

10. 風險評估

10.1 馬頭角煤氣廠

10.1.1 此計劃已就馬頭角煤氣廠對週圍居民的風險進行了定量的風險評估。

10.1.2 本研究考慮了兩種情況：

- 基本情況：東南九龍發展的居民入住後，馬頭角煤氣廠仍按目前的方式運行。
- 紓緩措施情況：東南九龍發展的居民入住後，馬頭角煤氣廠將採用地下煤氣出口，其他運行方式不變。

10.1.3 基本情況和緩解措施情況的個體風險均未超過香港風險指南“可以接受”的限制值(每年 10^{-5})。

10.1.4 煤氣廠的 10^{-7} 和 10^{-8} 個體風險等高線，覆蓋了包括3V區和偉恆昌新邨等住宅地區。 10^{-8} 個體風險等高線則延伸覆蓋了公園(3Y2區)和社區設施(3N5區)。3Y3區(學校)在個體風險等高線的邊緣上，幾乎不受到影響。另外，在檢管站週圍，有公園作為緩衝地帶，以減少風險。

10.1.5 紓緩措施亦減少被個體風險等高線覆蓋的範圍，包括新發展區域。由於煤氣儲氣槽附近煤氣輸送管產生的影響已經大大減少，發展區域中的居民幾乎不會受到煤氣廠的風險。檢管站附近的風險等高線保持不變。由於檢管站週圍的居民數量相對較少，從風險的角度來看，這種設計是具有有效的。

10.1.6 發展應該採用以下建議的紓緩措施：

- 如果煤氣廠將採取風險紓緩措施，對發展不會構成任何風險。然而對於規劃研究而言，如果其結論是在有危險的地區提出緩解措施，而不是使發展設計適應有風險的地區。因此，必須在鄰近煤氣廠的住宅區建成以前，與香港中華煤氣有限公司聯絡以確保實施紓緩措施。但是，馬頭角煤氣廠的搬遷尚未明確，如在發展完成以前，煤氣廠已經關閉或者遷移，就無需採取任何的紓緩措施。
- 由於擬建的石腦油碼頭在遊艇停泊處附近，所以建議在石腦油碼頭與遊艇停泊處之間至少保持100米的安全距離。
- 任何在煤氣廠附近的發展項目，必須得到危險評估的結果支持，並提交有關政府部門。

10.2 危險品汽車渡輪碼頭的新址

10.2.1 另外，此研究亦用SAFETIExpert對運送液化石油氣和碳氫化合物的危險品汽車渡輪碼頭的新址所產生的附加風險進行了評估。對於第三者包括工人、道路使用者，及其他受影響的人仕均為現時(2001年)碼頭的地點和用途，以及預計在2012年興建的危險汽車渡輪碼頭的地點和用途分別進行了個體風險及社會風險評估。

10.2.2 擬建的危險汽車渡輪碼頭離開附近的高層住宅建築超過100米。車輛前往新址的路線將沿現有的道路加上大約700米長的道路，由海濱道伸展至新海旁路，路旁的人口密度是有限的。雖然沒有對運送路線作出詳細的研究(因在本研究範圍以外)，這條路線被認為是適當的。

個體風險

10.2.3 目前(2001年)及將來(2021年)的最大個體風險，是在香港個體風險指南的可接受範圍之內(每年 1×10^{-5})。

10.2.4 個體風險水平少於每年的 1×10^{-5} 是可接受的。

F-N結果

10.2.5 所有物料和綜合貿易均位於香港風險指南的可接受範圍內，所以，社會風險是可接受的。

潛在的生命損失

10.2.6 潛在生命損失的結果表明：由現有碼頭每年 8.1×10^{-7} 分別上升至2001年的及2012年每年 7.3×10^{-6} 和 7.9×10^{-6} 的水平。雖然風險增加了一個介層，但因社會風險水平是可接受的，所以風險問題並不嚴重。

風險緩解

10.2.7 擬建的危險品車輛渡輪碼頭的社會風險水平處於香港風險指南可接受範圍及個體風險可接受水平之內，所以無需有任何紓緩措施，而擬建的地址應可得到有關批准。

10.3 氨氣起卸點及危險品倉庫

10.3.1 為了與環保發展更協調，建議將遷移兩個現時位於九龍灣海旁可能會對人體產生危險的設施，分別是氨氣起卸點和嘉里危險品倉庫。

10.3.2 政府物料供應署，正計劃在居民遷入以前，將氨氣起卸點永久性地從東南九龍遷移至屯門的內河貨運碼頭。所以，居民和氨氣起卸區將不會共同存在。

10.3.3 危險品倉庫所在的位置正被規劃為綜合發展地區，主要用作住宅的發展。故此，危險品倉庫將不再存在於發展計劃中。

11. 生態

11.1.1 此項目對陸地生態的潛在影響，包括將損失151.2公頃的城市化地區和16.5公頃的草地。由於該區域已城市化，沒有任何值得保護植物群的存在，也沒有重要陸地棲息地以及植物和動物群。由於棲息地的損失和動植物群的影響很微，所以不需要採取紓緩和監測計劃。

11.1.2 通過有關文獻查閱和現場調查的資料指出，在潮間內和亞潮帶在內的海洋棲息地具有較低的生態價值。海底調查結果指出，啓德明渠進口道和觀塘避風塘呈現出非生物狀況，而九龍灣地區底泥則呈現出受到高度擾動的特性，並且在發