

## 立法會參考資料摘要

### 東涌吊車工程項目

#### 引言

在二零零二年六月二十五日的會議上，行政會議**建議**，行政長官指令 —

- (a) 當局應揀選地鐵有限公司（地鐵公司）為東涌吊車工程項目(該項目)的獲選建議者，按照較早前訂定的大綱推行該項目；
- (b) 當局應與獲選建議者簽訂臨時協議；以及
- (c) 當局應將在昂坪開發和經營旅遊設施的權利，批予該項目的專營者，以配合吊車系統的發展，並應與獲選建議者商討有關批地的條款。

#### 背景及論據

##### 實施大綱

△ 2. 在二零零一年四月，行政會議批准了該項目的實施大綱(附件A)。我們根據該大綱，着手邀請有興趣的機構就吊車系統的融資、設計、建造、營運和維修事宜提交詳細建議。

3. 扼要來說，該大綱包括為吊車系統的融資、設計、建造、營運及維修批出為期 30 年的專營權。由於專營者選擇的吊車系統及業務計劃會直接影響該系統的設計、建造、營運和維修，因此政府在邀請有興趣的機構提交建議時，只就發展吊車系統提供可行及概括性的參數，包括該系統的“初步選取路線”。獲選的建議者將須負責吊車系統的詳細設計工作、進行必要的環境和技術研究以及完成所需的一切法定程序，包括環境影響評估及《城市規劃條例》(第 131 章)所規定的程序，作為批出專營權的部分必要條件。

4. 政府會與有關機構簽訂臨時協議，並保證政府會推動通過賦權法例及在該機構完成所需法定程序後，向該機構批出專營權。獲選的建議者亦會以該臨時協議為依據，展開有關法定程序的工作。賦權法例和項目協議將提供法律架構，以便批出專營權、建造、營運和維修吊車系統、專營者繳付專營權費、設定架空纜道的法定地役權以及在有需要時進行土地回收工作。賦權法例亦會訂明在吊車終站的商用地方的使用權。該項目預計於二零零六年左右完成。

## 洽談及評審

5. 我們在二零零一年四月發出項目大綱，邀請有興趣的機構就該項目提交建議書。在二零零一年七月截止遞交建議書時，我們接獲三份建議書。我們於二零零二年一月初步選出兩家建議者，包括地鐵公司，作進一步洽談。

6. 洽談的目的，是向兩家公司爭取最佳的最後建議。專責評審該兩個建議者在二零零二年五月所提交的最後建議書的評審小組，根據工程項目督導委員會(督導委員會)核准的預定評審準則進行評審。評審小組的結論是，雖然兩家公司均有足夠財力承辦該項目，但地鐵公司的建議在多個方面都較為優勝。

7. 地鐵公司在其最後建議書中，較全面地考慮各項有關事宜，並顯示在發展吊車系統作為旅遊設施方面花了較多心思。該最後建議書無論在建議繳付的專營權費、土地需要、安全及救援設備、推行計劃的時間表及環境和生態方面，也較為優勝。

## 地鐵公司的最後建議書

8. 地鐵公司的最後建議書的要點如下 —

- (a) 採用雙纜系統，但須經作實；
- (b) 根據二零零零年價格訂立的財政模式，假設車費定為雙程 66 元，單程 50 元；
- (c) 按每位購票乘客一元的比率繳付專營權費；

- (d) 與澳洲的 Skyrail-ITM 公司(該公司在開恩茲發展和經營吊車系統)聯合經營和管理該項目；
- (e) 與冠忠巴士集團有限公司(冠忠)原則上達成協議，合作統籌昂坪至南大嶼山的交通安排，並攜手推廣其他旅遊項目，加強旅遊人士前往大嶼山的體驗；以及
- (f) 在昂坪建設一條有其他配套設施的“主題村”，結合成該項目的一部分。

### 昂坪的配套發展項目

9. 昂坪是本港其中一個主要旅遊景點，該處的設施必須更新及改善，才可進一步推廣及維持其吸引力。發展吊車系統提供一個難得的機會，使該系統與昂坪可發揮相輔相成的作用，結合成為世界級的旅遊勝地，突顯香港的自然風景和文物。我們在二零零一年一月徵詢立法會的意見時，立法會經濟事務委員會(經濟事務委員會)委員也表示，應在昂坪進行配套發展，以配合吊車系統的發展。

10. 鑑於我們將發展大嶼山作為本港五大旅遊景區之一列為長遠目標，我們已考慮在昂坪應如何推行旅遊發展。任何這類發展項目都應保留該區的自然寧靜環境及宗教特色，並與之融成一體。規劃署已擬備的昂坪分區計劃大綱草圖(大綱草圖)，已反映有關的意向，並將於二零零二年七月，將大綱草圖刊登憲報，諮詢公眾意見。

11. 大綱草圖除了建議在昂平路前端設立如污水處理廠及公共交通交匯處等基礎設施外，亦建議在昂坪進行下列發展 —

- (a) 發展昂坪中心地帶為行人專用區，以豐富遊人處身其中的體驗，並加強區內各景點之間的連繫；
- (b) 重整連接天壇大佛及寶蓮寺之間的地帶，將之轉化為佔地約 18 600 平方米的“露天廣場”，為遊人提供集散地及活動的焦點；
- (c) 發展一“旅遊走廊”，連接吊車終站，並提供約 6 000 平方米的商業樓面總面積作商業活動的中心；及
- (d) 改善其他現有的公眾設施，包括通道、新的垃圾收集站及公廁。

**B** 有關的發展概念草圖載於附件 B，以供參考。

12. 我們考慮過多個落實發展這些配套設施的方案，特別是讓私營機構參與的機會。在減少公營部門參與的原則下，我們認為不應採納政府參與發展或政府出資發展“旅遊走廊”設施的方案，因為當中涉及發展和管理商業設施。我們亦考慮過公開競爭的方式及將發展和管理權批予該項目的專營者各自的優劣。

13. 在權衡各種考慮後，我們認為適宜採納把上述設施的發展權批予日後專營者的方案，以確保吊車系統與這些設施的發展能互相銜接。這方案既可作為商業上的誘因，促使專營者盡早發展有關的配套設施，亦可促使專營者以貫徹一致的方式，發展和管理該項目及其他配套設施，成為一個綜合的旅遊景點，從而令有關設施的質素和水準有較佳的保證。專營者亦可減少該項目與其他商業設施在施工計劃上的銜接問題及技術上的限制。

14. 我們預期有關發展權會以私人協約方式批出。我們會以類似該項目的商用地方的條款，包括 30 年的期限以配合專營期，以及按十足市值即時支付土地補價，與地鐵公司商討該項安排的細節。

15. 由於“露天廣場”、通道、垃圾收集站及公廁均屬公眾設施，缺乏商業元素，我們會在工務計劃項目下撥款建設這些項目。為確保這些設施的發展計劃能與其他配套設施和該項目配合，以及確保維持貫徹一致的設計和特色，我們將提出申請，批准把這些設施的設計工作和建造工程交給專營者處理。

### 臨時協議擬稿

16. 我們預計將會於二零零二年七月，與地鐵公司簽訂臨時協議，提供一個合約基礎，讓該公司得以在制定賦權法例和簽訂項目協議前推行該項目。

### 實施計劃

17. 我們已為加快工程的實施計劃定出多項措施，讓原定於二零零六年三月竣工的計劃日期，得以提前於二零零五年八月完成。新的實施時間表十分緊迫，既要在工作程序方面作出若干改變，也必須得到日後獲選建議者／專營者的通力合作，才能夠順利推行。地鐵公司已明確表示會全力支持加快進行該計劃，並有信心如期完工。計劃內有

迫切時限的主要工作包括 一

- 二零零二年七月 - 臨時協議生效
- 二零零二年年底 - 獲選的建議者提前展開詳細設計
- 二零零三年五月 - 完成環境影響評估程序和有關的大綱圖的擬備工作
- 通過制定賦權法例
- 二零零三年七月 - 項目協議生效
- 專營權生效
- 二零零五年七月 - 完成支援基建設施，包括昂坪的污水處理廠和供水系統

18. 我們會採取各項必要措施，包括與獲選的建議者／專營者緊密合作，確保這些工作能夠如期完成。由於施工計劃有可能受各種不同因數影響，我們將作出適當的處理，以確保加快了的時間表能夠順利進行。這些因數包括寶蓮禪寺就昂坪大綱草圖上一些建議所提出之反對，以及昂坪污水處理廠是否能如期竣工等。

## 對財政和人手的影響

19. 獲選的建議者會就東涌終站和昂坪終站商用地方的發展權，按十足市值即時向政府繳付一筆過的款項。此外，地鐵公司的最後建議書提出按每位購票乘客一元這比率收取的專營權費，以及當局批出昂坪配套設施的發展權而收取的土地補價，亦會帶來收入。

20. 實施該項目的費用大部分可由現有的資源承擔。經濟發展及勞工局、拓展署和機電工程署在日後管理專營權及監察技術和安全標準時，可能需要額外資源。我們會儘量作內部調配，以期獲得所需的額外資源。

21. 污水收集系統及供水系統等支援設施能否提供，須視乎撥款是否獲立法會批准而定。上文第 15 段所述的現有公共設施改善工程，估計需要耗資約 3 200 萬元，闢設“露天廣場”的費用約為 4 400 萬元。我們將會向立法會財務委員會申請批准撥款。設施所需的經常性開支

約為每年 200 萬元。如現有的資源未能應付這些開支，我們會循一般方式爭取額外的資源。此外，政府須就有關政府土地及短期租約進行清拆行動，並須安置受影響的住戶；政府還須收回或徵用在機場島上的中途站所需的土地，並須為在私人土地上設定法定地役權而作出賠償，這些行動估計共需費用約 900 萬元，並會由政府支付。

## 對經濟的影響

22. 地鐵公司在其最後建議書中估計，吊車系統在二零零六年的乘客量為 125 萬人次，並逐步上升，於二零一六年達至 165 萬人次。地鐵公司亦估計在外地訪港旅客中，有 6.7% 左右會乘搭吊車。就遊覽昂坪的旅客而言，吊車系統的市場佔有率將達 65%。

23. 儘管發展吊車系統所帶來的直接經濟利益難以量化，但對我們增加香港旅遊景點的策略卻甚有助益，特別是該系統會為區內的旅遊景點注入新元素，並使大嶼山各景點得以互相配合，相得益彰。一如上文第 8(e)段所載，地鐵公司和冠忠的合作協議，會加強昂坪與大嶼山其他景點的連繫，把大嶼山進一步發展為消閒康樂活動的勝地，並為當地的商戶提供更佳的營商環境。此外，除了本身是一項旅遊景點外，吊車系統亦有助開發香港國際機場過境旅客這個日益增長的市場。

## 對環境的影響

24. 發展吊車系統，屬於《環境影響評估條例》的指定工程項目。該項目的獲選建議者必須根據該條例的法定要求，完成環境影響評估研究、徵詢公眾和環境諮詢委員會對研究結果的意見，以及按照該條例的規定取得有關當局的批准。獲選建議者將須根據該條例的規定，就吊車系統的建造及營運申領環境許可證。

25. 此外，獲選的建議者亦需徵求郊野公園及海岸公園管理局總監的同意，讓吊車穿過北大嶼郊野公園及建設中的北大嶼郊野公園(擴建部分)。

## 對可持續發展的影響

26. 該項目及其他配套旅遊設施，不會對可持續發展有大影響，反而有助推動香港旅遊業及增加旅遊景點。而環境因素將會在環境影響評估過程作詳細的處理。

## 公眾諮詢

27. 在二零零一年四月為該項目邀請有興趣的機構提交建議書前，我們已徵詢過經濟事務委員會、離島區議會和有關諮詢委員會的意見。他們普遍贊成發展吊車系統。我們亦已在推動該項目時，考慮在諮詢過程中所接獲的意見。離島區議會的議員，在該區議會於二零零二年五月三十日舉行的特別會議中，普遍重新確定支持發展吊車系統。

## 草擬人員

28. 如對本文有任何疑問，請向旅遊事務助理專員許林燕明女士查詢(電話：2810 3137)。

經濟發展及勞工局  
旅遊事務署  
二零零二年七月三日

## 東涌吊車工程項目

### 實施大綱

#### I. 專營權

- (i) 專營權會以“建造—營運—轉讓”的方式批出，為期 30 年，以便就吊車系統進行融資、設計、建造、營運及維修保養。專營者必須在專營期屆滿後，把吊車系統的擁有權移交政府。
- (ii) 專營權包括在專營期內收取車費的權利。由於吊車並非主要交通工具，當局不會對車費施加管制。
- (iii) 專營者須向政府繳付專營權費。我們會請投標者就繳付專營權費的方式和數額，提出建議。
- (iv) 專營者必須向政府作出財務擔保，確保吊車系統建造工程依時竣工，並且不斷運作；如因專營權被撤銷而令政府蒙受損失，專營者須向政府作出賠償等。
- (v) 專營者須負責完成所需的法定程序，包括進行環境影響評估、向城市規劃委員會提交建議書等。

## II. 土地

- (i) 政府會撥出土地，作為興建東涌及昂坪的終站、機場島的中途站、轉角站及纜塔之用。賦權法例會賦予專營者法定地役權，可以建造和維修保養吊車系統的纜軌。
- (ii) 建議的東涌終站大樓佔地包括已劃作興建終站的土地和東涌市地段第 35 號。終站大樓會把終站的運作需求和東涌市地段第 35 號原先計劃的商業用地連結起來。
- (iii) 專營者將會根據賦權法例，獲授予使用或出租終站的商業用地及收費停車場的權利。專營者亦須以十足市值，一次過向政府預繳一筆款項，方可取得該項權利。
- (iv) 有關方面已就機場島中途站的位置，徵詢機場管理局(機管局)的意見。中途站的確實位置及面積，須視乎專營者徵詢機管局的意見並進行詳細研究後而定。專營者其後再需要就如何取得有關土地，與機管局磋商。作興建中轉站之用的土地，可由機管局交回或由政府收回。
- (v) 昂坪終站將不會納入地鐵公司研究中所建議的綜合發展項目。不過，我們不會排除一個可能性，就是專營者可自行安排取得私人土地，作上述用途，以增加該處對遊客的整體吸引力。

### III. 法例

- (i) 新的賦權法例和項目協議書，會為批出專營權，以及建造、營運和維修保養吊車系統，建立法律架構。賦權法例將會賦予專營者佔用政府所提供土地的法定權利，以及法定地役權，以便建造和維修保養吊車系統的纜軌。如有需要，在法律架構下為收回土地事宜訂定條文；此外，亦會為使用位於終站的商業用地的權利，作出規定。
- (ii) 《架空纜車(安全)條例》(第 211 章)及其附屬法例，只適用於附有可拆除夾扣的單纜架空纜車（例如安裝在海洋公園的架空纜車）。由於項目有可能採用其他架空纜車的設計，現行法例須予修訂，以涵蓋新吊車系統的設計、安裝、操作、維修保養和安全要求。

### IV 招標

- (i) 我們建議為專營權安排公開招標。
- (ii) 評估準則包括投標者在建造工程方面的專門技術知識、操作運輸系統的經驗、吊車系統設計概念和安全標準方面的優點、環保表現、按照政府的目標日期(包括履行各項法定程序的擬議時間表)完成工作的能力、財政實力，以及為項目融資的方案，包括建議的專營權費及需要政府在任何方面提供的支援。技術和財政評估，會分開進行。

(iii) 在制訂賦權法例前，政府會決定中標者誰屬。政府會與中標者簽訂臨時協議書，以便中標者進行詳細設計和研究工作，以及完成所有必要的法定程序。項目協議書會在有關條例制定後才簽立。

二零零一年三月十九日

