

(立法會秘書處撮譯本，只供參考用)

(地球之友用箋)

**地球之友向立法會規劃地政及工程事務委員會
提交的意見書**

**“就東南九龍發展計劃所作回應”
1998年10月22日**

1. 東南九龍發展計劃就填海及土地用途規劃提出多項建議，地球之友對此等建議在環境方面所造成的影響深表關注。

填海工程對環境的影響

2. 當局為東南九龍發展計劃擬備啓德(南部)及啓德(北部)分區計劃大綱草圖，其中包括在維多利亞港進行面積達300公頃的填海工程，這是本港最大規模的填海工程之一。地球之友重申我們非常關注填海工程的整個“生命周期”對環境所造成的不良影響。
3. 根據填料管理委員會資料庫(土木工程署)的資料顯示，進行東南九龍發展計劃填海工程所需用的海沙超過3 000萬立方米。
4. 與此同時，當局有需要在東沙州污泥池棄置超過100萬立方米污泥，此舉威脅到鄰近海豚保護區的生態環境。污泥在填海工程進行期間受到攬動，會導致維多利亞港的水質更形惡劣。
5. 政府當局需證明填料是來自生態不易受破壞地區。在九龍灣海床的沉積物已被重金屬(如水銀及鉛)嚴重污染。因此，當局應盡量避免在該水域進行會導致水流內重金屬活化的污泥疏浚、攬拌或其他攬動工程，否則便需向受到污染的沉積物施行就地清理工作，方能維持海旁清潔與優美。

排水系統

6. 根據《1996年香港河溪水質報告》，啓德明渠位於九龍城及牛頭角部分的水質指數屬“惡劣”至“非常惡劣”級別。按照啓德(南部)及啓德(北部)分區計劃大綱草圖，當局會更改啓德明渠的流經路線，轉而先後流經都會公園及人口稠密的住宅區。興建都會公園的目的，是吸引遊客及作康樂與休憩用途。骯髒的明渠不但有礙觀瞻，其氣味亦會影響鄰近居民及使用都會公園的人士。
7. 當局推行規模龐大的西九龍填海工程後，每逢連場暴雨，旺角區便會經常出現嚴重水浸情況。鑑於東南九龍填海工程與西九龍填海工程的規模相若，地球之友擔心類似的水浸事件亦會發生。

交通對環境的影響

8. 在該兩個分區計劃大綱的總規劃方案地區（下稱“該等地區”）中，道路與運輸佔總面積 41%，其百分比與填海土地相若（44%）。在統計數字上，在規劃方案地區推行填海工程的目的，是進行道路與運輸發展計劃。
9. 有關該兩個分區計劃大綱將引起的交通問題，市民尚未清楚知悉對環境構成的全面影響。由於 推行計劃需興建更多道路，海港空氣質素管制區的空氣質素會進一步惡化，更多居民將需忍受交通噪音之苦，其生活質素將相應下降。
10. 該等地區人口總數達 320 000 人，連同紅磡、土瓜灣、馬頭角、九龍城、新蒲崗、九龍灣及觀塘等鄰近地區，將形成人口稠密地帶。東南九龍發展計劃位於此人口稠密地帶的中央，將成為東、西九龍之間的交通交匯點。
11. 該等地區的道路網絡不但需要紓緩東、西九龍之間交通擠塞的情況，更需應付該等地區區內人口在交通運輸方面 的需求，特別是勞動人口的需求，因為預期該等地區區內的職位空缺將比人口少得多。而該等地區區內人口與職位空缺分布無法配合的情況勢將增加現行連接該區及區內通往港島通道（即海底隧道與東區海底隧道）等道路網絡的交通負荷量。
12. “可選道路” 方案肯定不足以應付東南九龍發展計劃的需求。我們贊成《第三次整體運輸研究文件》（1998 年 6 月）的建議，當局應為人口稠密地區如東九龍及西九龍提供鐵路運輸服務。隨著當局擴大發展集體運輸系統及闢設更多行人專用區，該等地區興建道路的需求將可進一步降低。

土地污染

13. 根據拓展署一份研究文件顯示，啓德（北部）分區計劃大綱劃作住宅（甲類）的地點位於土地受到嚴重污染的一帶。對啓德機場北停機坪的地下土地及地下水構成污染的污染物包括苯與甲烷等。這些污染物將危害日後居住在此等受到污染土地居民的安全與健康。
14. 雖然拓展署已就污染地點提出一個清理計劃，但該計劃已受到一名海外專家所質疑， 該名在土地污染問題上極具經驗的專家認為， 該計劃所採用的方法與計劃 推行的時間均屬不可行。把未經適當處理的污染土地劃作人口稠密地區將會構成潛在危險，地球之友對此深表 關注。

地球之友呼籲當局為東南九龍訂立其地土地用途計劃，並希望此 等計劃可減少在交通運輸、填海工程規模、以及污染土地的潛在危險等方面對市民構成的不良影響。