立法會
Legislative Council

立法會CB(1)1973/05-06號文件

檔號：CB1/PL/ES

經濟事務委員會

2006年7月18日舉行的會議

有關昂坪360的最新背景資料簡介

目的

本文件載述發展東涌吊車系統(下稱"吊車系統")及昂坪主題文化村和相關旅遊景點及設施(現總稱為"昂坪360")的背景，以及在吊車系統試車期間遇到的問題。本文件亦綜述過往委員就相關事宜進行的商議工作。

背景

2. 財政司司長在1998年宣布，政府決定着手建造連接大嶼山東涌和昂坪的吊車工程項目(下稱"該工程項目")，作為一個旅遊景點。根據核准的該工程項目的實施大綱，政府擬按照"建造、營運、移交"的模式，為吊車系統的融資、設計、建造、營運及保養批出一項為期30年的專營權。政府亦會為吊車系統提供所需的土地。

與地鐵有限公司訂立臨時協議

3. 政府於2002年7月與地鐵有限公司(下稱"地鐵公司")訂立臨時協議。根據該協議，地鐵公司會在專營權批出前，展開該工程項目的籌備工作。另一方面，政府會為批出專營權制定賦權法例，並會與地鐵公司合作，擬備工程項目協議，就批出專營權，以及建造、營運及保養吊車系統，訂立法律架構。

《東涌吊車條例草案》

4. 政府當局於2003年2月12日向立法會提交《東涌吊車條例草案》(下稱"該條例草案")。該條例草案旨在就批出專營權，以營運吊車系統訂立法律架構。

5. 立法會成立一個法案委員會研究該條例草案。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，以及解決政府與專營者之間的糾紛的機制；

(b) 地役權及土地的雜項事宜；

(c) 專營者向政府繳付的專營權費；

(d) 專營者持續未能符合法定規定及嚴重違反工程項目協議時的罰款；

(e) 授予權力，讓專營者可訂立附例及就干犯該條例草案訂立的附例而提出檢控；

(f) 吊車系統的運作及安全標準，包括風速突然改變對吊車系統運作的影響[1]；

(g) 吊車系統對環境的影響；

(h) 吊車系統對公共運輸營辦商的影響；

(i) 把吊車系統及昂坪主題文化村及相關旅遊景點和設施的發展權批予同一建議者的理據；及

(j) 當地居民，特別是寶蓮寺，對擬議實施吊車系統的意見，以及寶蓮寺會否在吊車系統開始運作後繼續向公眾開放其設施，包括天壇大佛。

6. 立法會於2003年5月28日通過《東涌吊車條例草案》。

與地鐵公司簽訂的工程項目協議

7. 政府於2003年11月以“建造、營運、移交”模式與地鐵公司簽訂工程項目協議，就連接大嶼山東涌及昂坪的吊車系統的融資、設計、建造、營運及保養批出為期30年的專營權。政府亦批出30年地契予地鐵公司，在吊車系統昂坪終站至昂坪核心區發展主題村形式的旅遊配套設施。

8. 地鐵公司委託Skyrail-ITM(香港)有限公司(下稱“Skyrail”)營運和管理整個項目。政府當局表示，Skyrail具有營運澳洲開恩茲熱帶雨林纜車系統的經驗，該系統被譽為世界上最佳的生態旅遊項目之一。

[1] 應法案委員會要求，政府當局已提供地鐵在2002年12月至2003年2月期間，透過吊車沿線的臨時風力監察站收集到的風力數據。有關資料載於附件A。

9. Skyrail於2005年4月為這個項目展開市場宣傳。整個項目的新名稱為“昂坪360”，意味著旅客可於吊車系統內全方位360度欣賞北大嶼山郊野公園、東涌灣、香港國際機場及昂坪天壇大佛的景緻。吊車系統的新名稱為“昂坪纜車”，而有關的主題村則名為“昂坪市集”。

《東涌吊車附例》

10. 經濟發展及勞工局局長(下稱“局長”)於2005年6月作出預告，表示會於2005年6月29日舉行的立法會會議上動議一項議案。該議案旨在尋求立法會批准由地鐵公司根據《東涌吊車條例》(第577章)第22條訂立的《東涌吊車附例》(下稱“該附例”)。

11. 地鐵公司建議訂立該附例以達致以下目的：

(a) 為吊車系統的乘客和吊車系統區內人士提供安全預防措施；

(b) 為了避免對其他乘客造成任何不便或滋擾，授權地鐵公司規管吊車系統的乘客的某些行為；

(c) 設立有效管理吊車系統的制度，例如票務安排，以及處理在吊車系統及吊車系統區內發現的財物的方法；及

(d) 訂定吊車系統區內適當的交通管理安排，例如處理在該處停泊的車輛，以及規管在吊車系統區內司機的行為及車輛。

12. 立法會成立小組委員會，研究該附例。小組委員會在商議過程中曾研究多項事宜，其中包括：

(a) 營運商把任何車費調整通知公眾及旅遊業的機制；

(b) 營運商的退款政策；

(c) 在吊車系統或吊車系統區內人士的行為；

(d) 執行該附例的事宜；及

(e) 吊車系統對現有公共交通服務及大嶼山其他部分的旅遊業發展造成的影響。

13. 立法會於2005年11月2日通過局長動議的決議案。

事務委員會進行的討論

14. 政府當局及Skyrail在經濟事務委員會2006年4月24日會議上向該事務委員會簡介，就昂坪纜車啟用進行的籌備工作，包括票務安排、定價策略、乘客安全、救援計劃、人羣管理策略、吊車系統對其

他公共交通營辦商的影響、就昂坪360的啟用及運作與寶蓮禪寺進行討論的結果，以及保障北大嶼山天然環境的環保措施。上述會議的紀要已隨立法會CB(1)1497/05-06號文件送交委員。

15. 環境事務委員會亦曾在該事務委員會2006年4月24日及2006年5月22日會議上，與環境保護署及Skyrail討論，減低東涌吊車項目對昂坪生態所造成的環境影響，以及為預防有關吊車系統及郊野公園的山火而採取的措施。有關會議紀要已分別隨立法會CB(1)1534/05-06及CB(1)1784/05-06號文件送交委員。

最新發展

昂坪纜車延遲啟用

16. 昂坪纜車原訂於2006年6月24日啟用。吊車系統在2006年6月17日試車期間發生運作受阻事件，在進行修理工程時，部分乘客被困在車廂內。Skyrail其後宣布延期通車，直至另行通知為止。

17. Skyrail在進行調查後認為，纜車服務在2006年6月17日試車期間暫停，是由下列3個在短時間內一起出現的技術問題所引致 ——

(a) 在昂坪纜車站內控制車廂距離的系統出現問題；

(b) 當車廂通過昂坪纜車站內的彎位時，輸送軌道出現較大阻力；及

(c) 昂坪纜車站內車廂停泊區的閘門發生故障，令隨後的車廂不能進入停泊區。

18. 田北俊議員在2006年6月28日立法會會議上提出一項口頭質詢，局長答覆時告知議員，機電工程署正研究Skyrail提交的報告，並會緊密監察承運商進行測試。

昂坪纜車在惡劣天氣下的運作

19. 昂坪纜車在惡劣天氣下的運作是公眾關注的另一項事宜。在2006年6月8日試車時，吊車系統因風速超過每小時90公里而暫時停駛。Skyrail其後於2006年6月9日發出新聞稿，提供有關昂坪纜車於惡劣天氣下之營運安排的詳情、通知市民的途徑及退款安排。有關新聞稿載於**附件B**。

20. 根據吊車系統的設計，該系統在惡劣天氣下需暫停服務，惡劣天氣包括八號或以上風球、黑色暴雨警告、閃電及強風(即時速90公里的持續強風及時速135公里的陣風)。根據吊車系統製造商的建議，Skyrail採取的持續強風定義為30秒的平均風速，而陣風則指1秒的風速。外國一些相類似的吊車系統亦採用這個定義。政府當局亦澄清，

根據天文台過去4年在吊車的營運時間(即上午9時至下午6時30分)在昂坪錄得的數據，每年平均約有7天(共23小時)出現上述定義的風速狀況(即風速超過每小時90公里)。

21. 在決定是否暫停纜車系統的運作時，營運商會考慮乘客的安全和舒適度。根據《架空纜車(安全)條例》，營運商有權因安全理由暫停纜車運作。營運商會因應一系列因素決定是否暫停纜車運作，包括風速。

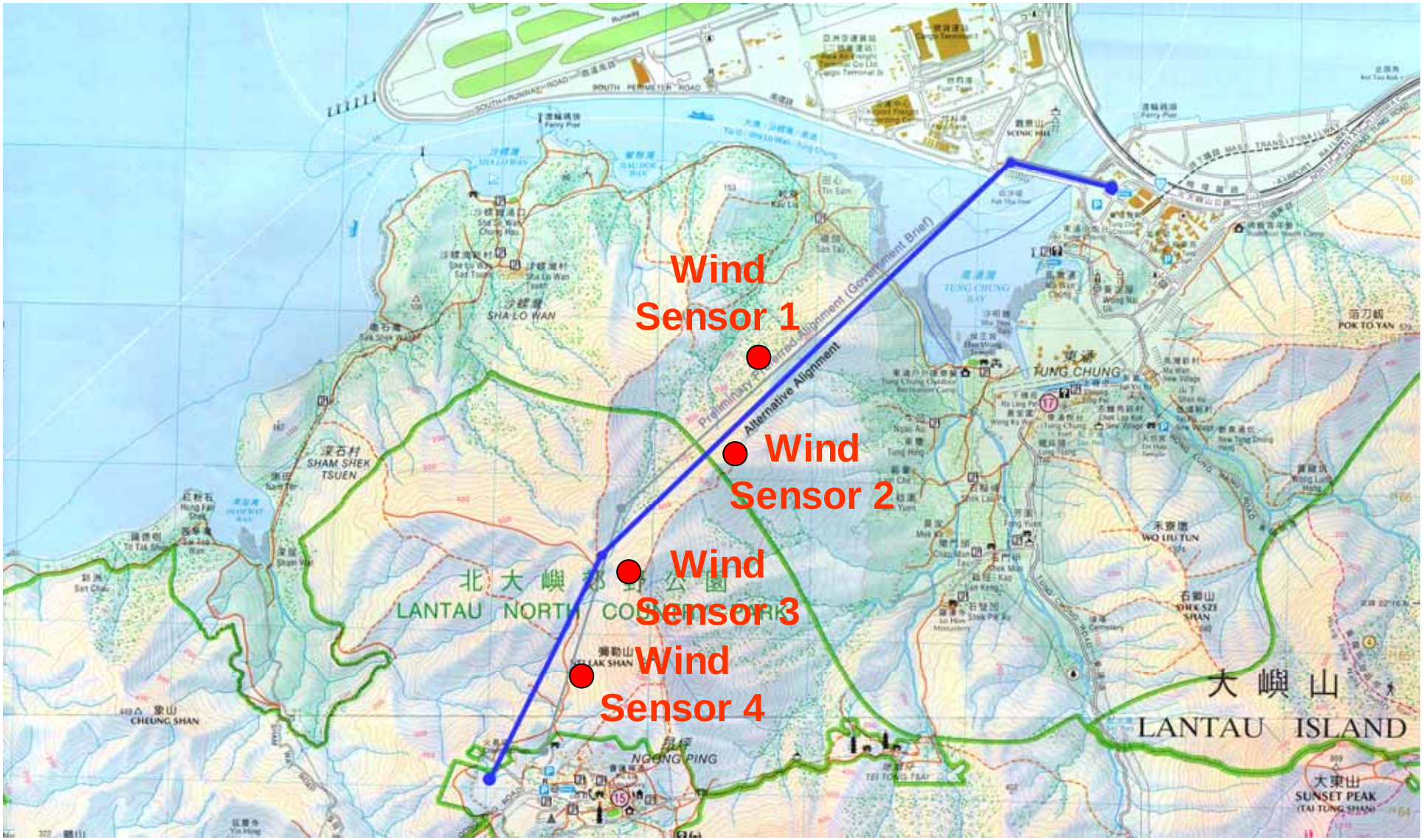
22. 田北俊議員在2006年6月28日立法會會議上提出的質詢及政府當局的答覆載於**附件C**。

立法會秘書處
議會事務部1
2006年7月12日

附件 A

地鐵公司於臨時風力監察站收集到的風力數據

月份	盛行風向 (度)	平均風速 (公里/小時)	最高陣風 (公里/小時)
風力探測器#1			
12 月 2002 年	50	14	50
1 月 2003 年	60	13	82
2 月 2003 年	180	14	75
風力探測器 #2			
12 月 2002 年	130	16	45
1 月 2003 年	130	17	81
2 月 2003 年	140	17	71
風力探測器 #3			
12 月 2002 年	30	19	70
1 月 2003 年	60	17	77
2 月 2003 年	150	21	135
風力探測器 #4			
12 月 2002 年	150	21	77
1 月 2003 年	90	23	85
2 月 2003 年	150	20	78


Wind
Sensor 1
Wind
Sensor 2
Wind
Sensor 3
Wind
Sensor 4
Alternative Alignment
Preliminary Preferred Alignment (Government Brief)
SHA LO WAN
TUNG CHUNG
SHAM SHEK TSUEN
LANTAU NORTH COUNTRY PARK
NGONG PING
CHEUNG SHAN
大嶼山
LANTAU ISLAND
SUNSET PEAK
POK TO YAN
WO LIU TUN

附件B

香港，2006 年 6 月 9 日

昂坪360常務董事高德偉
發佈傳媒聲明

昂坪纜車於惡劣天氣下之營運安排

Skyrail-ITM (Hong Kong) Ltd 一直將昂坪 360 訪客的安全與舒適放在首位。Skyrail-ITM (Hong Kong) Ltd 爲昂坪 360 的營運公司，其駐澳洲開恩茲的母公司負責興建及營運舉世知名的 Skyrail Rainforest Cableway，當地天氣與香港近似，而該項目迄今已安全營運超過十年。

昂坪纜車將會因應情況在惡劣天氣下暫停運作，例如八號風球、黑色暴雨警告、雷暴警告及強風等。

如果只是昂坪地區出現局部雷暴及強風，一般而言昂坪纜車可於短時間內恢復運作。

是否暫停纜車服務由 Skyrail-ITM (Hong Kong) Ltd 因應各項氣象因素決定，包括風速、風向、強風持續程度、陣風強度、雨勢及其他氣候條件。

纜車系統的所有設備及結構皆能在持續 90 公里時速的強風及時速 135 公里的陣風下安全運作。如果強風超出標準並持續一段時間，纜車將會暫停運作。

纜車亦可能在風速低於標準的情況下因應實際情形而暫停運作。

所有決定皆以乘客的安全與舒適爲首，由當值的專業營運員因應情況決定。

可能引致昂坪纜車暫停運作的情況包括：

<u>八號風球</u>
當八號風球懸掛或即將懸掛時，纜車將停止運作，所有車廂將會返回東涌纜車站停泊。

<u>黑色暴雨警告</u>

除非其他天氣條件非常惡劣，昂坪 360 對黃色暴雨警告沒有特定因應措施，並會繼續運作。而在黑色暴雨警告下，昂坪 360 將會遵循天文台發出的不應在非必要情況下外出的指引。

閃電

如果在纜車索道附近即將出現閃電，纜車將暫停運作直至帶電雨雲離去。暫停運作的原因是閃電可引致纜車停頓，而昂坪 360 的首要考慮是避免訪客長時間被困於車廂內。假如在罕見的情況下，乘客在纜車車廂內遇上閃電，亦並無危險，無須擔心。

昂坪 360 不會於雷暴警告發出後自動停駛，除非將有閃電發生。

強風

強風及風向都會影響車廂擺動。由於纜車索道沿途會改變方向並穿越北大嶼山郊野公園的高山和峽谷，纜車在每個地點的擺動情況都不相同。在某個纜塔風勢輕微不代表整段旅程都會保持風勢平穩。

昂坪纜車可減低速度以減輕風勢對纜車擺動的影響。

昂坪市集將於八號風球懸掛及黑色暴雨警告生效後關閉。

停止運作的時段及頻率

停止運作的頻率將視乎天氣情況而定，現時難以準確估計。不過，纜車在沒有八號風球懸掛的情況下純粹因爲強風而長期停駛的機會不大。

在多數強風情況下，我們預計昂坪纜車將會暫停運作不超過一小時，因此不大可能會經常長時間停駛。

根據香港天文台資料顯示，在 2002 至 2005 年期間，本地平均每年有 56 天的風速超過時速 90 公里。不過，即使在這些日子裡，這樣強勁的風勢大多並沒有維持長時間，因此並不代表昂坪 360 需要每年停止運作 56 天。

停開時通知市民的措施

如果昂坪纜車暫停運作，將透過以下途徑通知市民：

- 在指定地鐵站內放置告示牌及作出廣播
- 在東涌纜車站及昂坪纜車站內放置告示牌
- 由昂坪 360 的客戶服務專員向訪客發佈
- 由昂坪 360 熱線 2109 9898 發佈
- 必要時，由傳媒發佈即時訊息及向包括旅行社在內的旅遊業界發佈消息
- 由昂坪 360 網站發佈

其他安排及退款

如果昂坪 360 的訪客因爲纜車停駛的關係而無法完成整個身心啓迪之旅，他們可選擇日後再次蒞臨昂坪 360、或退還門票未用部份的款項。所有退款事宜須於買票地點進行。

如果昂坪纜車暫停運作，昂坪市集將會安排訪客乘搭免費巴士返回東涌。

旅行社方面可向營運商申請改期或退款。

昂坪 360 簡介

昂坪 360 是一項充滿動感的旅遊新體驗，當中包括長達 5.7 公里的架空纜車之旅，以及凝聚中華文化特色的昂坪市集，旅客只需安坐昂坪纜車即可輕鬆到達全球最大的戶外青銅坐佛 ── 天壇大佛。

昂坪 360 勢將成爲香港不可錯過的重要景點。

# # #

此新聞稿由嘉希傳訊代表 Skyrail-ITM (香港)有限公司發出。

詳情請瀏覽www.np360.com.hk，或聯絡下列人士：

嘉希傳訊
韓司琦小姐（Rosetta Hon）
電話： (852) 2810 0532
電郵： rosetta.hon@ghcasia.com

Skyrail-ITM (HK) Ltd
莫穎思小姐 (Wings Mok)
電話： (852) 2109 9781
電郵： wings.mok@np360.com.hk

新聞公報

立法會一題：「昂坪３６０」

＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊

以下爲今日（六月二十八日）在立法會會議上就田北俊議員的提問和經濟發展及勞工局局長葉澍堃的答覆：

問題：

「昂坪 360」東涌纜車曾在風速超過每小時 90 公里的情況下停駛，而天文台表示在過去三年，昂坪平均每年有 55 日風速錄得每小時 90 公里或以上。此外，纜車公司在六月十七日因故障及無法即時修復而停止試載後，宣布押後啓用。就此，政府可否告知本會，是否知悉：

(一)　昂坪纜車在甚麼情況下必須停駛；

(二)　最初設計這個纜車系統時，有沒有預期在上述情況下纜車須停駛；若有，當時有沒有向外披露有關詳情；若沒有，原因是甚麼；及

(三)　出現上述纜車須停駛的情況時所採取的應變措施，包括處理人流的措施？

答覆：

主席女士：

(一)　根據昂坪纜車系統的設計，纜車在惡劣天氣下需暫停服務，惡劣天氣包括八號或以上風球、黑色暴雨警告、閃電及強風(即時速 90 公里的持續強風及時速 135 公里的陣風)等。根據纜車製造商的建議，營運商 Skyrail 採取的「持續強風」定義是 30 秒平均風速，而陣風則是指一秒的風速。外國有相類似纜車系統亦採用此定義。

如果只是纜車鄰近地區出現閃電及強風，一般而言，纜車可於短時間內恢復運作。

在決定是否暫停纜車的運作時，Skyrail 會考慮乘客的安全和舒適度。根據《架空纜車(安全)條例》，Skyrail 有權因安全理由暫停纜車運作。Skyrail 會因應一系列因素決定是否暫停纜車運作，包括風速。根據天文台在昂坪的自動氣象站過去四年在纜車的營運時間(即上午九時至下午六時三十分)錄得的數據，每年平均約有七天(共 23 小時)出現上述定義的風速狀況。

至於纜車服務在本月十七日試運期間暫停的原因，Skyrail 指出是由下列三個在短時間內一起出現的技術問題所引致：

(i)　在昂坪纜車站內控制車廂距離的系統出現問題；

(ii)　當車廂通過昂坪纜車站內的彎位時，輸送軌道出現阻力問題；和

(iii)　昂坪纜車站內車廂停泊區的閘門發生故障，令隨後的車廂不能進入停泊區。

Skyrail 已向機電工程署提交有關事故的報告。該署現正研究報告內容，並會緊密監察 Skyrail 爲纜車系統進行測試。

(二)　當政府在二〇〇三年向立法會提出《東涌吊車條例草案》時，我們已指出纜車系統的運作及安全標準將受《架空纜車(安全)條例》監管。我們亦向法案委員會指出地鐵公司所提交的纜車設計顯示該系統足以應付香港一般的天氣。法案委員會曾研究纜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。法案委員會知悉纜車系統的操作及安全標準須受《架空纜車(安全)條例》所規管。地鐵公司亦已向立法會提供當時已有的風速資料。

(三)　Skyrail 已分別制定了救援計劃及緊急運輸應變計劃，以應付因暫停纜車服務而發生的情況。

如有需要啓動救援計劃，消防處、飛行服務隊及民安隊等會提供適當協助。消防員亦已經接受密集的救援訓練。「昂坪 360」啓用後，Skyrail 亦會定期與消防處人員聯合舉辦在職訓練，以確保工作人員都熟悉救援步驟。

緊急運輸應變計劃列明各項應變步驟，包括將旅客從昂坪接回東涌時的緊急巴士服務。當運輸署收到 Skyrail 通知纜車服務停頓後，會密切監察在昂坪的巴士服務的運作，包括緊急巴士服務，及不時提供最新交通運輸消息。同時，警務處亦會加強人手控制人群和交通管理。

當纜車暫停服務時，地鐵公司和 Skyrail 會在地鐵站內及東涌和昂坪纜車站內放置告示牌和通告。Skyrail 也會派員工向現場的訪客解釋情況。此外，該公司會將有關資訊透過「昂坪 360」熱線、網站及新聞公布發放，和與旅行代理商保持溝通。

完

２００６年6月２８日（星期三）
香港時間１２時３２分

列印此頁