

# 財務委員會討論文件

2020 年 6 月 26 日

基本工程儲備基金

總目 708—非經常資助金及主要系統設備

運輸署

新分目「更換香港仔隧道的交通管制及監察系統以及無線電通訊系統」

新分目「更換大老山隧道的交通管制及監察系統」

新分目「更換將軍澳隧道交通管制及監察系統的行車線管制燈號和可變信息標誌」

新分目「更換東區海底隧道、獅子山隧道、城門隧道及海底隧道的專用自動電話交換系統」

請各委員批准運輸署開立 4 筆新承擔額—

- (a) 1 億 860 萬元，用以更換香港仔隧道的交通管制及監察系統以及無線電通訊系統；
- (b) 1 億 8,447 萬元，用以更換大老山隧道的交通管制及監察系統；
- (c) 10,253,000 元，用以更換將軍澳隧道交通管制及監察系統的行車線管制燈號和可變信息標誌；以及
- (d) 1,390 萬元，用以更換東區海底隧道、獅子山隧道、城門隧道及海底隧道的專用自動電話交換系統。

## 問題

為確保政府隧道安全和有效運作，運輸署需要更換香港仔隧道的交通管制及監察系統以及無線電通訊系統、大老山隧道的交通管制及監察系統、將軍澳隧道交通管制及監察系統的行車線管制燈號和可變信息標誌，以及東區海底隧道、獅子山隧道、城門隧道及海底隧道的專用自動電話交換系統。

## 建議

2. 運輸署署長經徵詢機電工程署署長的意見後，建議—
  - (a) 更換香港仔隧道的交通管制及監察系統以及無線電通訊系統，預算總開支為 1 億 860 萬元；
  - (b) 更換大老山隧道的交通管制及監察系統，預算開支為 1 億 8,447 萬元；
  - (c) 更換將軍澳隧道交通管制及監察系統的行車線管制燈號和可變信息標誌，預算總開支為 10,253,000 元；以及
  - (d) 更換東區海底隧道、獅子山隧道、城門隧道及海底隧道的專用自動電話交換系統，預算總開支為 1,390 萬元。

運輸及房屋局局長支持上述建議。

- 附件1  
至4
3. 上述建議的詳情和對財政的影響載於附件 1 至 4。

## 更換香港仔隧道的交通管制及監察系統以及無線電通訊系統

香港仔隧道的交通管制及監察系統確保隧道安全和有效地運作。該系統由多個子系統組成，主要用於交通管理及監察。我們建議更換香港仔隧道的交通管制及監察系統的中央控制系統和分子子系統，包括交通管制系統內的行車線管制燈號和可變信息顯示屏，以及交通監察系統內的閉路電視系統和交通事故自動偵察系統。我們亦建議更換香港仔隧道的無線電通訊系統，該系統讓隧道職員於隧道範圍和控制室內透過無線電對講機通訊。

### 理由

2. 香港仔隧道連接黃竹坑道及跑馬地黃泥涌峽天橋，全長 1.99 公里。隧道現有的無線電通訊系統和交通管制及監察系統分別在 2001 年及 2005 年啟用，每日 24 小時運作，至今已超過 15 年。機電工程營運基金(下稱「營運基金」)表示，無線電通訊系統和交通管制及監察系統的中央控制系統和分子子系統已達到或超過正常使用年限，增加了系統故障的風險，如未能有效監察和協調交通，可能導致港島交通擠塞。另外，這些系統的設備和關鍵零件已經過時，在市場購買用以保養和維修老化系統所需的零件日益困難。因此，我們認為有必要更換香港仔隧道的交通管制及監察系統和無線電通訊系統，以確保隧道能繼續安全和有效地運作。

3. 我們建議更換交通管制及監察系統的 3 個子系統，即中央控制系統、交通管制系統和交通監察系統。新系統的主要特點如下—

- (a) 新中央控制系統是全面電腦化的系統，可把隧道交通管理的各項功能整合於同一平台，並可執行更多預設的交通管理方案，提升運作效率；
- (b) 新交通管制系統會提升控制遙距交通信息顯示牌、交通標誌及其他路面設備的功能，以配合現場交通情況的需要；以及
- (c) 新交通監察系統的閉路電視和交通事故自動偵察系統採用數碼攝影機及顯示器，提供較清晰影像，以提升交通監察的效率。此外，設立新交通監察系統時，我們會在連接路上安裝

更多攝影機，全面覆蓋隧道範圍的露天路段和隧道管道，從而加強交通監察及管理的效能。新系統會利用影像處理技術，偵察隧道管道內因交通事故停下的車輛，繼而向控制室發出警報。新系統亦會提升偵察現場交通情況(如感應隧道管道內的煙霧)的能力。

4. 擬設的新無線電通訊系統採用數碼無線電通訊技術，提供更多較優質及干擾較少的話音頻道，使隧道職員之間的通訊更良好。此外，系統亦會擴展室內和隧道內的無線電通訊覆蓋範圍。

## 對財政的影響

### 非經營開支

5. 我們估計，更換香港仔隧道的交通管制及監察系統以及無線電通訊系統的非經營開支總額為 1 億 860 萬元，分項數字如下－

	千元
(a) 更換香港仔隧道的交通管制及監察系統以及無線電通訊系統	86,190
(i) 中央控制系統	19,700
(ii) 交通管制系統(包括可變信息顯示屏、行車線管制燈號等)	12,000
(iii) 交通監察系統(包括閉路電視系統及交通事故自動偵察系統)	11,450
(iv) 數據通訊網絡	6,040
(v) 無線電通訊系統	1,000
(vi) 相關的土木及屋宇裝備工程、聘請相關工程顧問、電纜和配件	36,000
(b) 營運基金工程項目管理費	13,790

千元

(c) 應急費用(約上述(a)項的 10%)	8,620
總計	<u>108,600</u>

6. 關於上文第 5 段(a)項，8,619 萬元的預算開支是用以提供和安裝新的交通管制及監察系統以及無線電通訊系統，包括中央控制系統、交通管制系統(包括行車線管制燈號及遙控交通標誌、可變信息顯示屏、交通燈、各類路面設備如過高車輛探測器)、交通監察系統(包括閉路電視和交通事故自動偵察系統)、電腦硬件和軟件、數據通訊網絡、無線電通訊系統，以及相關的電纜和配件、交通控制室的屋宇裝備工程和相關控制設備的更換工程，並同時拆除和移走舊有設備；以及移除和修復隧道牆板。

7. 關於上文第 5 段(b)項，1,379 萬元的預算開支是用以支付營運基金管理這項工程項目的費用，包括就不同方案進行可行性研究；擬備系統規格、系統設計和工程計劃時間表；擬備標書；招標和遴選承辦商；聘請相關工程顧問；監督實地視察、安裝、測試和試行運作系統；以及監察系統的運作和保養期內的修正工作。

8. 關於上文第 5 段(c)項，862 萬元的預算開支是應急費用，款額相等於上文第 5 段(a)項開支的 10%。

9. 估計所需的現金流量如下－

財政年度	千元
2020-21	1,100
2021-22	3,500
2022-23	7,500
2023-24	8,000
2024-25	88,500
總計	<u>108,600</u>

### 經常開支

10. 上述更換系統建議的每年經常開支，在政府每年支付營辦商以管理、營運和維修香港仔隧道的整體管理費用中約佔 480 萬元。有關款額與現有系統的經常開支相若，更換系統並不會帶來額外的經常開支。

### 推行計劃

11. 如在 2020 年年中獲得財務委員會批准撥款，我們建議按下列時間表推行計劃－

工作	目標完成日期
(a) 招標和遴選顧問公司	2021 年 1 月
(b) 實地勘測(例如進行管線測量和地下設施勘測、研究和更改路面設備數量和位置)	2021 年 11 月
(c) 擬備標書	2022 年 6 月
(d) 招標和遴選承辦商	2023 年 1 月
(e) 承辦商設計系統	2023 年 7 月
(f) 購置和安裝有關設備	2024 年 10 月
(g) 測試、試行運作和轉換系統	2025 年 2 月

12. 為了不影響隧道的正常運作，所有安裝工程會在非繁忙時間進行，以盡量減少工程對交通造成的影響。

### 公眾諮詢

13. 我們已在 2019 年 3 月 15 日就這項建議諮詢立法會交通事務委員會。委員會不反對政府將這項撥款建議提交財務委員會審議。因應一名委員的要求，現把過去 3 年在香港仔隧道發生的交通意外的統計數據載於附件 1 至 4 附錄，供委員參閱。

## 背景

14. 香港仔隧道是政府收費隧道，隧道的管理、營運和維修保養工作是由政府通過公開招標委聘的營辦商負責。運輸署則負責在徵詢營運基金的意見後，適時更換隧道的主要系統，以確保隧道安全、可靠和有效地運作。

-----

## 更換大老山隧道的交通管制及監察系統

大老山隧道的交通管制及監察系統確保隧道安全和有效地運作。該系統由多個子系統組成，主要用於交通管理及監察。我們建議更換大老山隧道的交通管制及監察系統的中央控制系統和分子子系統，包括交通管制系統的行車線管制燈號和可變信息顯示屏，以及交通監察系統的閉路電視系統、交通事故自動偵察系統和環境監察系統。

### 理由

2. 大老山隧道連接沙田與鑽石山，全長 3.95 公里，是連接新界和東九龍交通要道之一。大老山隧道的現有交通管制及監察系統在 1991 年隧道通車時啟用，每日 24 小時運作，至今已約 29 年。機電工程營運基金(下稱「營運基金」)表示，交通管制及監察系統的中央控制系統和分子子系統已遠超過正常使用年限，增加了系統故障的風險，如未能有效監察和協調交通，可能導致沙田與東九龍的幹道交通擠塞。另外，這些系統的設備和關鍵零件過時，在市場購買用以保養和維修老化系統所需的零件日益困難。因此，我們認為有必要更換大老山隧道的交通管制及監察系統，以確保隧道能繼續安全和有效地運作。

3. 我們建議更換交通管制及監察系統的 3 個子系統，即中央控制系統、交通管制系統和交通監察系統。新系統的主要特點如下－

- (a) 新中央控制系統是全面電腦化的系統，可把隧道交通管理的各項功能整合於同一平台，並可執行更多預設的交通管理方案，提升運作效率；
- (b) 新交通管制系統會提升控制遙距交通信息顯示牌、交通標誌及其他路面設備的功能，以配合現場交通情況的需要；以及
- (c) 新交通監察系統的閉路電視和交通事故自動偵察系統，採用數碼攝影機及顯示器，提供較清晰影像，以提升交通監察效率。此外，設立新交通監察系統時，我們會在連接路上安裝更多攝影機，全面覆蓋隧道範圍的露天路段和隧道管道，從而加強隧道範圍內的交通監察及管理效能。新系統會利用影



像處理技術，偵察隧道管道內因交通事故停下的車輛，繼而向控制室發出警報。新系統亦會提升偵察現場交通情況(如感應隧道管道內的煙霧)的能力。此外，我們亦建議更換交通監察系統下的環境監察系統，以監測隧道管道內的污染物(即一氧化碳和二氧化氮)和能見度水平，確保隧道管道內的空氣質素符合環境保護署訂定的最新準則，以加強保障駕駛人士的健康和提升道路安全。

## 對財政的影響

### 非經營開支

4. 我們估計，更換大老山隧道的交通管制及監察系統的非經營開支總額為 1 億 8,447 萬元，分項數字如下－

	千元
(a) 更換大老山隧道的交通管制及監察系統	146,400
(i) 中央控制系統	20,000
(ii) 交通管制系統(包括可變信息顯示屏、行車線管制燈號等)	33,700
(iii) 交通監察系統(包括閉路電視系統、交通事故自動偵察系統及環境監察系統)	27,500
(iv) 數據通訊網絡	19,200
(v) 相關的土木及屋宇裝備工程、聘請相關工程顧問、電纜和配件	46,000
(b) 營運基金工程項目管理費	23,420
(c) 應急費用(約上述(a)項的 10%)	14,650
總計	<u>184,470</u>

5. 關於上文第 4 段(a)項，1 億 4,640 萬元的預算開支是用以提供和安裝新的交通管制及監察系統，包括中央控制系統、交通管制系統(包括行車線管制燈號及遙控交通標誌、可變信息顯示屏、交通燈、各類路面設備如過高車輛探測器)、交通監察系統(包括閉路電視系統、交通事故自動偵察系統和環境監察系統)、電腦硬件和軟件、數據通訊網絡，以及相關的電纜和配件、交通控制室的屋宇裝備工程和相關控制設備的更換工程，並同時拆除和移走舊有設備；以及移除和修復隧道牆板。

6. 關於上文第 4 段(b)項，2,342 萬元的預算開支是用以支付營運基金管理這項工程項目的費用，包括就不同方案進行可行性研究；擬備系統規格、系統設計和工程計劃時間表；擬備標書；招標和遴選承辦商；聘請相關工程顧問；監督實地視察、安裝、測試和試行運作系統；以及監察系統的運作和保養期內的修正工作。

7. 關於上文第 4 段(c)項，1,465 萬元的預算開支是應急費用，款額相等於上文第 4 段(a)項開支的 10%。

8. 估計所需的現金流量如下－

財政年度	千元
2020-21	3,000
2021-22	4,000
2022-23	9,700
2023-24	12,000
2024-25	155,770
總計	<b>184,470</b>

### 經常開支

9. 上述更換系統建議的每年經常開支，在政府每年支付營辦商以管理、營運和維修大老山隧道的整體管理費用中約佔 470 萬元。有關款額與現有系統的經常開支相若，更換系統並不會帶來額外的經常開支。

## 推行計劃

10. 如在 2020 年年中獲得財務委員會批准撥款，我們建議按下列時間表推行計劃－

工作	目標完成日期
(a) 招標和遴選顧問公司	2021 年 1 月
(b) 實地勘測(例如進行管線測量和地下設施勘測、研究和更改路面設備數量和位置)	2021 年 11 月
(c) 擬備標書	2022 年 6 月
(d) 招標和遴選承辦商	2023 年 1 月
(e) 承辦商設計系統	2023 年 7 月
(f) 購置和安裝有關設備	2024 年 10 月
(g) 測試、試行運作和轉換系統	2025 年 2 月

11. 為了不影響隧道的正常運作，所有安裝工程會在非繁忙時間進行，以盡量減少工程對交通造成的影響。

## 公眾諮詢

12. 我們已在 2019 年 3 月 15 日就這項建議諮詢立法會交通事務委員會。委員會不反對政府將這項撥款建議提交財務委員會審議。因應一名委員的要求，現把過去 3 年在大老山隧道發生的交通意外的統計數據載於附件 1 至 4 附錄，供委員參閱。

## 背景

13. 大老山隧道是政府收費隧道，隧道的管理、營運和維修保養工作是由政府通過公開招標委聘的營辦商負責。運輸署則負責在徵詢營運基金的意見後，適時更換隧道的主要系統，以確保隧道安全、可靠和有效地運作。

-----

## 更換將軍澳隧道交通管制及監察系統的 行車線管制燈號和可變信息標誌

將軍澳隧道的交通管制及監察系統由多個子系統組成。我們建議更換將軍澳隧道交通管制及監察系統內交通管制系統的行車線管制燈號和可變信息標誌，包括主要用作交通管理的隧道內行車線管制燈號、車速限制標誌，以及隧道管制標誌等。

### 理由

2. 將軍澳隧道連接觀塘與將軍澳，全長 0.9 公里。該隧道現有的交通管制及監察系統的隧道內行車線管制燈號及可變信息標誌(包括可變車速限制標誌和「隧道關閉」標誌)在 1990 年隧道通車時啟用，每日 24 小時運作，至今已約 30 年。機電工程營運基金(下稱「營運基金」)表示，這些設備已遠超過正常使用年限，增加了系統故障的風險，如未能向駕駛人士發出適當的交通管制信息，有可能導致交通意外，以及令隧道兩端的主要道路網絡出現擠塞。另外，由於這些設備已經過時，在市場購買用以保養和維修老化設備所需的零件日益困難。因此，我們認為有必要更換這些設備，以確保隧道能繼續安全及有效地運作。

3. 如同在其他政府隧道和管制區內新安裝／已更換的行車線管制燈號及可變車速限制標誌一樣，我們將在將軍澳隧道採用新的發光二極管式行車線管制燈號及可變車速限制標誌，燈號及標誌的可視角度會明顯較闊，而且更為明亮。發光二極管式顯示器可為駕駛人士提供更清晰的燈號和信息。此外，發光二極管式顯示器的耗電量較低，使用年限較長及更可靠，因此，這些燈號及標誌較現有設備更環保。

### 對財政的影響

#### 非經營開支

4. 我們估計，更換將軍澳隧道交通管制及監察系統的行車線管制燈號及可變信息標誌的非經營開支總額為 10,253,000 元，分項數字如下－

	千元
(a) 更換將軍澳隧道交通管制及監察系統的隧道內行車線管制燈號及可變信息標誌	8,140
(i) 隧道內行車線管制燈號	4,000
(ii) 可變信息標誌	4,140
(b) 營運基金工程項目管理費	1,300
(c) 應急費用(約上述(a)項的 10%)	813
<b>總計</b>	<b>10,253</b>

5. 關於上文第 4 段(a)項，814 萬元的預算開支是用以更換隧道內行車線管制燈號及可變信息標誌，包括拆除和棄置現有標誌；以及供應、安裝、測試和試行運作新燈號和標誌及其相關的現場控制器、介面設備及配件。

6. 關於上文第 4 段(b)項，130 萬元的預算開支是用以支付營運基金管理這項工程項目的費用，包括就不同方案進行可行性研究；擬備設備規格、設備設計和工程計劃時間表；擬備標書；招標和遴選承辦商；監督實地視察、安裝、測試和試行運作設備，以及監察設備的運作和保養期內的修正工作。

7. 關於上文第 4 段(c)項，813,000 元的預算開支是應急費用，款額相等於上文第 4 段(a)項開支的 10%。

8. 估計所需的現金流量如下－

財政年度	千元
2020-21	300
2021-22	350
2022-23	699
2023-24	8,904
<b>總計</b>	<b>10,253</b>

### 經常開支

9. 上述更換設備建議的每年經常開支，在政府每年支付營辦商以管理、營運和維修將軍澳隧道的整體管理費用中約佔 115,000 元。有關款額與現有設備的經常開支相若，更換設備並不會帶來額外的經常開支。

### 推行計劃

10. 如在 2020 年年中獲得財務委員會批准撥款，我們建議按下列時間表推行計劃－

工作	目標完成日期
(a) 實地勘測	2021 年 6 月
(b) 擬備標書	2021 年 11 月
(c) 招標和遴選承辦商	2022 年 7 月
(d) 承辦商設計設備	2022 年 11 月
(e) 購置和安裝有關設備	2023 年 11 月
(f) 測試、試行運作和轉換設備	2024 年 2 月

11. 為了不影響隧道的正常運作，所有安裝工程會在非繁忙時間進行，以盡量減少工程對交通造成的影響。

### 公眾諮詢

12. 我們已在 2019 年 3 月 15 日就這項建議諮詢立法會交通事務委員會。委員會不反對政府將這項撥款建議提交財務委員會審議。因應一名委員的要求，現把過去 3 年在將軍澳隧道發生的交通意外的統計數據載於附件 1 至 4 附錄，供委員參閱。

## 背景

13. 將軍澳隧道是政府收費隧道。2019 年《施政報告》宣布，將軍澳隧道的隧道費將在將軍澳－藍田隧道啟用時獲豁免。將軍澳隧道的管理、營運和維修保養工作是由政府通過公開招標委聘的營辦商負責。運輸署則負責在徵詢營運基金的意見後，適時更換隧道的主要系統，以確保隧道安全、可靠和有效地運作。

-----

## 更換東區海底隧道、獅子山隧道、 城門隧道及海底隧道的專用自動電話交換系統

專用自動電話交換系統是自動化的電話系統，能中央處理隧道範圍內的電話內線及傳真機線路，讓隧道的管理、營運和維修保養營辦商與運輸署、香港警務處、消防處及其他政府監察部門(例如機電工程署和路政署)，以及其他隧道營辦商及外界通訊。專用自動電話交換系統對隧道運作的對外通訊及協調十分重要。

### 理由

2. 東區海底隧道的現有專用自動電話交換系統運作至今已超過 30 年，而海底隧道、獅子山隧道及城門隧道的交換系統分別在 1990 年(海底隧道及城門隧道)及 1995 年(獅子山隧道)更換後，運作至今已逾或超過 25 年。機電工程營運基金(下稱「營運基金」)表示，這些隧道的專用自動電話交換系統已遠超過正常使用年限，增加了系統故障的風險。由於這些系統的設備和關鍵零件已經過時，在市場購買用以保養和維修老化系統所需的零件日益困難。為維持隧道職員與政府部門或其他隧道控制中心之間的快捷、有效通訊和協調，並便利隧道職員(特別是在緊急事故發生期間)與運輸署緊急事故交通協調中心、警務處和消防處聯繫，我們認為有必要更換這些專用自動電話交換系統，以確保隧道可繼續安全和有效地運作。

3. 擬設的新系統會把隧道行政大樓、隧道管道、隧道出入口設施及通風大樓的內線電話與公共電話機樓內的部分電話線接駁。新系統會因應各隧道的運作需要，提供適當的通話功能(如控制室直線電話)，以配合隧道營辦商的管理、營運和維修保養工作，以及政府監察部門的運作。為了更有效地管理交通和處理事故，新系統亦會為這 4 條隧道提供新的專用電話網絡，以加強隧道營辦商(特別是在緊急情況下)之間的通訊。因此，我們會一併更換這 4 條隧道的專用自動電話交換系統，而政府的長遠目標是在更換其他隧道的專用自動電話交換系統時，將該電話網絡擴展至其他隧道。



## 對財政的影響

## 非經營開支

4. 我們估計，更換海底隧道、東區海底隧道、獅子山隧道及城門隧道的專用自動電話交換系統的非經營開支總額為 1,390 萬元，分項數字如下－

	千元
(a) 更換海底隧道的專用自動電話交換系統	2,700
(i) 中央系統(包括中央處理器、介面卡等)	1,400
(ii) 相關線路分配系統、電話機座和配件	1,300
(b) 更換東區海底隧道的專用自動電話交換系統	3,310
(i) 中央系統(包括中央處理器、介面卡等)	1,700
(ii) 相關線路分配系統、電話機座和配件	1,610
(c) 更換獅子山隧道的專用自動電話交換系統	2,206
(i) 中央系統(包括中央處理器、介面卡等)	1,100
(ii) 相關線路分配系統、電話機座和配件	1,106
(d) 更換城門隧道的專用自動電話交換系統	2,816
(i) 中央系統(包括中央處理器、介面卡等)	1,400
(ii) 相關線路分配系統、電話機座和配件	1,416
(e) 營運基金工程項目管理費	1,765
(f) 應急費用(約上述(a)至(d)項的10%)	1,103
總計	13,900

5. 關於上文第 4 段(a)至(d)項，11,032,000 元的預算開支是用以提供和安裝新專用自動電話交換系統(包括電話機座)，並同時拆除和移走舊有設備。

6. 關於上文第 4 段(e)項，1,765,000 元的預算開支是用以支付營運基金管理這項工程項目的費用，包括就不同方案進行可行性研究；擬備系統規格、系統設計和工程計劃時間表；擬備標書；招標和遴選承辦商；監督實地視察、安裝、測試和試行運作系統的工作；以及監察系統的運作和保養期內的修正工作。

7. 關於上文第 4 段(f)項，1,103,000 元的預算開支是應急費用，款額相等於上文第 4 段(a)至(d)項開支的 10%。

8. 估計所需的現金流量如下－

財政年度	千元
2020-21	400
2021-22	900
2022-23	3,310
2023-24	9,290
總計	<u><u>13,900</u></u>

### 經常開支

9. 上述更換系統建議的每年經常開支，在政府每年支付營辦商以管理、營運和維修有關隧道的整體管理費用中約佔 104,000 元。有關款額與現有系統的經常開支相若，更換系統並不會帶來額外的經常開支。

### 推行計劃

10. 如在 2020 年年中獲得財務委員會批准撥款，我們建議按下列時間表推行計劃－

工作	目標完成日期
(a) 實地勘測	2021 年 6 月
(b) 擬備標書	2021 年 11 月
(c) 招標和遴選承辦商	2022 年 8 月
(d) 承辦商設計系統	2022 年 11 月
(e) 購置和安裝有關設備	2023 年 12 月
(f) 測試、試行運作及轉換系統	2024 年 2 月

11. 為了不影響隧道的正常運作，所有安裝工程會在非繁忙時間進行，以盡量減少工程對隧道日常營運、管理和維修保養工作造成的影響。

## 公眾諮詢

12. 我們已在 2019 年 3 月 15 日就這項建議諮詢立法會交通事務委員會。委員會不反對政府將這項撥款建議提交財務委員會審議。因應一名委員的要求，現把過去 3 年在東區海底隧道、獅子山隧道、城門隧道及海底隧道發生的交通意外的統計數據載於附件 1 至 4 附錄，供委員參閱。

## 背景

13. 東區海底隧道、獅子山隧道、城門隧道及海底隧道是政府收費隧道。這 4 條隧道的管理、營運和維修保養工作是由政府通過公開招標委聘的營辦商負責。運輸署則負責在徵詢營運基金的意見後，適時更換隧道的主要系統，以確保隧道安全、可靠和有效地運作。

-----

**2017 至 2019 年期間  
在 7 條有關的政府隧道發生的交通意外統計數據**

在 2017 至 2019 年期間於香港仔隧道、海底隧道、東區海底隧道、獅子山隧道、城門隧道、大老山隧道及將軍澳隧道發生的交通意外統計數據如下－

隧道	2017 年	2018 年	2019 年
1. 香港仔隧道	137	133	157
2. 海底隧道	523	487	367
3. 東區海底隧道	155	176	208
4. 獅子山隧道	233	162	161
5. 城門隧道	84	66	69
6. 大老山隧道 <sup>#</sup>	沒有數字	47	92
7. 將軍澳隧道	155	170	154

<sup>#</sup> 由於大老山隧道的擁有權在 2018 年 7 月 11 日交還政府，我們沒有在收回擁有權前該隧道的交通意外統計數據。2018 年的數字只包括收回擁有權後(即 2018 年 7 月 11 日起)的數據。

-----