

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

行了探討(參見圖丙)。

- 2.1.2** 一種環保穿梭交通系統將作連接鐵路線(包括沙田至中環線)和發展中的三個交通樞紐。估計每天來往東南九龍的私家車和巴士行程將會分別減少達2萬輛公里和2萬2千輛公里。根據2011年的廢氣排放量,每天可分別減少160公斤氮氧化物和16公斤可吸入懸浮粒子的排放。主要的交通流量將通過隧道和地下道路。總長為7.4公里的隧道(包括現有的機場隧道),可以消除隧道兩邊8萬餘名居民受到潛在交通噪音和空氣質素的影響。
- 2.1.3** 另外,爲了減少交通噪音影響,計劃爲新的道路裝設超過7公里長的垂直隔音屏障、懸臂式隔音屏障以及半封閉式隔音屏蔽等紓緩措施,以保護額外2萬5千名的居民。可是,東南九龍發展仍受到現有高交通流量道路包圍,包括太子道東和觀塘繞道,這些道路大大影響交通和空氣質素。因此,建議採用相應的紓緩措施以保護將來的居民。建議的措施包括爲現有的道路重新鋪設低噪音的路面、爲部份觀塘繞道上加設額外的噪音屏障、爲現有主要道路和將來的住宅區提供緩衝地帶,以及提供能夠耐噪音的建築設計等。採取以上的環境交通設計和紓緩措施後,使到目前的發展大綱總圖能符合有關的空氣質素和噪音標準。
- 2.1.4** 規劃中的運動場將是一個潛在的噪音源,尤其是用作舉辦多種功能活動時(如音樂會等)。目前的設計,不但在體育館和將來的住宅提供了200米的緩衝地帶,而且採用在海外證明有效的可伸縮式的頂蓋設計,來消除潛在噪音問題。經過實地調查數據,這種設計能有效地消滅搖滾音樂會的噪音。這種環保設計對於居住在運動場週圍大約8萬名的居民,提供額外保護。
- 2.1.5** 另外一個噪音源是現在位於觀塘和茶果嶺的1.8公里長的公共貨物起卸區。目前的公共貨物起卸區對現有的住宅,包括麗港城和茶果嶺的房屋造成了很大的視覺和運作噪音影響。將公共貨物起卸區遷離東南九龍,不但促進更佳的城市規劃,而且亦可以保護將來大約6萬名居民不受貨物起卸的視覺和噪音影響。
- 2.1.6** 此外,計劃亦建議遷移另外兩個潛在危險設施。包括氨氣起卸點和嘉里危險品倉庫,目前這兩個設施均位於啓德明渠進口道口,離現有的住宅很遠。爲了消除將來對大約9萬名居民的潛在危險,建議遷移這些設施。
- 2.1.7** 另一項引進的建議就是鼓勵採用太陽能。因商業樓宇及社區設施擁有相對較大的建築物或樓頂面積,太陽能將較爲適用。雖然目前採用太陽能的財政回報並不太大。但是隨著科技的改進,太陽能板的成本將會下降,所以從長遠來看,採用太陽能將會是一個可行的方法。
- 2.1.8** 研究亦提出了採用中央水冷卻系統,與傳統的空气冷卻法相比,這個方法更爲節省能源。爲了進一步發展這方法,機電工程署已經委託有關的研究,以便進一步爲東南九龍發展,制定中央水冷卻系統的實施策略。
- 2.1.9** 另一個環保建議是採用自動化垃圾收集系統。這一系統將在完全封閉式下進行垃圾收集和搬運,整個過程無需經人手接觸。居民或用戶將垃圾送至指定地點的入口後,垃圾將通過地下管道,利用真空壓力輸送到收集站,跟著垃圾會經過壓縮裝箱後,運上大型車輛。
- 2.1.10** 在公共房屋中將遵循1998年頒布的政策,採用自動化垃圾收集系統,這個系統在一些個超過2400個單位的公共屋邨使用。並建議進一步將系統規模擴大,跨越多個屋苑。但是,如果需要將這系統推廣到不同私人發展商,就必須進一步

研究有關的收費機制問題，同時透過向私人發展商提供額外總樓宇面積來鼓勵使用。

- 2.1.11** 在啓德明渠進口道，九龍灣、以及觀塘避風塘將進行填海工程。由於潮水沖刷速度率較低，目前啓德明渠進口道和觀塘避風塘中的水質情況較差。填海後，啓德明渠進口道將被填平，啓德明渠水流將遠離觀塘避風塘，而現在啓德明渠進口道和觀塘避風塘的氣味滋擾將得到改善，大約8萬名東南九龍發展的居民將得以保護。但是，如果沒有恰當的處理，填海工程中受污染海底沉積物將會對發展構成生物氣體的危險。目前建議一些處理方法，包括採用很少或甚至無需挖泥的現場處理等方法。隨著採用污泥處理，大約7萬餘名居民將避免受到潛在生物氣體的危險。同時，爲了減少高達200萬立方米沉澱物的卸泥量，建議將來進行深海水泥法和其他地基穩定技術的試驗，以減少採用修建海堤等所要求的挖泥量。
- 2.1.12** 文化遺蹟是另外一個主要考慮的問題。宋皇台石刻已經在建造機場的早期時遷移。計劃將這個具有歷史價值的宋皇台石刻在原址重建(即前遠東飛行學校的舊址)，在此處可以遠眺鯉魚門。另外，爲了反映目前海心公園中魚尾石的歷史價值，目前的設計將加入一條觀景走廊，通過此觀景走廊可以從魚尾石，毫無阻隔地遠眺維港，另外亦提供行人通路連接，突出這個古蹟。

3. 空氣質素

- 3.1.1** 已經提出一系列的方法，爲減少來自道路交通和其他方面的空氣質素影響。在這土地用途和交通規劃方面，包括：
- 環保公共交通；
 - 環保穿梭交通服務；
 - 不鼓勵跨區交通流量；
 - 減少內部交通；
 - 減少跨區交通的需求；
 - 地下道路的設計；以及
 - 規劃設計。
- 3.1.2** 絕大部分道路上的交通單向流量約爲每小時1000輛，一個環保穿梭交通系統，將預計每天來往東南九龍的私家車和巴士行程分別減少達2萬輛-公里和2萬2千輛-公里。根據2011年的廢氣排放量，每天可以分別減少160公斤氮氧化物和16公斤可吸入懸浮粒子的排放。但是，東南九龍發展仍然受到高交通流量的現有道路所包圍，包括太子道東和觀塘繞道，它們造成了發展週邊較差的空氣質素。
- 3.1.3** 模擬結果指出，在發展內的空氣水平，一般符合相關的目標。但是，在隧道通風口附近將會出現一些超標。爲了避免對附近的用途上產生不利影響，已經在發展大綱總圖中設立緩衝區和加高通風口高度等緩解措施。概括來說，採用建議的緩解措施後，受空氣質素所影響的敏感用途是可接受的。

4. 噪音

- 4.1.1** 與空氣質素的情況相似，土地用途和交通規劃，也提出了一個積極主動的方法以減少來自道路交通的噪音影響，包括：