

(譯本)

檔號：ESB CR 6/2091/98 (03)

立法會參考資料摘要

東涌吊車工程項目及 以私人協約方式批地予專營者

引言

在二零零三年十一月十八日的會議上，行政會議建議，行政長官指令—

- A
B
- (a) 以私人協約方式，把一幅位於昂坪，面積約 1.59 公頃的政府土地(如附件 A 的圖則 ISO0777c 號所示)，按附件 B 所載的基本條款及條件，批予東涌吊車工程項目(該項目)的專營者發展主題旅遊設施(旅遊走廊)；及
 - (b) 備悉工程項目協議的主要條款，包括有關地鐵有限公司(地鐵公司)提出修改在吊車終點站所進行的商業發展。

背景

2. 在二零零二年六月，行政會議批准一項建議，揀選地鐵公司為該項目的獲選建議者，按已訂定的大綱推行該項目。當局期後與獲選建議者簽訂臨時協議，及進一步商討有關讓該項目的專營者在昂坪發展及經營旅遊設施的批地的條款，以便配合吊車系統的發展。

以私人協約方式批地發展旅遊走廊

3. 我們有需要在昂坪發展額外的旅遊設施，以配合東涌吊車系統(吊車系統)的發展，及體現政府對推動發展大嶼山為本港主要旅遊景區之一的長遠目標後。我們在二零零二年

六月向行政長官會同行政會議建議，向專營者批出發展主題「旅遊走廊」的權利。該走廊以昂坪終點站為起點，通往寶蓮寺及天壇大佛所在的昂坪中心地帶的露天廣場。在發展計劃的時間表緊迫的情況下，此舉可確保吊車系統的發展可與旅遊走廊密切配合。批地條款應與該項目的商用總樓面面積的條款相類，包括 30 年的批地年期，以及須按十足市值即時支付地價。根據東涌吊車條例(第 577 章)(該條例)，專營者可佔用發展吊車系統所需的土地。專營者發展旅遊走廊所需的土地，須由政府分別以私人協約的方式批出。行政會議已批准該建議及同意當局依據這些原則與地鐵公司進一步商討私人協約的條款及條件。

C

4. 旅遊走廊位於昂坪分區計劃大綱圖第 S/I-NP/2 號(附件 C)中，一幅劃作「其他指定用途」註明為「旅遊走廊」的土地，佔地 1.34 公頃，可容納合共 6 000 平方米的總樓面面積。旅遊走廊將會是昂坪終點站與昂坪中心地帶之間的主要行人路線。

5. 鑑於昂坪的宗教特色，地鐵公司建議把「旅遊走廊」發展為一個佛教「主題村」。該公司提出，為確保旅遊設施的質素優良，必須擴闊「旅遊走廊」，以提供較多空間作美化景觀及行人流通之用。因此，地鐵公司已建議修改「旅遊走廊」的構形，方法是改動毗鄰的昂坪公共交通總站的界線，及把部分在擬議的批地範圍旁被劃作「綠化地帶」和「道路」的土地納入「旅遊走廊」的範圍。地鐵公司在向城市規劃委員會(城規會)提交規劃申請時，已把構形被修改後的「主題村」納入申請建議，並在二零零三年八月十五日獲得批准。

6. 在把經過修改後的界線納入批地範圍後，私人協約批地建議覆蓋的面積約為 1.59 公頃，但此舉不會影響可供發展的總樓面面積，有關樓面面積將維持在最高 6 000 平方米的水平，此外公共交通總站內提供的交通設施亦不會受影響。有關建議亦可讓地鐵公司建議的「主題村」與公共交通總站的設計互相配合。

7. 附件 A 顯示有關的批地範圍。附件 B 顯示根據上文第三段載列的原則訂立的基本批地條款及條件。

工程項目

8. 政府與地鐵公司在二零零二年七月三十一日簽立臨時協議。自此，地鐵公司已完成吊車系統和旅遊走廊的詳細設計，並已進行所須的法定程序，例如《城市規劃條例》(第131章)和《環境影響評估條例》(第499章)所規定的程序。詳細設計的工作亦包括檢討經營模式、決定所採用的吊車系統的類型及決定吊車系統和旅遊走廊日後的運作模式。

9. 地鐵公司於二零零二年年末決定採用由一家意大利公司 Leitner GmbH 製造的雙纜系統，這個系統的吊車車廂每個可容納 17 人。同時，政府與地鐵公司聯手進行草擬工程項目協議的工作，並就私人協約批地協議的條款及條件進行磋商。立法會於二零零三年五月二十八日通過該條例，為向地鐵公司批出專營權提供法律架構。該條例將會與工程項目協議同時在地鐵公司完成詳細設計及有關法定程序的工作後同時生效。

10. 草擬工程項目協議的工作已兼顧工程項目大綱、該條例的條文、臨時工程項目協議，及吊車系統的詳細資料，包括於詳細設計期間所作的修訂。我們已預計，在詳細設計期間，該公司或須對該項目的部份範圍及細節作出一些修訂。這些修改大致上是必要和可以接受的。地鐵公司現已完成就推行該項目所須進行的各項法定程序。

11. 地鐵公司所作的其中一項修訂，是減少在終點站的商業發展。地鐵公司通知政府，經進一步的市場測試和檢討該項目的成本後，該公司決定放棄大部份於東涌終點站約 11 000 平方米的商業設施，並建議在東涌終點站只為必要的配套設施進行約 350 平方米的商業發展。同時，由於旅遊走廊將可提供足夠的飲食設施，地鐵公司亦會把原本計劃於昂坪終點站發展的 1 200 平方米商業設施減少至約 85 平方米。

12. 地鐵公司表示，該公司曾就關於東涌的商業發展，研究其他方案，但認為這些方案均不可行，亦無法在專營期內達至一個在商業上可接受的回報。地鐵公司亦已表示，若政府在未來決定把不被終點站大樓佔用的部分土地作獨立處理，該公司不會反對由第三者進行有關的商業設施的發展。

13. 政府的主要目標，是以推動發展一項嶄新的大型旅遊設施，作為推動本港作為亞洲區內一個主要的旅遊目的地的其中一項策略。地鐵公司建議縮小在東涌終點站的商業發展的規模，對達至這個目標並沒有影響。地鐵公司指出，該公

司仍然決心發展吊車系統，並在昂坪提供相關的旅遊設施，目的是為旅客提供優質的旅遊體驗。該公司亦表示，有關問題對該項目整體的財務可行性十分重要，減少在終點站的商業發展，有助提高該項目整體的可行性；若不能作出有關修改，他們將須重新考慮該項目。

14. 我們與地鐵公司作出討論，該公司會在發展終點站及其必要的輔助設施時，同時把吊車站大樓及其輔助設施佔用的地面面積減至最低。而政府在專營期內，會保留彈性，在市場條件較為理想時，隨時取回該址的其餘部分作獨立處理。在此以前，政府會按該項目的要求，讓專營者使用該址剩餘的土地，設置非收費旅遊巴士泊車處，直至政府收回該用地作獨立處理為止。有關的安排，已在工程項目協議的擬稿和相關的土地文件中反映。

15. 至於昂坪終點站，由於旅遊走廊會提供商業、飲食及其他主題旅遊設施，我們認為，地鐵公司建議減少在終點站的商業設施，影響相對不太重大，亦不會影響加強昂坪作為本港主要旅遊景點的吸引力的目的。

現時情況

16. 作為使專營權生效的過程的一部份，我們已與地鐵公司簽訂工程項目協議和私人協約批地協議，現已可為讓該條例生效作準備，而這些協議亦將與該條例同時生效。我們的目標，是在二零零三年十一月二十六日，把指定該條例生效的公告(該公告)提交立法會，以便立法會對該公告進行非正面審議。立法會在東涌吊車條例草案的委員會審議階段已就該項目的主要事項及私人協約批地的事宜進行討論，並沒有未經解決的事項尚待商議，而該公告亦不具爭議性。故此，我們預算指定該條例在立法會就該公告進行非正面審議的 28 天後，在二零零三年十二月廿四日生效。專營權因而於本年年底生效，讓建築工程可及早展開。

17. 地鐵公司完成詳細設計及法定程序的時間較預期稍長。由於地鐵公司將有 26 個月作為建築期，故此吊車系統預計的竣工期將為二零零六年二月，較原定計劃遲了約六個月。我們須在十二月廿四日讓該條例生效，因為部份於昂坪進行的工程須在二零零四年三月底旱季結束前完成。有關時間表十分緊逼，任何工程上的延誤，將進一步阻遲該項目的時間表。我們已跟地鐵公司接觸，尋求訂出縮短建造時間表

的方法，務求趕上原有時間表，地鐵公司已確定他們會尋求各種方法以加快推行該項目。

該建議的影響

D 18. 該建議符合《基本法》，包括有關人權的條文。實施建議的影響，載於附件 D。

公眾諮詢

19. 規劃署在制訂東涌和昂坪的分區計劃大綱草圖時，已徵詢離島區議會的意見。離島區議會大致上支持對該項目和有關大綱草圖所載的土地用途建議。部份就昂坪分區計劃大綱草圖而提出的反對意見與旅遊走廊有關，城規會在二零零二年十二月二十日的聆訊中考慮過反對意見後，決定不建議對草圖作出任何修訂。行政長官會同行政會議其後在二零零三年四月一日批准昂坪分區計劃大綱圖。

宣傳安排

20. 作為落實專營權的其中一個步驟，我們將會在十一月廿一日在憲報刊登公告，指定該條例在十二月廿四日生效，立法會就該公告的非正面審議程序將隨即展開。我們會在公告刊憲前，安排發出立法會參考資料摘要。我們將會擬備回應口徑，並會安排發言人處理查詢。在專營權生效後，有關方面將會安排動土儀式，屆時將會有適當的宣傳。

查詢

21. 如對本摘要有任何查詢，請聯絡經濟發展及勞工局，助理旅遊事務專員許林燕明女士(電話：28103137)。

經濟發展及勞工局
旅遊事務署
二零零三年十一月廿日