

To: "panel_dev@legco.gov.hk" <panel_dev@legco.gov.hk>

From: Pedro Chi Lung Yau [REDACTED]

Date: 11/04/2019 12:18AM

Cc: Keith Mau Kay Tse [REDACTED]

Subject: 發展東大嶼人工島計劃之我見

敬啟者：

行政長官林鄭月娥於 2018 年發表施政報告，最觸目事項非『明日大嶼願景』莫屬。施政報告內容落實東大嶼都會人工島填海計劃，選址交椅洲和喜靈洲一帶的四個中部水域人工島，填海面積達 1700 公頃，料建 26 萬至 40 萬個住宅單位，容納 70 萬至 110 萬人居住，以配合未來城市規劃和解決目前人口急劇增長所引致的問題。

事實上，前任行政長官早已於 2014 年施政報告上首次公布，政府將研究於大嶼山東北部與港島西之間的中部水域。經過四年時間磋商，市民對於如何開闢商住用地有不同程度的見解，對於填海計劃的意見好壞參半。部分市民認為填海造價高昂，會否考慮其他選項開發商住用地；香港缺乏興建人工島經驗，擔心工程界能否克服沉降和環境污染等後遺症；選址會否有其他考慮等等。公眾對政府公佈的數字存在分歧和誤解，這些質疑表面看似合理，但與事實大相逕庭。本人認為『明日大嶼願景』項目建立多方面的優勢，並對香港未來規劃發展有很多正面的影響。

填海造價高昂 被嘲諷為倒錢落海

當政府公佈明日大嶼估算總造價超過六千億，或許不少市民感到震驚。可是，興建人工島是一項長遠計劃，以 2024 年第一批入伙計算，工程需時超過六年，建造成本亦應逐年分攤。再者，評估工程造價高低應有基準作為參考。以現時新界地價計算，每呎樓面呎價為 6,000 元至 8,000 元，相比填海造價每呎地皮成本不過 1,000 元。填海造價遠比回收新界私人土地便宜，而且填海不單是創造額外的土地資源，除了出售商住用地增加財政收入外，更推動就業機會和社會效益，帶來的經濟收益可謂不可估量。

工程界缺乏興建人工島經驗 工程界能否克服填海帶來的後遺症？

以填海方式獲得的土地必然會有沉降風險，而沉降程度是否在控制範圍內，則取決於建築方法，地質情形和針對沉降的解決

方案。填海土地沉降程度與填料下方的軟海泥(Marine Deposit)的厚度有正比關係，軟海泥有著類似海綿的性質，對於水分滲透性低使水份困於軟海泥內。解決方法包括在海泥層裝置安裝垂直排水管(Prefabricated Vertical Drain)，並予以額外荷載增加壓力令水分排出軟海泥而使其固結，達到以預壓形式加快固結效果。這些地基改良方法已經廣泛應用於香港大規模填海工程，例如七十年代末的沙田屯門及九十年代的東涌第一期新市填發展，垂直排水管都有效克服軟海泥沉降問題。

選址佔盡地理優勢

『明日大嶼願景』計劃於中部水域興建人工島，配合港珠澳大橋香港口岸人工島，機場北商業區、北大嶼山新市鎮的擴展計劃，以及在欣澳和小蠔灣填海規劃等，產生協同效應，打造東大嶼都會成為香港核心商業區。開拓商住用地需要完善的交通基建配合發展，東大嶼都會基建規劃以中部水域為中心，建立連接大嶼山，新界西北，港島西及九龍西的主要幹道，形成可貫通香港南北的環形交通網絡。

填海工程對周邊環境的影響

傳統填海工程大多以浚挖式填海，過程會有可能對環境造成傷害。隨著新式技術和機械的應用，近年填海已改為非浚挖式填海和處理海床地基方法，並應用於世界各地。然而，香港工程界積極引入海外填海技術，包括德國的碎石柱(Stone Column)和南韓和日本的深層水泥拌合法(Deep Cement Mixing)，並採用新方法建成地基。除了克服沉降問題和減少預壓時間，加快工程進度，更經由海外工程進行現場測試，新式填海方法對水質和周邊生態並未造成不良影響。

若果單憑總造價來判斷一項工程價值，實屬以偏蓋全的想法。回顧以往香港大型基建發展，例如赤鱘角機場、青馬大橋、西九龍、西隧等等十大基建，起初亦有人質疑發展成本過高，政府難以負擔。但如果沒有當時政府勇往直前的決心，如今的大嶼山區域仍可能只是一個養牛的舊漁邨，哪會有現時東涌的繁華光景？

敬祝安康
游志龍