

香港填海面面观

潘乐陶

(安乐工程有限公司, 香港)

提 要 1996 年港英政府的全港发展策略检讨报告, 香港人口由目前的 630 万至 2011 年估计会增至 810 万, 土地之需求大增, 从行政管理方面而言, 填海实为满足此需求的较易和经济的途径。过去 150 年, 香港填海面积已达 4 100 hm^2 。近日建议的维多利亚港、青洲及大屿填海计划, 市民对历史价值、景观及生态环境的影响议论纷纷, 对土地利用亦有很多不同意见。笔者不反对填海, 在适当的规划下, 在合适及不影响航运安全的地区进行填海实有可取之处。但建议香港特区政府必需先考虑其它选择, 如“新界”荒弃的农地、旧工商业及住宅区重建、大屿山干线可发展的新市镇以及开发启德机场等。在大规模填海工程进行之前, 更需先作综合环境影响评估, 以免对景观及生态造成不可弥补的破坏。

关键词 填海造地 环境管理 海岸管理 土地利用 香港

自二次大战后, 香港人口每 10 年约增加 100 万, 对土地需求实不容易解决。1997 年香港回归祖国, 内地持单程证来港人士近期已由每天 75 人增至 150 人。与此同时, 香港和内地经济、金融、贸易、工业、科技及学术合作面及深度相应增加, 更多专业及非专业人士来港工作亦意料中事。

按 1996 年港英政府之全港发展策略检讨报告, 香港人口由目前的 630 万至 2011 年会增至 810 万。如按过去的经验及目前的政治经济发展而言, 未来 15 年人口增长 180 万, 也可能是很保守的估计。

为满足未来人口增长, 及因生活水准改善而引发的市民对住房及公共设施的要求提高, 对土地需求的压力实不容易满足。按港英政府规划署的估计, 2011 年需要的土地量如下:

项目	住房	商业	一般工业	专用及高科技工业	总计
数量/ hm^2	850	66	175	387	1 488

所需土地主要是从近期进行的及规划中的填海。其供应量如下:

区位	西九龙	红磡	东南九龙	中区、湾仔	爱秩序湾	青洲	总计
数量/ hm^2	340	37	575	110	30	186	1 278

以上的填海区尚未包括已建成的新机场的 1248 hm^2 及海港设施(见图 1)所需的 1 680 hm^2 土地。

来稿日期: 1997-03; 收到修改稿日期: 1997-05。

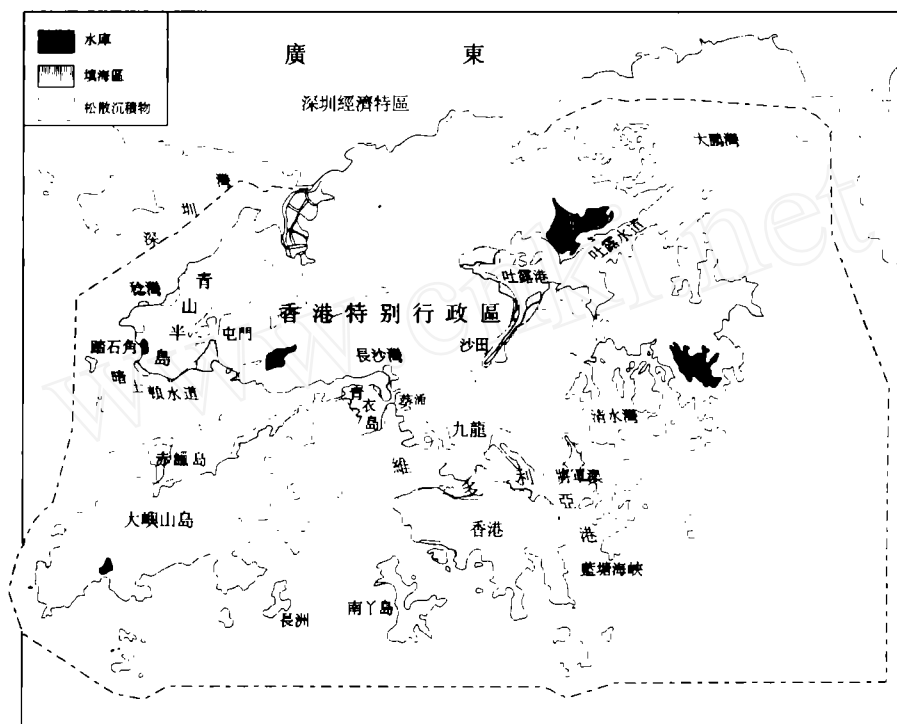


图1 香港填海造地分布示意图(据罗章1997)

Fig.1 The distribution of the lands by filling seas in Hong Kong(Luo zhangren, 1997)

香港自开埠以来的 100 多年,总填海面积约为 4 000 hm²。而近期进行及计划中的填海,约等于过去总填海面积(见图 1)。其规模之大和速度之快,实为使环保人士及一般市民震惊和难于接受。

从行政、管理及规划角度而言,填海比旧区重建、发展“新界”的农地和私人土地、改建工业区为住房和商业区较为容易、省时、成本较低。况且沿海土地(特别是港内)地价奇高,填海有利政府财政收益,实为满足土地需求的捷径。

笔者并不反对填海,在适当的规划下和在合适及不影响航运安全的地区进行填海,确有可取之处。但近期大规模和急速地填海,对历史价值、景观及生态环境定有负面的影响。绿色团体及一般市民对港英政府未作综合环境影响评估及广泛咨询民意,更表示强烈不满。

再者,对目前港英政府选定的填海区,市民及专业人士亦有不同意见。香港以维多利亚港两岸为发源地;市民对此世界上最美丽的海港感情深厚,非笔墨之可以表达。因此,部分人士认为,在大嶼山机场干线路径的东涌、大蚝湾、阴澳未完全开发之前,以及利用火车或地铁把将军澳和马鞍山等地、或现有英军军事用地充分开发之前,不可在港海内进行大规模填海。

填海首要的问题是需要大量填海所需的材料。自近期至公元 2000 年计划的填海工程,要耗用约 4 亿 m³ 之填料。其中约 70% 是从香港境内抽取海沙。取沙过程定将浑浊附近之海水,破坏海底动植物生态环境。

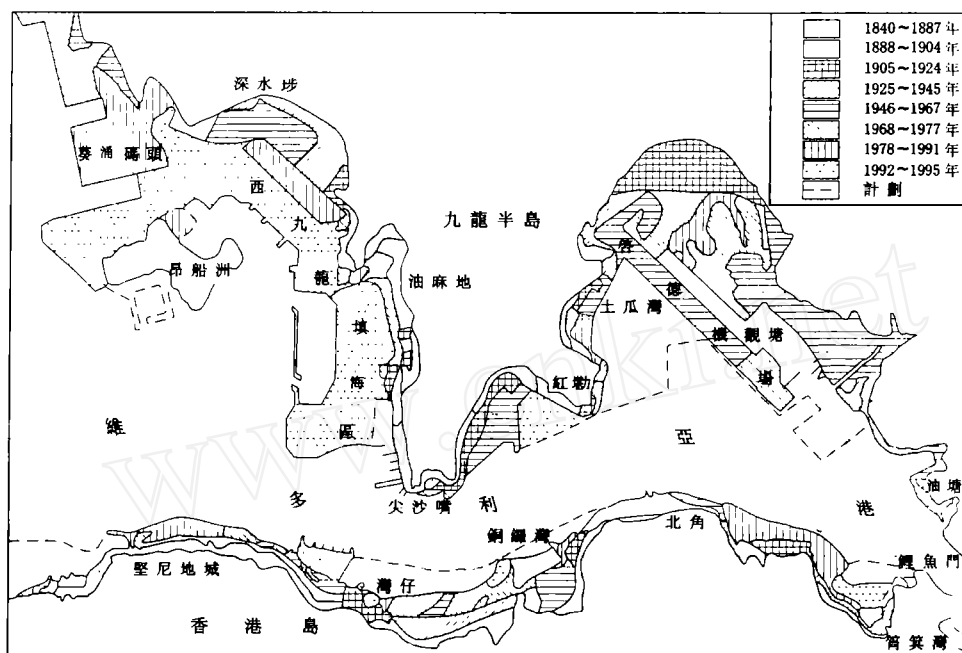


图2 维多利亚港不同时期的填海造地分布(据罗章仁,1997)

Fig. 2 The distribution of the lands built different periods by filling seas around Victoria Port (Luo Zhangren, 1997)

经多年工业排放,香港沿海海床污染严重,填海前需挖除有毒和受重金属污染的污泥。挖取的污泥更需找合适的地方堆埋。在整个过程中每个程序都会产生污染,对海洋生态造成影响。从1992年至今,香港已从各采沙区抽取了约2亿 m^3 的海沙。至2005年,填海工程还需约3亿 m^3 海沙作填料。填海过程中亦要在境内堆埋约2亿 m^3 的无毒污泥及约3100万 m^3 的有毒淤泥。

填海令海岸线消失,长远地破坏石滩、岩岸,减少海港面积,自然也减少海洋动植物栖息之所、鱼类繁殖和保育区,对渔业打击可能十分重大。对整个生态环境和海洋食物链的坏影响难以估计。再者,采沙及污泥堆埋工程很多是在大屿山以北的海域进行。该处为受保护的中国白海豚游弋区。近期白海豚死伤数目增多,取沙填海工程及在取沙区堆埋有毒污泥可能是最大原因。在沙洲东面的污染淤泥倾泻区启用之前,未考虑对环境和公众健康影响亦是遗憾的。

香港维多利亚港为世界知名之佳景。如按港英政府原计划进行填海,中区之两岸距离只剩下800多米。最后的景观在填海区完成开发前难以预测。与此同时,航道修窄,航运安全,海浪增强,亦不容易评估。青洲填海工程和大屿山港口发展将会对景观造成不可弥补的破坏。这些未知因素,对香港旅游业及航运业定会产生负面影响,不容轻视。

基于以上可预见的环境生态影响,其他未知因素及整体土地需求规划,笔者认为,首要任务是认真研究其他土地开发方案,例如开发“新界”荒弃农地,改建因工业北移而未能全面发挥经济效益的旧工业区以及旧区重建等。而填海则应在以上各可行方案已地尽其用之后再最后进行。

目前各区的填海工程，部分并未作环境评估。较近期的项目虽已委任顾问公司作环境评估报告，但都是个别进行。基于上列环境生态影响及其它未知因素，在政府进一步扩展填海计划前，特别是在维多利亚内港、青洲、大屿山东南、货运码头及大屿山北的沿海发展区填海之前，必需先将香港境内全部填海计划作一详尽的综合环境评估，以确保香港的可持续发展。

再从景观角度而言，很多发达国家在新区开发前，原居民都有机会发表意见。这点过去在香港未曾做到，考虑客观环境及香港实际情况，估计未来也不会实现。香港生活水平近年大大提高，据资料显示，人均收入已超越多个欧洲国家。人民对生活素质的期望亦自然会更大。政府在大规模填海之前，必须以较民主的方法，广泛咨询民意，以确保填海在安定和协调的气氛下进行。

最后，香港地少人多，人口不可能无限量地增加。在1 000多平方公里的土地上，人口承载量必有极限。在现有土地不足以再开发以及海港到了填无可填的情况下，香港特区政府须与中央政府商议采取严格控制措施，尽量减少移民进入香港，控制人口增长，以保障原居民的基本生活素质。

参 考 文 献

- 1 Hopkinson L. Friends of the earth position paper on reclamation, 8.2. 1996.
- 2 Planning Department, Hong Kong Government. Territory development strategic review. 1996.
- 3 Wong SPW. Bullet Train, 12. 1996.

作 者 简 介

潘乐陶，早年毕业于香港工专，随后就读于英国兰彻斯特理工学院专修机电工程。60年代曾在英国通用电器公司任设计工程师。回港后服务于太古工程。1977年创办安乐工程集团。该集团为香港最具规模的机电自控及环保工程公司之一。现任香港工程师学会高级副会长，环境问题咨询委员会委员及能源咨询委员会委员等职。

OVERVIEW OF RECLAMATION IN HONG KONG

Otto Poon

(*ATAL Engineering Ltd. , Hong Kong*)

Key words Reclamation, Environmental management, coastal management, landuse, Hong Kong

Abstract

According to the Territorial Development Strategic Review published by the Hong Kong Government in 1996, the population of Hong Kong would grow from 6.3 million of the present to 8.1 million in 2011. This would pose a substantial demand in land supply and reclamation is an easier and more economical approach to satisfy this need.

In the past 150 years, total area reclaimed was in excess of 4 000 hm². Suggestion by the Government to further reclaim the Victoria Harbour, Green Island and Lantau Island was received with scepticism and grave concern on the visual and environmental impacts.

The author was not against reclamation and there are benefits to be gained if it is carried out with careful selection of sites without affecting the fairways. However, before large scale reclamation is to proceed, priority must be given to alternative sources of land supply such as derelict farm lands in "New Territories", reconstruction of the old industrial, commercial and residential areas as well as new towns along the route to the new airport and redevelopment of the Kai Tak Airport.

Before engineering works of large scale reclamation, cumulative environmental impact studies must be undertaken to avoid irrevocable visual and ecological impacts.