

二零零一年二月二十六日會議  
審議文件

二零零一年二月二十六日  
立法會經濟事務委員會會議

東涌吊車工程項目

目的

政府建議在大嶼山發展吊車系統，本文件旨在闡述有關建議。

背景

2. 財政司司長在一九九八年宣布，政府決定推動由商營機構發展在大嶼山興建吊車系統(項目)，連接東涌與昂坪，作為一個旅遊景點。政府其後委託地下鐵路公司就發展該項目進行可行性研究(研究)。

研究

3. 研究的結論是，該項目無論從財政抑或技術的角度來說，均屬可行，並會為本港社會經濟帶來裨益，包括吸引更多遊客前往大嶼山的旅遊景點，而且該項目本身對遊客也是另一吸引之處，可豐富旅客在港的體驗。

研究建議的路線

4. 研究建議吊車路線應以東涌市中心的東涌終站為起點，經過機場島南岸的中途站，然後向上轉往昂坪高原的昂坪終站。建議路線詳見附件。以東涌市中心作為東涌終站所在地十分重要，可確保有足夠的公共交通工具，方便遊人前往乘搭吊車。位於機場島的中途站除了作為轉向站之外，相信還可吸引過境旅客，在留港期間順道往昂坪一遊。建議的昂坪終站，地點優越，接近旅遊熱點 - 天壇大佛。

## 修訂路線

5. 研究報告發表後，機場管理局曾表示，雖然該局贊成興建中途站，但對擬建中途站的位置卻感關注。這是因為建議地點附近設有燃料儲存庫，可能構成安全問題，亦可能有礙儲存庫日後擴建。為解決這問題，政府於二零零零年十二月展開案頭研究，物色其他可供興建中途站的地點，目的是探討新的路線方案。

6. 案頭研究根據一套評估準則進行，當中包括項目對生態及環境的影響、技術和安全因素的考慮、土地用途的配合等。有關部門已根據案頭研究，訂出一條新路線，在附件內稱為“初步選取路線”（初選路線）。在已知的有關環境及安全方面的限制內，初選路線仍具有彈性，待再作詳細評估及研究後，可以作出修訂，以訂定最終路線。

## 建議的招標大綱

7. 我們計劃公開招標，揀選合適的商營機構，以“建造—營運—轉讓”的模式發展有關項目。計劃大綱如下：

- (a) 批出專營權，以便就吊車系統進行融資、設計、興建和營運。專營權包括在專營期內，向吊車乘客收取車費的權利；
- (b) 政府會撥出所需土地建造吊車系統，包括終站和中途站，連同纜塔和纜軌等；及
- (c) 政府將會制訂新的賦權法例及擬備項目協議書，就批出專營權，以及建造、營運和維修保養吊車系統，訂立法律架構。中標者必須完成詳盡的評估和吊車系統的設計，以及一切必要的法定程序，然後專營權才會生效。



8. 建議書的評估會基於以下資料：

- (a) 詳細的技術/工程計劃，包括推行的計劃、系統設計、安全及拯救細則，以及環境、生態、規劃、土地及運輸的考慮等；及
- (b) 詳細的商業計劃，包括推算的乘客量、收入預測、融資計劃及就向政府繳交專營權費和可能涵蓋的相關商業項目的經營權費，提出建議的繳納形式和金額等。

9. 中標者必須進行詳細研究，以決定吊車系統及終站的設計、用地需求、最終路線等。中標者亦須完成一切所需法定程序，包括評估工程對環境的影響，以及向有關的法定組織，如城市規劃委員會、環境問題諮詢委員會和郊野公園及海岸公園委員會等，提交建議。

## 諮詢

10. 由於吊車的大部分路線會跨越郊野公園，我們現正就初選路線初步徵詢有關團體的意見，確保建議路線普遍獲當地居民接受，以及從環保的角度來看，也是可以接納的。我們已就初選路線諮詢郊野公園及海岸公園委員會和離島區議會，稍後又會徵詢環境問題諮詢委員會的意見，然後才訂定落實有關項目的細節。

## 未來路向

11. 我們計劃於二零零一年第二季邀請投標者提交詳細建議書，目標是在同年年底決定中標者誰屬，以便吊車系統可於二零零六年年初提供服務。

12. 中標者會採取必需措施，以符合不同法例的規定，如《城市規劃條例》、《環境影響評估條例》和《郊野公園條例》。在這個過程中，也許須修訂初選路線，或提出其他可行的路線。



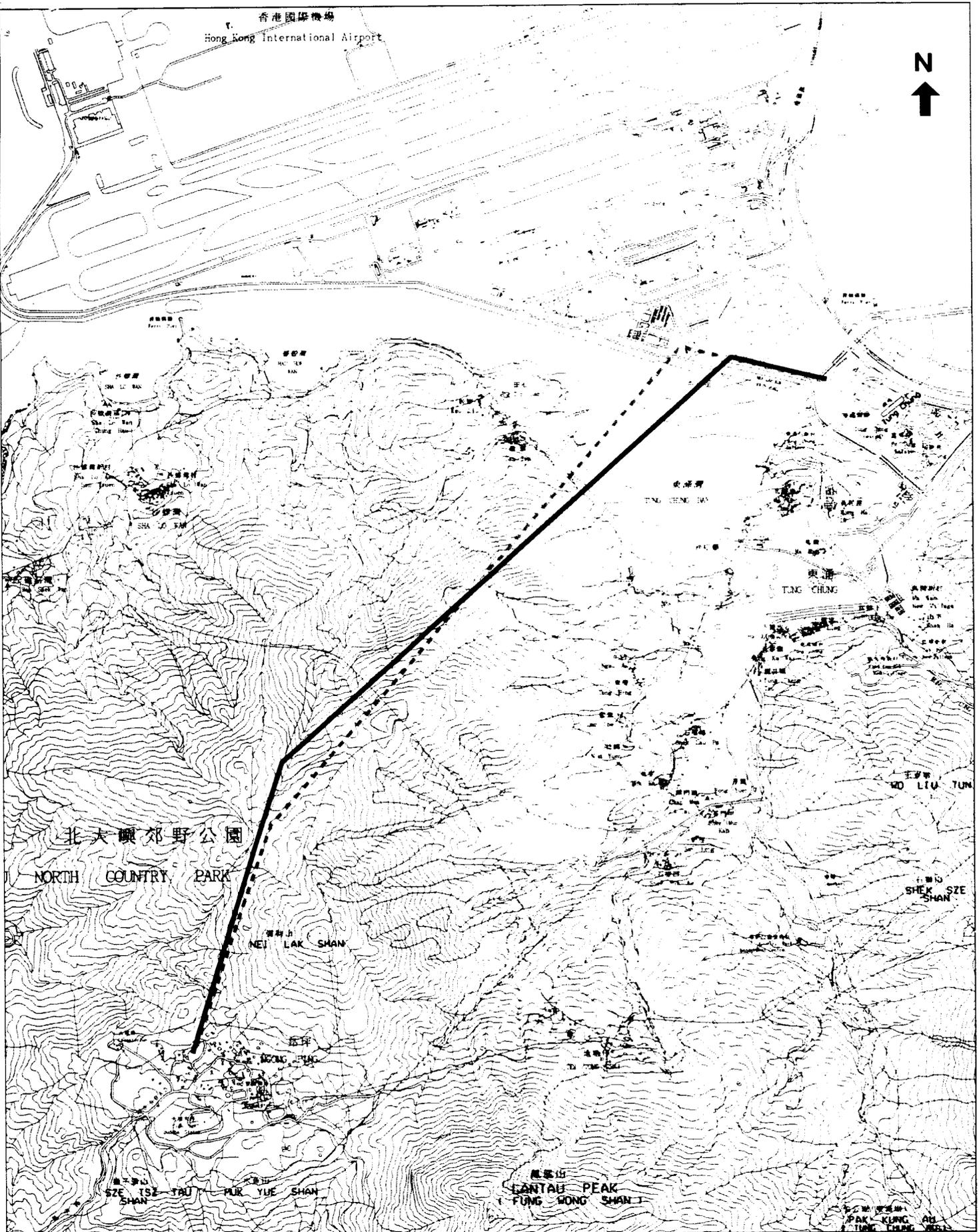
## 徵詢意見

13. 請各委員就本文件所述的發展吊車系統建議，提出意見。

經濟局  
旅遊事務署  
二零零一年二月二十一日



香港國際機場  
Hong Kong International Airport



LEGEND:  
圖例

———— Preliminary Preferred Alignment  
初步選取路線

- - - - - Alignment recommended in the Study  
研究報告建議的吊車路線

Annex  
附件