

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)於 2003 年 3 月 31 日的會議上要求的資料。

## 背景

2. 在法案委員會於 2003 年 3 月 31 日的第二次會議上，議員要求我們就東涌吊車工程項目(工程項目)提供下列各事項的資料 -

- (a) 香港國際機場附近地區的風切變及湍流資料；
- (b) 工程項目的財務資料；及
- (c) 就批予地下鐵路有限公司(地鐵公司)於昂坪發展主題旅遊走廊的私人協約的條款。

3. 地鐵公司會分別提交工程項目的財務資料。

## 吊車系統於不同的天氣情況下的運作安全

4. 吊車系統的操作，是由懸掛在纜索系統的吊車行駛於纜塔、轉角站塔及終點站之間。不同方向的風速，而非風的變更，是關符系統的操作的因數之一。東涌吊車系統的設計、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》 - 所規管。該規例訂明該系統於惡劣的天氣下操作的安全要求，包括有關系統須於指定情況下減速操作或暫停操作的要求。

5. 地鐵公司所提交的設計顯示，東涌吊車系統可於香港常見的天氣情況下，包括強風、季候風及閃電等情況下操作。地鐵公司將會安裝一些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。

6. 地鐵公司在徵詢香港天文台(天文台)的意見後，已於北大嶼山郊野公園的策略性位置安裝了 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。地鐵公司亦會把收集到的數據提交天文台。吊車系統，亦包括於所有纜塔設有長期的監察站，以提供吊車路線上即時的風力情況的資料。

7. 天文台與地鐵公司會繼續交換有關風力的數據。

8. 風速的數據與風切變的數據不同。附件 A 載列有關香港國際機場的風切變事件的數據。

### 昂坪主題式旅遊走廊的私人協約

9. 昂坪是本港其中一個主要的旅遊景點。可惜，過去數年，前往該處的遊客數目持續下降。該處的設施必須更新及改善，才可令該處成為更重要的旅遊景點。我們在 2001 年 1 月徵詢立法會的意見時，立法會經濟事務委員會委員也表示，應在昂坪進行配套發展，以配合吊車系統的發展。

10. 我們已考慮在昂坪應如何推行旅遊發展。任何這類發展項目都應保留該區的自然寧靜環境及宗教特色，並與之融成一體。在小心的考慮及與各有關方面詳盡的商討後，有關部門已制訂一個規劃大綱圖，該大綱圖包括在昂坪終點站旁開始，發展一個提供 6,000 平方米的商用樓面面積的主題式旅遊走廊。

11. 多個落實發展旅遊走廊的方案已被考慮，特別是讓私營機構參與的機會。在減少公營部門參與的原則下，我們認為不應採納政府參與發展或政府出資發展“旅遊走廊”設施的方案，因為當中涉及發展和管理商業設施。

12. 我們認為採納把旅遊走廊的發展權批予日後專營者的方案是恰當的，有關方案，可確保吊車系統與這些設施的發展時間能互相銜接，既可作為商業上的誘因，促使專營者盡早發展有關的配套設施，亦可促使專營者以貫徹一致的方式，發展和管理該項目及其他配套設施，成為一個綜合的旅遊景點，從而令有關設施的質素和水準有較佳的保證。專營者亦可減少該項目與“旅遊走廊”在施工計劃上的銜接問題及技術上的限制。

13. 有關發展“旅遊走廊”的土地會以私人協約方式，以類似該項目的商用地方的條款批出，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。

14. 根據昂坪分區規劃大綱圖(附件 B)，旅遊走廊東面鄰近未來露天廣場的地帶(b)(ii)，只容許作展覽廳、郊野學習中心/遊客中心、博物館、政府用途及公園及花園之用。考慮到寶蓮寺對有關發展與昂坪的文化特色環境的協調的顧慮，商業活動將限制於昂坪中心西面地帶(a)及(b)(i)上；快餐店及餐廳的用途將被進一步限制於連接吊車系統昂坪終點站的地帶(a)上。發展亦將受到多項規劃上的限制，例如發展密度及建築物高度的限制。

## **結論**

15. 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 4 月 3 日**

## **香港國際機場風切變事件的數據**

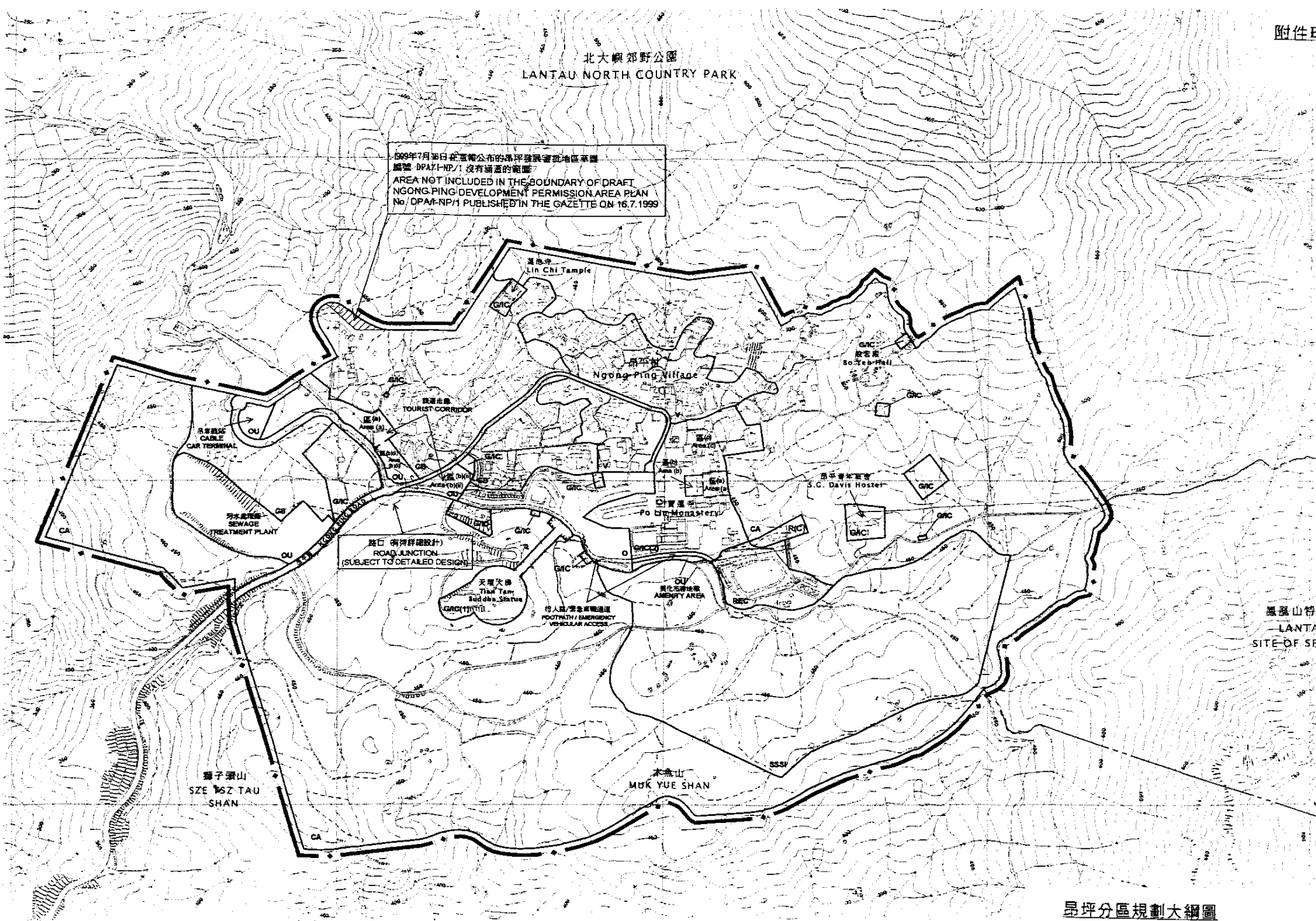
根據香港天文台(天文台)的資料，在航空界中的定義，風切變是指多於數秒的風向及/或風速的轉變，令到飛機遇到的逆風或順風有所轉變，而導致飛機的升力改變。多於 15 海浬的逆風或順風的轉變被認為是一個需要飛機師即時及適當地採取糾正行動的重要風切變。大部份於香港國際機場的風切變事件都在春季發生及受流經大嶼山島上山區的空氣影響而出現。

2. 湍流的成因是空氣的不規則快速流動。湍流會做成快速的撞擊或搖動但通常不會對飛機的航道有重大影響。

3. 自從香港國際機場於 1999 年 7 月開幕到 2002 年底的 4 年半內，共收到飛機師提供 1,302 次重要風切變的報告。這數字相等於進入及離開機場的所有航班的 0.16%。於同時期收到的一般或強烈湍流報告共 345 個，相等於進入及離開機場的所有航班的 0.04%。

北大嶼郊野公園  
LANTAU NORTH COUNTRY PARK

1999年7月30日在憲報公布的昂坪發展審批地區草圖  
編號 DPAM-NP/1 沒有涵蓋的範圍  
AREA NOT INCLUDED IN THE BOUNDARY OF DRAFT  
NGONG-PING DEVELOPMENT PERMISSION AREA PLAN  
No. DPAM-NP/1 PUBLISHED IN THE GAZETTE ON 16.7.1999



風凰山特  
LANTA  
SITE OF SE

昂坪分區規劃大綱圖