

第一屆 工作報告



全民新空間

S P A C E F O R A L L



第一屆大嶼山發展諮詢委員會 工作報告

前言	蛻變中的大嶼山	1
第一章	委員會工作簡報	3
第二章	願景、策略性定位和規劃原則	5
	2.1 願景	
	2.2 策略性定位	
	2.3 主要規劃原則	
第三章	主要建議	8
	3.1 空間規劃及土地利用	
	3.2 保育	
	3.3 策略性交通運輸基建	
	3.4 康樂及旅遊	
	3.5 社會發展	
第四章	短期工作	25
第五章	展望未來	27
附件		29

／ 前言 ／ 蛻變中的大嶼山

大嶼山是香港最大的島嶼，歷史悠久，現保存的重要歷史遺跡有分流的石圍環、石壁的石刻等，各鄉村聚落有豐富的出土文物、古炮台和嶼南及嶼北的界碑等。二十世紀前，大嶼山居民主要從事漁業、農業及鹽業。年長一輩的香港人都會記得，在赤鱸角機場的大橋和快速公路建成之前，我們主要依賴渡輪前往大嶼山梅窩、東涌、沙螺灣和大澳。梅窩是當時進出大嶼山的主要門戶，每逢假日都車水馬龍。大嶼山的南部，包括貝澳、長沙和塘福等，都是熱門的旅遊點，其中前往昂坪寶蓮寺的遊人更是絡繹不絕。

赤鱸角機場的選址是一個劃時代的決定，隨之而來於九十年代初在大嶼山北部開展的新機場核心計劃則成為大嶼山蛻變的分水嶺。新機場核心計劃工程龐大，為大嶼山帶來較便利的交通，也成就了東涌新市鎮，並推動昂坪360纜車系統、昂坪市集及迪士尼樂園等項目的發展。九十年代可算是大嶼山基建和面貌改變一日千里的年代。

為配合香港長遠的發展需要，政府早於2004年成立大嶼山發展專責小組，並於2004年和2007年分別公布「大嶼山發展概念計劃」和「經修訂的大嶼山發展概念計劃」。今日的大嶼山是經蛻變的多面體，它的郊野公園面積廣闊，亦保存著寺廟禪林的特色，新市鎮則為香港人提供安居樂業之所。

蛻變的步伐不會停下來，珠江三角洲一帶的急劇變化，當中包括在大嶼山周邊出現的蓬勃經濟發展，香港與珠江三角洲其他城市的連繫日漸緊密，我們正在興建逾30公里長的港珠澳大橋及長達九公里的屯門至赤鱸角連接路。大嶼山的交通運輸網絡將進一步擴展，其北岸會出現一個「城際一小時交通圈」，北面涵蓋深圳前海，西至澳門、珠海。如果將這個交通圈稍為再擴大一點，則還包括廣州南沙，以至在兩三小時車程內可到達的大部分珠三角城市。屆時，大嶼山將不再是香港西部的盡頭，而是可直達全球經濟發展最快的地區之一的珠三角中心的重要門戶。

行政長官在《2014年施政報告》中提出成立大嶼山發展諮詢委員會，委員會於同年1月成立，滙集立法會議員、區議會議員、鄉議局議員、旅遊業和專業人士、學者和地區人士。委員會主要就區內的規劃、重要基建帶來的機遇及大嶼山的可持續發展和保育等方面向政府提供意見，冀望能夠充分發揮大嶼山的地利優勢，把握發展良機，以促進香港社會及經濟的長遠發展。

對香港整體而言，缺乏可發展的土地是不爭的事實，市民的居住環境極待改善；香港亦須創造新的產業，持續發展經濟，為下一代提供多元化的就業機會。廣大市民包括年輕一代，亦強烈希望保存香港的自然和文物資產。委員會在討論過程中，時刻緊記各種不同的訴求和現實情況。

總的而言，香港周邊地區發展的大趨勢不會逆轉，香港整體社會需要有前瞻性的發展。委員會在過去兩年的討論過程中，對這種形勢有愈發深切的體會。我們因此必須從多個角度出發，平衡經濟發展和保育的需要。委員會所提出的建議均以香港整體利益為依歸，並期望未來就各項建議與公眾一起作更深入探討，凝聚共識，為大嶼山和香港勾劃更美好的未來。

／ 第一章 ／ 委員會工作簡報

大嶼山發展諮詢委員會於2014年1月成立，第一屆任期至2016年1月，由發展局局長擔任主席，委員數目因應不同情況有所增減，現時包括20名非官方委員及九名官方委員。委員會成立了四個小組，分別為規劃及保育小組、經濟及社會發展小組、交通及運輸小組和公眾關係及參與小組。小組委員除包括部分委員會委員外，亦按各小組要求增設增選委員。委員會及小組委員名單見附件。

第一屆委員會共舉行了七次會議，並於2014年7月的第三次會議中為大嶼山發展訂下策略性定位和發展方向，及後於2015年9月的第六次會議上，提出三項發展策略建議，分別為大嶼山整體空間規劃及保育概念、康樂及旅遊發展策略，以及社會發展策略。

在小組工作方面，四個小組共舉行了19次會議，分別就大嶼山的規劃、環境及保育、經濟及社會發展、康樂及旅遊、交通及運輸、公眾關係及參與等多個議題進行討論及研究。

委員會及其小組的討論資料，包括會議記錄及討論文件等，已上載至委員會網站(www.LanDAC.hk)。

實地考察助委員深入了解大嶼山

為了讓委員在制訂大嶼山發展策略時掌握充足及最新的資訊，委員會於2014年第二季分別實地視察了大嶼山，了解現況及各推展和規劃中的項目的最新情況；以及到訪珠江西岸城市(包括南沙、江門、中山及珠海等)，考察當地的規劃和建設項目。

委員會轄下的小組亦就各自的議題進行考察，其中規劃及保育小組考察了大嶼山具保育價值的地點，交通及運輸小組實地視察了大嶼山各推展或規劃中的交通運輸項目等。

短期專題策略性研究

為協助制訂發展策略建議，政府相關部門在此期間分別聘請顧問公司進行三項個別專題策略性研究，分別是大嶼山商業用地的整體發展策略及個別市場定位研究、大嶼山的康樂與旅遊發展策略研究、以及由昂坪至大澳的纜車系統及長沙與索罟群島水療度假村發展的初步可行性研究。

初步公眾意見

在2014年11月至2015年8月期間，公眾關係及參與小組的成員聯同政府部門的代表先後舉行了28項活動介紹大嶼山發展，向主要持份者講解相關的發展計劃和聽取他們的意見，並為18區區議會安排了五次考察大嶼山的活動。為配合各項介紹活動，委員會製作了有關大嶼山策略性定位及發展方向的小冊子和海報，並透過不同渠道向公眾發放，包括區議會、各區民政事務處、康樂及文化事務署轄下場地、專業機構、學校、私人和公共屋苑等。

在接獲的意見中，普遍認同發展大嶼山可以帶動香港長遠及可持續的經濟及社會發展，但認為須強化大嶼山內外的交通運輸配套及繼續進行全面規劃，以及保育大嶼山的自然環境等。有意見就興建中部水域人工島的建議、填海的規模及交通接駁表達關注；亦有意見提出須加快發展休閒旅遊及增加康樂設施。在制訂大嶼山發展策略的工作中，委員會及各小組都有就所收到的意見作出充分討論及通盤考慮。

／ 第二章 ／ 願景、策略性定位和規劃原則

2.1 願景

綜合大嶼山目前及預計的各項發展、周邊地區的情況和變化，以及香港社會的需要和期望，委員會確立了大嶼山發展的規劃願景為平衡並加強發展和保育，使大嶼山成為一個宜居、宜業、宜商、宜樂及宜學的智慧型、低碳社區；在提升自然、文化和文物資源保育的同時，為香港在土地及房屋供應、經濟商貿、休閒、康樂及旅遊發展方面帶來新機遇，造福市民。

2.2 策略性定位

委員會為大嶼山發展確認了四項策略性定位：

2.2.1 大珠三角國際運輸、物流及貿易樞紐

香港國際機場一直是大珠三角區內最具策略性和領導地位的國際空運中心，香港機場管理局(機管局)正積極落實三跑道系統以進一步提高機場容量。加上相繼落成的港珠澳大橋和屯門至赤鱸角連接路，大嶼山的交通運輸基建優勢將進一步提升香港與內地和海外的連繫。而機場和香港口岸上蓋發展更可成為運輸、物流及貿易的「雙門戶」。

2.2.2 大珠三角地區和亞洲的服務核心區

大嶼山匯聚各項大型交通運輸基建，前往大部分珠三角城市均少於三小時，並提供連接亞洲多區的航空交通。把握這個連繫性的優勢，有助香港優質及與國際接軌的法律、醫療、金融和教育服務在內地及亞洲擴充業務，令香港進一步發展成為一站式高增值現代服務中心。

2.2.3 策略性增長地區及新的大都會

大嶼山與香港島之間的中部水域可成為策略性增長地區及新的大都會。中部水域較新界地區更接近現有的核心商業區，可發展成容納數十萬人口的新都會及香港第三個核心商業區，促進經濟發展和提供大量就業機會，令整個香港的發展佈局更均衡。

2.2.4 自然及文化資產寶藏

大嶼山的自然資產寶藏應加以保育及善用。大嶼山大部分地區為郊野公園，動植物種類繁多。大嶼山的古蹟村落及宗教氛圍是香港多元化生活要素的重要一環。這個自然及文化資產寶藏可與島上其他多樣化的旅遊設施產生協同效應，為遊人提供綜合自然生態、文化、文物、娛樂和旅遊的旅程體驗。

2.3 主要規劃原則

委員會並同意下列四項主要規劃原則：

2.3.1 經濟與民生

建議在建設經濟及民生方面考慮三個發展概念：

- (i) 「支柱產業新平台」：將大嶼山發展成為可支援香港現有四大支柱產業(即金融服務、旅遊、貿易及物流和專業及工商業支援服務)經濟樞紐的發展新平台，創造職位。
- (ii) 「蓬勃社區」：聚焦現有及未來新遷入人口的需求，提供就業機會、合適的房屋，將大嶼山發展為宜商、宜業、宜居、宜樂、宜學的活力社區。
- (iii) 「明日之橋」：將大嶼山發展成為一個展示香港及世界創新的平台，並提升成為一個智慧島/創新的樞紐。

而就短、中期而言，以上發展概念應主要用於發展香港口岸人工島、欣澳、東涌新市鎮擴展和小蠔灣等。

2.3.2 自然及文物保育

建議加強保護具保育價值的地點，包括自然生態及古蹟文物，盡量避免在這些地點及周邊作大型發展；惟在符合可持續發展及生物多樣性的目標下，應善用這些寶貴資源，包括發揮其教育、康樂及綠色旅遊的潛力，亦可透過串連合適的地點，方便市民及遊人欣賞及享用。

2.3.3 康樂及旅遊

委員會考慮到大嶼山有龐大的資源作康樂及旅遊用途，可配合香港市民和旅客對休閒、娛樂的熱切需求，因此建議發展提供多點及多元化的康樂及旅遊設施，以塑造大嶼山為多采多姿的康樂及旅遊目的地。

2.3.4 交通運輸

委員會及地區人士均認為大嶼山目前的交通運輸設施仍然滯後，強調提供完善的交通運輸基建網絡及落實安排，是推動大嶼山發展的關鍵環節。委員會建議在推動各項建設時，須以交通運輸先行作為重要考慮，並盡早作出短、中、長期的研究規劃和落實安排。在短、中期方面，須加強區內交通運輸設施，並就嶼南道、羌山道的道路駕駛情況和各區停車位不足方面進行改善工程，亦須針對東涌新市鎮公共交通的便利性作持續改善。長遠而言，為配合北大嶼山走廊的經濟區以及東大嶼都會的交通需要，應在可持續發展原則下籌劃大型鐵路及道路基建。

／ 第三章 ／ 主要建議

委員會經過詳細討論，綜合作出五大組別的主要建議：

3.1 空間規劃及土地利用 (圖一)

3.1.1 北大嶼山走廊集中發展策略性經濟及房屋

建議北大嶼山走廊主要作經濟及房屋發展，主要項目包括已計劃的機場三跑道系統、亞洲國際博覽館擴展、機場島北商業區、港珠澳大橋香港口岸人工島上蓋發展、東涌新市鎮擴展及小蠔灣發展。

三跑道系統工程將需填海拓地約650公頃，按估算，當三跑道系統投入營運後，直接職位將會增加至約123 000個，間接及連帶職位則增加至約165 000個。機管局亦建議將佔地超過10公頃的機場島北商業區分階段發展，考慮作零售及酒店用途。而亞洲國際博覽館毗鄰的土地可考慮作其日後擴展之用，為本港進一步提供具規模的會議展覽場地。

港珠澳大橋香港口岸人工島佔地150公頃(包括屯門至赤鱸角連接路南面出入口填海約20公頃)，有潛力發展橋頭經濟。初步建議的發展主題為「世界匯流」，建議的三個發展元素分別是：(1)體驗香港及世界：包括陳列推廣/活動場地、零售、餐飲、休閒、娛樂等設施；(2)構建一個「商業跳板」：設有商業辦公室及備有會議/多用途設施的商務酒店；以及(3)物流支援：發展針對專門市場的高增值物流服務，同時支援即時快速送遞及電子商務等。

東涌新市鎮擴展則包括將東涌東的都會中心區締造成為一個智慧商業樞紐，並提供零售、餐飲、娛樂等設施。整個擴展項目佔地約235公頃，新增人口約14萬，提供約49 000個住宅單位，超過80萬平方米商業樓面面積，以及約40 000個新就業機會。

另外，港鐵公司正就小蠔灣車廠上蓋住宅發展進行可行性研究，項目佔地約30公頃。小蠔灣的近岸水域亦可作部分填海(大概約60至80公頃)，發展策略性經濟活動，如私營專業培訓/高等教學用途。區內並可考慮住宅發展及附設地區零售、餐飲娛樂等設施。

3.1.2 東北大嶼發展休閒、娛樂及旅遊

建議將欣澳填海及香港迪士尼樂園的發展結合，令東北大嶼發展成為休閒、娛樂及旅遊匯點，締造東北大嶼旅遊大門。欣澳透過填海(總面積約60至100公頃)有潛力發展成為區域娛樂及商業樞紐，可設立新的旅遊景點、主題酒店、康樂、休閒、體育、餐飲零售及娛樂設施，同時配合發展多種不同的休閒/康樂活動、遊艇碼頭及停泊處和相關的配套設施，以及與旅遊業有關的培訓設施。欣澳亦適宜發展以體驗未來為主題的景點及零售、餐飲娛樂設施。

香港迪士尼樂園未來數年將繼續有擴建計劃，預計2017年落成的第三間酒店將額外提供約750個房間。商討中的第二期計劃包括佔地60公頃的新園區，設有遊樂、酒店和購物設施。樂園亦設有碼頭設施，建議可研究加強水上交通運輸服務，連接樂園至市區的景點/郵輪碼頭，亦可連接樂園至欣澳、南大嶼及周邊的島嶼，推動離島遊，提供另類旅遊體驗。

3.1.3 東大嶼都會作長遠策略性增長區

研究發展東大嶼都會成為香港第三個核心商業區(CBD3)及長遠策略性增長區。根據初步概念，透過在交椅洲附近水域及喜靈洲避風塘一帶進行填海，並提升梅窩的發展潛力，締造一個智慧、創新、宜居、多元化及低碳的東大嶼都會。參考現時新市鎮的規模，以達致更佳的人口及經濟活動群聚效應及提高成本效益，東大嶼都會可容納約40至70萬人口，提供大量就業機會。就此，交椅洲一帶水域可發展人工島，定位為智慧新發展區，並設新的核心商業區；至於喜靈洲，可考慮在現時使用率較低的避風塘及其周邊水域進行適度填海，發展近水休閒生活區，及發展地區性的零售及社區設施；而梅窩現時的荒廢農地、魚塘及土地利用效率低的地方亦可加以善用，促進城鄉共融，加強康樂旅遊元素，發展其旅遊潛力。

東大嶼都會是一項長遠的計劃，是香港跨越2030年後的主要土地供應來源選項之一，提供興建房屋及提供社會及經濟發展需要的用地。由於有關計劃需要巨額的基建投資，必須審慎行事，建議政府須與其他發展計劃一併考慮，配合香港整體的發展。

3.1.4 大嶼山大部分地區作保育、休閒、文化及綠色旅遊

建議大嶼山大部分地區用作保育、休閒、文化及綠色旅遊，並加強保護具保育價值的地點與串連，盡量避免在此等地點或其周邊作大型發展。在符合可持續發展的原則下，善用現有資源，包括適度發展自然環境教育、康樂及綠色旅遊的潛力，以及推廣生態文化旅游和教育。

3.1.5 善用政府土地及開發岩洞

建議充分善用現時分佈於大嶼山及喜靈洲政府土地上的十個懲教設施。除遷置位於喜靈洲的懲教設施配合東大嶼都會發展外，初步構思建議探討將大嶼山其他部分的懲教設施整合及重置的可行性，以釋放部分懲教設施用地作住宅、康樂或其他用途，減低開發新土地的壓力。另外，建議可考慮在小蠔灣及梅窩附近的山嶺發展岩洞開拓空間，遷置一些政府設施至岩洞，以增加地面的可用空間。而將來新增的基礎設施，如排污、渠務及廢物處理系統等，亦可研究設置於岩洞內。

北大嶼山走廊

將北大嶼山走廊規劃作經濟及房屋發展。北大嶼山走廊有香港國際機場、香港口岸人工島、東涌新市鎮及擴展部分、小蠔灣填海及其他主要基建，可提供大量機會作房屋、經濟及商業發展。

東北大嶼山匯點

將東北部分發展作休閒、娛樂及旅遊的匯點，配合現有的休閒設施，進一步加入多元化的旅遊、娛樂元素，鞏固香港作為亞洲旅遊中心及盛事之都的地位。



大嶼山大部分地區

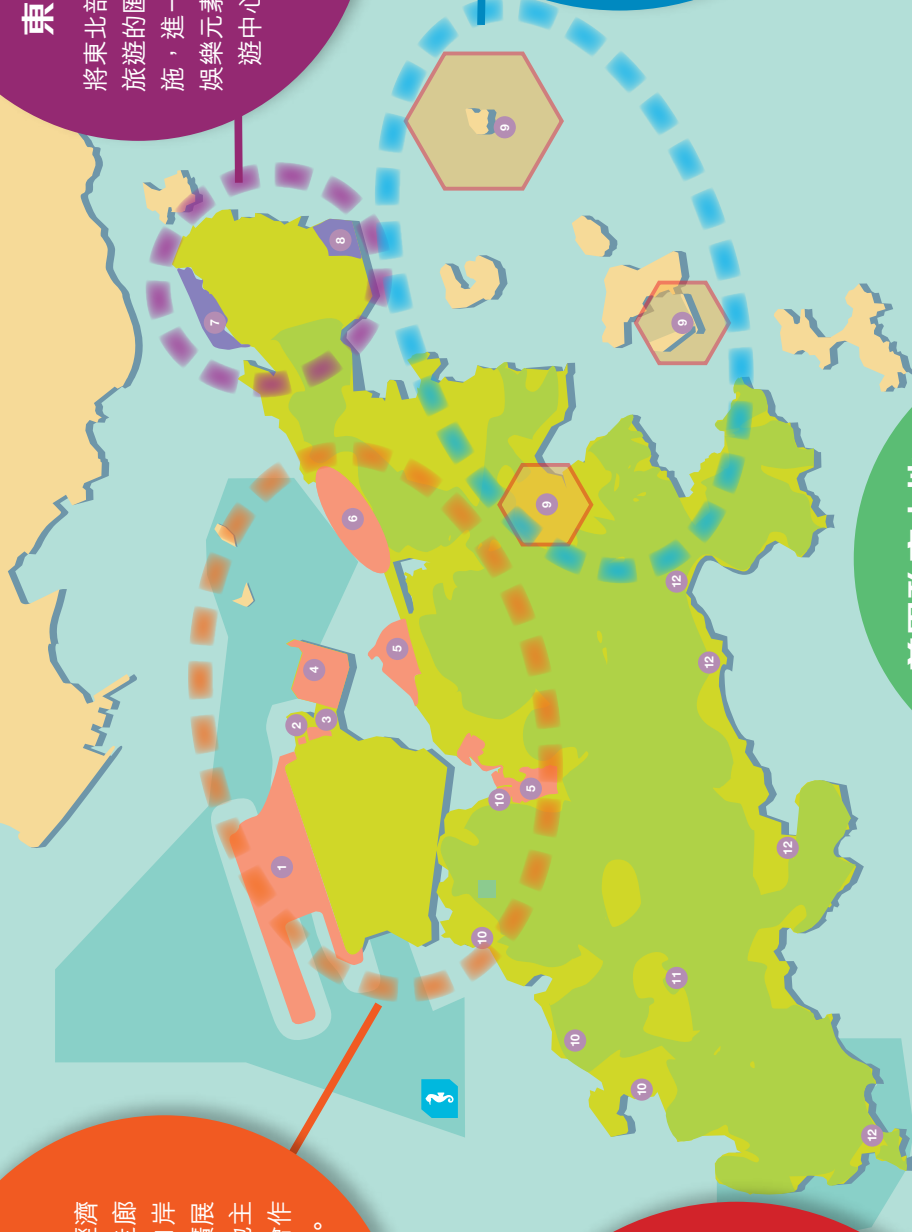
將大嶼山大部分地區保留作保育、休閒、文化及綠色旅遊用途。大嶼山擁有多姿多采的自然生態環境、鄉郊市鎮、文化和文物景點，在保存固有及獨有特色下，極具潛力加強發展休閒、文化及綠色旅遊，令大嶼山發展更趨多元化。

善用政府土地及開發岩洞

整合及重置部分大嶼山的懲教設施以釋放政府土地作其他用途，減低開發新土地的壓力，並研究在小蠔灣及梅窩附近的山嶺發展岩洞開拓空間。

東大嶼都會

大嶼山與香港島間的水域有潛力作策略性發展區。在中部水域興建一個或多個人工島，建設新的核心商業區及市鎮，發展東大嶼都會，以滿足香港的長遠需要。東大嶼都會將採用智慧、多元化及低碳新市鎮的概念，並有交通運輸基建連接到本港其他主要地區。



圖例

北大嶼山走廊 作策略性經濟及房屋發展

1 已計劃的機場三跑道系統

2 亞洲國際博覽館未來的擴展

3 機場島北商業區

4 港珠澳大橋香港口岸人工島上蓋發展

5 東涌新市鎮擴展

6 小蠔灣發展

東北大嶼山匯點 作休閒、娛樂及旅遊

7 欣澳填海

8 香港迪士尼樂園度假區第二期發展

東大嶼都會 核心商業區及策略性增長

9 東大嶼都會初步概念

大嶼山大部分地區 作保育、休閒、文化及綠色旅遊

10 西北大嶼歷史、文化、自然步道

11 鹿湖荒山禪林保育區

12 大嶼南岸生態保育、康樂及綠色旅遊帶

現有/擬議的海洋公園

3

3.2 保育

委員會透過實地考察，確認大嶼山多個地點具有重要生態價值，其中包括天然林地、未受污染的溪流和沿岸水域和受保護動物的棲息地，認為應採取適當的措施加以保育。現時大嶼山有百分之七十的面積被劃為郊野公園，另有八個具特殊科學價值的地點和其他保育相關用途地帶的地區，亦應繼續按現行機制保育(見圖二)。為平衡保育及發展的需要，建議保育概念循加強保育和善用資源兩大方向推展。

3.2.1 加強保育

(a) 文物保育

建議加強有文物價值地點的串連，例如關設以歷史文物為主題的郊遊徑、設立特定走線及提供遊人設施，串連各個文物景點，以吸引遊人；與具有獨特風貌的鄉村互相融合，在保留傳統鄉村風貌的同時，亦可推廣文化旅遊及教育。

(b) 景觀保育

建議保留具地方特色和獨有景觀，例如大澳漁村、貝澳/長沙、天壇大佛、機場、昂坪360及興建中的港珠澳大橋。新發展及城市設計須充分顧及個別地區的獨有特色，及在具特色的地點設置觀景廊。

3.2.2 善用天然資源

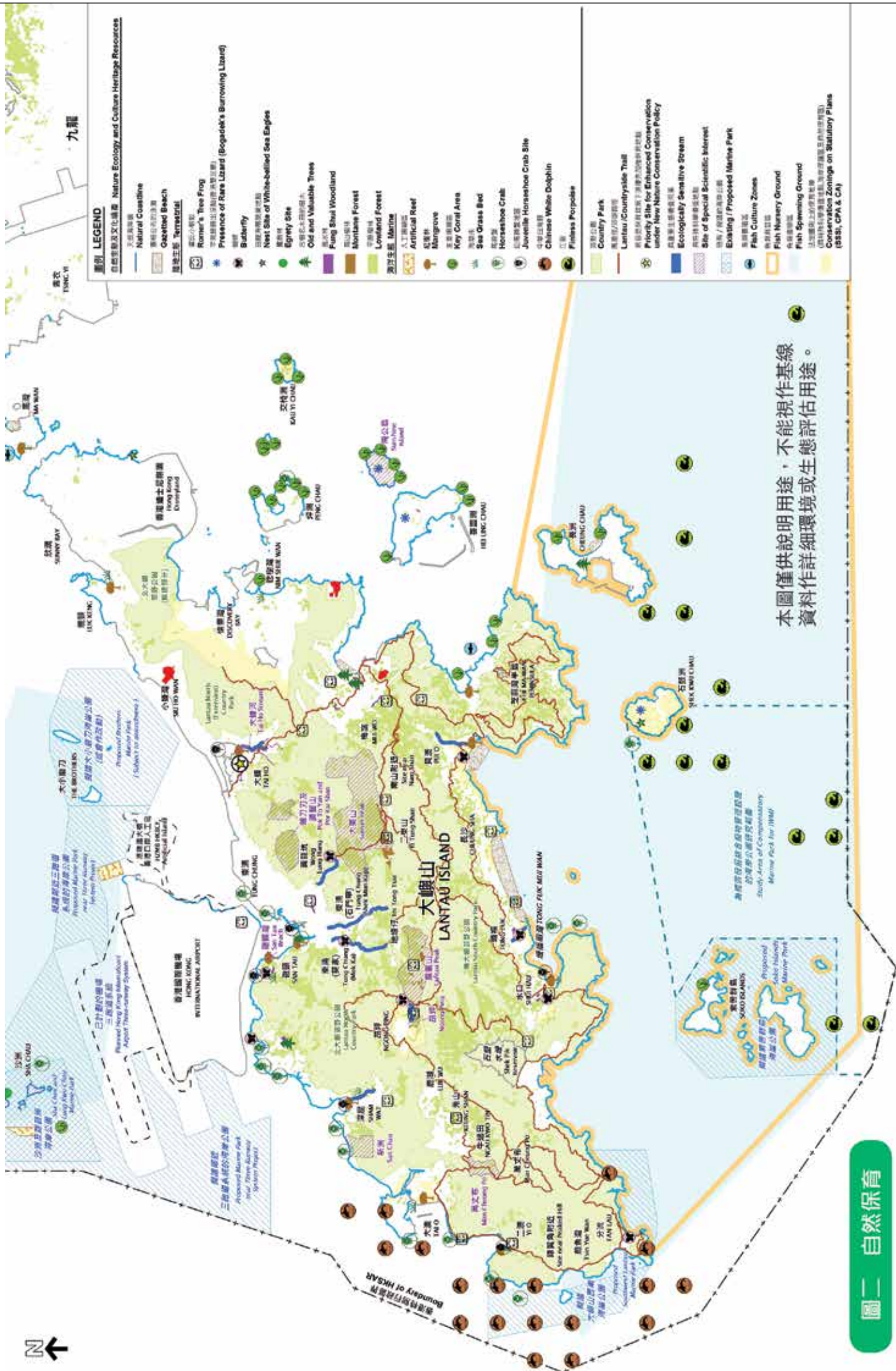
(a) 郊野公園

建議增加郊野公園的吸引力，例如改善及增設行山徑、園地及營地設施，以加強大嶼山郊野公園的康樂及教育價值。為加深公眾對大嶼山原生樹木的認識，建議考慮在大嶼山郊野公園內增設說明介紹設施。

(b) 海岸公園

透過構思中的海岸公園，包括大嶼山西南海岸公園和索罟群島海岸公園、大小磨刀的海岸公園及香港國際機場三跑道系統按環境許可證要求設立的海岸公園，串連現有的沙洲及龍鼓洲海岸公園；建議在大嶼山以北及以南的水域，各連成一個具規模的海岸公園網絡，提高海洋生態環境，同時，在符合有關法例的原則下研究發展適當的水上活動及利用海岸公園作教育用途的活動。

在加強保育的同時，亦可考慮適度推廣生態、文化旅遊及教育，例如現時東澳古道一帶擁有豐富的文化及自然景觀，建議可透過「點、線、面」的方法，把大澳至東涌之間具文化歷史與自然保育價值的景點連繫起來。大嶼山的鹿湖羗山規劃為「禪林保育區」，彰顯保育佛教禪林文化的氛圍。大嶼南一帶則為「生態保育、康樂及綠色旅遊帶」，串連南大嶼海岸的康樂旅遊景點，使南大嶼推廣為宜樂宜遊的目的地。此外，亦建議善用在耕或休耕農地，推廣休閒農耕及城市農耕。



圖例 LEGEND

- 自然生態及文化遺產 Nature Ecology and Culture Heritage Resources**
- 天然海岸線 Natural Coastline
 - 劃定自然保護區 Designated Natural Reserve
 - 劃定海岸保護區 Designated Coastal Reserve
 - 劃定生態保護區 Designated Ecological Reserve
 - 羅馬樹 Romer's Tree Frog
 - 罕見樹蛙 (香港樹蛙) Rare Tree Frog (Hong Kong Tree Frog)
 - Presence of Rare Lizard (Bogadek's Burrowing Lizard)
 - 孳生地 Breeding Site
 - 白腹海鵰繁殖地 Nest Site of White-bellied Sea Eagles
 - 鷹巢 Eagles' Site
 - 古樹及珍貴樹木 Old and Valuable Trees
 - 青洲木林 Fung Shui Woodland
 - 山地森林 Mountain Forest
 - 低地森林 Lowland Forest
 - 海洋生態 Marine
 - 人工濕地 Artificial Reef
 - 紅樹林 Mangrove
 - 椰林椰園 Key Coconut Area
 - 海草床 Sea Grass Bed
 - 海狗海牛 Manatee
 - 海馬 Horseshoe Crab
 - 珍貴海馬 (中華海馬) Javanese Horseshoe Crab Site
 - 中華海馬 Chinese White Dolphin
 - 江豚 Finless Porpoise
 - 郊野公園 Country Park
 - 國家公園 National Park
 - 郊野/郊野徑 Lantau/Countryside Trail
 - 優先自然保護區 (根據新自然保護政策) Priority Site for Enhanced Conservation under New Nature Conservation Policy
 - 生態敏感區 Ecologically Sensitive Stream
 - 科學研究地點 Site of Special Scientific Interest
 - 浮標 / 浮標區 Buoys / Proposed Marine Park
 - 魚類保護區 Fish Culture Zones
 - 魚類繁殖地 Fish Nursery Ground
 - 魚類洩露地 Fish Spawning Ground
 - 法定自然保護區 (根據《保護海港條例》) Conservation Zoning on Statutory Plans (SSS, CPA & CA)

本圖僅供說明用途，不能視作基線。
資料作詳細環境或生態評估用途。

3.3 策略性交通運輸基建

大嶼山現有道路交通主要依賴北大嶼山公路及青馬大橋來往市區。鐵路方面有港鐵東涌綫、機場快綫和迪士尼綫。區內道路網絡方面，主要依靠東涌道連接大嶼山北部及南部，而東涌道(石門甲道以南)及嶼南的所有道路為封閉道路。

從宏觀角度來看，深圳、新界西北，以至大嶼山及機場是未來的主要經濟增長帶，故有需要加強它們的連繫，以達致更大的協同效益。此外，大嶼山及新界西北是香港未來人口增長及經濟發展的重要樞紐。新界西北的屯門新市鎮及未來的洪水橋新發展區和元朗南等發展項目將容納大量新增人口；同時機場三跑道系統及大嶼山(尤其北岸)多項策略性的經濟發展項目，除了為大嶼山本地的人口增長帶來就業機會，減少跨區工作帶來的交通運輸需求，亦預期吸引更多大嶼山以外(尤其新界西北)的勞動人口往來大嶼山，特別是北大嶼山。

大嶼山交通運輸研究

為促進及配合大嶼山各項策略性發展，委員會認為交通運輸安排須具前瞻性，因此有需要為大嶼山規劃全面的交通運輸網絡，建議政府應盡早為大嶼山開展整體交通運輸的需求、技術及可行性研究，以及落實安排，積極改善大嶼山對外對內的交通運輸系統，並按實際情況、工程的優次，分階段推展合適的項目。初步策略性交通運輸基建構想包括(圖三)：

3.3.1 鐵路系統

建議以鐵路系統為骨幹，連接大嶼山主要的增長區與市區及新界的鐵路網絡，形成一條貫通新界西北—大嶼山—都會區的鐵路走廊。建議研究以鐵路於內部連接東大嶼都會，對外連接至港島西、九龍西及北大嶼，接駁現有及未來的鐵路系統。此外，為了與新界西北有更高效率的連接，讓新界西北的勞動人口可以更便捷到大嶼山就業，在興建中的屯門至赤鱗角連接路之外，建議考慮興建一條港珠澳大橋口岸人工島至屯門的鐵路，連接大嶼山與新界西北，以加強新界西北—大嶼山—都會區的連接性。

短、中期的鐵路計劃研究包括東涌西延綫(包括東涌西站)和東涌車站、香港口岸人工島與機場島北商業區和大嶼山北岸的交通連接，以及研究於小蠔灣增設鐵路站，以配合小蠔灣填海、港鐵車廠上蓋及周邊發展。

3.3.2 策略性道路系統

建議透過策略性的道路系統，將大嶼山北岸及東大嶼都會與香港市區及新界的道路網絡連繫，東接香港島西，北接大嶼東北，並進一步研究透過新道路，連接新界西北。此外，東大嶼都會可經梅窩連接至大嶼山北岸，並接駁至其他地點，形成一條貫通新界西北－大嶼山－都會區的環型道路走廊；再通過港珠澳大橋、屯門至赤鱸角連接路、港深西部公路及深圳灣公路大橋連接深圳及珠三角地區，以至廣東西部，促進人流、物流及經濟活動。

3.3.3 大嶼山北岸幹道

隨著北大嶼各發展區的落成，有需要研究興建P1路，加強大嶼山北岸的主幹道連繫。

3.3.4 其他道路安排及交通運輸設施

除策略性交通運輸基建外，大嶼山內部的道路系統及交通運輸設施亦需要改善加強，以配合及促進島上的各項需求及發展，例如改善主要道路如嶼南道和羗山道、研究進一步開放大嶼山的封閉道路和發放許可證的安排、增加區內泊車位及有關設施、及增發大嶼山的土牌照等。

3.3.5 水上交通

建議在合適的地點加設碼頭設施及/或遊艇停泊處，並連成網絡，輔助陸路交通，疏導假日繁忙的交通；此外，亦為大嶼山的居民及旅客提供相對休閒的另類交通選擇。



九龍

青衣

新界

香港島

大嶼山

東大嶼都會和
西九龍之間的
可能鐵路連接

經大嶼山東北面
連接東大嶼都會
及新界西北的
可能公路連接

東大嶼都會和
港島西之間的
可能鐵路/
公路連接

中門至
赤鱗角連接路

北大嶼山和
中門之間的可能
鐵路連接

香港口岸人工島
和機場島北商業區
之間的可能
交通接駁

香港口岸人工島
和北大嶼山
之間的可能
鐵路連接

梅窩和北大嶼山
之間的可能
鐵路/公路連接

東大嶼都會和
西九龍之間的
可能鐵路連接

東大嶼都會和
港島西之間的
可能鐵路/
公路連接

東大嶼都會和
西九龍之間的
可能鐵路連接

- 圖例**
- 1 已計劃的機場三跑道系統
 - 2 亞洲國際博覽館未來的擴展
 - 3 機場島北商業區
 - 4 港珠澳大橋香港口岸人工島上蓋發展
 - 5 東涌新市鎮擴展
 - 6 小蠔灣發展
 - 7 欣澳填海
 - 8 香港迪士尼樂園度假區第二期發展
 - 東大嶼都會的初步概念
 - 郊野公園
 - 現有的碼頭
 - 可能的碼頭
 - 建議探討的鐵路走廊
 - 建議探討的公路走廊
 - 建議探討的海上交通

備註：香港口岸人工島與機場島連接方案有待進一步研究

圖三 策略性交通基建概念

僅供說明用途

3.4 康樂及旅遊

大嶼山現有多項旅遊設施，包括香港迪士尼樂園、天壇大佛、昂坪360、心經簡林等。大嶼山亦擁有豐富的自然資產，特別是佔地廣大的郊野公園、多處具特殊科學價值的地點、自然保育區、海岸保護區與具生態重要性及價值的地點。加上大嶼山發展歷史早於石器時代，自東晉、宋朝已是珠江地區重要的產鹽和漁業基地，現島上仍有許多宗教與法定古蹟、歷史建築、鹽田等，可大致區分為四個特色地區，包括大澳傳統漁村、昂坪/鹿湖與羌山宗教社區、貝澳/長沙/塘福海岸聚落與梅窩歷史鄉郊地帶等，由此可見大嶼山得天獨厚的多元性。

現時不少市民希望本港可以有更多多元化的康樂及旅遊設施，讓大家可以消費購物以外有更多的假日好去處，亦希望可以更多親近鄉郊，在假日時放鬆身心。委員會認為大嶼山可以塑造為「多采多姿的康樂及旅遊目的地」，在平衡保育需要及尊重自然資源的大前提下，創造、結合新的或現有的康樂設施及景點，達致協同效應，讓更多市民和遊人欣賞及享用到大嶼山美好的一面，同時增加停留在大嶼山的過夜旅客。

顧問公司建議的規劃大綱會按五個康樂及旅遊主題¹將大嶼山規劃為14個康樂及旅遊地點(見圖四及下表)，並建議在康樂及旅遊地點之間提供體驗性的交通連結安排，包括水上連結(如水上的士)、空中連結(如纜車、索道(Funicular Railway))、陸上連結(如單車徑、環島觀光巴士等)。有關建議仍須進行技術及財務評估。

委員會認為上述各康樂及旅遊建議須加以整合，突出主題；委員會將繼續聽取業界和公眾人士的建議和意見，以期物色更具創意及特色的建議，將大嶼山塑造成為一個具吸引力，市民及遊客都樂意到來的地方。

¹ 參考世界各地的個案研究，歸納出以下五個主要康樂及旅遊發展主題：

- (i) 康樂與野外活動：刺激的遊樂體驗和另類歷奇活動，例如戶外/極限運動及主題樂園/紓壓活動
- (ii) 品味與享樂：享受人生的活動，例如購物與品嚐美食
- (iii) 悠閒：舒適、休閒的度假設施，例如海灘、水療、度假村
- (iv) 文化與歷史：體驗當地各類文化古蹟，例如建築、社會文化及歷史
- (v) 生態：享受天然資源及環境，包括教育、體驗、農場度假等

地點	初步建議
主題: 康樂與野外活動	
欣澳	現為進出大嶼山的門廊，加上計劃中的欣澳填海，該區可進一步發展康樂娛樂設施。可考慮的發展建議包括主題式休閒及娛樂區(例如具特色的大型表演場地)、角色扮演的職業教育場館、青少年室內探險樂園(例如室內滑浪場、4D電影院、室內跳傘iFly等)、遊艇停泊處等。
梅窩	現時以鄉鎮風貌為主，有水上活動與海濱康樂設施，亦是登山或郊遊的熱門地點。初步建議可發展多元化的戶外活動，包括戶外探險樂園(例如空中飛人滑翔之旅、山坡滑梯、漆彈射擊等)、水上樂園(例如Wibit、衝浪板等)、越野單車、Segway等。梅窩歷史悠久，可考慮設立大嶼山歷史博物館，亦可發展本土音樂節、賞花節或婚禮旅遊，並設置遊客中心。
貝澳/芝麻灣	現時主要為鄉郊地區，區內生態資源豐富。為切合這個主題，建議可考慮提供水上活動中心(包括滑浪風帆、獨木舟、划艇等)、滑翔傘、極限運動場地(包括攀石、滑板運動場等)、水上樂園(包括Wibit)、水牛保育中心，以及提供露營場地等。
水口	水口一帶擁有由貝澳延伸的天然海岸，是多種類別生物的棲息地，亦有許多休閒設施及活動。可考慮的設施包括滑翔傘、單車、登山徑網絡的延伸、動物農莊、探索露營地點等。
主題: 品味與享樂	
航空城	配合未來港珠澳大橋和屯門至赤鱗角連接路的落成，以及機場島北商業區和港珠澳大橋香港口岸人工島上蓋發展，該區可考慮發展購物餐飲、會議旅遊(MICE)設施、遊艇停泊處、國際級的溜冰場、酒店等。

主題: 生態

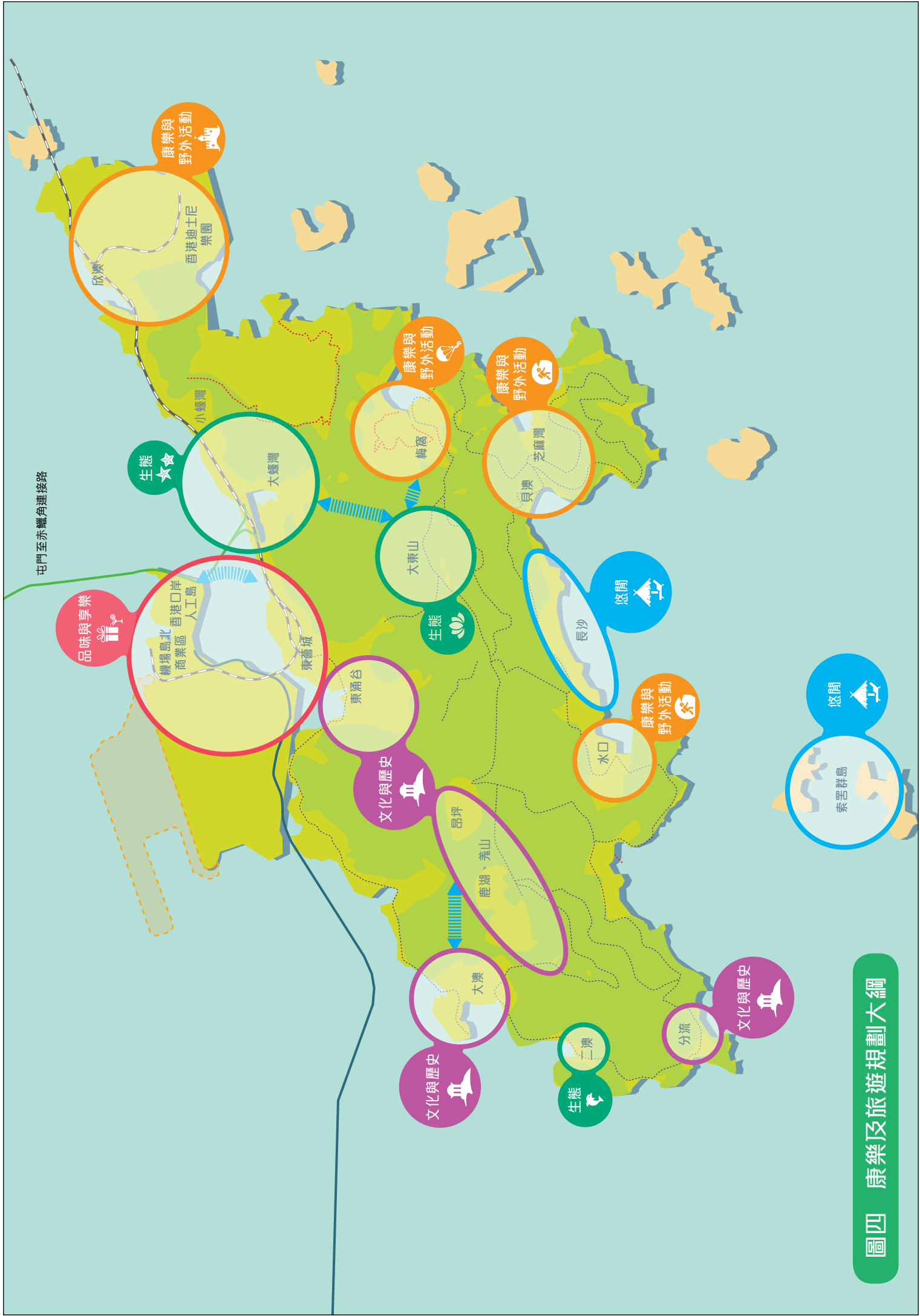
大/小蠓灣	該地區沿奧運徑有豐富的林地生態。興建中的屯門至赤鱗角連接路將於小蠓灣一帶落腳。建議可考慮在小蠓灣設立創新的生態旅遊熱點，例如地標式植物園，再配合大蠓河濕地生態提供生態旅遊中心、生態靜修等。
大東山	現為知名的日出/日落觀景、觀星地點，且為鳳凰徑的重要景點。建議研究便利遊人到東山觀景的措施，並可探討提供觀景、觀星設施及露營場地等。
二澳	近年二澳開始復耕，並有農業生產及相關活動。建議可考慮增加農場體驗，如收割、農田野餐，讓更多市民體驗農耕生活。

主題: 文化與歷史

東涌谷	現有很多文化資產的鄉郊，並有多條郊遊徑，例如東澳古道、東涌炮台、東涌小炮台、東涌河等。建議可考慮設立的景點包括河岸暨生物多樣化公園、生態旅遊中心、東涌自然歷史步行區等。
大澳	除了棚屋與水道的特有景觀外，濕地與紅樹林、廢棄的鹽田等都是其獨特並具有本土特色的景點。建議可考慮提供動態靈修活動(如武術、太極中心)、傳統食藝中心及鄉郊生活體驗、民宿等，同時也可提供戶外活動場地(如觀賞日落與景色的露天劇場)。
「禪林保育區」	昂坪、鹿湖、羌山、地塘仔和靈會山五地為大嶼山的「五大禪林」，是重要的宗教聖地。建議維持現有寺廟之旅，提供有限度的禪修班或心靈靜修活動，以及靜修設施等。
分流	現有許多文化遺產，如砲台、石圓環等。建議可設置探索露營地點和行山徑，並且安排外展活動。

主題: 悠閒

長沙	現時主要為沙灘、越野單車和露營熱門地。建議可考慮發展水療及休閒度假村、生態露營場地、婚禮中心、單車徑等。
索罟群島	建議可考慮利用幽靜環境發展水療及休閒度假村，亦可利用自然地形與群島發展極限運動，如攀石等。



圖四 康樂及旅遊規劃大綱

3.5 社會發展

委員會亦就大嶼山的社會發展及可行建議方面作出深入探討。大嶼山2011年的人口約11萬，主要集中在東涌新市鎮，佔約7.9萬，其餘分佈在愉景灣、梅窩及大澳²等地。未來的人口增長主要來自東涌新市鎮擴展，擴展區將可容納約14萬人，預計首批居民最早可於2023年入住。東涌新市鎮總人口將達約27萬人，而其他主要地區的人口預計可增至約4萬人。兩者合共31萬人，佔全港人口約4.3%。另外，政府計劃研究長遠在大嶼山東部水域發展「東大嶼都會」，容納數十萬新增的人口及作為香港第三個新核心商業區。

就業方面，2011年，居住於大嶼山的就業人口(約52 300人)中，有29.9%在同區工作；而跨區到香港島工作的人為數不少，佔21.4%；其次是到九龍及新界其他地區工作，比例分別是16%及11.6%。2013年，整體離島區的就業人數為 76 900 人，失業人數為 2 500人，失業率為3.1%，較全港整體失業率(3.4%)為低。

現時大嶼山約有9萬多個就業機會，其中在香港國際機場約佔65 000個，其餘主要集中在東涌、香港迪士尼樂園度假區、愉景灣及梅窩等地。根據勞工及福利局的資料，單計香港國際機場，大概有4 000至5 000個長期職位空缺³。隨著大嶼山的長遠發展，預料將需要更多勞動力和就業人才，亦可提供更多就業機會。其中，東涌新市鎮擴展區的各项擬議商業發展估計會創造逾40 000個職位(當中估計約45%，即18 000個職位為低技術工種)。按機管局估算，香港國際機場三跑系統於2030年投入營運時，直接職位將會增加至約123 000個，間接及連帶職位則增加至約165 000個。此外，規劃中的機場島北商業區、港珠澳大橋香港口岸人工島上蓋商業發展、欣澳和小蠔灣填海及「東大嶼都會」也將創造大量中至長期就業機會。

² 在2011年，愉景灣、梅窩及大澳的人口分別約為12 400、2 200和1 200。

³ 相關職位空缺主要是關於零售、服務及飛機維修業。

除了人口和就業之外，委員會亦檢視了大嶼山目前的職業教育/培訓及就業支援服務、教育、房屋、醫療、公共衛生、長者服務及青年發展、文娛康樂發展、社會福利、陸路交通網絡、水上交通、雨水/污水收集及處理，以及食水供應等多方面的社會發展概況。綜合各方面的資料及經過討論，委員會認為大嶼山的社會發展概況如下：

- 各主要地區現時的社區服務及設施情況大致良好；
- 大嶼山現在及將來均擁有大量工作機會，而工種及產業亦趨多元化，足夠大嶼山將來新增的工作人口所需。新增職位主要來自機場島、東涌及附近地區，可以吸引東涌居民原區就業。預料未來新增的職位數目較區內新增的勞動人口為多，因此需要考慮如何增加人力資源；
- 未來新增人口及發展將集中在東涌及大嶼山北面，因此須留意有關地區未來社會發展的變化；至於南大嶼山地區方面，目前已有計劃逐步落實區內公共污水收集系統工程，但仍有需要改善區內道路設施包括增建停車位，以配合大嶼山的發展。

委員會綜合目前及未來的概況，建議三項社會發展策略：

3.5.1 吸引人才配合均衡就業機會

建議改善現有社區設施，增加社區的吸引力，以吸引人才。在城市規劃、城市設計及基礎設施各方面，須符合高規格的環保標準，以營造現代化低碳優質及智慧城市概念的生活及工作環境，達致高效率、減少碳排放及可持續生活的目標。例如，鼓勵採用綠色建築，建立綠色社區；建設環保交通運輸網絡，如鼓勵採用低排放/電動車輛等，同時完善單車徑及行人路網絡；而基礎建設亦應加強促進綠化、生物多樣性，以及便利近水活動。

此外，建議增加不同類型的教育服務，以吸引有子女的家庭到大嶼山居住，讓父母可原區就業，而子女亦可原區上學，節省交通時間和支出，並減低對公共交通運輸系統的負擔。建議將有助豐富大嶼山居住人口的組合，配合將來各項新增職位的需求，同時有助地區經濟發展，令社區受惠。建議亦包括在區內設立與大嶼山有緊密關係的培訓中心或教育設施，提供如飛機服務工程、旅遊業等專上教育課程。此外，預計大嶼山北部地區短、中期內的人口仍以年青人為主，因此需要特別注意提供支援年青人及幼童的服務。

3.5.2 提供適當的區內外交通，切合未來發展需要

機場島對外的交通連接方面，已推行多項巴士服務改善措施。當屯門至赤鱸角連接路通車後，預料將方便更多新界西北部的居民到機場或東涌就業，委員會轄下的交通及運輸小組認為運輸署須持續監察及按需求改善大嶼山的整體公共交通服務，適時要求公共交通營辦商增加服務，以便利市民往返大嶼山。

此外，委員會支持放寬南大嶼封閉道路的交通管制及發放大嶼山封閉道路通行許可證的建議，及建議研究在南大嶼增設停車位和增發大嶼山的士牌照，以改善大嶼山的交通運輸配套，這些措施除可吸引市民及遊人到嶼山遊玩，亦會便利居於大嶼山北面的居民到訪大嶼山南面、大澳和梅窩等地區。

運輸署會就有關交通運輸的範疇，協助及支援環境保護署評估電池電動巴士在大嶼山試驗行駛的實際運作效能、表現和可行性。路政署為改善羌山道和嶼南道的行車狀況，已完成改善13個路彎的工程，現正着力完成餘下的八個路彎改善工程。

此外，有關政府部門亦會就昂坪至大澳的纜車系統，以及大嶼山其他的康樂和旅遊項目建議，評估相關的交通運輸影響和建議所需的配套。

3.5.3 顧及大嶼山鄉郊及偏遠地區需要

委員會建議在實際可行及符合成本效益的情況下，應逐步把公共污水收集系統及供水系統延伸到現時未能覆蓋的偏遠地區，以改善居住環境。委員會亦認為在規劃發展的同時，要留意保存鄉郊特色和保護生態環境，並建議民政事務總署加強協調鄉村及鄉事委員會與政府部門之間的溝通，以適切處理大嶼山鄉村居民的需要。

／ 第四章 ／ 短期工作

短期專題策略性研究

委員會備悉有關政府部門已分別聘請顧問公司進行三項專題策略性研究：

- 大嶼山商業用地的整體發展策略及個別市場定位研究 — 研究大嶼山主要商業發展的初步市場定位，以及擬備大嶼山綜合經濟發展策略。研究旨在充分發揮大嶼山發展潛力的同時，避免大嶼山各主要商業發展(包括欣澳及小蠔灣填海、東涌新市鎮擴展及港珠澳大橋香港口岸上蓋發展)的角色及功能出現重疊，以達致協同效應。
- 大嶼山的康樂及旅遊發展策略研究 — 研究如何綜合及善用現有及新增的康樂及旅遊設施，以進一步增強大嶼山接待遊人的整體能力，和加強大嶼山的吸引力；考慮委員會所收到關於康樂及旅遊的建議，包括是否符合大嶼山整體康樂及旅遊發展的方向及定位、是否具成本效益、初步在技術及法規上是否合理可行，以及有關建議對基建配套(包括交通運輸)等方面的初步要求，尤其是現行基建配套能否配合。
- 由昂坪至大澳的纜車系統及長沙與索罟群島水療度假村發展的初步可行性研究 — 南大嶼擁有美麗的天然景致，曾有不少建議在該區發展水療及休閒度假設施。政府年前曾聘請顧問初步探討在香港發展水療及休閒度假設施的概念，顧問當時指出長沙具潛力發展有關設施，但未確定在技術層面上是否可行。與此同時，有意見認為索罟群島的大鴉洲亦可考慮作類似的發展用途，惟地點較偏遠，須再作評估。就此，有關研究將探討在上述地點及附近發展水療及休閒度假設施在技術、法規以及成本效益等層面上的可行性。研究亦會一併探討昂坪 360 延線至大澳的可行性。

短期改善措施

委員會亦備悉政府有關部門已大力推行一系列速效項目，以在短期內提升大嶼山地區的經濟及令市民早日分享發展成果。有關的短期改善措施如下：

- 土木工程拓展署正推展大澳改善工程
- 土木工程拓展署正推展梅窩改善工程
- 土木工程拓展署將在東涌新市鎮擴展工程下推展馬灣涌村改善工程
- 土木工程拓展署正推展越野單車徑網絡發展 (第一階段於2015年12月開展)
- 運輸署放寬旅遊巴士及私家車進入嶼南封閉道路的措施 (第一階段於2015年12月開始)
- 運輸署增發大嶼山的士牌照(於2015年12月招標承投25個大嶼山的士牌照，新大嶼山的士預計可於2016年第2季開始陸續投入服務)
- 路政署改善羌山道和嶼南道的行車狀況(完成改善13個路彎的工程，現正着力完成餘下的八個路彎改善工程)
- 運輸署預計可於2016年內在大澳、嶼南道一帶和梅窩增設約百多個停車位
- 運輸署自2014年底至今實施多項改善服務措施，增強現有交通運輸設施和管理，例如改善往返機場島的專營巴士服務，包括分拆巴士路線，令路線更直接、增加車輛及加密班次、提供機場員工乘車優惠、加強深宵專營巴士服務和協調機場島僱主為其僱員提供僱員服務，並要求有關方面進行交通需求調查，研究不同乘客群組的交通需求
- 離島民政事務處正修葺及加設東澳古道的指示牌和資訊版

／ 第五章 ／ 展望未來

第一屆委員會經過兩年的研究和討論，以及聆聽不同持份者的意見，已完成相當份量的工作，為大嶼山的未來發展確立了策略性定位及發展方向，並初步勾劃出大嶼山的規劃、交通運輸、保育、經濟及社會、康樂及旅遊發展的建議。由2016年年初開始，委員會將聯同政府，參照本報告的內容，推行一系列的活動，包括巡迴展覽、專題簡報、公開論壇等，向公眾介紹大嶼山發展策略建議及聆聽市民的意見。

政府相關部門將研究及探討各項建議的技術可行性及推展方法，以訂立短、中、長期的發展目標，盡快將切實可行的建議立項。

大嶼山發展屬長遠大型發展項目，涉及多個政策局及政府部門和大量工作，委員會建議政府設立專責辦事處，推動各項大嶼山的發展項目。

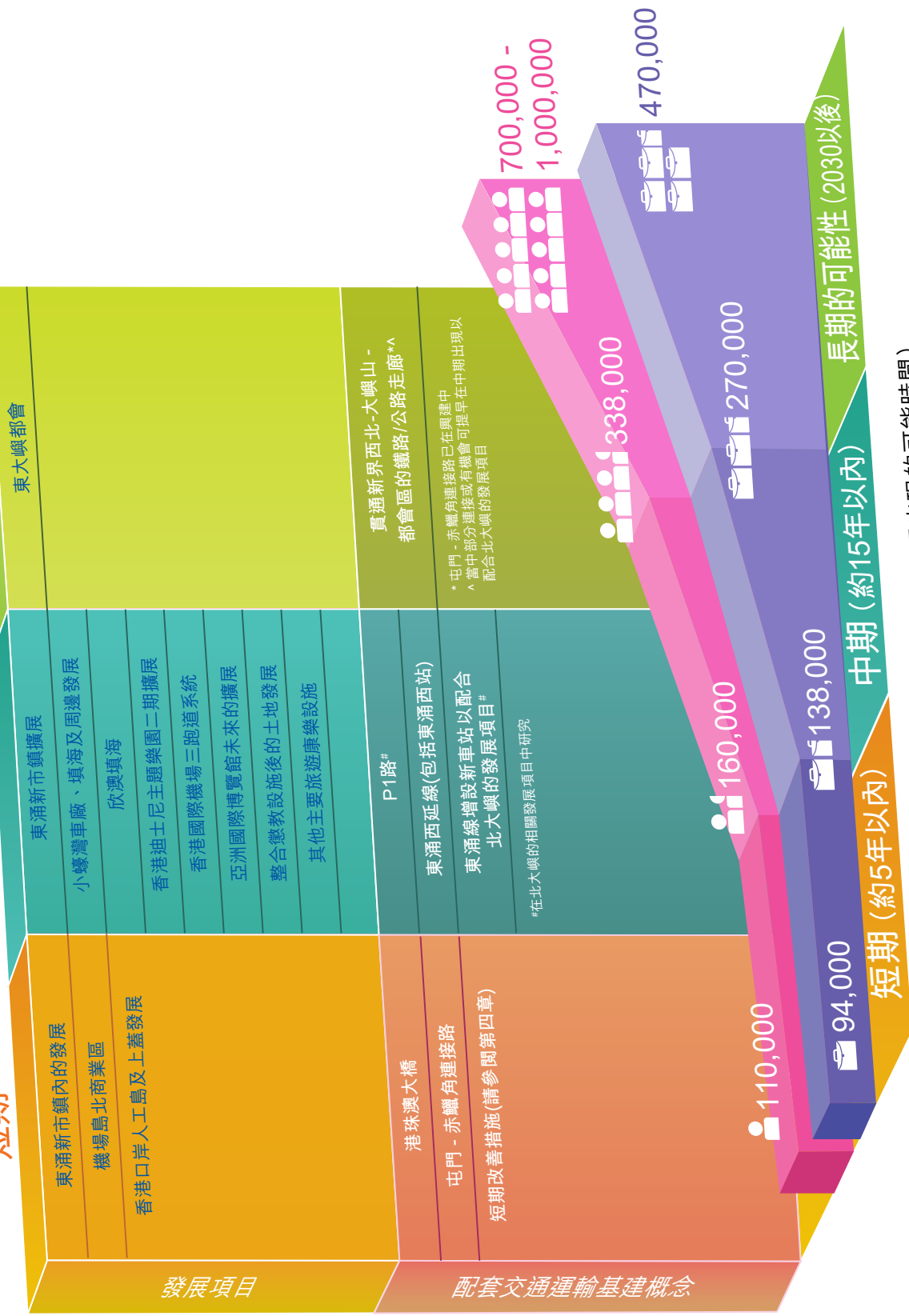
時間表

委員會期望於2016年下半年綜合更新及完備資料，推出新的大嶼山發展藍圖。在獲市民支持的大前提下，綜合全港發展需要，進一步研究各項建議的可行性後，訂定長遠發展的概略時間表見(附圖五)。

長期

中期

短期



● 總人口

■ 總就業機會

假設項目全部推展的預計
總人口及總就業機會

(顯示項目最早出現的可能時間)

圖五 發展概略時間表

大嶼山發展諮詢委員會成員名單

主席：

發展局局長

非官方委員：

陳恒鑾議員, JP

周轉香女士, BBS, MH, JP

朱國樑先生

哈永安先生

林中麟先生, GBS, JP

林建岳博士, GBS

林筱魯先生, JP

麥美娟議員, BBS, JP

王緝憲博士

姚思榮議員, BBS

陳勇先生, BBS, JP

周玉堂先生, BBS, MH

方舟博士

何建宗教授, BBS, JP

林奮強先生, BBS

藍列群女士

劉炳章先生, SBS

蘇澤光先生, GBS, JP

胡志偉議員, MH

余漢坤先生, MH, JP

官方委員：

發展局常任秘書長(規劃及地政)或代表

發展局常任秘書長(工務)或代表

環境局常任秘書長或代表

運輸及房屋局常任秘書長(運輸)或代表

運輸及房屋局常任秘書長(房屋)或代表

民政事務局常任秘書長或代表

商務及經濟發展局常任秘書長(工商及旅遊)或代表

土木工程拓展署署長

規劃署署長

秘書：

發展局首席助理秘書長(工務)

規劃及保育小組成員名單

主席：

林筱魯先生, JP

副主席：

劉炳章先生, SBS

非官方委員：

陳勇先生, BBS, JP

方舟博士

林中麟先生, GBS, JP

麥美娟議員, BBS, JP

胡志偉議員, MH

周玉堂先生, BBS, MH

何建宗教授, BBS, JP

林奮強先生, BBS

王緝憲博士

姚思榮議員, BBS

官方委員：

發展局（規劃地政科）代表

發展局（工務科）代表

商務及經濟發展局（工商及旅遊科）代表

環境局代表

運輸及房屋局（運輸科）代表*

漁農自然護理署代表

土木工程拓展署代表

環境保護署代表

房屋署代表

規劃署代表

* 於相關政策事項時出席

秘書處：

規劃署

經濟及社會發展小組成員名單

主席：

林建岳博士, GBS

副主席：

林奮強先生, BBS

非官方委員：

朱國樑先生

方舟博士

哈永安先生

藍列群女士

劉炳章先生, SBS

麥美娟議員, BBS, JP

姚思榮議員, BBS

余漢坤先生, MH, JP

官方委員：

商務及經濟發展局（工商及旅遊科）代表

發展局（規劃地政科）代表

發展局（工務科）代表

教育局代表*

民政事務局代表

運輸及房屋局（運輸科）代表 *

漁農自然護理署代表 *

民政事務總署代表

勞工處代表

規劃署代表

* 於相關政策事項時出席

增選委員：

陳其鏞教授, MH

劉淑嫻女士

陸瀚民先生

王福義教授

秘書處：

發展局（工務科）

交通及運輸小組成員名單

主席：

林中麟先生, GBS, JP

副主席：

周轉香女士, BBS, MH, JP

非官方委員：

陳恒鑾議員, JP

朱國樑先生

何建宗教授, BBS, JP

胡志偉議員, MH

陳勇先生, BBS, JP

哈永安先生

王緝憲博士

余漢坤先生, MH, JP

官方委員：

運輸及房屋局（運輸科）代表

商務及經濟發展局（工商及旅遊科）代表

發展局（工務科）代表

土木工程拓展署代表

路政署代表

民政事務總署代表

規劃署代表

運輸署代表

增選委員：

張子琦先生

李樹榮博士, SBS, JP

王少強先生

李志峰先生, BBS, MH

老廣成先生

秘書處：

發展局（工務科）

公眾關係及參與小組成員名單

主席：

哈永安先生

副主席：

何建宗教授, BBS, JP

非官方委員：

陳恒鑾議員, JP

周轉香女士, BBS, MH, JP

周玉堂先生, BBS, MH

藍列群女士

林筱魯先生, JP

胡志偉議員, MH

官方委員：

發展局（規劃地政科）代表

發展局（工務科）代表

民政事務局代表

土木工程拓展署代表

民政事務總署代表

政府新聞處代表

增選委員：

陳杰先生

張樞宏先生

周浩鼎先生

洪綺敏女士

李榮貴工程師

尹兆堅先生

黃福根先生

葉錦洪先生

秘書處：

土木工程拓展署

大嶼山發展諮詢委員會

www.LanDAC.hk

(採用環保油墨及再造紙印製)