

# 立法會

## Legislative Council

立法會CB(1)1719/02-03號文件

檔號：CB1/BC/4/02

### 《東涌吊車條例草案》委員會報告

#### 目的

本文件旨在匯報《東涌吊車條例草案》(下稱“條例草案”)委員會的商議工作。

#### 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(下稱“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(現稱為地鐵有限公司)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而言，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，政府按照地下鐵路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，行政會議批准實施該項目，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(下稱“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。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，其中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

6. 條例草案旨在建立法律架構，向地鐵公司或其全資附屬公司批出一項為期30年的專營權，以供設計、建造、營運及保養吊車系統。條例草案亦載列專營者在專營期內的權利及義務。有關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)將適用於該工程項目，而該系統的操作和安全標準將受《架空纜車(安全)條例》(第211章)規管。為建造吊車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。

## 法案委員會

7. 內務委員會在2003年2月14日的會議上同意成立法案委員會，研究條例草案。法案委員會由田北俊議員擔任主席，先後舉行了6次會議，就條例草案進行討論。法案委員會的委員名單載於**附錄I**。法案委員會曾邀請18區區議會就條例草案提出意見，並在立法會網站刊登通告，邀請各界人士發表意見。法案委員會接獲關注團體提交的兩份意見書。曾向法案委員會提出意見的機構／人士名單載於**附錄II**。

## 法案委員會的商議工作

8. 法案委員會曾邀請地鐵公司向委員簡介吊車系統的設計，包括在昂坪進行的主題旅遊走廊配套發展項目，該項目將會由政府以私人協約方式批給地鐵公司。法案委員會已就揀選吊車及吊車系統運作模式等事宜提出多項建議。

9. 法案委員會察悉，政府當局採納的原則是，條例草案只會處理需要法定依據的事宜。可通過合約方式解決的事項，則會由工程項目協議處理。

10. 法案委員會大部分委員均支持興建吊車系統，並促請當局盡快落實該項目。法案委員會察悉，政府當局正與地鐵公司緊密合作，推行該吊車系統所需的法定程序，預計吊車系統將會於2005年8月落成。

11. 法案委員會察悉，陳偉業議員對東涌吊車工程項目提出反對的原因包括：該項目會影響現有的公共交通營運者、該項目會對環境造成影響、該項目在財政可行性方面有問題等，他並關注到地鐵公司的鐵路營運需為吊車的營運提供補貼，以及由於前往該區的乘客使用交通工具的模式改變而對社區的可持續發展會造成影響。

12. 法案委員會在商議過程中曾研究多項事宜，其中包括：
- (a) 就吊車系統的融資、設計、建造、營運及保養批出專營權；
  - (b) 土地的使用及佔用；
  - (c) 地役權及土地的雜項事宜；
  - (d) 財務條文；
  - (e) 附帶法律規定；及
  - (f) 失責行為及專營權的終止。

### 專營權

13. 條例草案第4條旨在批出一項為期30年的專營權予地鐵公司或地鐵公司的全資附屬公司(下稱“吊車公司”)以設計、建造、營運和保養一個由東涌市中心伸延至昂坪平原的吊車系統。

### *吊車系統建議書的評審準則*

14. 法案委員會已就評審吊車系統建議書的安排及揀選地鐵公司為獲選建議者等事宜進行研究。

15. 法案委員會察悉，政府在2001年7月提交建議書的限期屆滿時，共接獲3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(即技術事宜和財務及一般事宜)進行評審。評審小組的結論是，雖然兩間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。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。因此，當局把吊車系統的發展權批予地鐵公司。

### *車費*

16. 法案委員會察悉，專營者有權就公眾人士在專營期內使用吊車系統釐定和收取車費。法案委員會曾研究吊車系統的車費水平，以及需否引入規管車費的機制以監管其收費。

17. 法案委員會察悉，在訂立財政模式時，地鐵公司根據2000年的價格假設車費為雙程66元及單程50元。政府當局表示，吊車系統是一項旅遊項目，並不是一項主要的公共交通工具。政府並沒有就回報的水平向專營者提供任何保證，專營者須承擔投資吊車系統的商業風

險。因此，專營者在訂定其業務策略(包括票價結構)時，須考慮其他運輸營運者及旅遊景點的競爭，以確保吊車系統的競爭力。地鐵公司可在適當的情況下推出優惠及推廣票價。

#### *吊車系統的財政安排及在財政上的可行性*

18. 法案委員會亦已研究吊車系統的財政安排及在財政上的可行性，以及就吊車系統的營運需否由地鐵公司的鐵路營運作出補貼所提出的關注。

19. 地鐵公司指出，作為一間上市公司，地鐵公司難以向法案委員會披露商業敏感的資料。然而，地鐵公司曾向法案委員會指出，地鐵公司在2002年的資產總值為1,010億元，總收入為77億元，與吊車系統的工程成本及預算收入相比，吊車系統只是一項小規模工程，其首期工程成本只為7億5,000萬元。地鐵公司相信，該項目是一個自負盈虧的項目，可取得滿意回報率，無須由鐵路營運作出補貼。

20. 條例草案第4(3)條訂明，如建造工程或吊車系統投入服務因下述原因而延期——

- (a) 政府沒有按照工程項目協議為工程項目交出土地的管有；或
- (b) 位於大嶼山昂坪的供水系統及排污系統沒有按照工程項目協議中的時間表投入運作，

則經濟發展及勞工局局長(下稱“局長”)須將專營期延展一段與上述延期相等的期間。

21. 法案委員會曾研究條例草案訂明的這些條件的涵蓋範圍是否過於狹窄。政府當局解釋，雖然條例草案所訂明的條件並非詳盡無遺，但地鐵公司信納，由於專營期跨越為期30年的一段時間，即使吊車系統因若干未能預計的原因以致在投入服務方面出現輕微延誤，相信亦不會對吊車公司造成嚴重的影響。

#### 土地的使用及佔用(條例草案第3部)

22. 法案委員會察悉，根據該工程項目的實施大綱，專營者不會獲得政府提供土地的業權。然而，條例草案會為吊車系統的發展向專營者批出政府土地的通行權和其他權利。條例草案亦會訂明授予專營者法定權力佔用有關土地、使用和發牌予他人使用商用總樓面面積及就該等牌照收取費用；在東涌終站和昂坪終站經營車輛停泊設施，並收取該等設施的使用費用；以及收取管理費。

## 地役權及土地的雜項事宜(條例草案第4部)

23. 為利便發展吊車系統，條例草案會就設定法定地役權及支付補償機制訂定條文，讓專營者可在私人土地上建造、營運和保養架空纜車。條例草案亦會向專營者批出進出私人土地的權利，以阻止關乎吊車系統的緊急事態或緩解該緊急事態所造成的後果，並訂出相應的補償安排。

24. 條例草案第13條設立補償機制，讓受影響土地的擁有人就土地權益所減少的價值申索補償。條例草案第14條賦權吊車公司在緊急事態下進入土地。條例草案第14(4)條進一步訂明，任何土地的擁有人如因吊車公司進入該土地而直接導致他蒙受任何損失或損害，則可就屬進入該土地的直接和可合理預見的後果的損失或損害，向吊車公司申索補償。

25. 法案委員會曾研究草案第13(2)條中容許受影響的土地擁有人申索賠償的時限。法案委員會亦已要求政府當局考慮有關因吊車公司根據條例草案第14條在緊急事態下進入土地而引致的損失或損害而申索補償的條款。政府當局考慮到委員提出的關注，同意就條例草案第13及14條提出委員會審議階段修正案。就條例草案第13(2)條建議的委員會審議階段修正案，將容許申索可於超過12個月的申索時限後提出。就條例草案第13(6)條建議的委員會審議階段修正案，把就未解決的申索呈交土地審裁處審理的時限取消。這做法可鼓勵雙方透過磋商達成協議。政府當局亦建議就第14(5)(c)條提出委員會審議階段修正案，以放寬向吊車公司申索補償的時限。當局建議加入新的條例草案第14(5A)款，以清楚訂明在《土地審裁處條例》(第17章)下，土地審裁處就補償作出的裁決可適用於吊車公司。

## 財務條文(條例草案第5部)

### *專營權費的繳付(草案第16條)*

26. 條例草案第16條訂明，吊車公司須就營運吊車系統而按附表指明的收費率、時間及期間向政府繳付專營權費。條例草案的附表訂明，吊車公司須就每名付費乘客乘搭的每段單程或來回程向政府繳付1元專營權費。法案委員會曾研究把專營權費定於每程1元的依據。

27. 政府當局已向法案委員會解釋，專營權費是地鐵公司就吊車工程項目提出的最後建議書的一部分。專營權費須予繳付，直至專營權根據本條例第28條終止為止。如專營權根據第5(1)條轉讓予任何不屬地鐵公司的全資附屬公司的人，則局長可藉於憲報刊登的公告修訂附表。在此情況下，新的專營權費的水平將反映根據政府及專營權者在合約及商業上的商討的結果。對附表作出此等修訂以反映須向政府繳付的專營權費，將會是一項行政事宜。因此，有關的公告並非附屬法例，無須經立法會審議。

## 罰款(草案第19條)

28. 條例草案第19條訂明，專營者如持續未有遵從法例的任何規定或嚴重違反工程項目協議，可被處罰款。凡有關不遵從或違反事項是可予補救的，則可對吊車公司施加的罰款為不超逾5,000元的款項，如在有關通知書根據第19(6)條送達後該項不遵從或違反事項仍持續發生，則可就該項不遵從或違反事項如此持續的每一日，施加不超逾5,000元的附加罰款。凡有關不遵從或違反事項以性質而論是不可補救的，則可對吊車公司施加的罰款上限為 ——

- (a) 首次施加的罰款不得超過10,000元；
- (b) 第二次施加的罰款不得超過25,000元；
- (c) 第三次或以後施加的罰款不得超過50,000元。

29. 法案委員會曾研究，就吊車公司所定的擬議罰款水平是否過低，特別是有關以性質而論是不可補救的違反事項，首次的罰款只是10,000元。政府當局表示，擬議罰款是以現行的《地下鐵路條例》(第556章)作為藍本。即使地鐵公司不是獲選建議者，其他獲選的營運者亦會受同樣的罰款條款規限。政府當局表示，對吊車公司更嚴厲的制裁是送達失責行為通知；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。

30. 法案委員會亦曾研究草案第19條就對吊車公司施加罰款所訂明的程序。法案委員會察悉，局長須將有關不遵從或違反事項、擬施加的罰款以及吊車公司所作出的評論(如有的話)通知行政長官會同行政會議，並尋求行政長官會同行政會議批准施加罰款。法案委員會亦察悉，行政長官會同行政會議可批准施加局長提出的指明金額的罰款，亦可不批准罰款。條例草案並無容許行政長官會同行政會議修訂由局長提出的擬議罰款的條文。政府當局表示，由於局長是此工程項目的監察當局，因此由局長按違反事項的性質及嚴重程度決定確實的罰款額會較為適宜。局長會向行政長官會同行政會議述明一切實情，在適當情況下尋求行政長官會同行政會議通過擬議的罰款。

## 附帶法律規定(條例草案第6部)

31. 《建築物條例》(第123章)不適用於政府土地和在政府土地上的建築物，但由於專營者不會獲得政府提供土地業權以建造及營運吊車系統，條例草案第20條特別訂明，《建築物條例》將適用於吊車系統。

## 訂立附例的權力(草案第22條)

32. 條例草案第22條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。法案委員會察悉，根據草案第22(1)條訂立並涉及公眾行為及安全的附例，須經立法會以先審議後訂立的程序通過。

## 吊車公司可檢控等(草案第23條)

33. 條例草案第23(3)條訂明，吊車公司可就根據本條所定的或條例草案第22(1)條訂立的附例所定的罪行提出檢控，並可以其名義提出檢控。法案委員會曾研究，根據此條文授予吊車公司的權力是否與其他法例一致。

34. 政府當局解釋，當局有需要授予權力，讓專營者可就干犯本條例草案訂立的附屬法例而提出檢控，以便專營者可確保吊車系統的安全運作及效率。無論專營者為地鐵公司、其全資附屬公司、或任何被賦予或轉讓專營權的第三者，此權力將授予專營者。法案委員會察悉，授予私人公司提出檢控權力的法例條文，在《大欖隧道及元朗引道條例》(第474章)及《西區海底隧道條例》(第436章)均有訂明。《地下鐵路條例》(第556章)、《九廣鐵路公司條例》(第372章)及《山頂纜車條例》(第265章)亦載有類似的條文，把提出檢控的權力分別授予地鐵公司、九廣鐵路公司及山頂纜車有限公司。

## 失責行為及專營權的終止(條例草案第7部)

### 失責行為(草案第24條)

35. 條例草案第24(2)(a)條訂明，如吊車公司沒有或極有可能不按照本條例、《架空纜車(安全)條例》(第211章)以及其他所有有關法例營運和保養吊車系統，吊車公司即屬有失責行為。由於此條會影響吊車公司，法案委員會認為，吊車公司須知悉“其他所有有關法例”的涵蓋範圍，以免就吊車公司在條例草案下會被視為失責的程度出現任何不必要的爭拗，此點十分重要。

36. 政府當局表示，在第24(2)(a)條中“其他所有有關法例”一詞，旨在以此條作為涵蓋所有有關營運及保養吊車系統的條文。此條受第(2)(c)至(e)款進一步限制於導致或相當可能會導致吊車系統出現停頓或乘客的死亡或嚴重受傷的情況。因此，政府當局認為無須列出其他所有有關法例。政府當局表示亦已就條例草案的有關條文諮詢地鐵公司，地鐵公司已表示接納此項條文。

### 安全問題

37. 法案委員會曾研究吊車系統的操作及安全標準。政府當局表示，吊車系統的設計、操作及保養將受《架空纜車(安全)條例》(第211章)及其附屬法例——《架空纜車(操作及保養)規例》(第211A章)——所規管。該規例訂明吊車系統在惡劣天氣下操作的安全規定，包括該系統須於指定情況下減速操作或暫停操作的規定。

38. 法案委員會察悉，地鐵公司提交的設計顯示，吊車系統可於香港常見的天氣情況(包括強風、季候風及閃電等情況)下操作。地鐵公司將會安裝風力監察儀器，以監察季候風的風速及風向，確保吊車系

統的安全操作。該設計亦會包括適當的閃電保護裝置。此外，地鐵公司亦會沿吊車路線安裝閉路電視，以監察吊車系統的操作。

39. 地鐵公司已於北大嶼山郊野公園的策略性位置安裝4個臨時風力監察儀器，以收集吊車系統路線上的情況的數據。吊車系統亦包括設於所有纜塔的長期監察站，該等監察站會即時提供有關吊車路線上風力情況的資料。香港天文台與地鐵公司會繼續交換有關風力的數據。

#### *撤銷專營權的命令(草案第27條)*

40. 條例草案第27條訂明，行政長官會同行政會議可藉命令撤銷專營權。法案委員會察悉，根據第27(5)條作出的命令，僅旨在就根據第27(1)條撤銷專營權的事宜發出公告。該公告並非附屬法例。因此，《釋義及通則條例》(第1章)第34條並不適用。然而，政府當局會盡可能向立法會簡報。

41. 法案委員會察悉，條例草案並沒有訂明在撤銷專營權後延續專營權的安排。當局有需要制定具體條文，使行政長官會同行政會議可於撤銷專營權後，把專營權賦予第三者。政府當局建議，根據其他有關建造-營運-移交的法例中的類似條文，加入新的第27(7)款，並建議就草案第2條有關“吊車公司”、“付費乘客”及“工程項目協議”的定義，以及草案第16(2)及28(2)條，作出相應修訂。此外，為確保吊車公司在草案第14條下因緊急事態進入土地後所引致的法律責任，不會僅因專營權被終止而免除，政府當局建議加入新的第29(1)(ba)款，使此意向更為明確。

#### *專營權的終止(草案第28條)*

42. 條例草案訂明，當專營權終止時，專營者就吊車系統所擁有的“資產”，即歸屬政府(草案第28條)，而政府在扣除專營者須支付予政府的所有款項後，須向專營者支付相當於“資產”的剩餘價值的款項(草案第29條)。就此而言，“資產”指——

- (a) 吊車系統；
- (b) 組成吊車系統部分的所有建築物、機器、器材及裝備、或附屬於該系統的建造、營運及保養方面的所有建築物、機器、器材及裝備；及
- (c) 工程項目協議所界定的備件及特殊工具。

43. 法案委員會曾研究應否把“資產”的涵義擴大至不僅包括吊車系統的實質部分，亦包括吊車公司發展的軟件或增值應用系統。政府當局表示，當專營權終止時，政府無意接收吊車公司，而僅擬接收該等項目，包括對吊車系統的操作至為重要的吊車系統實質部分。當局為達此目的而草擬條例草案第32條。



## 仲裁

44. 條例草案第19、29及33條規定，如政府與專營者之間的爭議未能藉雙方協議或調停解決，則須按工程項目協議的規定藉仲裁解決。可藉仲裁解決的事宜包括政府就施加罰款作出的決定、就某項失責行為作出的決定，以及當專營權終止時吊車公司或政府須支付的款額，或就工程項目協議的運作引起的爭議。草案第33條亦訂明，有關仲裁的條文不適用於概括地與該系統的安全有關的決定，以及關乎《架空纜車(安全)條例》(第211章)的適用的決定。法案委員會察悉，當局擬使仲裁程序的裁定為最終裁定，並具有約束力，但吊車公司要求司法覆核的權力將不受影響。當局的意向將會反映在工程項目協議內。

## 妨礙吊車公司的罪行(草案第38條)

45. 條例草案第38條訂明，任何人如無合理辯解，故意妨礙或故意干擾吊車公司合法行使根據有關條例可由該公司行使的權利，即屬犯罪。該罪行的最高刑罰為第3級罰款(10,000元)及監禁3個月。法案委員會曾研究草案第38條就妨礙吊車公司的罪行建議的罰則水平是否與現行法例一致。政府當局表示，草案第38條是以《供電網絡(法定地役權)條例》(第357章)(下稱“《供電網絡條例》”)中的類似條文為藍本。根據《供電網絡條例》，任何人如無合理辯解，故意妨礙電力公司行使根據該條例獲賦予的權利，即屬犯罪。該罪行的最高刑罰為罰款5,000元及監禁6個月。

## 吊車系統區及路線投射區的圖則(草案第3條)

46. 法案委員會察悉，局長將須在工程項目協議生效前，在憲報刊登一份吊車系統區及路線投射區的圖則。擴展吊車系統須經立法會另行批准。然而，草案第3(2)條賦權局長可基於吊車系統在設計、建造、操作、保養或安全方面的要求，而在合理地需要就吊車系統區或路線投射區的界線作出輕微改動的情況下，作出有關改動。

47. 法案委員會曾研究，局長獲授予的此項酌情權會否損害附近地區土地擁有人的權益。政府當局表示，該條旨在處理例外情況，例如更改分區計劃大綱圖界線的情況。地鐵公司不可主動更改經核准的吊車系統區及路線投射區的界線。

## 吊車系統對環境的影響

48. 法案委員會曾研究吊車系統對環境的影響，並曾研究條例草案有否制定避責條文，使吊車公司或其全資附屬公司可基於補救失責行為並不實際可行或在財政上不可行的理由，規避該公司在條例草案下須就有關管制噪音的失責行為作出補效的法律責任。

49. 法案委員會察悉，《噪音管制條例》(第400章)第13條訂明，根據第(1)款就任何地方所發噪音而送達的消滅噪音通知書，可規定收件人於通知書所指明的期間內消滅噪音和辦妥一切為消滅噪音而需要

作的事情。《噪音管制條例》第37條訂明，第13條適用於地鐵公司及九廣鐵路公司，但必須以實際可行和以符合該兩公司履行法律所賦予的職能或行使法律所委予的權力或職責為限。

50. 法案委員會察悉，地鐵公司的全資附屬公司是獨立的法律實體。因此，即使其他法例訂有豁免條文，豁免地鐵公司承擔某些責任，該等條文並不適用於地鐵公司的附屬公司。事實上，吊車系統屬於《環境影響評估條例》(第499章)的指定工程項目。地鐵公司必須按照該條例的法定要求，完成環境影響評估研究，以及按照該條例的規定將該報告呈交有關當局批准。地鐵公司須根據該條例的規定，就吊車系統的建造及操作申領環境許可證。

51. 政府當局進一步表示，在吊車系統的建造、營運及維修期間出現有關對環境構成污染的問題，將受有關環境保護的法例規管。舉例而言，《廢物處置條例》(第354章)規管用作潤滑引擎的礦物油的處置。礦物引擎潤滑油在該條例下被歸類為化學廢物。該條例及《廢物處理(化學廢物)(一般)規例》(第354章附屬法例C)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為，將引致條例下所訂的罰則。

52. 法案委員會亦察悉，專營者在工程項目協議下亦有持續責任遵從所有有關的法例，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，將可被處罰款。實際上，根據地鐵公司現時的建議，該公司將使用歐洲纜車常用的一種可藉微生物降解的環保潤滑油潤滑纜索。

53. 雖然當局已作出上述解釋，但為釋除委員的疑慮，政府當局同意動議一項委員會審議階段修正案，使《噪音管制條例》第37條不適用於條例草案所界定的建造工程或吊車系統的營運。

#### 吊車系統對公共運輸營運者的影響

54. 法案委員會察悉陳偉業議員及新大嶼山巴士(1973)有限公司(下稱“大嶼山巴士公司”)就吊車系統對公共運輸營運者的影響所提出的關注。

55. 法案委員會察悉，預期吊車系統的發展會大量增加前往昂坪的遊客數目。地鐵公司估計，在1999年前往昂坪的遊客約有116萬人次。隨着昂坪的發展及吊車系統落成，估計在2006年及2016年前往該區的遊客(包括本地遊客及外地旅客)的數目，將分別達190萬及250萬人次。地鐵公司預期，吊車系統會影響大嶼山巴士公司的東涌至昂坪服務的市場佔有率。然而，地鐵公司亦預料吊車系統及於昂坪的其他發展將會使前往大嶼山的旅客增加，大嶼山巴士公司將可因此受惠。

56. 地鐵公司曾表示，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(下稱“冠忠公司”)達成原則性的協議，以冠忠公司作為其營運吊車系統的夥伴。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，以及在大嶼山的環島觀光巴士服務。運輸署亦計劃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。

57. 關於吊車系統對大嶼山的士服務的影響，法案委員會察悉，根據運輸署進行的初步評估，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造成重大影響。雖然部分來往東涌及昂坪的大嶼山的士乘客或會改乘吊車，但吊車系統啟用後亦會產生新的交通需求，使大嶼山的的士行業受惠。

58. 法案委員會亦藉此機會檢討昂坪公共運輸交匯處的規劃及設計，並研究東涌終點站的泊車位供求情況，以及大嶼山許可證制度的運作。

### 土地用途規劃綱領

59. 法案委員會曾研究應否把位於昂坪的旅遊走廊及吊車系統的發展權批予同一建議者，以及旅遊走廊可能會以專利形式經營的問題。法案委員會亦藉此機會，研究在該區興建污水處理廠的撥款安排，以及應否要求地鐵公司為有關的公共基礎建設提供資金的問題。

60. 政府當局表示，昂坪是一個主要的旅遊景點。近年前往該處的遊客數目持續下降，因此，有需要更新及改善該處的設施，使該處成為更重要的旅遊景點。當局在2001年1月徵詢立法會經濟事務委員會委員的意見時，委員對此意見表示贊同，並認為當局應在昂坪進行配套發展，以配合吊車系統的發展。

61. 政府當局已考慮應在昂坪推行何類旅遊發展項目。任何有關發展項目亦應保留該區自然寧靜的環境及宗教特色，並與其融成一體。經審慎考慮及與各有關方面進行詳盡商討後，當局已制訂規劃大綱圖，該大綱圖包括發展一個以昂坪的吊車終點站為起點，並合共提供6,000平方米商用樓面面積的主題式旅遊走廊。事實上，當局已考慮多個落實發展旅遊走廊的方案。為恪守盡量減少公營部門參與的原則，當局已拒絕採納政府參與發展或政府出資發展“旅遊走廊”設施的方案，因為有關方案涉及發展及管理商業設施。

62. 政府當局認為，採納把旅遊走廊的發展權批予專營者的方案，以確保吊車系統及這些設施的發展時間能互相銜接，是恰當的做法。此方案使專營者可以貫徹一致的方式發展和管理該工程項目及有關配套設施，成為一個綜合的旅遊景點，從而使有關設施的質素和水準有較佳的保證。專營者亦可減少該工程項目與“旅遊走廊”在施工計劃上的銜接問題及技術上的限制。

63. 法案委員會察悉，有關發展“旅遊走廊”的土地會以私人協約方式，以類似該工程項目的商用樓面面積的條款批出，包括30年的期限，以配合專營期，以及按十足市值即時支付地價。

64. 關於在該區興建污水處理廠的撥款安排，政府當局表示，污水處理廠是重要的公共基礎建設，因此有關費用應由公帑支付。

### 諮詢寶蓮禪寺

65. 法案委員會曾研究吊車系統是否獲得寶蓮禪寺的支持，因為這是能否成功發展吊車系統的重要因素。政府當局表示，政府並無在招標文件內就寶蓮禪寺及大佛開放的事宜提供保證。寶蓮禪寺亦沒有就吊車路線的定線及昂坪終點站的選址提出任何反對。雖然政府當局不宜強迫私人團體向公眾開放其私人地方，但據政府與寺方進行討論後瞭解，寶蓮禪寺有意繼續向公眾開放其設施。政府當局表示，當局會就擬議“露天廣場”的設計及管理細節，以及寶蓮禪寺附近通路等問題，與寶蓮禪寺保持對話。當局就委託寶蓮禪寺負責擬議“露天廣場”日後管理的方案進行討論時，其中一項主要條件是“露天廣場”須在任何時間均向公眾開放。由於政府與寶蓮禪寺的大部分看法接近，在解決技術細節方面應不會有重大困難。

### 委員會審議階段修正案

66. 除上文各段提及的主要委員會審議階段修正案外，政府當局亦會動議多項修正案，以改善條例草案的行文。法案委員會並無提出任何委員會審議階段修正案。

### 建議

67. 法案委員會建議在2003年5月28日恢復條例草案的二讀辯論。

### 徵詢意見

68. 內務委員會在2003年5月16日的會議上支持上文第67段所載法案委員會的建議。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2003年5月19日

《東涌吊車條例草案》委員會

委員名單

<b>主席</b>	田北俊議員, GBS, JP
<b>委員</b>	何秀蘭議員 何鍾泰議員, JP 周梁淑怡議員, GBS, JP 單仲偕議員 楊孝華議員, JP 劉健儀議員, JP 譚耀宗議員, GBS, JP 陳偉業議員

(總數：9位議員)

<b>秘書</b>	劉國昌先生
-----------	-------

<b>法律顧問</b>	馮秀娟小姐
-------------	-------

<b>日期</b>	2003年3月17日
-----------	------------

**《東涌吊車條例草案》委員會**

**曾向法案委員會提出意見的團體／人士名單**

1. 新大嶼山巴士(1973)有限公司
2. 東區區議員楊位醒先生