

1. 引言

1.1 研究背景

- 1.1.1 啓德機場於1998年7月遷移後，機場原址以及鄰近地區，包括填海後的啓德明渠進口道、觀塘和九龍灣避風塘，均可以用作城市發展和重建。
- 1.1.2 1995年9月，拓展署曾開展東南九龍發展可行性研究，該研究旨在根據較早時的東南九龍發展綱領建議，確定東南九龍發展的詳細可行性和修改發展大綱總圖，為發展的分階段和綜合發展/重建找尋解決方案，同時為實施早期發展組合作出建議。
- 1.1.3 1997年12月，規劃及發展委員會已經接納東南九龍發展可行性研究所提出的主要建議。但是根據該研究編制出的分區計劃大綱圖，在1998年9月4日刊憲後，受到公眾反對，主要是憂慮填海的範圍。隨後進行了一連串公眾諮詢後，於1999年5月提出了一份包含計劃修訂大綱的概念大綱圖。
- 1.1.4 1999年11月，拓展署開展東南九龍修訂計劃的整體可行性研究。該研究的主要目標是：
- 在考慮公眾意見的基礎上，修改在東南九龍發展可行性研究後編制的概念大綱圖；
 - 制定最佳發展計劃；
 - 確定其可行性；
 - 建議實施架構；以及
 - 準備初步設計以便其後進行詳細設計。

1.2 研究目標

- 1.2.1 該修訂計劃的可行性研究的主要目標，是在公眾對概念大綱圖所提出意見的基礎上，制定最佳的發展計劃，以確定其可行性，建議實施方向，為所有的基礎設施、土木工程以及有關園林景觀提供初步設計，使下一階段的詳細設計工作得以順利進行。
- 1.2.2 東南九龍發展修訂計劃屬於環境影響評估(環評)條列表三第一項的範圍，是需要根據環評條例(S.1.5)進行審批的指定項目。環保署根據環評條例為該研究發佈了環評研究概要ESB039/1999號。在符合環評研究概要的要求下，環評報告經已完成。
- 1.2.3 環評報告符合了環評研究概要表三指定項目的要求。這環評研究亦對在表二指定項目內而具有充足設計資料的項目進行評估。而為表二中任何指定項目施工和運作之前所申請的環境許可證，可參考此環評報告的影響評估來進行所需的詳細研究報告。在項目設計階段，須要就其環境影響進行檢討，決定是否出現根據環評條例下所訂明的實質改變。其他在表二指定項目中，因為所估計的環境影響是取決於設計資料，所以應在較後階段進行深入的環評研究。
- 1.2.4 本環評行政摘要彙總了環境影響報告內，提及以下各方面在施工和運作期間的主要結果、結論及建議：

- 空氣質素影響；
- 噪音影響；
- 水質影響；
- 沉積物污染；
- 污水收集和污水處理的影響；
- 廢物管理影響；
- 土地污染影響；
- 對生命的危害；
- 生態影響；
- 漁業影響；
- 文化遺蹟影響；以及
- 景觀和視覺影響。

1.2.5 進行環評方法是依照環境影響評估的技術備忘錄所訂下的準則及指引、環評概要，以及其他相關的法例、政策和指引。

1.2.6 環評對東南九龍發展的各種環境問題進行了詳細的評估。在環境影響評估報告中，對於施工和運作期間必須採取環境緩解措施的地方，提出了相應的建議。同時，亦為該發展提供一份環境監測和審計手冊。

1.3 規劃主題

1.3.1 東南九龍發展計劃是採用國際標準、根據可持續規劃的概念進行設計的(參見圖甲)：

- 以人為本：建造各具特色的社區，同時能夠在步行距離以內，到達以鐵路為主導的交通系統。通過完善而連貫的行人通道系統，人與車將予以分隔。而九龍山脈和維港之景觀，將以景觀走廊連接。另外建築物的高度將向海岸遞減，增加維港空間層次感。
- 均衡發展：未來東南九龍人口將達到25萬，並提供大約7萬個就業機會。各個社區將擁有完善的設施和休憩用地。
- 可持續性：填海的規模將從161公頃減少至133公頃。每個社區都將建有先進的循環和節省能源設施。休憩用地將為多樣化的生態創造新的棲息地。
- 道路為副：建議中的發展將主要以鐵路為主導，另提倡大量使用公共交通工具。“綠色手指”休憩用地走廊將會方便行人。
- 環保概念：道路面積將減少到總發展面積的23%(相比一般市區的道路面積超過30%)，以儘量減少汽車污染的影響。此外，亦保留重要的文化古蹟。
- 旅遊：位於舊機場跑道末端的啓德角將發展成一個新的旅遊點。另外，都會公園、海濱長廊、市中心的發展以及國際性運動場亦將成為其他主要景點。
- 維港海旁：將建造大約五點四公里長的海濱長廊，其遠山近水、綠蔭夾道，配以多元化的活動空間，將成為本地居民和遊客流連忘返的休憩地方。

1.4 規劃和發展內容

1.4.1 圖乙為東南九龍發展的發展大綱總圖。

1.4.2 該發展將最終容納25萬人口，亦提供大約7萬個就業機會。土地用途方面，主要是住宅和休憩用地，分別佔總土地面積21.2%和28.2%，而道路面積大約佔總土地面積23.6%。

1.4.3 東南九龍發展中新開發的面積為413公頃，包括：

- 前啓德機場的停機坪及跑道(280公頃)；
- 啓德明渠進口道和觀塘避風塘填海區(65公頃)；
- 九龍灣填海區(61公頃)；
- 郵輪碼頭和其他海港設施(7公頃)。

總填海面積為133公頃，比1999年中期公眾諮詢的概念大綱圖所提出的161公頃更為減少。

1.4.4 設計中的主要用途是住宅區的發展，公共房屋及私人房屋人口，會各佔一半。私人房屋位於海旁以及西北方的鐵路車廠上蓋。公共房屋主要位於舊機場的北面停機坪區域，亦將採用較大的地積比例，以達到有關房屋的目標。

1.4.5 政府/機構/社區設施包括學校等將分佈在人口稠密的區域。另外，位於都會公園以北將有一個可以容納5萬人的國際性運動場。醫院將位於舊機場跑道填海區的末端。

1.4.6 主要的商業發展區將局限在靠近土瓜灣鐵路車站的市中心和啓德角的旅遊點。市中心將成爲一個地標，包括寫字樓和地區性的休閒或零售服務業。啓德角將包括旅遊和康樂設施。同時，爲了營造一個充滿活力的海旁，沿海濱長廊將開設特色商店和露天餐廳。

1.4.7 基於啓德獨一無二的歷史發展，南部的啓德角已計劃爲一個新旅遊點。這個旅遊點將包括航空交通博物館、兒童探索世界、立體動感影院、遊樂場、郵輪碼頭、酒店以及其他輔助性的商業發展。

1.4.8 設計亦融合地區性與區域性的休憩用地，最重要的休憩用地是海濱長廊和都會公園。都會公園緊靠海旁，並與多方的住宅發展區爲鄰。景觀走廊將延伸至獅子山和飛鵝山。其他休憩用地，將成爲社區中心，連接各行人通路。

1.4.9 新的避風塘將位於現在啓德明渠進口道的東南面。垃圾轉運站、公眾填土卸泥站、汽車渡輪碼頭以及海港垃圾收集站均位於東南部，這些設施都位於現有的汽車渡輪碼頭。由於這些碼頭遠離住宅發展區，而車輛亦從工業區中通過。另外，對可能出現的視覺影響，將採取紓緩措施，使旅遊點看不到垃圾轉運站和公眾填土卸泥站。

2. 環境結果總結

2.1.1 整個東南九龍發展，發揮各種“綠色”環保概念，主動在土地使用和交通規劃方面著手，除減少來自道路交通、運動場和公共貨物起卸區在內的潛在噪音，以及包括氬氣貨物起卸點和危險品倉庫等潛在危險。另外，其他的“綠色”建議如使用太陽能、自動化垃圾收集系統和區域中央冷卻系統等，都在研究中進