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害。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：