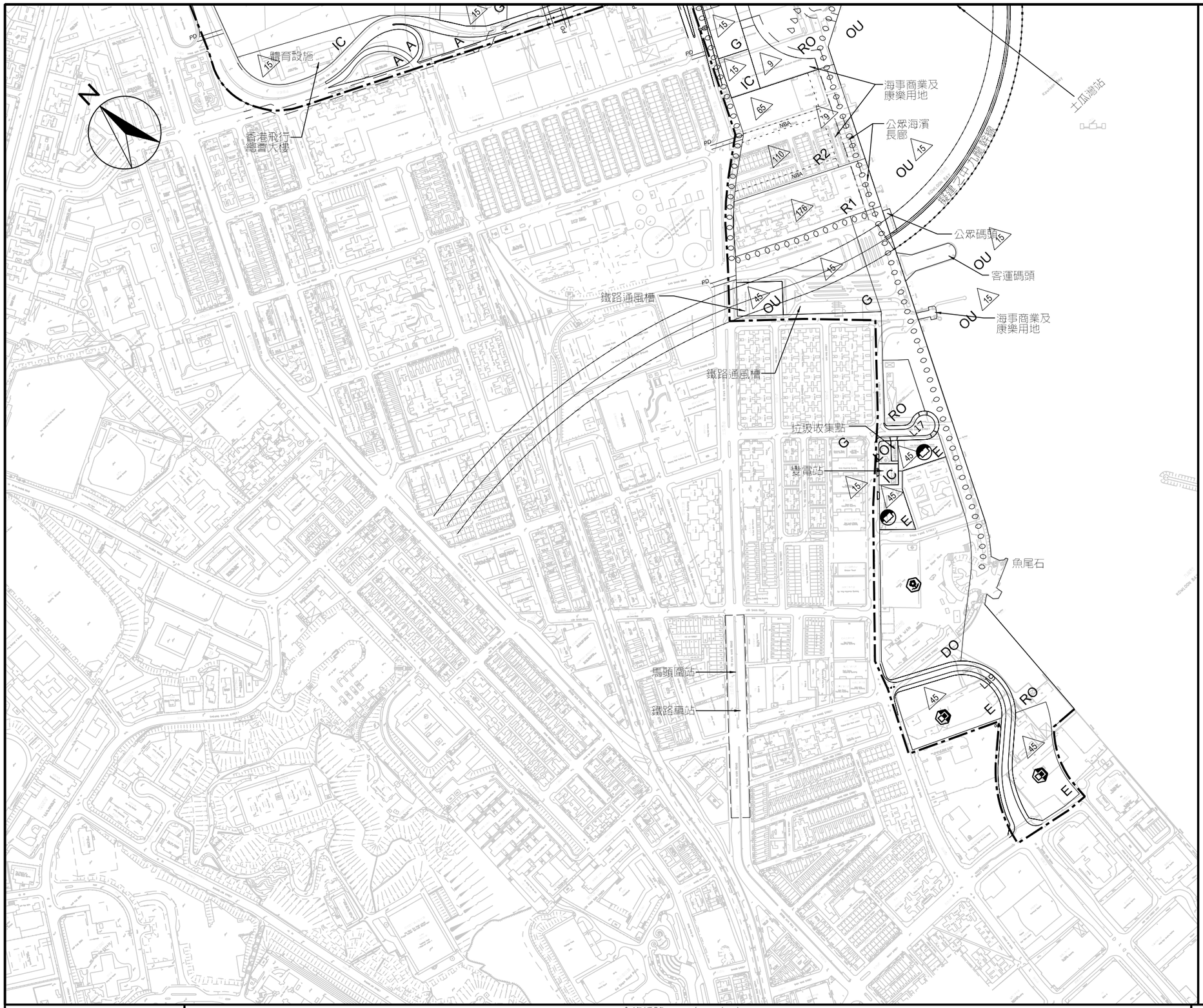
合約編號CE 35/2006(CE)
啓德發展計劃工程研究與前期工程設計及施工 - 勘察、設計及施工

# 建議發展大綱圖(日期為2008年5月)



| SCALE | A3 1:5000 | DATE | JUN 2008 |
|---|---|---|---|
| CHECK | - | DRAWN | J.J. |
| JOB No. | 60022408 | DRAWING No. | 圖 1.1a-B |
| | | REV | - |

SZO p:\projects\60022408\drawing\report\eia\C11a-B.dgn




## 圖例：

- 政府合署
- 警察總部
- 分區警署
- 分區消防局
- 救護車站
- 郵政局
- 圖書館
- 社區會堂
- 社會福利設施
- 中學
- 小學
- 幼稚園
- 規劃界限
- 分區界限
- 架空道路
- 地面下道路
- 隧道
- 行人專區
- 單車徑
- 文物徑
- 行人過路設施
- 醫院
- 分科診所/專科診所
- 普通科診所
- 區域公園
- 市鎮公園
- 室內文娛中心
- 停車場
- 巴士總站
- 專線小巴總站/公共小巴總站
- 加油站
- 加氣站
- 鐵路及車站保留區（地底）（尚待深入勘察）
- 單軌鐵路及車站可能保留區（尚待深入勘察及可行性研究）
- 渠務保留區
- 公用設施保留區
- 水務設施保留區
- 建築物高度上限（主基準水平以上米）
- 建議位高（主基準水平以上米）

AMC - 動物管理中心
LPG - 加氣站
ESS - 變電站
FB - 行人天橋
MVTS - 船隻追蹤系統
NBA - 非建築區
PFS - 加油站
PTI - 公共交通交匯處
RCP - 垃圾收集點
SPS - 污水泵房
SW - 行人隧道

## 土地用途及面積表

| 用途 | 地點面積淨額 公頃 | 及百分比 % |
|---|---|---|
| C 商業 | | |
| RS 特別住宅 | | |
| R1 住宅 - 第1區 | | |
| R2 住宅 - 第2區 | | |
| R3 住宅 - 第3區 | | |
| G 政府 | | |
| IC 機構或社區 | | |
| E 教育 | | |
| RO 區域休憩用地 | | |
| DO 地區休憩用地 | | |
| LO 鄰舍休憩用地 | | |
| A 美化市容 | | |
| OU 其他特定用途 | | |
| CDA 綜合發展區 | | |
| 道路，路口等 | | |
| 總發展面積 | 328.00 | 100.00 |
| 規劃區總面積 | 328.00 | 100.00 |

## 備注：

觀塘交通連接道及跨越啓德明渠行人天橋的走線是初步訂立的，並會在考慮《保護海港條例》的限制後作出檢討及適當的修訂。

MAUNSELL | AECOM
Maunsell Consultants Asia Ltd

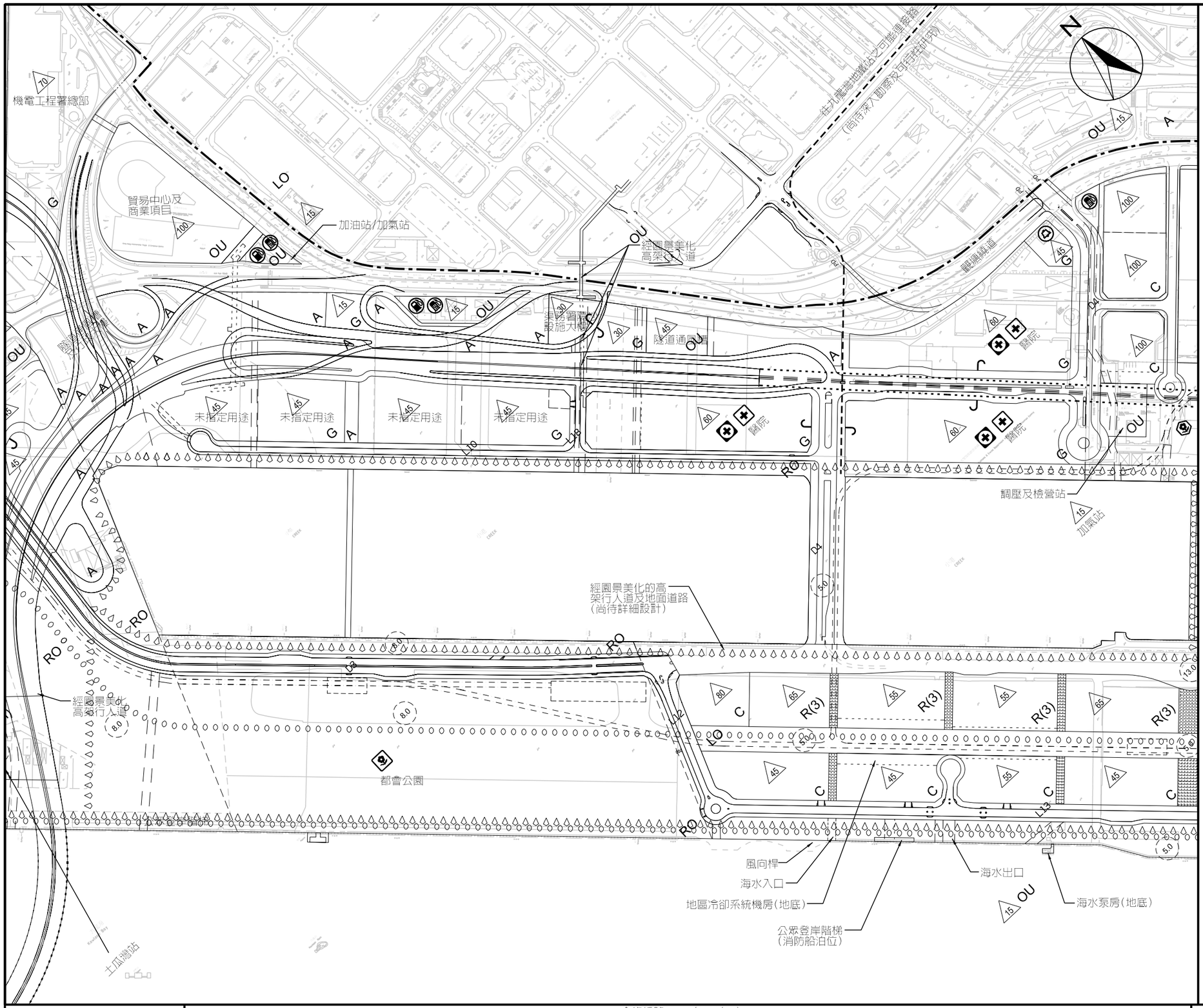
合約編號CE 35/2006(CE)
啓德發展計劃工程研究與前期工程設計及施工 - 勘察、設計及施工

# 建議發展大綱圖(日期為2008年5月)



| | | | |
|---|---|---|---|
| SCALE | A3 1:5000 | DATE | JUN 2008 |
| CHECK | - | DRAWN | J.J. |
| JOB No. | 60022408 | DRAWING No. | 圖 1.1a-C |
| | | REV | - |

DATE 2008-9-1 16:29:27 TANLF
SZO p:\projects\60022408\drawing\report\eia\C11a-C.dgn




## 圖例：

- 政府合署
- 警察總部
- 分區警署
- 分區消防局
- 救護車站
- 郵政局
- 圖書館
- 社區會堂
- 社會福利設施
- 中學
- 小學
- 幼稚園
- 規劃界限
- 分區界限
- 架空道路
- 地面下道路
- 隧道
- 行人專區
- 單車徑
- 文物徑
- 行人過路設施
- 醫院
- 分科診所/專科診所
- 普通科診所
- 區域公園
- 市鎮公園
- 室內文娛中心
- 停車場
- 巴士總站
- 專線小巴總站/公共小巴總站
- 加油站
- 加氣站
- 鐵路及車站保留區（地底）（尚待深入勘察）
- 單軌鐵路及車站可能保留區（尚待深入勘察及可行性研究）
- 渠務保留區
- 公用設施保留區
- 水務設施保留區
- 建築物高度上限（主基準水平以上米）
- 建議位高（主基準水平以上米）

AMC - 動物管理中心
LPG - 加氣站
ESS - 變電站
FB - 行人天橋
MVTS - 船隻追蹤系統
NBA - 非建築區
PFS - 加油站
PTI - 公共交通交匯處
RCP - 垃圾收集點
SPS - 污水泵房
SW - 行人隧道

## 土地用途及面積表

| 用途 | 地點面積淨額 公頃 | 及百分比 % |
|---|---|---|
| C 商業 | | |
| RS 特別住宅 | | |
| R1 住宅 - 第1區 | | |
| R2 住宅 - 第2區 | | |
| R3 住宅 - 第3區 | | |
| G 政府 | | |
| IC 機構或社區 | | |
| E 教育 | | |
| RO 區域休憩用地 | | |
| DO 地區休憩用地 | | |
| LO 鄰舍休憩用地 | | |
| A 美化市容 | | |
| OU 其他特定用途 | | |
| CDA 綜合發展區 | | |
| 道路，路口等 | | |
| 總發展面積 | 328.00 | 100.00 |
| 規劃區總面積 | 328.00 | 100.00 |

## 備注：

觀塘交通連接道及跨越啓德明渠行人天橋的走線是初步訂立的，並會在考慮《保護海港條例》的限制後作出檢討及適當的修訂。

MAUNSELL | AECOM
Maunsell Consultants Asia Ltd

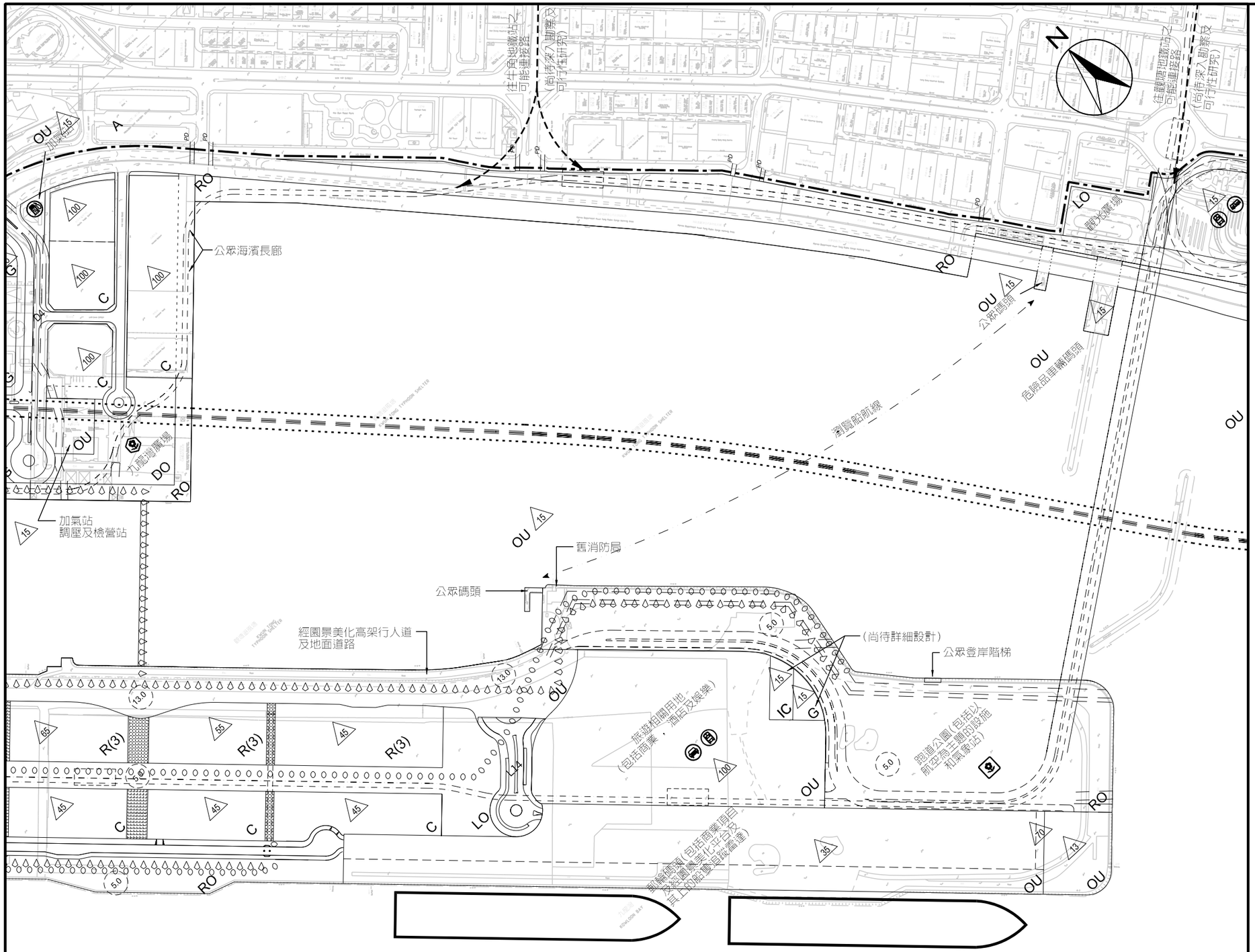
合約編號CE 35/2006(CE)
啓德發展計劃工程研究與前期工程設計及施工 - 勘察、設計及施工

# 建議發展大綱圖(日期為2008年5月)



| | | | |
|---|---|---|---|
| SCALE | A3 1:5000 | DATE | JUN 2008 |
| CHECK | - | DRAWN | J.J. |
| JOB No. | 60022408 | DRAWING No. | 圖 1.1a-D |
| | | REV | - |

DATE 2008-9-1 16:29:38 TANLF
SZO p:\projects\60022408\drawing\report\eia\C11a-D.dgn




## 圖例：

- 政府合署
- 警察總部
- 分區警署
- 分區消防局
- 救護車站
- 郵政局
- 圖書館
- 社區會堂
- 社會福利設施
- 中學
- 小學
- 幼稚園
- 醫院
- 分科診所/專科診所
- 普通科診所
- 區域公園
- 市鎮公園
- 室內文娛中心
- 停車場
- 巴士總站
- 專線小巴總站/公共小巴總站
- 加油站
- 加氣站
- 規劃界限
- 分區界限
- 架空道路
- 地面下道路
- 隧道
- 行人專區
- 單車徑
- 文物徑
- 行人過路設施
- 鐵路及車站保留區（地底）（尚待深入勘察）
- 單軌鐵路及車站可能保留區（尚待深入勘察及可行性研究）
- 渠務保留區
- 公用設施保留區
- 水務設施保留區
- 建築物高度上限（主基準水平以上米）
- 建議位高（主基準水平以上米）

AMC - 動物管理中心
LPG - 加氣站
ESS - 變電站
FB - 行人天橋
MVTS - 船隻追蹤系統
NBA - 非建築區
PFS - 加油站
PTI - 公共交通交匯處
RCP - 垃圾收集點
SPS - 污水泵房
SW - 行人隧道

## 土地用途及面積表

| 用途 | 地點面積淨額 公頃 | 及百分比 % |
|---|---|---|
| C 商業 | | |
| RS 特別住宅 | | |
| R1 住宅 - 第1區 | | |
| R2 住宅 - 第2區 | | |
| R3 住宅 - 第3區 | | |
| G 政府 | | |
| IC 機構或社區 | | |
| E 教育 | | |
| RO 區域休憩用地 | | |
| DO 地區休憩用地 | | |
| LO 鄰舍休憩用地 | | |
| A 美化市容 | | |
| OU 其他特定用途 | | |
| CDA 綜合發展區 | | |
| 道路，路口等 | | |
| 總發展面積 | 328.00 | 100.00 |
| 規劃區總面積 | 328.00 | 100.00 |

## 備注：

觀塘交通連接道及跨越啓德明渠行人天橋的走線是初步訂立的，並會在考慮《保護海港條例》的限制後作出檢討及適當的修訂。

DATE 2008-9-1 16:29:48 TANLF

MAUNSELL | AECOM
Maunsell Consultants Asia Ltd

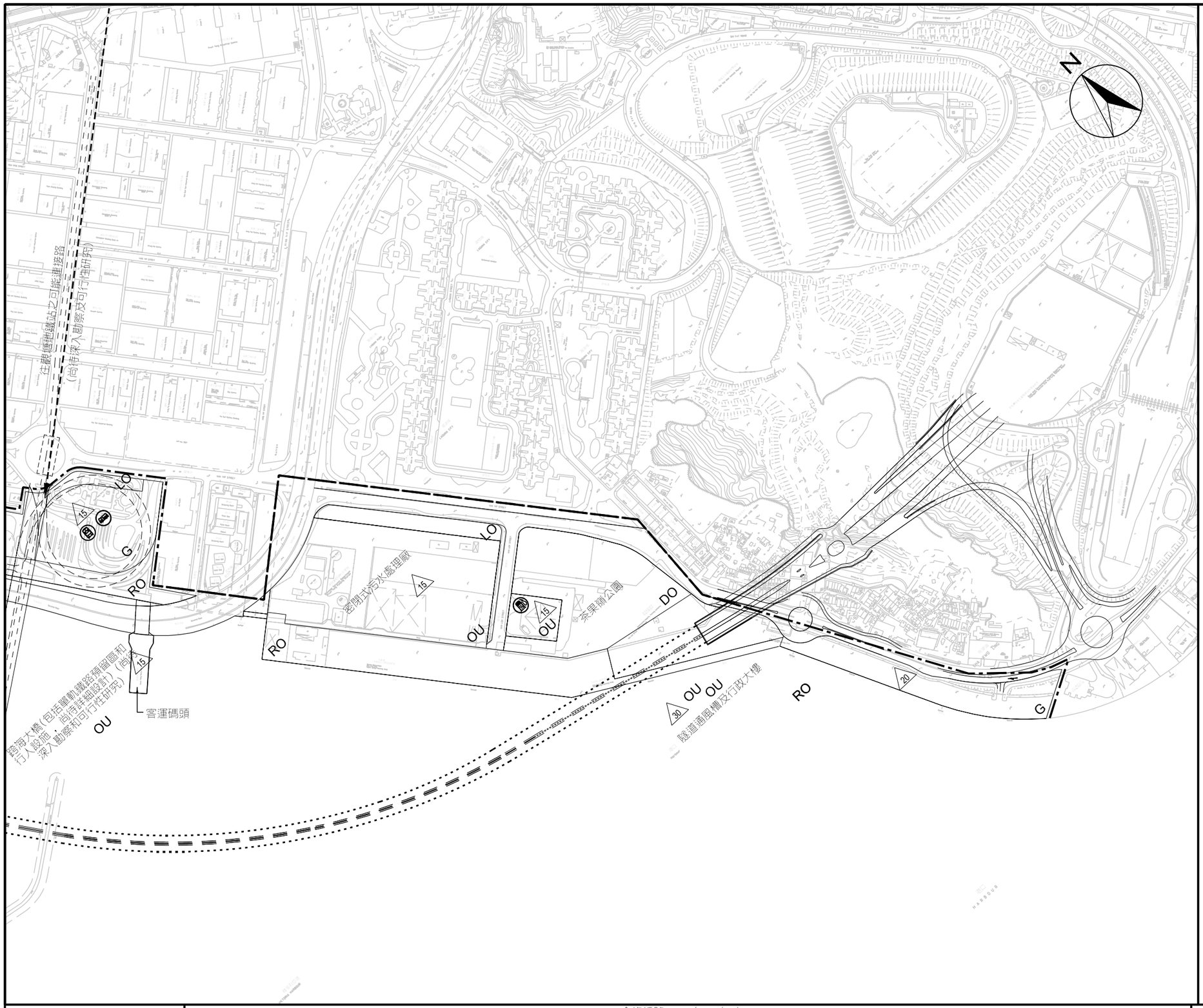
合約編號CE 35/2006(CE)
啓德發展計劃工程研究與前期工程設計及施工 - 勘察、設計及施工

# 建議發展大綱圖(日期為2008年5月)

第5頁（共7頁）

| | | | |
|---|---|---|---|
| SCALE | A3 1:5000 | DATE | JUN 2008 |
| CHECK | - | DRAWN | J.J. |
| JOB No. | 60022408 | DRAWING No. | 圖 1.1a-E |
| | | REV | - |

SZO p:\projects\60022408\drawing\report\eia\C11a-E.dgn




## 圖例：

- 政府合署
- 警察總部
- 分區警署
- 分區消防局
- 救護車站
- 郵政局
- 圖書館
- 社區會堂
- 社會福利設施
- 中學
- 小學
- 幼稚園
- 規劃界限
- 分區界限
- 架空道路
- 地面下道路
- 隧道
- 行人專區
- 單車徑
- 文物徑
- 行人過路設施
- 醫院
- 分科診所/專科診所
- 普通科診所
- 區域公園
- 市鎮公園
- 室內文娛中心
- 停車場
- 巴士總站
- 專線小巴總站/公共小巴總站
- 加油站
- 加氣站
- 鐵路及車站保留區（地底）（尚待深入勘察）
- 單軌鐵路及車站可能保留區（尚待深入勘察及可行性研究）
- 渠務保留區
- 公用設施保留區
- 水務設施保留區
- 建築物高度上限（主基準水平以上米）
- 建議位高（主基準水平以上米）

AMC - 動物管理中心
LPG - 加氣站
ESS - 變電站
FB - 行人天橋
MVTS - 船隻追蹤系統
NBA - 非建築區
PFS - 加油站
PTI - 公共交通交匯處
RCP - 垃圾收集點
SPS - 污水泵房
SW - 行人隧道

## 土地用途及面積表

| 用途 | 地點面積淨額 公頃 | 及百分比 % |
|---|---|---|
| C 商業 | | |
| RS 特別住宅 | | |
| R1 住宅 - 第1區 | | |
| R2 住宅 - 第2區 | | |
| R3 住宅 - 第3區 | | |
| G 政府 | | |
| IC 機構或社區 | | |
| E 教育 | | |
| RO 區域休憩用地 | | |
| DO 地區休憩用地 | | |
| LO 鄰舍休憩用地 | | |
| A 美化市容 | | |
| OU 其他特定用途 | | |
| CDA 綜合發展區 | | |
| 道路，路口等 | | |
| 總發展面積 | 328.00 | 100.00 |
| 規劃區總面積 | 328.00 | 100.00 |

## 備注：

觀塘交通連接道及跨越啓德明渠行人天橋的走線是初步訂立的，並會在考慮《保護海港條例》的限制後作出檢討及適當的修訂。

DATE 2008-9-1 16:30:06 TANLF

MAUNSELL | AECOM
Maunsell Consultants Asia Ltd

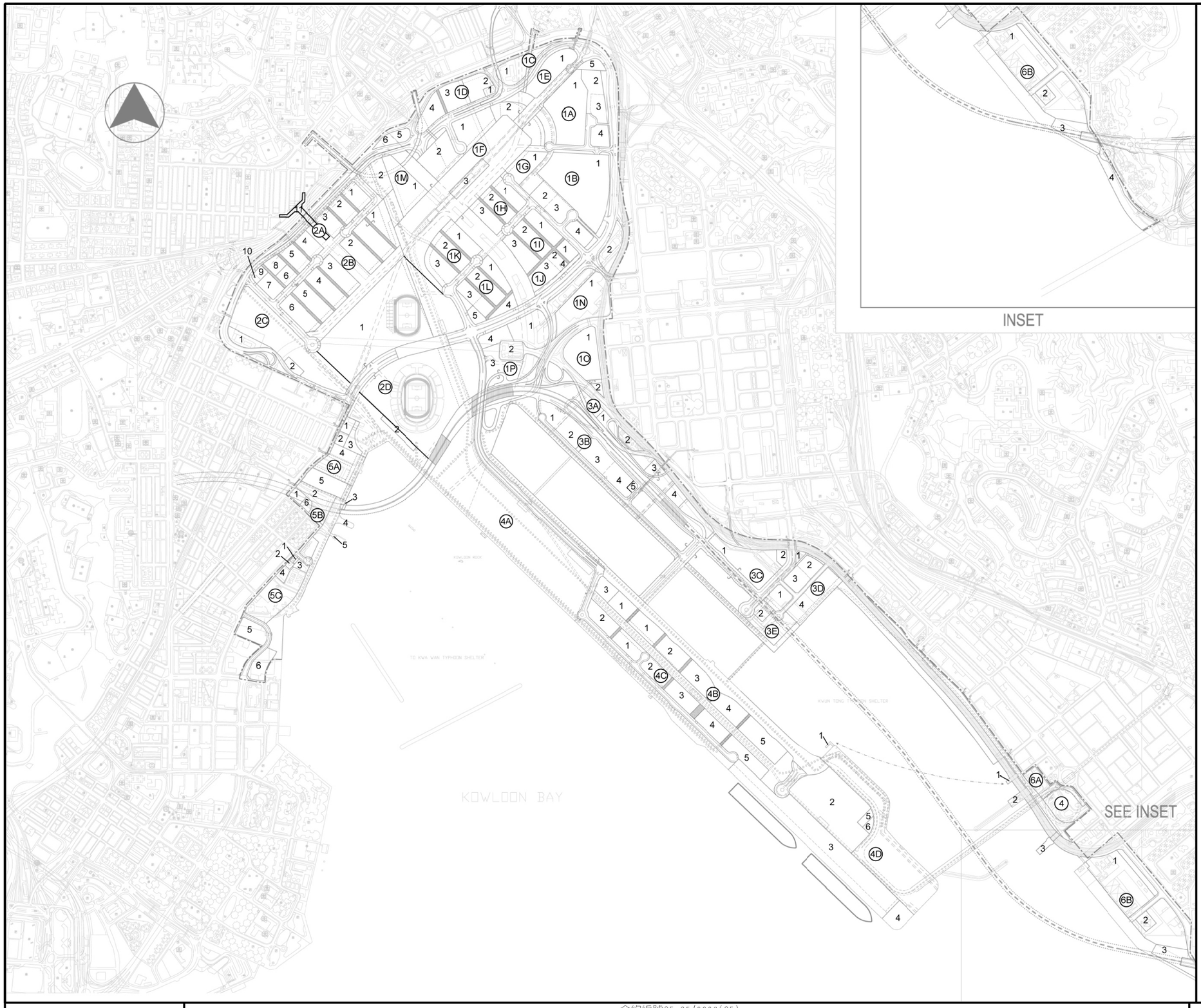
合約編號CE 35/2006(CE)
啓德發展計劃工程研究與前期工程設計及施工 - 勘察、設計及施工

# 建議發展大綱圖(日期為2008年5月)



| | | | |
|---|---|---|---|
| SCALE | A3 1:5000 | DATE | JUN 2008 |
| CHECK | - | DRAWN | J.J. |
| JOB No. | 60022408 | DRAWING No. | 圖 1.1a-F |
| | | REV | - |

SZO p:\projects\60022408\drawing\report\eia\C11a-F.dgn




## 圖例：

- 政府合署
- 警察總部
- 分區警署
- 分區消防局
- 救護車站
- 郵政局
- 圖書館
- 社區會堂
- 社會福利設施
- 中學
- 小學
- 幼稚園
- 規劃界限
- 分區界限
- 架空道路
- 地面下道路
- 隧道
- 行人專區
- 單車徑
- 文物徑
- 行人過路設施
- 醫院
- 分科診所/專科診所
- 普通科診所
- 區域公園
- 市鎮公園
- 室內文娛中心
- 停車場
- 巴士總站
- 專線小巴總站/公共小巴總站
- 加油站
- 加氣站
- 鐵路及車站保留區（地底）（尚待深入勘察）
- 單軌鐵路及車站可能保留區（尚待深入勘察及可行性研究）
- 渠務保留區
- 公用設施保留區
- 水務設施保留區
- 建築物高度上限（主基準水平以上米）
- 建議位高（主基準水平以上米）

AMC - 動物管理中心
LPG - 加氣站
ESS - 變電站
FB - 行人天橋
MVTS - 船隻追蹤系統
NBA - 非建築區
PFS - 加油站
PTI - 公共交通交匯處
RCP - 垃圾收集點
SPS - 污水泵房
SW - 行人隧道

## 土地用途及面積表

| 用途 | 地點面積淨額 公頃 | 及百分比 % |
|---|---|---|
| C 商業 | | |
| RS 特別住宅 | | |
| R1 住宅 - 第1 區 | | |
| R2 住宅 - 第2 區 | | |
| R3 住宅 - 第3 區 | | |
| G 政府 | | |
| IC 機構或社區 | | |
| E 教育 | | |
| RO 區域休憩用地 | | |
| DO 地區休憩用地 | | |
| LO 鄰舍休憩用地 | | |
| A 美化市容 | | |
| OU 其他特定用途 | | |
| CDA 綜合發展區 | | |
| 道路，路口等 | | |
| 總發展面積 | 328.00 | 100.00 |
| 規劃區總面積 | 328.00 | 100.00 |

## 備注：

觀塘交通連接道及跨越啓德明渠行人天橋的走線是初步訂立的，並會在考慮《保護海港條例》的限制後作出檢討及適當的修訂。

合約編號CE 35/2006(CE)
啓德發展計劃工程研究與前期工程設計及施工 - 勘察、設計及施工

# 建議發展大綱圖(日期為2008年5月)



MAUNSELL | AECOM
Maunsell Consultants Asia Ltd

| | | | |
|---|---|---|---|
| SCALE | A3 1:20000 | DATE | JUN 2008 |
| CHECK | - | DRAWN | J.J. |
| JOB No. | 60022408 | DRAWING No. | 圖 1.1a-G |
| | | REV | - |

DATE 2008-9-1 16:30:23 TANLF

SZO p:\projects\60022408\drawing\report\eia\C11a-G.dgn