

將軍澳進一步發展  
可行性研究

工程項目簡介

2004年3月

拓展署



## 目錄

<b>1</b>	<b>基本資料</b> .....	<b>1</b>
1.1	工程項目名稱.....	1
1.2	工程項目的目的和性質.....	1
1.3	工程項目倡議人.....	1
1.4	工程項目地點和規模以及場地的歷史.....	1
1.5	工程項目簡介所涵蓋的指定工程項目數目及種類.....	2
1.6	聯絡人的姓名和電話.....	2
<b>2</b>	<b>規劃大綱和執行計劃</b> .....	<b>3</b>
2.1	工程項目實施和時間表.....	3
<b>3</b>	<b>對環境可能造成的影響</b> .....	<b>3</b>
3.1	概要.....	3
<b>4</b>	<b>施工期間可能的環境影響</b> .....	<b>4</b>
4.1	空氣質素.....	4
4.2	噪音.....	4
4.3	水質.....	4
4.4	廢物管理.....	5
4.5	生態和漁業影響.....	5
4.6	文化遺產影響.....	5
4.7	景觀和視覺影響.....	5
4.8	堆填區氣體風險.....	5
<b>5</b>	<b>運作期間可能的環境影響</b> .....	<b>6</b>
5.1	空氣質素.....	6
5.2	噪音.....	6
5.3	水質.....	6
5.4	廢物管理.....	7
5.5	生態和漁業影響.....	7
5.6	文化遺產影響.....	7
5.7	景觀和視覺影響.....	7
5.8	堆填區氣體風險.....	7
<b>6</b>	<b>周圍環境的主要元素</b> .....	<b>8</b>
<b>7</b>	<b>環境緩解措施</b> .....	<b>9</b>
7.1	空氣質素影響.....	9
7.2	噪音影響.....	9
7.3	水質影響.....	9
7.4	沉積物管理.....	10
7.5	廢物管理.....	10
7.6	生態和漁業影響.....	10

7.7	文化遺產影響 .....	10
7.8	景觀和視覺影響 .....	10
8	使用先前通過的環評報告 .....	11

## 1 基本資料

### 1.1 工程項目名稱

將軍澳進一步發展可行性研究

### 1.2 工程項目的目的和性質

拓展署目前正為將軍澳進一步發展進行整體的規劃檢討，將參照規劃參數的最新改變，力求此區的發展以全面的規劃方法進行，並符合新界東南發展策略。

研究的整體目的是制訂一份將軍澳進一步發展的全面計劃，並且解決發展項目產生的相關問題，並以一個連貫方式將新的和現有及已計劃的發展融合。其目標是改進新市鎮的整體設計，把將軍澳建設成一個四通八達、朝氣勃勃、具獨特都市設計和居住環境優越的新市鎮。

### 1.3 工程項目倡議人

拓展署新界東拓展處

### 1.4 工程項目地點和規模以及場地的歷史

將軍澳是香港第七個新市鎮。自一九八二年獲准發展成為新市鎮至今，將軍澳一直以高速發展，現時人口約三十一萬。根據目前的將軍澳分區計劃大綱圖（圖則編號 S/TKO/14），規劃人口約為四十八萬。將軍澳進一步發展的研究區域，包括現有的及已規劃的發展，如圖 1 所示。

將軍澳進一步發展的主要研究項目包括西岸公路、跨灣連接路、市中心南部的發展及百勝角的新發展。其他現有和已規劃的土地使用（如在地鐵車廠上蓋發展、將軍澳工業邨、第 137 區的工業用地等）在本研究中將不作考慮。第 137 區原先是一個主要的研究項目，但考慮到土地使用的決定和時間表的不明確，本研究將不提出修改任何對現有採納的發展藍圖和已經批准的分區計劃大綱圖的建議。第 137 區在將軍澳分區計劃大綱圖列作其他指定用途（深水海旁工業）。

每個項目需要作出最佳的規劃和工程解決方案（如西岸公路和跨灣連接路的路線和結構方案，市中心南部及百勝角的新土地用途方案等），從而將這些項目，及將軍澳現有和已規劃的發展，以連貫的方式組合在一起，將人口和發展訂向最佳水平。

在研究的早期，經公眾意見徵詢和初步技術評估後，將軍澳進一步發展制定了一份概念圖則，提出土地用途建議，作為將軍澳進一步發展未來規劃的基礎，尤其是市中心南部（及調景嶺的部分）和百勝角。橋樑方案的跨灣連接路已納入圖則內，連接將軍澳灣西面的西岸公路及將軍澳灣東面的第 86 區南邊的環保大道。計劃中橫跨 D4 路作為噪音緩解措施的平台亦會進行檢討。拓展署會進行詳細的影響評估，包括按環境影響評估條例進行的環境影響評估，以確定圖則對環境可接受性和可行性。此概念圖則如圖 2 所示。

西岸公路已選定隧道路線為最可取方案，將進行詳細環境影響評估。西岸公路以隧道形式穿過炮台山，從將軍澳方面的將軍澳灣西海岸通往九龍方面的藍田，然後經過一條高架橋、地面道路和另一段短隧道，與東南九龍的 T2 號幹路連接。在將軍澳方面，西岸公路連同一個收費廣場，將坐落於將軍澳灣沿海岸線的填海土地。將軍澳灣是不在受海港保護條例所限制的維多利亞港範圍。西岸公路的填海工程是不會在維多利亞港進行。西岸公路隧道路線和其填海範圍如圖 3 所示。

西岸公路方案包括兩條連接路連接 T2 號幹路和茶果嶺道。引入這兩條連接路將需要對東南九龍發展所建議的危險品車輛渡輪碼頭的排隊等候區通道進行輕微的修改。此西岸公路的環境影響評估將包括這兩條建議的連接路，並查實等候區通道的修改會否影響東南九龍發展附表 3 環境影響評估報告的研究結果及假定。

### 1.5 工程項目簡介所涵蓋的指定工程項目數目及種類

這工程項目簡介是根據環境影響評估條例的環境影響評估程序技術備忘錄附件 1 的要求進行編制。

建議的工程項目是一項市區發展綜合規劃和工程可行性研究，研究區域面積超過 20 公頃，或涉及總人口數目超過 100,000。根據環境影響評估條例，這項工程被分類為附表 3 “須有環境影響評估報告的主要指定工程項目” 中第 1 項下的附表 3 指定工程。必須呈交詳細的環境影響評估，經環保署署長批准。

此項工程還包括數個附表 2 的指定工程。這些工程項目，根據環境影響評估條例，必須取得環保署長簽發的環保許可証，才能施工或運作。工程項目在下列部分預計將被分類為附表 2 指定工程項目（以確認需要和範圍為準）並包括在這工程項目簡介內：

- 跨灣連接路是一條區域幹道。根據〈環境影響評估條例〉附表 2 的第一部份 A.1 被介定為指定工程項目；
- P2 路（南延伸線，連接西岸公路，包括一個與 D4 路連接的分層交匯處）是一條主要幹路。根據〈環境影響評估條例〉附表 2 的第一部分 A.1 被介定為指定工程項目；
- 西岸公路（包括隧道和填海）是一條主幹道路。根據〈環境影響評估條例〉附表 2 第一份 A.1、A.7 和 C.1，被介定為指定工程項目。

### 1.6 聯絡人的姓名和電話

姓名：黃少雄先生（拓展署新界東拓展處）

電話：2301 1369

## 2 規劃大綱和執行計劃

### 2.1 工程項目實施和時間表

本研究根據拓展署的合約編號 CE 87/2001 (CE) 進行。研究於 2002 年 7 月 26 日開始，分兩個階段進行，第一階段是不同的發展方案；而第二階段是最可取方案評估。最可取的發展方案將在第二階段裏，在 2004 年 4 月至 2004 年 8 月期間，進行附表 3 環境影響評估。

工程項目的實施（詳細設計、施工和運行）時間表將按照研究的結果訂定。

## 3 對環境可能造成的影響

### 3.1 概要

研究的主要項目包括市中心南部、調景嶺和百勝角的新規劃方案，兩條建議中的主要公路（西岸公路和跨灣連接路）及提供或提升相關的主要基礎設施。

以下是未來的發展對環境可能造成的主要影響：

- 施工期間將需要搬運和儲存挖出的物料，製造混凝土，並在未鋪切路面的路上行車。這些活動均會提高空氣中的微粒含量水平。車輛廢氣在西岸公路、跨灣連接路、P2 路等新道路排放，空氣質素將會受影響。
- 使用機械，以及非機械施工會提高噪音水平。噪音主要源自土木工程和建造（如一般的推土，棄土清除等）。新建造的道路（西岸公路、跨灣連接路、P2 路等）在運作階段將會因交通而產生噪音。
- 產生的廢料包括挖出的物料、施工廢料、化學廢料和一般垃圾，連同相關的塵埃和氣味排放、噪音、潛在風險和水質染污。
- 西岸公路填海工程、從市區流出的可能受污染徑流、以及堆填區滲出的瀝濾液，都可能影響水質，特別是對將軍澳灣和東部水道。
- 堆填區氣體的可能移動路線，對於相連將軍澳堆填區的市中心和百勝角及鄰近晒草灣堆填區的西岸公路都有潛在的氣體風險。
- 將軍澳的新發展建議，可能對區內景觀和視覺造成影響，特別是西岸公路、跨灣連接路與市中心南及百勝角的新發展。
- 要研究將軍澳和晒草灣堆填區的瀝濾液可能造成的累積水質影響問題。
- 基於淨化海港計劃研究的結果，在將軍澳灣內的污水緊急排放可能對水質造成的影響。

## 4 施工期間可能的環境影響

### 4.1 空氣質素

於工程施工期間，三種可能的空氣質素影響為：

- 因填海、清拆和建築施工、地盤施工車輛的運作、以及在露天地盤和貯料區因風蝕形成的短暫塵埃。
- 因鄰近的工程與將軍澳進一步發展工程同時進行而構成累積短暫塵埃的影響。
- 因填海和沉積物處理所產生的氣味。

在施工期間，位於將軍澳和油塘區域內的住宅樓宇、學校、教育機構、辦公室、購物中心、廟宇/教堂和動態休憩用地可能受到影響。主要的住宅發展和教育機構見後面的表 6.1 所列。

### 4.2 噪音

在施工期間，不同階段的施工、附近同時進行的施工工程、使用動力機械設備、以及地盤通道的交通可能產生噪音影響。一般而言，大部分建築產生的噪音來自地盤清理、土力工程包括挖掘、隧道工程及地盤平整等工作、挖泥 / 填海工程和交通基礎設施。

在施工期間，表 6.1 所列的將軍澳和油塘區內的住宅發展和教育機構可能受到影響。

### 4.3 水質

西岸公路和跨灣連接路施工階段可能產生的水質影響包括：

- 海岸線形態變化對將軍澳灣和維多利亞港的水流和水質條件的影響；
- 在挖泥和填海期間，懸浮固體 (SS) 的含量暫時提升、形成沉積物的捲流、及釋放有機、無機污染物和營養物質；
- 地盤施工產生的徑流及建築工程產生的廢水，可能引致懸浮固體含量水平和混濁程度上升；
- 地下水從西岸公路施工地盤排出時，可能釋放晒草灣堆填區的瀝濾液；
- 在施工和運作階段，將軍澳堆填區一期和二、三期的瀝濾液排放入東部水道和將軍澳灣的水域；
- 沉積率的變化可能對施工區域附近生態敏感的受體造成影響。



#### 4.4 廢物管理

施工時產生的廢物，包括地盤廢料、工人產生的廢物、化學廢料、施工和清拆的物料、及挖出的沉積物。需要決定可能挖出及處理的沉積物是否受到污染。

#### 4.5 生態和漁業影響

魔鬼山和照鏡環山有疏灌叢和小片林地。由於這些植物位於將軍澳的西面，距計劃的發展區很遠，因此，相關基礎設施工程對其造成的影響預計不大。

如早期生態學研究所述，沿著將軍澳灣的東西海岸線，有孤立的小珊瑚群落。但是，除靠近鯉魚門陝的一個珊瑚區域被認為重要外，將軍澳灣內的海洋生態被認為保護價值不高。

依 1998 年漁農署發佈的 96/97 港口調查報告所述，本研究區域祇佔香港整個漁業區域總產量的一小部分（成魚佔不到 1%，魚苗佔不到 0.3%）。因此，本區域內的漁業被視為是次要的。

#### 4.6 文化遺產影響

由於此項工程的設計基本上避免了對重要文化遺產區域的侵犯和干擾，因此，認為對文化遺產的影響將會很少。作為參考，本研究區域內的重要文化遺產包括位於茅湖山廢堡、佛頭洲清代墓石、佛頭洲額垣、佛頭洲稅關遺址、魷魚灣灰窰、坑口內的天后廟、鯉魚門石礦面、炮臺山炮臺和相關的軍事設施、鯉魚門墳墓及骨殖甕和百勝角內的墓地、以及將軍澳灣，此海灣作為維多利亞港的東入口，或會有古代沉船。

#### 4.7 景觀和視覺影響

工程項目將由西岸公路、跨灣連接路、市中心南部和百勝角發展的混合住宅、商業、公共機構和社區發展所組成。重要的影響源自海灣水域作為一種景觀資源的減少，以及從城市邊沿到海灣的阻礙。百勝角發展也可能影響清水灣半島的景色。海灣水域的減少和自然植物及景觀損失可能導致對景觀不利的直接影響。

#### 4.8 堆填區氣體風險

由於市中心和百勝角部份的地方落入將軍澳堆填區一期的 250 米的諮詢區域內，在工程項目施工期間，來自堆填區的氣體遷移可能構成問題。

由於部份西岸公路九龍段也落入晒草灣垃圾堆填區的諮詢區域內，在施工期間，晒草灣堆填區的氣體風險也可能構成問題。

## 5 運作期間可能的環境影響

### 5.1 空氣質素

在運作階段影響空氣質素主要是源自使用新道路的車輛排出的二氧化氮(NO<sub>2</sub>)和可吸入的懸浮粒子(RSP)。自西岸公路隧道的入口和通風設施排放的廢氣，也可能為附近的空氣敏感受體帶來影響，因此，可能需要考慮緩解措施。提供足夠的緩衝帶，讓車輛排氣可充分散開和稀釋。在堆填區和將軍澳東南的工業區（將軍澳工業邨，85 區和 137 區）累積空氣質素所產生的影響，以及在 85 區的污水處理廠所帶來的氣味影響也必須一併考慮。

### 5.2 噪音

主要噪音影響將來自市中心南部和百勝角的新道路，以及西岸公路和跨灣連接路在運作階段所產生的交通噪音。這些道路附近的現有和未來的噪音敏感受體包括住宅和學校，將可能受到交通噪音的影響高於交通噪音標準。首先應透過適當的定址/路線安排和工程設計（特別是主要道路，例如西岸公路、跨灣連接路、P2 路等），力求避免敏感受體受到交通噪音的影響，若這些不可行，則需要採取其他緩解措施。

固定的設備噪音源（例如通風排氣扇、污水抽水站、公用設施等）也需要進行評估。

### 5.3 水質

在將軍澳灣內及東部水道進行的水上活動將需要符合次級接觸康樂活動標準。由於來自上游集水區的污染負荷、堆填區瀝濾液和新市鎮的徑流，應盡量減少因填海而形成的內灣，因為內灣會限制潮水的沖洗力。將軍澳堆填區一期和二、三期的瀝濾液流入東部水道和將軍澳灣水域可能產生的有害影響應進行研究。跨灣連接路的設計，特別是橋墩和必要的橋梁保護措施，若可行，應考慮增強潮水沖洗力作用，以確保將軍澳的水質適合進行水上娛樂活動；

西岸公路沿將軍澳灣西北海岸線所作的有限程度填海將不會形成內灣，儘管如此，仍須對因海岸線形狀變化所引致的水流和水質影響進行評估。預計將不會有重大影響。此外，預計在將軍澳灣的西岸公路填海對通過鯉魚門和維多利亞港的水流將沒有直接的影響；

在運作階段對生態敏感受體的水質影響也將需要解決。此影響可能來自雨水排放口的位置改變，以及水流狀況的變化影響將軍澳灣的珊瑚群落。對珊瑚群落的可能影響包括沉積和鹽度的變化；

由於西岸公路、跨灣連接路和其他道路基礎設施在運作階段所引致的水質影響，只局限於路面的徑流，因此這些影響被認為極微小。

與排污影響有關的主要問題，將在本研究的污水影響評估（此評估也是環評報告的一部分）內審查。主要問題包括：

- 評估將軍澳的污水系統（包括將軍澳初級污水處理廠），顧及將軍澳及部份牛尾海預計的污水流量；
- 評估建議的發展對現有和已計劃的將軍澳污水排放系統的影響，並建議適當的緩解措施（包括實施計劃和預計費用）；
- 由於淨化海港計劃第一期隧道的容量限制，或因此項工程所產生的緊急情況下，而可能構成污水溢流或緊急分流，所引致的水質影響需被評估。

有關淨化海港計劃的容量限制，污水影響評估將會引用淨化海港計劃環境及工程可行性研究的建議和結論。

#### 5.4 廢物管理

運作期間產生的廢物將以住宅垃圾為主，以及小部份商業（來自辦公室和餐廳）和工業廢物。所有未來的城市固體廢物將被收集，並送往新界東南堆填區。因此，工程項目的運作預計將不會對環境造成有害的影響。

#### 5.5 生態和漁業影響

在運作階段，將軍澳灣內的主要污染源將會來自將軍澳市中心南部的雨水徑流和來自西岸公路及跨灣連接路的路面徑流。預計工程項目將僅對靠近鯉魚門咀和佛堂洲的珊瑚地點有輕微的影響，對當地漁業的影響將會極其輕微。

#### 5.6 文化遺產影響

在運作期間，將軍澳發展和道路基礎設施，包括西岸公路和跨灣連接路，預計將不會產生文化遺產影響，但這點還需經文化古蹟影響評估的結果作最終確定。

#### 5.7 景觀和視覺影響

在運作期間的主要景觀影響和視覺影響將來自新的海岸線和新的發展，包括道路和橋梁。剩餘的影響將主要來自因填海導致海灣水域減少，和對從現有的住宅區望海灣和清水灣郊野公園的視線造成阻礙。還需考慮新道路在運作期間採用的噪音緩解措施（例如隔音屏障）所帶來的景觀和視覺影響。

#### 5.8 堆填區氣體風險

部份位於市中心南部和百勝角的地方落入將軍澳堆填區一期的「250 米諮詢區域」，另外西岸公路九龍段也有部分落入晒草灣堆填區的諮詢區域。堆填區所產生的氣體和瀝濾液的風險可能限制這些區域的土地使用和發展。將需要對氣體和瀝濾液進行風險評估。

## 6 周圍環境的主要元素

可能受到所建議的工程項目影響的現有的和規劃中的主要敏感受體和自然環境的敏感部分在表 6.1 中列出。這些敏感受體的位置見圖 4 到 7。

表 6.1 現有和規劃中的主要敏感受體

敏感受體	
住宅區	麗港城的住宅樓宇、沿茶果嶺的現有住宅區、高嶺土礦區住宅發展、東區海底隧道住宅發展、油塘灣發展、大灣新村、維景灣畔、將軍澳市中心、寶盈花園、地鐵公司 86 區、清水灣半島、新寶城、顯明苑、田下灣村、禾塘崗、半見村
教育機構	在調景嶺、將軍澳市中心、坑口、85 區和 86 區內的學校和聖公會基孝中學。
政府/社區設施	將軍澳市中心北部、水務署海水抽水站，包括將軍澳、油塘、茶果嶺、紅磡、鯉魚涌、西灣河、杏花村、小西灣、北角和鶴咀海水進水口、冷卻水進水口，包括牛奶公司製冰廠和東區尤德夫人那打素醫院。
水體	東部水道，將軍澳灣
海水資源（海洋生物養殖）	布袋澳和東龍洲魚類養殖區
陸地生態敏感受體	位於五桂山和照鏡環山的生長環境，包括林地、灌叢帶—草地。
海洋生態敏感受體	沿著將軍澳外西部海岸線的一個獨立的珊瑚群落。
具有高視覺價值的地點	可視資源，例如海灣水域，天然植物和景觀
文化遺產項目	茅湖山廢堡佛頭洲清代墓石、佛頭洲額垣、佛頭洲稅關遺址、魷魚灣灰窰、坑口天后廟、鯉魚門石礦面、炮臺山炮臺和相關的軍事設施、鯉魚門墳墓及骨殖甕和百勝角的墓地。

表 6.2.概括一些主要周圍環境和現有的以及計劃的土地使用可能會受新發展下的工程項目影響。

表 6.2 主要土地使用

土地使用	
道路	車輛廢氣沿現有道路網路，包括環保大道、昭信路、實邑路、寶順路
堆填區	來自位於 77 區已修復的堆填區和來自位於將軍澳 101 區和 105 區的垃圾堆填區氣體遷移，堆填區氣體燃燒形成的現有的煙囪排放。
工業	將軍澳工業區內正在運作的工廠和廢氣扇產生的噪音。將軍澳工業區和 85 區內現有的煙囪排放，以及 85 區內的污水處理廠產生的氣味排放。

## 7 環境緩解措施

### 7.1 空氣質素影響

在施工時實施空氣污染管制（建築塵埃）規例所訂定的正確的塵埃控制和緩減措施，施工時所產生的塵埃不大可能成爲一個問題。

新道路在運作期間，交通所產生的空氣質素影響可透過增加主要道路/通風建築物和空氣敏感受體的距離，將交通對空氣質素影響減少。

### 7.2 噪音影響

在施工期間，透過採用低噪音的機器設備、安裝可移動的隔音屏障、減少機器數量、減少機械設備啓動時間的百分比等緩解措施，通常可以達到建築噪音標準，而且預期不會有不可接受的剩餘影響。除此，其他可取的緩解措施也需探討，例如靜音的施工方法、對高噪音的工程進行時間上/分階段的安排，以及其他可能減少建造噪音的直接緩解方法。

將軍澳的新道路、西岸公路及跨灣連接路在運作期間所產生的交通噪音可透過實施噪音緩解措施而減少，如增加道路和敏感受體的距離、不同道路路線、對場地規劃和建築設計進行適當調整等。其他直接的緩解措施，如環境影響評估技術備忘錄附件 13 中 6.1 節所列的措施，也將進行研究（需要時建議使用隔音屏障），以減少噪音對敏感受體的影響。

### 7.3 水質影響

在挖泥和填土工程期間所採用的緩解措施包括：

- 在挖泥工程期間，安裝隔泥幕；

- 在填海的早段，建築海堤能有效地限制沉積物在挖泥和回填期間的滲出；
- 減低挖泥速率、使用緊閉抓斗和控制抓斗下降速度，以減少在挖泥和升起抓斗時，對海床造成的干擾和沉積物流失。

在陸上進行工程期間，採用良好的工地管理方法及慣例，將能夠緩解對水質的影響。從地盤排出的地下水可能受到堆填區瀝濾液的污染，這些受污染的地下水需被收集及處理。

#### 7.4 沉積物管理

挖掘的泥土處理應遵照環境運輸及工務局技術通告 34/2002 號所規定的要求和程序。

#### 7.5 廢物管理

在廢物搬運、處理和運輸方面，應執行標準的廢物管理措施和良好的工地管理方法。

#### 7.6 生態和漁業影響

本土植物的補償性種植可以減低林地損失。為了減低對海洋生態的影響，應使用封閉挖泥機和擋泥圍幕，可減少對海底生物、其他座生和可活動生物的影響。用亂石堆建的海堤可提供海洋棲息地。

由於研究區域並不界定為香港的一個重要漁業區域，所以不用採取任何對漁業的緩解措施。

#### 7.7 文化遺產影響

發展方案對文化遺產和文物資源影響的地方必須進行評估，並建議緩解措施。取決於評估的結果，這些措施包括對整個或部分文化遺產和文物資源採取保存措施，或進行全面及可行的拯救計劃。除此之外，對受影響的海床應進行一項海洋考古調查，評估海床的狀況。

#### 7.8 景觀和視覺影響

按照 WBTC No. 24/94 的要求，進行伐木、樹木移植、樹木原地保留和補償性栽種。減少砍伐樹木可以降低潛在的視覺影響和對自然面貌的影響。

透過實施下列緩解措施，運作期間的影響不可能構成嚴重問題：

路旁和斜坡的園景美化

- 實施路旁種植。
- 在階梯斜坡上使用花槽栽種灌木和樹木。

- 使用土工布系統構造完全綠化的較陡斜坡。
- 使用種植堤壘和綠化護坡道，將發展區與周邊地方分隔。

#### 隔音屏障設計

- 使用透明板來減低視線阻礙。
- 在屏障旁種植。
- 選擇適當顏色的板和支撐架構，以協調其他街景的擺設或周圍環境。
- 支撐架的設計應具有高質素和美術水平。

## 8 使用先前通過的環評報告

我們會參考有關將軍澳和東九龍不同地方在先前獲通過基礎建設環境影響評估報告，有關報告名稱如下：

- 將軍澳第 137 區填料庫，環境影響評估報告（登記冊編號：AEIAR-060/2002, 2002 年 6 月 27 日通過）；
- 將軍澳 D1 路、D8 路和 D10 路，環境評估影響報告（登記冊編號：AEIAR-046/2001，2001 年 11 月 23 日通過）；
- 將軍澳發展－合約 F: T1/P1/P2 分層道路交匯處，環境影響評估報告（登記冊編號：AEIAR-017/1999，1999 年 10 月 20 日通過）；
- 將軍澳西岸公路另一路線可行性研究，環境影響評估報告（登記冊編號：AEIAR-016/1999，1999 年 10 月 20 日通過）；
- 油塘灣發展，油塘灣填海，環境影響評估研究，最終報告（登記冊編號：AEIAR-053/2002，2002 年 4 月 8 日通過）。