

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

展地區中沒有任何敏感的海洋物種和海洋棲息地。在發展全部完成後，將就127公頃的海床填海和取消3.6公里長的垂直海隄。由於此計劃對水生生態的潛在影響認為是較少的，故此無需採用紓緩措施。另外亦採用對水質的監測和審計，來保護水生生態環境，不可受影響。對水生生態的全部的潛在殘餘影響處於可接受的水平，故此不需要特定的監測計劃。整體而言，東南九龍發展沒有對環境產生不可克服的生態影響。

12. 漁業

12.1.1 對漁業的影響，來自挖泥和填海而導致漁場的搬遷。根據最近的佈局設計，大約有61公頃的九龍灣上部區域、25公頃的啓德明渠進口道和39公頃的現有觀塘避風塘將被填平。這個區域目前用作避風塘，僅有限成年魚類，沒有幼魚，同時商業性捕漁活動也非常少。這樣的影響是可以接受的。同時研究預計不會對東龍洲和馬灣等其他漁區產生任何的殘餘影響。

13. 文化古蹟

13.1.1 研究已對文化歷史古蹟影響作出評估，包括原先的海岸線，其後填海歷史、聖山和具有歷史價值的古徑等。此外，還包括了該地在航空事業發展前後的歷史。其它已研究的歷史文化古蹟尚包括九龍城刑場、九龍城公眾碼頭(龍津石橋)、魚尾石、九龍石、啓德機場中的建築物，九龍寨城的石塊及馬頭角動物檢疫站等。

13.1.2 目前的設計，保留了前遠東航空學校內一塊休憩用地，即在原先安置宋王臺石刻的聖山舊址建造一座小型假山，將宋王臺石刻從目前的地方遷移至假山山頂，並反映出這是一個重要和莊嚴的歷史古蹟。

13.1.3 此外，爲了保持目前海心公園中魚尾石的歷史價值，目前的設計中將加入一條景觀走廊，通過此景觀走廊可以從魚尾石無阻隔地眺望維港。另外，亦提供新的行人通道連接東南九龍的新發展區域，使其更能突出這個古蹟。

13.1.4 另外，有關的紓緩措施或進行進一步調查的建議如下：

潛在文化古蹟	紓緩措施或進行進一步的調查
前遠東航空學校	建議保留和遷移部分建築至東南九龍的旅遊點，以標記啓德機場戰後的發展。
啓德機場內的戰後建築物	建議在拆除前，對這些建築和結構進行詳細的製圖和攝像記錄。
東南九龍發展區舊機場內的文化遺蹟和考古遺物	建議利用即將進行的考古調查確定的文化遺蹟和考古遺物，作爲海濱長廊和都會公園的特色。
前聖山舊址腳下的地區	建議在毗鄰世運道和宋王臺石刻的北面停機坪東端開挖試掘探方進行考古調查。