

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1097/02-03號文件

檔號： CB1/BC/4/02

《東涌吊車條例草案》委員會

背景資料摘要

目的

本文件載述《東涌吊車條例草案》(“條例草案”)的背景，並概述當中的立法建議，以及議員在經濟事務委員會2001年2月26日、2002年7月3日、2002年7月29日及2002年11月25日舉行的會議上，就東涌吊車工程項目進行商議時表達的意見。

背景

2. 財政司司長在1998年宣布，政府決定推動在大嶼山興建吊車項目(“該項目”)，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。

3. 地下鐵路公司研究報告的結論是，該項目無論從技術抑或財政的角度來說，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。在2000年2月，政府按照地鐵公司研究報告的建議路線，邀請有興趣的機構提交意向書及初步建議。

4. 在2001年4月，行政會議批准了實施該項目(附件A)，政府據此而發出項目大綱，着手邀請有興趣的機構就吊車系統的融資、設計、建造、營運及維修事宜提交詳細建議。在2001年7月截止遞交建議書時，政府接獲3份建議書。政府於2002年1月初步選出兩家建議者，包括地鐵有限公司(“地鐵公司”)，作進一步洽談。

5. 在2002年6月，行政會議批准揀選地鐵公司為東涌吊車工程項目的獲選建議者，按照較早前訂定的項目實施大綱推行該項目。

6. 在2002年7月，政府按照議定的項目實施大綱，與地鐵公司簽訂臨時協議。該協議提供依據，讓地鐵公司在政府向該公司批出為期30年的專營權前，就該工程項目展開工作。這包括為東涌吊車系統及其相關的發展擬訂合適的設計，進行必要的環境和技術研究，以及完成所需的法定程序。

條例草案的主要建議

7. 條例草案旨在為批出專營權建立法律架構，以按照“建造—營運—移交”的模式營運一個連接大嶼山東涌及昂坪的吊車系統。條例草案亦載列專營者在專營期內的權利和責任。

8. 有關該吊車系統的建造及營運的詳細規定，將會受專營者與政府行將訂立的工程項目協議規管。《建築物條例》(第123章)及《架空纜車(安全)條例》(第211章)將適用於該系統。為建造該系統而須收回的土地，將被當作《收回土地條例》(第124章)第2條所指的收回作公共用途，有關土地因而可根據該條例命令收回。

9. 條例草案制定後，即批出一項為期30年的專營權予經濟發展及勞工局局長為施行本條例而指明的公司或該公司的全資附屬公司(“吊車公司”)，以設計、建造、營運和保養該吊車系統。

10. 在專營期生效後，吊車公司有權就使用吊車系統釐定和收取車費，並有權就每個終點站的商業營運授予特許。吊車公司須就每名付費乘客向政府繳付每程\$1的專營權費。

11. 條例草案就授予營運吊車系統所需的未批租土地上的通行權和已批租土地上的地役權，訂定條文。同時亦就在緊急事態下進入土地以及受吊車系統的建造及營運影響的已批租土地而支付補償事宜，訂定條文。

12. 條例草案訂定在吊車公司屢次違反其在本條例或工程項目協議下的義務的情況下可對吊車公司施加罰款或送達失責行為通知以作為更嚴厲的制裁；不遵從失責行為通知可引致行政長官會同行政會議撤銷專營權。關乎事實上的爭議，在雙方未能藉協議或調停解決的情況下，須藉仲裁解決。

13. 在專營期完結後，或在專營權提前終止時，吊車系統將成為政府的財產。條例草案就吊車公司付還局長所指明的修理費用以及政府向吊車公司付還復歸於政府的資產的剩餘價值，訂定條文。

14. 條例草案亦賦權吊車公司訂立為安全而有效營運吊車系統所需的附例。條例草案一如其他關乎“建造—營運—移交”工程項目的條例，包含了關乎財務紀錄、安裝公用設施及限制法律責任等的附帶條文。

公眾諮詢

15. 政府當局表示曾就工程項目諮詢離島區議會、環境諮詢委員會和郊野公園及海岸公園委員會，而市民一般都支持實施該工程項目。鑒於條例草案是實施工程項目的整套計劃的主要部分，政府當局沒有另行專就條例草案諮詢上述各方。在處理法定及其他相關程序以便進行各項基本附屬設施和配套設施的工程項目時，當局會繼續諮詢

有關法定機構、離島區議會和其他利益相關者(例如寶蓮寺)。政府當局已就條例草案擬稿徵詢地鐵公司的意見。機場管理局已經得悉，當局建議把收回土地以進行該工程項目視為作公共用途。

諮詢事務委員會

16. 政府當局曾就在大嶼山發展連接東涌和昂坪的吊車系統的建議，於2001年2月26日徵詢經濟事務委員會的意見。在2002年7月3日及2002年7月29日，政府當局曾就該工程項目遴選營辦商的結果及日後工作計劃，向事務委員會作出簡報。事務委員會隨後於2002年11月25日舉行的會議上討論條例草案的主要特點。

議員在先前的事務委員會會議上提出的意見／關注事項

17. 在先前的諮詢工作中，事務委員會委員就多項事宜提出關注。在先前的事務委員會會議上，他們提出的主要意見／關注事項如下：

- (a) 為建造及營運吊車系統而批予地鐵公司的專營權條款，以及如何計算為授予專營者法定權力佔用有關土地、使用位於東涌終站和昂坪終站的商用建築樓面面積，以及批出使用權和徵收使用費的權利的土地補價；
- (b) 吊車系統的票價水平及規管票價的機制；
- (c) 吊車系統的財政安排及在財政上的可行性、政府就該工程項目承擔的財政責任，以及吊車系統的營運會否可能出現需由地鐵公司的鐵路營運作出補貼的情況；
- (d) 吊車系統的安全及維修保養，包括系統設計、揀選吊車車卡及路線方案；
- (e) 就吊車系統進行的環境及可持續發展評估；
- (f) 在吊車系統開始運作後，如何統籌公共運輸服務，以便當地居民及遊客來往昂坪與大嶼山其他地方；及
- (g) 在昂坪提供何種配套設施，與吊車系統的發展相輔相成；以及寶蓮寺就昂坪分區計劃大綱草圖、以及就擬在寶蓮寺前興建的露天廣場、通往該寺的通道及擬建的緊急車輛通道的土地管理問題提出的反對。

立法會秘書處
議會事務部1
2003年3月7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