

- 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。

4.1.2 發展中的交通流量已經大大減少，絕大部分擬建道路的單向交通流量約為每小時1000輛。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，這些道路包括太子道東和觀塘繞道。

4.1.3 主要的影響來自路面交通噪音。受東南九龍發展內路面交通的影響水平一般小於3分貝(A)，而受現有道路(太子道東和觀塘繞道)的影響可能高達7分貝(A)。建議採用直接在音源加入紓緩措施，在模擬測試的效果，顯示達到可接受的噪音水平。在固定音源加入紓緩措施後，將不會產生殘餘影響。

5. 水質

5.1.1 填海後維港橫切面面積減少，會將其流速稍微增加，同時流過維港的水量將稍為減少。根據模擬預測，發展將不會對水力動力學和水質產生不利的影響。

5.1.2 根據環保署的監測，維港中現有一些水質參數超過了水質指標。現時總無機氮較高。預測將來水質狀況，同樣顯示維港有較高的總無機氮濃度。然而，發展不大會導致總無機氮超標情況的惡化。事實上，由於流入維港污染流量和負荷的減少，到2016年維港的水質將得到改善。

5.1.3 雖然從啓德明渠進口道直接流往九龍灣，將增加進入九龍灣的污染負荷。然而，由於污染物從沖刷能力較低的啓德明渠進口道轉到沖刷能力相對較高的九龍灣，將加速污染物的擴散和稀釋。故此採用此方案，不會對土瓜灣避風塘出現不可接受的水質變化。建議中的另一後備方案，將啓德明渠臨時分流離開土瓜灣避風塘，將可進一步防止避風塘水質惡化，提供另一個選擇。

5.1.4 空調冷卻水的排放不會對毗鄰易受滋擾的用途產生重大影響。產生的水溫和防污垢化學藥劑所增加的影響，僅局限在排放口附近。

5.1.5 模型結果顯示，從觀塘初級污水處理廠及土瓜灣初級污水處理廠的雨水及緊急溢流，對附近水質沒有不利的影響。

6. 沉積物污染

6.1.1 建議共三個填海方案，分別是無挖泥、挖泥後進行場外處理和少量挖泥。這些填海方案在技術上都是可行的。

6.1.2 對於建議採用少量挖泥的方法，不管是採用垂直式海堤還是斜坡式海堤，都必須挖去海底的鬆軟物質，以增加海堤的穩定性。若保留海洋沉澱物或鬆軟的沖沉澱物，就必須對泥土進行地質處理。建議的深層水泥混合方法是地質處理的其中一個方法，是不需在海堤位置進行挖泥。建議對這方案進行測試以確保其