

立法會參考資料摘要
東涌吊車工程項目實施大綱

引言

在二零零一年四月三日的會議上，行政會議建議，行政長官指示 —

- 附件 A
- (a) 根據備忘錄附件 A 所載的大綱，落實東涌吊車工程項目；及
 - (b) 當局應按照大綱，着手邀請各界提交有關融資、設計、建造、營運和維修保養吊車系統的詳細建議書。

背景和論據

2. 財政司司長在一九九八年五月宣布，當局將着手在大嶼山興建吊車系統，連接東涌與昂坪，作為一個旅遊景點及一項基建。政府其後委託地下鐵路公司(地鐵公司)牽頭擬訂發展吊車的建議，並策劃日後的路向。地鐵公司遂展開可行性研究(地鐵公司研究)。

地鐵公司研究

3. 地鐵公司研究在一九九九年三月作出結論，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，例如吸引遊客到訪、為前往大嶼山的景點提供多一種交通工具等。

4. 建議的吊車系統路線以東涌市中心為起點，經過機場島南岸中途站，然後向上轉往昂坪。附件 B 的圖則顯示建議的路線。以東涌市中心作為吊車系統在東涌的終站所在地十分重要，可確保有足夠的公共交通工具接駁，方便乘搭吊車的遊人。建議的昂坪終站，地點優越，鄰近熱門旅遊點天壇大佛。中途站除作轉向站之外，還會帶來若干潛在利益，包括配合香港國際機場日後的商業發展，及讓飛機乘客有更多選擇，在過境期間，可選擇乘搭吊車遊玩。當然，路線是否可行，還須視乎是否符合城市規劃、環境影響評估和其他法定程序而定。

5. 至於吊車系統，地鐵公司研究建議，有兩種系統均能符合一般規格。最後選定哪套系統，要視乎在詳細設計階段，就載客量、風阻力、跨距能力、安全和成本等準則所進行的詳細研究而定。

6. 地鐵公司研究亦建議在東涌和昂坪車站毗鄰為商業理由而進行綜合發展計劃，藉此增加投資回報，以及為配合吊車系統而設的消閒旅遊景點。研究估計吊車系統在二零零六年的每年載客量，將介乎 140 萬人次(偏低情況)至 260 萬人次(偏高情況)，然後逐步上升至二零一六年的 170 萬至 350 萬人次不等。

邀請提交意向書

7. 由於吊車系統並非現有地鐵線的一部分或擴展部分，與及項目會帶來商業上的收益，我們認為須通過公開競投程序而批出專營權，避免給予地鐵公司優惠。我們並認為應採用“建造—營運—移交”模式，批出發展吊車系統的專營權。

8. 為了測試市場對該項目的興趣，我們在二零零零年二月按照以下兩點，邀請有興趣的機構提交意向書及初步建議 -

- (a) 地鐵公司研究報告的建議路線；及

- (b) 除東涌終站鄰近的一幅商業用地(即附件 C 中的擬議東涌市地段第 35 號)外，沒有其他附加發展權。

我們把昂坪終站的綜合發展項目，從吊車項目中分割出來，目的是避免因收地而造成的延誤。然而，此舉不應對中標者自行與土地擁有人洽商構成障礙。此外，我們認為難有理據支持，在吊車終站範圍外發展商業／住宅項目。

9. 我們共收到四份建議書，這顯示市場對採納“建造—營運—移交”的模式，作為落實該項目的概括大綱頗有興趣。

落實方針

10. 就落實該項目的方針而言，我們建議應規定中標者必須就吊車系統進行詳細設計和必要的環境和技術研究，以及完成所需的全部法定程序，然後當局才會批出專營權。由於吊車系統種類很多，吊車系統會採用哪種設計、建造方法、營運及維修保養模式，會視乎所選擇的系統和業務計劃等事項而定。這些事項是進行各項研究和法定程序，包括環境影響評估的基礎。因此，我們認為政府只可以為興建吊車系統定出可行的概括準則，從而令投標者能夠根據這些準則提出建議，接着中標者須進行詳細設計和評估工作，並且按照規定完成所需程序。

11. 為了盡量降低採用這個方針所帶來的風險，我們已採取多項措施，以便更具體訂出擬議的實施大綱。這些措施包括-

- (a) 進行案頭研究，定出吊車系統的“初步選取路線”；
- (b) 重新研究吊車系統的運作需要，從而確定吊車終站的用地需求；以及
- (c) 諮詢郊野公園及海岸公園委員會、環境諮詢委員會和離島區議會，確定從環保角度而言，各界均能夠接納初步選取路線；並就批出專營權以發展該項目諮詢立法會經濟事務委員會（經濟事務委員會）。

經過這些工作後，我們進一步修改了原本擬議的實施大綱。

建議

附件A 12. 落實有關項目的擬議大綱詳載於附件 A。制定大綱的主要考慮因素包括-

(a) 三十年的專營期

13. 獨立的財務分析顯示，該項目在財政上應是可行的。有鑑於此，我們打算批出 30 年的專營權¹。

(b) 初步選取路線

附件 B

附件 D

14. 機場管理局曾對地鐵公司研究所建議的吊車路線表示關注，因為擬議中途站的選址接近燃料儲存庫，可能會構成安全問題，亦可能有礙燃料儲存庫日後擴展。為此，我們在二零零零年十二月進行案頭研究，目的是找出其他可以興建中途站的地點，以及一個可以平衡有關因素的新路線方案，這些因素包括工程對生態及環境的影響、景觀影響、技術上和安全上的考慮因素，以及土地用途是否協調。經過初步評估，案頭研究定出了大致符合各項評估準則的初步選取路線(載於附件 B)，並以此作為邀請投標者提交詳細建議書的依據。在附件 D 所載的已知條件限制下，中標者仍可根據進一步詳細評估和研究的結果，彈性修訂初步選取路線，然後才定出最終路線。

¹經濟事務委員會曾提出在專營期屆滿後，吊車系統有可能需要更換的問題。為此，我們建議准許投標者另外提交不符合要求的建議(例如提出不同的專營期)。然而，當局只會在投標者符合要求的建議獲選的情況下，才會考慮這類不符合要求的建議。

(c) 土地

15. 政府會撥出所需土地，包括在東涌和昂坪興建終站、在機場島設置中途站、所需的轉角站以及興建纜塔的用地。當局亦必須為吊纜設定法定地役權。

16. 我們已就東涌終站的運作需要再作深入的評估。評估結果顯示，地鐵公司研究低估了東涌終站在功能方面的用地要求。考慮到主要用途及附屬設施的需要，我們認為利用東涌市地段第 35 號，是有其實際需要的。

17. 如利用東涌市地段第 35 號作東涌終站的用途，會產生以下的問題-

- (a) 被取代的商業用地對東涌市中心來說，是有其需要的，但附近並沒有其他土地可用以補替；
- (b) 東涌市地段第 35 號的任何餘下部分都不能以獨立形式批地；以及
- (c) 東涌終站和毗連的發展的建築通道和屋宇設備是不能分割的。

因此，我們認為唯一可行的方案是在終站大樓內橫向發展商業用地，此舉可以同時滿足擬議東涌終站的運作需要，以及迎合東涌市地段第 35 號的規劃意向。

18. 我們建議應規定項目專營者必須發展和管理有關商業用地，同時根據建議中的賦權法例，賦予專營者租出商業用地的權利。專營者首先必須於簽訂項目合約時向政府繳納相等於有關商業用地的十足市值的整筆付款。

(d) 法律架構

19. 在決定中標者誰屬後，政府會與其簽訂臨時協議，以保證在所需的法定程序完成時，政府會採取必要行動，為該賦權法例先向行政會議提交條例草案，如獲批准，再將條例草案提交立法會。中標者可根據臨時協議展開與法定程序有關的工作。臨時協議會訂明中標者須獨力承擔因進行法定

及其他程序而支付的費用，在任何情況下，政府概不負責該等費用，無論賦權法例能否通過，或是否經立法會修改，又或專營權是否批給中標者，或以甚麼條款批出。

20. 新的賦權法例和項目協議書，將為批出專營權，以及建造、營運和維修保養吊車系統，提供法律架構，並在有需要的情況下，就收回土地事宜，訂立條文。此外，有關法律架構亦會就使用位於終站的商業用地的權利，作出規定。

(e) 評估接獲的詳細建議書

21. 我們認為有必要在發出項目大綱之前，確定評估投標者所提交建議書的準則。此舉會令我們能夠在項目大綱內訂立一個大綱，以說明所有投標者必須在其詳細建議中臚列哪些類別的資料，以便進行評估。

22. 評估準則會涵蓋兩個範疇，一個範疇是財務及一般事宜，另一則是技術事宜。兩者的比重相同。財務及一般事宜包括就項目融資的能力、專營權費、政府在任何方面的支援及旅遊方面的得益等加以評估。根據技術評估準則審核的事項，則包括技術能力及勝任工程的能力；系統設計；環境、生態、規劃、土地及安全方面的考慮；推行計劃，以及建造方法。

未來路向

23. 我們計劃於二零零一年四月二十五日發出項目大綱，邀請投標者提交詳細建議書，預計年底前便可選出中標者。我們預計，詳細評估及法定程序等工作約需時約 18 個月，而詳細設計、徵用及清理土地、及建造工程則大約再需時 36 個月。整項工程可望於二零零六年左右竣工。政府現正策劃在昂坪興建污水處理及供水系統等，以配合因吊車及其他項目的發展而增加的遊人。

對財政和人手的影響

24. 專營者將會以十足市值一次過向政府預繳一筆款項，以便取得該發展項目內商業用地的使用權。至於專營權稅會帶來多少收益，則須視乎中標者提出的建議而定。

25. 是項工程大部分會運用現有資源落實。中標者須付還地鐵有限公司進行研究的費用。當局可能需要在經濟局及機電工程署增加人手，來負責管理有關的專營權及監管技術及安全標準。我們會透過正常的資源分配程序申請所需的資源。有關污水處理及供水系統，亦須獲得撥款後才落實。此外，政府亦可能須清理土地、為中途站而徵收土地及為設定法定地役權而作出賠償。我們選定中標者後，便會作出詳細評估，並訂定細節。

對經濟的影響

26. 根據地鐵公司研究所得，按一九九八年數字估計，在二零零六年的全年吊車客量，會介乎 140 萬人次(偏低情況)至 260 萬人次(偏高情況)，然後穩步增加，到了二零一六年，更會上升至 170 至 350 萬人次不等。研究又估計，約有 11% 的海外訪港旅客會乘搭吊車。投標者須按所選的吊車系統及採納的設定，在建議書內列舉其估計的乘客量及市場佔有率。雖然興建吊車系統可帶來的經濟收益很難計量，不過，系統肯定會令本港的旅遊景點更趨多元化，特別是有助增強大嶼山各個旅遊景點的配合。此外，吊車系統除了本身已是一個旅遊景點之外，亦有助把機場島及大嶼山其他旅遊勝地連接起來。由於使用香港國際機場的過境旅客不斷增加，吊車系統又締造了機會，讓我們進一步拓展過境旅客的市場。

對環境的影響

27. 根據《環境影響評估條例》(第 499 章)，建造吊車系統屬指定工程項目。中標者須按照該條例的法定規定，完成環境影響評估，並諮詢公眾及環境諮詢委員會的意見。中

標者還須按該條例的規定，為吊車系統的建造、營運及維修保養申請環境許可証。

28. 中標者亦須事先向郊野公園及海岸公園管理局申請，以批准吊車路線途經大嶼山郊野公園範圍的部份。

公眾諮詢

29. 我們已徵詢郊野公園及海岸公園委員會、環境諮詢委員會及離島區議會的意見，以便確定初步選取路線獲得各界普遍接納。我們又徵詢經濟事務委員會的意見，對於我們建議批出專營權建造吊車系統一事，委員會基本上並無異議。在落實工程項目時，我們會考慮在諮詢過程所收集得的意見。

宣傳安排

30. 我們會分別於一份中文及一份英文報章刊登有關項目大綱的事宜，並會發出新聞稿。此外，又會要求香港駐海外經濟貿易辦事處宣傳有關的招標事宜，並會通知駐港的領事館。我們亦會擬定回應口徑，並會有發言人處理查詢。

負責人員： 旅遊事務助理專員許林燕明女士
(電話：2810 3137)

經濟局
旅遊事務署
二零零一年四月二十四日
(檔號：ESB CR 6/2091/98(01)Pt. 18)

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(視乎以下第 II.(iv)段)、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