

立法會法案委員會
《東涌吊車條例草案》

提交法案委員會的資料

引言

本文件載列《東涌吊車條例草案》立法會法案委員會(法案委員會)要求的資料。

背景

2. 在法案委員會於 2003 年 3 月 17 日的第一次會議上，議員要求我們就東涌吊車工程項目(該工程項目)提供下列各事項的資料 -

- (a) 評審工程項目建議書的安排及揀選地鐵公司為獲選的建議者；
- (b) 吊車系統對大嶼山其他運輸營運者的影響；
- (c) 土地規劃事宜；及
- (d) 防止污染。

3. 我們於 2001 年 4 月，根據早前已訂定的實施大綱，透過公開競爭的安排，邀請各界為推行該工程項目提交詳細建議書。根據該工程項目的實施大綱，政府就發展吊車系統，提供可行及概括性的參數。所有建議書必須以這些指定的參數為基礎。獲選的建議者將負責吊車系統的詳細設計工作，包括決定該系統的最後路線及選定使用的系統；進行必要的環境和技術研究；以及完成批出專營權所需的一切法定程序。

建議書的評審準則

4. 有關評審工程項目建議者所提交的建議書的評審準則，我們亦已將其列明於項目大綱上。

5. 評審建議書的機制，對兩組評審準則給予同等比重。這兩組準則涵蓋建議書的技術事宜，以及財務及一般事宜方面的表現。技術事宜包括以下各項 -

- (a) 專門技術能力及知識；
- (b) 吊車系統的設計；

- (c) 推行計劃的時間表；
- (d) 環境及生態方面的考慮；
- (e) 規劃及交通方面的考慮；
- (f) 土地方面的考慮；
- (g) 吊車系統在安全及救援設備方面的設計理念；及
- (h) 建造方法及監督。

財務及一般事宜包括以下各項 -

- (a) 就項目融資的能力；
- (b) 財務計劃下所設定的假設是否實際及財務可行性是否穩建；
- (c) 建議繳付專營權費與否；
- (d) 要求政府提供支援與否；及
- (e) 在旅遊方面的得益。

6. 政府在 2001 年 7 月提交建議書的限期屆滿時，共接獲三份建議書，並於 2002 年 1 月初步選出兩個建議者作進一步洽談，其中包括地鐵公司。專責評審該兩個初步選出的建議者在 2002 年 5 月所提交的最後建議書的評審小組，根據預定的評審準則進行評審。評審小組的結論是，雖然兩家公司均有足夠財力承辦該工程項目，但地鐵公司的建議在多個方面都較為優勝。

7. 地鐵公司在其提交的最後建議書中，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。地鐵公司無論在建議繳付的專營權費、土地需求、安全及救援設備、推行計劃的時間表、以及環境和生態方面，也較為優勝。

對其他運輸營運者的影響

8. 吊車系統的發展，預計會大量增加到昂坪的遊人的數目。地鐵公司估計，1999 年前往昂坪的遊人約為 116 萬人次；隨着昂坪的發展及吊車系統相繼落成，估計在 2006 年及 2016 年，前往該區的遊人（包括本地遊客及外地旅客）的數目，將分別達至 190 萬及 250 萬人次。雖然吊車系統會對新大嶼山巴士(1973)有限公司(大嶼山巴士公司)的東涌至昂坪線的市場佔有率有所影響，但地鐵公司預料，吊車系統及於昂坪的其他發展，將使前往大嶼山的旅人增加，大嶼山巴士公司將可因此受惠。

9. 此外，地鐵公司亦曾指出該公司已與擁有大嶼山巴士公司的冠忠巴士集團有限公司達成原則性的協議，以作為其營運吊車系統的伙伴。大嶼山巴士公司可配合吊車系統的營運，為乘客提供整體的南大嶼山交通及旅遊推廣套票，及在大嶼山的環島觀光巴士服務。

10. 運輸署計劃將在本年稍後時間進行研究，評估大嶼山的各項發展，包括吊車系統的發展，對專利巴士服務的影響。

11. 根據運輸署所作的初步評估，由於大嶼山的士為乘客提供直達目的地的個人化服務，其功能與吊車系統頗有分別，故此預期吊車系統不會對大嶼山的士服務有重大的影響。雖然來往東涌及昂坪的大嶼山的士乘客或會改乘吊車，但吊車系統啓用後亦會產生新的交通需求，因此大嶼山的的士行業也會受惠。

土地用途的規劃大綱

12. 按照該工程項目的實施大綱，政府會撥出所需土地予專營者，興建在東涌和昂坪的終點站、在機場島的中途站、所需的轉角站以及纜塔。政府會根據賦權法例，授予專營者使用位於東涌終點站和昂坪終點站的商用樓面，或批出有關使用權的權利，但專營者不會獲得土地業權。為此，專營者必須以十足市值，在簽訂項目協議時，一次過向政府預繳一筆款項。

13. 東涌終點站的用地，會容納吊車系統運作所需的地方和約為 11 000 平方米的商用樓面面積，以及一個交通交匯處。同時終點站亦將有一道行人天橋連接地鐵東涌站。

14. 昂坪終點站將座落於昂坪中心地帶的西北面。終點站的用地，將會容納吊車系統運作所需的地方及 1 200 平方米商用樓面面積。

15. 除了發展吊車系統外，我們有需要更新及改善昂坪的設施，以進一步推廣及維持其吸引力，作為本港其中一個主要旅遊景點，並加強它對遊客的吸引力。我們在 2001 年 1 月徵詢立法會經濟事務委員會時，議員也認同這點，並認為應在昂坪進行配套發展，以配合吊車系統的發展。因此，政府將會以私人協約方式，批地予地鐵公司作為發展有主題的旅遊走廊。該旅遊走廊將可容納約 6 000 平方米的商用樓面面積，以提供配套設施，滿足前往昂坪的遊人的

需要。旅遊走廊將受到多項規劃上的限制，例如發展密度、建築物高度及於不同區域所允許的用途等，以確保這項發展能配合昂坪獨有的文化特色及自然環境。

16. 此外，政府會設立如污水處理廠、供水系統及公共交通交匯處等基礎設施，以滿足當地居民及到昂坪的遊人的需要。為配合吊車系統的發展，政府亦會推行以下的發展—

- (a) 把昂坪中心地帶加以改善，使其成爲一個佔地約 18 000 平方米的露天廣場，連接旅遊走廊及天壇大佛和寶蓮寺。該露天廣場會爲遊人提供一處集散地及活動的空間；及
- (b) 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。

建議的昂坪配套發展計劃的推行時間表載列於附件 A。

17. 規劃署現正進行有關的程序，爲反映上列的土地用途，訂立昂坪及東涌的土地用途規劃大綱。該署將於短期內根據城市規劃條例(第 131 章)的程序，把有關的分區計劃大綱草圖提交行政會議批核。有關程序正按工程項目的整體推行時間表進行。

防止污染物

18. 有關環境保護的法例，將規管在吊車系統的建造、營運及維修其間，關於任何可能對環境構成污染的問題。例如，《廢物處置條例》(第 354 章)，規管用作潤滑引擎的礦物油的處置。礦物引擎潤滑油於該條例下被歸納爲化學廢物。該條例及《廢物處理(化學廢物)(一般)規例》規管管理化學廢物的各項事宜，包括包裝、標識、貯存、收集、運輸、處理及最終的處置。任何觸犯有關條款的行爲，將引致條例下所訂的罰則。

19. 專營者在項目協議下，亦有持續的責任，遵從任何有關的法例，包括環境保護法例。如專營者在重大程度上違反工程項目協議，包括違反有關法例，將可被罰款。

20. 實際上，根據地鐵公司現時的建議，它們將使用一種常用於歐洲纜車的可藉微生物降解的環保潤滑油來潤滑纜索。

結論

21. 我們邀請委員備悉這份文件的有關資料。

經濟發展及勞工局
旅遊事務署
2003 年 3 月 28 日

建議的昂坪配套發展計劃的推行時間表

預計完工日期	設施
二零零五年四月	昂坪公共運輸交匯處
二零零五年七月	昂坪污水處理廠
	昂坪供水系統
二零零五年八月	露天廣場及其他現有的公眾設施，包括通道、新的垃圾收集站及公廁的改善工程
[二零零五年八月	<i>由地鐵公司發展的吊車系統及旅遊走廊啓用]</i>