

被港珠澳大橋港方工程覆蓋 赤鱸角天然海岸勢湮沒
蘋果日報 2011 年 02 月 11 日



吳振揚呼籲政府保留赤鱸角天然海岸，珍惜自然環境。

【記者蔡元貴報道】路政署正為港珠澳大橋香港接線的基建工程招標，當工程落實之時，就是香港歷史上一個重要島嶼失守之日。保育團體指出，工程範圍剛好覆蓋了赤鱸角的最後一段天然海岸，若政府剛復自用一意孤行，香港又會永久損失一個地質環境。

橫跨珠海、澳門與香港的港珠澳大橋內地部份已經動工，香港接線部份工程將於今年展開。所謂香港接線，是指大橋進入香港水域範圍後，在機場島南岸落腳，並沿機場島東南岸接入日後建成的香港口岸邊檢大樓。接線全長 12 公里，造價預算為 100 億元，2016 完工。

香港地貌岩石保育協會多次反對該接線的設計方案，理由是路政署選擇在機場島現存唯一天然海岸填海，建造高速公路。換言之，曾是天然島嶼的赤鱸角，將會完全淹沒於鋼筋水泥之下，徹底淪為人工離島。

地貌會主席吳振揚說：「從都市發展角度而言，將一個天然島嶼百分百夷平，變成一個人工島，係好不智嘅行爲。」他指香港人的自然保育意識已大大提高，沒必要的破壞天然地貌，社會難接受。

該段天然海岸全長約兩公里，大部份是由花崗岩組成的岩岸，還有兩個小沙灘。海岸環境舒適，常見東涌居民及機場的上班族踏單車、緩步跑及釣魚。日後高速公路落成，空氣變壞，這些康樂活動恐怕不再適宜。

曾要求把接線移出



地貌會曾去信反對香港接線的設計方案，要求把接線向海移出，保留海岸天然原貌。吳振揚說，北大嶼山快速公路也沒完全覆蓋天然海岸，保存了大蠔灣的原本地貌，證明地貌會的建議可行。但路政署堅決要在赤鱸角天然海岸填海，以便闢地興建管制中心。

吳振揚指出，香港最大特點是「城中之郊」（nature in city），郊野公園和地質公園均毗鄰市區，「香港人煙稠密，郊區買少見少，能夠保留天然地貌，好值得自豪。如果政府為咗工程方便，破壞埋呢段天然海岸，非常可惜。」

話你知：蘊藏豐富石英礦產



赤鱸角海堤現時不難發現石英。謝榮耀攝

赤鱸角原是香港礦業重要地點，蘊藏豐富的石英礦產。回歸前，港英政府推出玫瑰園大計，把赤鱸角夷平，建造成現在的香港國際機場。赤鱸角小島的真身，至今僅殘存於機場島東南的觀景山和旁邊的一段海岸。

從礦場到機場，赤鱸角一直在香港佔據着重要的經濟地位。早期在赤鱸角開採的礦產，包括工業用高嶺土、燒製陶瓷及玻璃用的高質鹼性長石，以及用途多元的石英。

岩層由花崗岩組成

考古研究成果顯示，青銅時代，大約相當於中原商王朝中期至秦代，赤鱸角已開始有人生活。

吳振揚說，赤鱸角是香港的地質窗口，島上岩層主要由花崗岩組成，花崗岩是香港最主要的石材，「如果係機場附近，能夠保留一段天然地貌，等下一代對自己地方多啲了解，都可以培養到下一代對香港嘅歸屬感」。本報記者 🍎