

財務委員會 人事編制小組委員會討論文件

2009 年 1 月 14 日

總目 60－路政署

分目 000 運作開支

請各委員向財務委員會建議，由 2009 年 4 月 1 日起，
在路政署開設下述 2 個編外職位－

1 個總工程師職位

(首長級薪級第 1 點)(103,400 元至 109,700 元)

為期 5 年，至 2014 年 3 月 31 日止

1 個總工程師職位

(首長級薪級第 1 點)(103,400 元至 109,700 元)

為期 7 年，至 2016 年 3 月 31 日止

問題

路政署需要加強首長級支援，以規劃和實施擬議的港珠澳大橋工程計劃香港口岸、沙田至中環線(下稱「沙中線」)鐵路計劃，以及觀塘線延線。

建議

2. 我們建議，由 2009 年 4 月 1 日起，在路政署的港珠澳大橋香港工程管理處和鐵路拓展處各開設 1 個總工程師編外職位，分別負責規劃和實施港珠澳大橋工程計劃香港口岸、沙中線鐵路和觀塘線延線計劃，開設期分別至 2014 年 3 月 31 日和 2016 年 3 月 31 日止。

理由

政策大綱

3. 港珠澳大橋和沙中線是《二零零七至零八年施政報告》提出的十大基建工程計劃的其中兩項。

需要開設總工程師編外職位(首長級薪級第 1 點)

港珠澳大橋工程計劃香港口岸

工程項目說明

4. 港珠澳大橋香港工程管理處負責監督港珠澳大橋工程計劃(包括港珠澳大橋主橋、香港接線、香港口岸、屯門至赤鱸角連接路和屯門西繞道)的規劃和實施。屯門至赤鱸角連接路和屯門西繞道也是《二零零七至零八年施政報告》公布的十大基建工程計劃的其中兩項。

5. 港珠澳大橋香港工程管理處由港珠澳大橋香港工程管理處處長(首席政府工程師)(首長級薪級第 3 點)掌管，下設兩個分部，各由 1 位總工程師領導¹。我們建議在港珠澳大橋香港工程管理處增設 1 個總工程師編外職位，掌管專責監督香港口岸工程項目的新分部。港珠澳大橋香港工程管理處的現行和建議組織圖載於附件 1。

附件1

6. 廣東省、香港特別行政區(下稱「香港特區」)和澳門特別行政區(下稱「澳門特區」)三地政府，都同意各自建造和營運境內口岸。

7. 路政署在 2008 年年初完成選址研究，建議在大嶼山香港國際機場東北面填海闢拓土地，作為設置香港口岸的合適地點(見附件 2)。擬議的屯門至赤鱸角連接路將經香港口岸選址在大嶼山着陸。

附件2

¹ 經財務委員會批准後，當局已開設該首席政府工程師職位和 1 個總工程師編外職位，為期 6 年，至 2010 年 6 月 30 日止。至於另 1 個總工程師職位，則由路政署內部重行調配，調配期與上文所述的開設期相同[見 EC(2004-05)4 號文件]。

8. 擬議的香港口岸選址配合港珠澳大橋主橋、香港接線以及屯門至赤鱸角連接路和屯門西繞道，成為一個策略性道路網絡，把香港、珠海、澳門和深圳連接起來，有助進一步提升香港作為運輸及航空樞紐的地位。

9. 由於香港口岸選址鄰近香港國際機場，將可發揮策略性多式聯運樞紐的作用。我們擬伸延現有的旅客捷運系統，連接機場客運大樓與香港口岸。旅客可在香港口岸轉乘各種運輸工具，十分方便。

10. 香港口岸是多式聯運樞紐，也是香港首個這類型的口岸，工程項目極為複雜，原因如下－

- (i) 設置貨物處理設施和旅客設施(例如私家車和旅遊巴士檢查關卡和檢查設施、旅檢大樓和旅客出入境大堂、在香港口岸提供服務的政府部門的設施)；
- (ii) 在香港口岸設置運輸和其他設施，包括一個公共交通交匯處、車輛上落客區、車輛停候處、供旅客輪候過關的地方、道路網、行人天橋、圍網、污水系統和排水系統、供水系統、公用設施、各種電子系統、交通管制及資訊系統等；
- (iii) 鋪築道路連接香港接線、屯門至赤鱸角連接路和香港國際機場；
- (iv) 設置其他設施連接香港國際機場，例如伸延現有的旅客捷運系統；以及
- (v) 選用合適的設計，以便盡量減少填海範圍(填海的目的是提供足夠土地建造上述設施)和海泥卸置量，同時確保有關設施暢順運作。

需要開設 1 個總工程師職位

11. 鑑於香港口岸工程項目十分複雜，而且須在極為緊迫的時間內完成，我們需要 1 名總工程師職級的首長級人員專責處理有關工作。該擬議職位的職銜定為總工程師／香港口岸，其職責是在設計和施工階段，把多類專業人員的意見整合，並與有關各方保持高層次的密切聯

繫和協調。出任人員須迅速解決香港口岸工程因不同範疇的需要而不時出現的分歧、監督為香港口岸工程項目進行的詳細環境影響評估(下稱「環評」)研究、其他法定程序(例如根據多條條例刊憲)和廣泛的公眾參與活動。

12. 為確定香港口岸工程項目的可行性而進行的勘測和初步設計研究，剛於 2008 年 7 月展開，較港珠澳大橋主橋進行有關工作的時間延遲超過 4 年。為使香港口岸、港珠澳大橋主橋、香港接線、屯門至赤鱸角連接路和屯門西繞道同步啟用，我們亟須加快進行香港口岸施工前的工作，並完成法定程序、解決土地問題、進行詳細設計和申請撥款等工作。同步完成各個基建工程項目，既可令該道路網絡發揮最大的協同作用，又可盡快建成貫通珠海、澳門、香港和深圳的走廊。假如香港口岸不能同步啟用，所有其他基建工程項目所發揮的功能和經濟效益都會大為削弱。基於上述理由，我們須提供足夠的總工程師支援，俾能從規劃至施工階段策導香港口岸工程項目的工作。

13. 香港口岸工程項目的主要進度指標如下－

主要進度指標	日期
展開勘測及初步設計研究	2008 年年中
向環境保護署提交環評報告	2009 年年中
展開詳細設計工作	2009 年年中
根據各條例刊憲	2009 年第三季
展開建造工程	2010 年第三季
完成香港口岸工程	2016 年年中

港珠澳大橋香港工程管理處的現有人手

14. 我們已審慎檢討港珠澳大橋香港工程管理處處長可否處理擬設總工程師／香港口岸職位的工作，所得的結論是，這項安排在運作上並不可行。港珠澳大橋香港工程管理處處長須監督上文第 4 段所述的所有工程項目。為了能及時順利推展這些工程項目，他須策導下屬解決各方面的問題。他須與內地和澳門的政府代表進行頻密的高層會議，例如由中央人民政府代表出席的會議，為工程項目提供策略性督導；以及由地方政府領導出席的會議，以推動工程項目的進行。同時，他

須向運輸及房屋局提供專家意見／技術支援。隨着推展港珠澳大橋和相關工程項目的工作取得重大進展，港珠澳大橋香港工程管理處處長的工作量大幅增加，他已無法在不影響全面監察其他同樣重要的工程項目進展的情況下，專注處理香港口岸工程項目。

15. 我們亦曾審慎研究可否重行調配港珠澳大橋香港工程管理處的現有 2 名總工程師，以處理擬設總工程師／香港口岸職位的工作。同樣地，他們分別要全力處理港珠澳大橋和香港接線工程項目，以及屯門至赤鱸角連接路和屯門西繞道工程項目的工作。考慮到香港口岸工程項目所帶來的大量工作及極為緊迫的時限，要他們兼顧有關工作，而又不影響本身工作的質素和進度，在運作上並不可行，理由在下文各段詳述。

16. 負責港珠澳大橋主橋的總工程師(總工程師 1／港珠澳大橋)，須監督主橋和香港接線工程的所有技術、建造和環保事宜。除了監督設於廣州的港珠澳大橋工程辦公室的工作外，出任人員還須與另外兩地政府緊密合作，協商涉及主橋這個前所未有的跨界工程項目的融資和體制安排以及法律問題。由於港珠澳大橋主橋現在由三地政府合資興建，而三地政府採用的標準和法律規定不一，總工程師 1／港珠澳大橋須參與主橋的設計、招標、建造和監管工作，工作相當繁重。此外，出任人員還須監督香港接線工程項目(其中一項主要配套設施)，以確保該道路工程得以加快推展，配合主橋的啟用。

17. 至於負責屯門至赤鱸角連接路和屯門西繞道的總工程師(總工程師 2／港珠澳大橋)，由於這兩項新公路項目涉及建造兩條全港最長的行車隧道(一條建於海底，另一條建於陸上)，而建造這兩條長隧道又牽涉各種既複雜又棘手的工程技術問題，總工程師 2／港珠澳大橋必須與所有相關人士緊密合作，及早解決這些問題，特別是由現在至 2011 年這個施工前的規劃階段，這項工作尤為重要，才可確保這兩條公路在 2016 年年底或之前通車。此外，總工程師 2／港珠澳大橋亦須負責新界西北其他長遠道路基建工程項目(包括屯門東繞道和青衣至大嶼山連接路)的規劃和可行性研究。

18. 由於這 2 名總工程師須全力推展同樣緊迫的工程項目，假如沒有額外人手，我們便須作出艱難的抉擇——放棄如期完成其他工程項目。鑑於公眾熱切期望這些工程項目早日完成，這種情況難以接受。舉例來說，如果屯門至赤鱸角連接路工程項目有任何延誤，我們不但未能應付新界西北將會出現的交通擠塞問題，而且亦無法提供通往香港國際機場的第二條陸上路線，這條路線是香港迫切需要的。

19. 我們會在 2013-14 年度考慮各項工程項目的進度後，檢討是否需要繼續開設這個總工程師編外職位。此外，港珠澳大橋香港工程管理處內以編外職位方式或以部門內部重行調配方式開設的現有 3 個首長級編外職位(包括 1 個首席政府工程師職位(首長級薪級第 3 點)和 2 個總工程師職位(首長級薪級第 1 點))，開設期亦將於 2010 年 7 月屆滿。路政署亦會在 2009 年年底或之前檢討是否需要繼續開設這些職位。

20. 為了更明確地反映港珠澳大橋香港工程管理處 2 個現有總工程師職位的職責，這 2 個總工程師職位的職銜會更改如下－

現行職銜	新職銜
總工程師 1／港珠澳大橋	總工程師／港珠澳大橋香港
總工程師 2／港珠澳大橋	總工程師／新界西北

21. 擬議的編外職位(職銜定為總工程師／香港口岸)會負責協助港珠澳大橋香港工程管理處處長管理香港口岸工程項目、領導一支由多類專業人員組成的隊伍，並為該隊伍提供專業指引，以規劃和實施這項工程項目、解決工程上的難題，以及管理香港口岸分部的日常運作。擬議職位的職責說明載於附件 3。港珠澳大橋主橋和其他相關工程項目的主要進度指標時間表載於附件 4。

附件3
附件4

沙中線鐵路計劃

工程項目說明

22. 鐵路拓展處負責監督新鐵路計劃的規劃和實施工作。該處由 1 名首席政府工程師(首長級薪級第 3 點)掌管，下設兩個組別，每組由 1 名政府工程師(首長級薪級第 2 點)領導。該兩個組別轄下有 5 個分部(各由 1 名總工程師領導)及 1 個支援小組。我們建議在鐵路拓展處增設 1 個總工程師編外職位，負責沙中線東西線和觀塘線延線的規劃和實施工作。鐵路拓展處的現行和建議組織圖載於附件 5。

附件5

23. 沙中線包括 2 條路線，即把東鐵線由紅磡伸延至金鐘的南北線(日後擬進一步伸延至中環)，以及把馬鞍山鐵路由大圍經啟德新發展區伸延至紅磡的東西線。

附件6

24. 沙中線將為區內 30 萬居民和 283 000 就業人口服務，每日載客量約 100 萬人次。隨着沙中線投入服務，全港的策略性鐵路網絡便得以建立。屆時，乘坐南北線由羅湖到金鐘的鐵路行車時間會縮短至 50 分鐘；乘坐東西線由烏溪沙到屯門的鐵路行車時間會縮短至 69 分鐘。沙中線的路線圖載於附件 6。

25. 對於推行以鐵路作為香港運輸系統骨幹的政策而言，實施沙中線工程項目是非常重要的第一步。

26. 在實施沙中線工程項目的同時，政府已決定進行觀塘線延線工程，把現有的觀塘線由油麻地伸延至黃埔。轉線站將設於何文田(觀塘線延線的中途站)，以便沙中線和觀塘線延線的乘客轉線。觀塘線延線會服務約 15 萬人，而且可大大縮短油麻地至黃埔的行車時間。

需要開設 1 個總工程師職位

27. 路政署正全力推展多項鐵路和道路工程項目。除沙中線外，鐵路拓展處正同時規劃廣深港高速鐵路香港段、西港島線、南港島線(東段)和擬議的港深機場軌道聯絡線。除了港深機場軌道聯絡線正進行初步研究外，其他工程項目的推行時間表都非常緊迫，大部分會在 2009 至 2011 年期間展開建造工程，以期在 2013 至 2019 年期間竣工。此外，除管理鐵路運輸電腦模型以利便規劃和實施鐵路工程項目外，鐵路拓展處亦正監督九龍南線和將軍澳南站的建造工程。

28. 沙中線會涉及興建約 17 公里的隧道、9 個地底車站，以及很可能在顯徑興建 1 個地面車站。這 9 個車站當中，有 6 個為綜合車站，乘客可在該處轉乘現有／日後通車的其他鐵路線。為免對運作中的鐵路線造成不良影響，沙中線的規劃和設計必須非常仔細和詳盡，同時要有很高的工程精確度。

29. 下列是與沙中線有關的較複雜工程－

東西線

- (i) 提升慈雲山區內現有的行人設施，以改善與鑽石山站的對外連繫；

- (ii) 進行鑽石山綜合發展區用地(沙中線車廠會設於該處)的規劃研究；
- (iii) 規劃龍翔道的大型改道措施，以興建沙中線鑽石山站；
- (iv) 解決與啟德發展計劃的互相配合細節問題；以及
- (v) 重置位於紅磡的國際郵件中心。

南北線

- (vi) 在旺角和紅磡之間興建新的東鐵線路軌，施工地點鄰接運作中的東鐵線；
- (vii) 在現有的公共交通平台底下建造新的沙中線紅磡站，施工地點鄰近東鐵線；
- (viii) 解決與中環灣仔繞道和灣仔發展計劃第二期的工程項目的互相配合細節問題；
- (ix) 重置警官俱樂部、港灣道體育館和灣仔游泳池；以及
- (x) 興建新的沙中線金鐘站，當中涉及與南港島線、現有的荃灣線及港島線的複雜互相配合問題。

從工程角度而言，上述工程都十分棘手。雖然我們已委託港鐵公司進行有關的設計和建造工程，但亦需要 2 名專責的總工程師的實質參與(見下文第 31 段)，以提供足夠的高層策導，應付工程上的挑戰，並監察港鐵公司所完成的工程具高質素，而在進行工程時盡量減少對公眾造成滋擾和不會對其他配套工程計劃造成不良影響。

30. 沙中線會與廣深港高速鐵路香港段一樣，以服務經營權模式實施，政府會以基本工程儲備基金支付沙中線工程項目的費用。鐵路拓展處須支援擔任撥款管制人員的路政署署長，協助其監察這個工程項目，監察時亦會較過往對擁有權模式鐵路項目的監察更加嚴密。此外，由於沙中線和廣深港高速鐵路香港段都屬於服務經營權模式下的政府工程項目，《建築物條例》(第 123 章)並不適用，鐵路拓展處有責任確保所有鐵路線都按同樣的高標準和同一套建築呈審文件建造。為使上

述工程項目達到規定的標準，並得以快速進行，上述程序必須由 1 名專責的總工程師監督。

31. 目前已有 1 個總工程師職位(總工程師／鐵路拓展 1-2)獲指派同時處理沙中線和觀塘線延線的工作。然而，考慮到沙中線工程項目的迫切性、規模和複雜程度(見上文第 28 至 30 段)，我們必須增設 1 個總工程師編外職位(職銜定為總工程師／鐵路拓展 1-3)，以分擔沙中線在規劃和施工階段的工作量，確保東西線和觀塘線延線能在 2015 年年底或之前完成，而南北線則在 2019 年年底或之前完成。南北線仍會由總工程師／鐵路拓展 1-2 負責，但有關東西線和觀塘線延線的職務則會交由擬議的總工程師／鐵路拓展 1-3 負責。此外，有關服務經營權模式工程項目(即沙中線和廣深港高速鐵路香港段)建築呈審文件的工作，會交由總工程師／鐵路拓展 1-3 負責。擬議職位的職責說明載於附件 7。

附件7

鐵路拓展處的現有人手

32. 我們已審慎研究可否在鐵路拓展處內重行調配現有的總工程師，處理擬議總工程師／鐵路拓展 1-3 職位的工作，所得的結論是，要他們既不影響工作質素，同時兼顧上述工作，在運作上並不可行，因為他們須全力處理下述不同工程項目的工作－

- (i) 總工程師／鐵路拓展 1-1 負責實施九龍南線和西港島線的工程項目。就九龍南線而言，總工程師／鐵路拓展 1-1 須繼續確保西鐵線延線能按計劃在 2009 年年底通車，並且在不影響現有東鐵線和西鐵線服務的前提下，進行有效的測試及試驗。至於西港島線，則正進行詳細設計。目前，我們正處理已刊憲的西港島線計劃的反對意見，預計這個工程項目的工作量會大幅增加。西港島線的建造工程預期在 2009 年展開，在 2013 年或 2014 年完成。西港島線工程項目涉及在已高度發展和都市化的中西區地底建造深層隧道和車站，在工程配合、土地和重置設施方面的各種難題，都需要專業人員和首長級人員嚴密監督(例如重置戴麟趾康復中心和堅尼地城游泳池等)。因此，須由專責的首長級人員推展九龍南線和西港島線的工程項目，才可確保這兩個工程項目能按計劃完成；

- (ii) 總工程師／鐵路拓展 1-2 負責規劃和實施沙中線。隨着沙中線工程項目進入設計和公眾參與階段，上文第 28 至 30 段所述的各項重要事宜、公眾諮詢過程和棘手的工程問題，會令工作量日增。此外，南北線涉及橫跨維多利亞港的鐵路線規劃工作，我們須不斷與其他決策局／部門緊密協調和討論，妥為推展公眾參與工作，以確保這項工程符合《保護海港條例》所訂明的「凌駕性公眾需要」準則。預期我們須就此舉行多次區議會會議、公眾論壇和諮詢會。這名總工程師將無法獨力承擔與沙中線(東西線、南北線)和觀塘線延線有關的工作；
- (iii) 總工程師／鐵路拓展 2-1 負責規劃南港島線(東段)。該項目的建造工程將會在 2011 年展開，最遲在 2015 年完成。目前，這項工程項目的初步設計工作正進行得如火如荼，並計劃在 2009 年上半年根據《鐵路條例》刊憲。總工程師／鐵路拓展 2-1 亦須負責另一改善新界西北鐵路服務的工程項目——北環線的規劃工作。他正密切留意北環線的規劃參數及就工程項目作出的假設是否有改變，並與有關各方合作，研究如何因應上述改變修訂北環線的工程項目建議。他亦就新界東北新發展區的規劃和工程研究提供意見，以確保北環線能適當配合上述新的發展項目。此外，總工程師／鐵路拓展 2-1 的職務還包括：就多個已通車的鐵路工程項目處理有關委託授權的最後結算工作，以及統籌約 30 項現有鐵路車站改裝建議的規劃與實施工作；
- (iv) 總工程師／鐵路拓展 2-2 負責管理鐵路運輸電腦模型、備存全面的運輸統計資料庫，以及整理重要的規劃及土地用途資料，以便預測不同鐵路網絡配置在日後不同年度和社會經濟狀況假設下的載客量和收益。他須研究所有由公營和私營機構提出的發展建議，包括在現有和計劃中的鐵路線附近的土地和基建工程項目；參與各種規劃和發展研究，以確保有關工作已全面考慮到鐵路發展的因素；以及負責規劃新的鐵路建議，例如港深機場軌道聯絡線；以及

- (v) 總工程師／鐵路拓展 2-3 職位屬編外性質，在 2008 年 7 月經財務委員會批准後開設，為期 7 年，出任人員負責規劃和實施廣深港高速鐵路香港段(見 EC(2008-09)8 號文件)。在規劃和設計階段，出任人員須負責處理撥款申請、法定程序和公眾諮詢工作，亦須確保工程所需的用地得以適時供應，以及解決複雜的配合問題，包括與西九文化區的配合問題。在技術方面，出任人員須確保設計符合當時的標準及運作需要，以及合約及採購策略均屬恰當。在建造階段，出任人員須確保整項工程計劃沒有超支，準時完工及具質素。此外，出任人員亦須執行委託安排。

33. 正如上文第 27 段所述，大部分正處於規劃階段的鐵路工程項目，將在 2009 至 2011 年期間展開建造工程，以期在 2013 至 2019 年期間完成工程。正處於建造／規劃階段的鐵路工程項目的預計實施時間表載於附件 8。為使這些工程項目得以有效進行，我們已審慎檢討重行調配人手的可能性。評估結果是，在未來 7 年左右，即沙中線的規劃和實施階段，鐵路拓展處的現有首長級人員須全力執行上文第 32 段所詳述的工作，實無餘力兼顧沙中線工程項目所帶來的額外工作。

非首長級人員的支援

港珠澳大橋工程計劃香港口岸

34. 目前當局並無專責處理香港口岸工程項目的隊伍，有關工作由港珠澳大橋香港工程管理處現有編制人員分擔。由於要加快香港口岸工程項目的進度，我們必須設立一支專責隊伍，處理有關工作。除了內部臨時重行調配 1 個高級工程師和 1 個工程師／助理工程師職位外，我們將開設 9 個新的非首長級專業職位，以組成專責隊伍，協助擬議總工程師／香港口岸職位的出任人員。這 9 個額外職位包括 1 個高級工程師、3 個工程師／助理工程師、1 個高級建築師、1 個建築師／助理建築師、1 個高級機電工程師、1 個機電工程師／助理機電工程師和 1 個土力工程師／助理土力工程師。

沙中線鐵路工程項目

35. 目前，鐵路拓展處有 1 名總工程師、4 名高級工程師和 6 名工程師／助理工程師正處理沙中線工程項目的工作。其中 1 個高級工程師和 2 個工程師／助理工程師職位會在鐵路拓展處內重行調配，隸屬擬議的總工程師／鐵路拓展 1-3。這 3 個職位連同另外 6 個將會開設的非首長級職位(即 1 個高級工程師、1 個工程師／助理工程師、1 個高級屋宇測量師、1 個屋宇測量師／助理屋宇測量師、1 個高級結構工程師和 1 個結構工程師／助理結構工程師等職位)會組成專責隊伍，隸屬擬議的總工程師／鐵路拓展 1-3，負責推展沙中線(東西線)和觀塘線延線工程項目的規劃和實施工作，以及與廣深港高速鐵路香港段的建築呈審文件有關的工作。

曾考慮的其他方法

36. 我們亦曾考慮能否重行調配路政署其他辦事處的現有首長級人員，處理擬議職位的工作。由於所有其他首長級人員都全力處理本身的職務，要他們既不影響執行現有職務，同時兼顧有關工作，在運作上並不可行。下文詳述現有總工程師職位的職責範圍，並分析何以無法在內部重行調配人手處理有關工作。

總辦事處及分區辦事處

37. 總辦事處下設 4 名總工程師，分別掌管工程部、橋樑及結構部、路燈部和研究拓展部－

- (i) 路政署總工程師／工程掌管 9 個小組。這些小組負責管理全港的小型基本工程項目，包括規劃和建造、處理技術事宜、解決配合問題、進行公眾諮詢、處理土地事宜、進行法定程序等。目前約有 70 個工程項目正處於施工階段，約有 80 個工程項目處於規劃或研究階段；
- (ii) 路政署總工程師／橋樑及結構負責訂立標準、為路政署的內務工程項目擬訂結構設計、就顧問和私人機構擬備的公路構築物設計提供意見和建議，以及監督香港主要橋樑的維修保養。目前共有 26 個設計工程正在進行；

- (iii) 路政署總工程師／路燈負責就與全港約 133 000 個道路照明設施的規劃、管理、維修保養和改良有關的事宜提供專業支援和意見；以及
- (iv) 路政署總工程師／研究拓展負責進行研究，以擬訂和改善公路設計、建造、維修保養及物料的規格和標準。該分部亦為路政署提供電腦支援，並監督中央的審核巡查隊。審核巡查隊負責巡查根據《土地(雜項條文)條例》進行的道路挖掘工程。目前共有 26 項研究正在進行。

38. 分區辦事處的 4 名總工程師(市區和新界各 2 名)負責轄下地區基建及維修保養工程的行政工作。每名總工程師領導 6 至 7 個小組，負責轄下地區(即港島、九龍、新界東和新界西)的基建及維修保養工程的行政工作。他們就影響公用道路的公共和私人發展計劃提供意見，以及監督約 2 000 公里道路、2 400 個道路構築物和 10 000 個路旁斜坡的維修保養和改善工程。總部的 4 名總工程師和分區的 4 名總工程師已全力處理本身的工作，並無餘力兼顧本文件建議開設的 2 個總工程師職位的工作。

主要工程管理處

39. 主要工程管理處有 5 名總工程師，他們的職責列述如下－

- (i) 總工程師／主要工程 1-1 目前主要負責規劃和實施吐露港公路擴闊工程、在現有道路(包括將軍澳道和行車天橋、觀塘繞道、海安路、青荃橋及荃灣引道)加建隔音屏障工程，以及負責深圳灣公路大橋、后海灣幹線和元朗公路的最後階段工程。上述所有工程項目，特別是工程費用達數十億元的吐露港公路擴闊工程項目，都須在交通極為繁忙的公路上施工，所以必須採取嚴密的臨時交通管理措施，以便進行有關工程。這些工程對於社區和道路使用者構成重大影響。因此，每項工程項目都需要在規劃和施工階段進行廣泛公眾諮詢。總工程師必須十分熟悉上述所有工程項目，並制定合適的策略，處理敏感事宜。否則，施工計劃的進度將會受到影響；

- (ii) 總工程師／主要工程 1-2 負責八號幹線的建造工程。八號幹線的其中一段(沙田至長沙灣)已經投入服務，他的隊伍現在需要完成餘下，亦是工程最重要的部分－長沙灣至青衣段，這包括預計在 2009 年年底竣工的世界第二大斜拉橋－昂船洲大橋。工程完成後，該隊伍會進行工程項目的合約結算程序，包括解決合約糾紛和作出調解。樂觀估計，這類大型工程項目實際工程完成後的合約結算程序，需時最少 2 至 3 年。此外，該隊伍亦負責管理元朗市中心的大型高架行人道系統的初步設計及研究。行政長官最近在《施政報告》中公布這項計劃，而該系統會對整個元朗市中心的交通造成重大影響，因此規劃和實施這項工程必需有廣泛的公眾參與。此外，待中環灣仔繞道工程項目(工程費用逾 200 億元)的現有法律程序完滿解決後，總工程師／主要工程 1-2 亦須分擔總工程師／主要工程 2-1 推展中環灣仔繞道這個大型工程項目的工作。政府希望盡早進行這項工程項目；
- (iii) 總工程師／主要工程 1-3 負責規劃中九龍幹線及現有道路(包括太和路、沙田路、黃屋村、大埔道、源禾路、粉嶺公路、寶石湖路、寶琳北路、寶寧路、媽橫路、柴灣道、屯門公路、朗天路和青山公路)加建隔音屏障工程。中九龍幹線隊伍目前正集中處理工程勘測和環境影響評估的工作，以及下一階段涉及敏感政治因素的公眾參與工作。考慮到公眾期望日高，我們必須安排全面的公眾參與活動，包括舉行多次公眾論壇。油麻地警署的保育牽涉重大的文物保育問題，而重置油麻地的公共設施，也是公眾特別關心的問題。此外，橫跨九龍灣水域的沉管隧道涉及維多利亞港填海的問題。因此，必須調配足夠人手謹慎處理這項工作；
- (iv) 總工程師／主要工程 2-1 負責規劃中環灣仔繞道和東區走廊連接路(工程費用逾 200 億元)，並處理青山公路改善工程項目的結算工作。雖然中環灣仔繞道工程的進度受最近進行的司法覆核影響，但總工程師／主要工程 2-1 仍須全力處理有關的法律程序，並需探討盡快推展該工程項目的其他方案。鑑於《保護海港條例》的規定，他必須格外審慎從事，以保護和保存維多利亞港。合約安排和要求，亦須反映有關法律規定。這項工程項目規模宏大，無疑會引起許多政治、社會和環境問題。因此，當這項工程項目全力進行時，總工程師／主要工程 2-1 需要總工程師／主要工程 1-2 協助，以分擔極為繁重的工作量；以及

- (v) 總工程師／主要工程 2-2 負責管理屯門公路改善工程、西貢公路及東涌道改善工程。屯門公路改善工程剛於 10 月展開，最快可在 2014 年完成。屯門公路仍然是新界西北的主要交通走廊。屯門公路地勢險峻，有很多人造斜坡，要在進行沿線擴闊工程期間維持交通暢順，是工程上一項極大的考驗。每個步驟都須嚴密監察，以確保公眾安全。鑑於公眾強烈促請政府盡快進行擴闊工程，當局須定期廣泛諮詢有關的區議會和作出簡介。西貢公路改善工程定於 2010 年年底動工，並於 2013 年年底竣工。在公眾諮詢中，有支持和反對這項工程項目的意見。因此，總工程師／主要工程 2-2 及其隊伍須審慎處理和迎合公眾的需求和期望，從而制定切合公眾需要的工程方案。

主要工程管理處負責的部分工程項目的時間表如下－

工程項目	動工日期	竣工日期
吐露港公路擴闊工程	2009 年	2013 年
中環灣仔繞道	2009／10 年(現正積極進行公眾參與、規劃及設計工作)	2017／18 年
中九龍幹線	2009／10 年(現正積極進行公眾參與、規劃及設計工作)	2016 年
屯門公路改善工程	2008 年年底	2014／15 年

40. 鑑於主要工程管理處內 5 名總工程師的工作已相當繁重，工作量在未來數年更會大幅增加，加上推展大型基建工程項目(包括公路項目建議)都必須進行廣泛的公眾諮詢／公眾參與工作，因此我們沒有空間改組有關總工程師的職務，以處理香港口岸或沙中線工程項目的工作。

41. 考慮到上文所述路政署未來的工作量，我們認為開設 2 個總工程師職位的建議，是唯一可確保這兩個工程項目都得到妥善規劃和實施的可行安排。路政署現行組織圖載於附件 9。

創造就業機會

42. 我們預計實施香港口岸、香港接線、屯門至赤鱸角連接路和屯門西繞道工程項目，可在施工期間開設約 18 000 個職位(約 3 000 個專業／技術人員職位和 15 000 個工人職位)。

43. 進行沙中線工程項目預計可在施工期間開設約 11 000 個職位(2 700 個專業／技術人員職位和 8 300 個工人職位)。

44. 進行觀塘線延線工程項目預計可在施工期間開設約 1 000 個職位(250 個專業／技術人員職位和 750 個工人職位)。

對財政的影響

45. 按薪級中點估計，建議開設 2 個總工程師編外職位所需增加的年薪開支為 2,553,600 元。至於所需增加的每年平均員工開支總額(包括薪金和員工附帶福利開支)，則為 3,842,000 元。這項建議已納入 ECI(2008-09)7 號文件「有關首長級編制整體情況的最新資料」和 ECI(2008-09)9 號文件「預計在 2008-09 年度立法會會期內建議開設和刪除的首長級職位」內。

46. 此外，規劃和實施香港口岸和沙中線工程項目須分別同時增設 9 個和 6 個非首長級職位(如上文第 34 和 35 段所載列)。這些職位按薪級中點估計的年薪開支為 11,276,940 元，而每年平均員工開支總額(包括薪金和員工附帶福利開支)則為 19,439,000 元。

47. 我們會在 2009-10 年度總目 60—路政署的預算草案內預留足夠款項，支付這項建議所需的開支。

公眾諮詢

48. 我們在 2008 年 12 月 19 日諮詢立法會交通事務委員會。委員大致上支持這項人手編制建議。

背景

港珠澳大橋工程計劃香港口岸

49. 2003 年 1 月，國家發展和改革委員會(下稱「國家發改委」)與香港特區政府共同委託綜合運輸研究所進行「香港與珠江西岸交通聯繫研究」。該研究確定，興建一條連接香港特區和珠江西岸的陸路運輸通道，有策略意義和迫切需要。

50. 2007 年，國家發改委成立港珠澳大橋專責小組(下稱「專責小組」)，以便推展該項目。專責小組成員包括交通運輸部、國務院港澳事務辦公室、以及廣東、香港特區和澳門特區政府的代表。在 2007 年 1 月 7 日的會議上，專責小組建議三地政府各自在境內設置口岸，實施三地三檢。在作出這項決定後，路政署委託顧問進行香港口岸的勘測和初步設計研究。由於香港口岸較港珠澳大橋主橋進行有關工作的時間延遲超過 4 年，我們必須在非常緊迫的時間內推展這項工程。

沙中線鐵路計劃

51. 沙中線是《鐵路發展策略 2000》建議的策略性鐵路線之一，也是《二零零七至零八年施政報告》承諾實施的十大基建工程計劃之一。2008 年 3 月，行政會議決定以服務經營權模式，着手進行沙中線的規劃和設計工作。沙中線橫貫 7 個地區，涉及在發展密集的市區(如啟德和土瓜灣區)進行複雜的隧道建造工程。在灣仔北，我們亦須解決與中環灣仔繞道和灣仔發展計劃第二期工程項目的複雜配合問題。沙中線建成後，將可紓緩現有東鐵線、觀塘線和荃灣線多段的擠塞情況，以及為東九龍新舊區提供鐵路服務。

52. 2008 年 3 月，行政會議亦決定以擁有權模式，進行觀塘線延線的規劃及設計工作。該延線由油麻地經何文田和紅磡伸延至黃埔，途經人煙稠密的地區。

編制上的變動

53. 過去 3 年，路政署在編制上的變動如下－

編制 (註)	職位數目			
	目前情況 (2008 年 12 月 1 日)	2008 年 4 月 1 日 的情況	2007 年 4 月 1 日 的情況	2006 年 4 月 1 日 的情況
A	31+(3)#	31+(2)	31+(3)	31+(6)
B	479	440	432	433
C	1 527	1 508	1 437	1 453
總計	2 037+(3)	1 979+(2)	1 900+(3)	1 917+(6)

註：

- A - 相等於首長級或相同薪級的職級
- B - 頂薪點在總薪級第 33 點以上或相同薪點的非首長級職級
- C - 頂薪點在總薪級第 33 點或以下或相同薪點的非首長級職級
- () - 首長級編外職位數目
- # - 截至 2008 年 12 月 1 日，路政署並無懸空的首長級職位。

公務員事務局的意見

54. 公務員事務局支持開設 2 個總工程師編外職位的建議，藉此加強路政署的首長級人手支援，以便規劃和實施港珠澳大橋工程計劃香港口岸、沙中線鐵路和觀塘線延線計劃。該局考慮到出任擬設職位人員須承擔的職責、須掌管的職務範圍和參與專業工作，認為擬設職位的職系和職級均屬恰當。

首長級薪俸及服務條件常務委員會的意見

55. 由於建議開設的職位屬編外性質，如獲准開設，定當按照議定程序，向首長級薪俸及服務條件常務委員會報告。

總工程師／香港口岸
職責說明

職級：總工程師(首長級薪級第 1 點)

直屬上司：港珠澳大橋香港工程管理處處長

主要職務和職責－

1. 協助港珠澳大橋香港工程管理處處長策劃和實施港珠澳大橋香港口岸工程項目；
 2. 執行港珠澳大橋香港工程管理處處長就香港口岸制定的策略和程序；
 3. 領導和指示下屬人員規劃、設計和建造香港口岸；
 4. 管理香港口岸所有顧問服務和工地平整／填海、土木和建築工程合約承建商的表現，批出建造工程合約和負責其後的合約管理工作；
 5. 負責全權管理香港口岸的工程範圍、開支和施工計劃；
 6. 與各局／部門、香港機場管理局、內地和澳門特區有關當局協商和協調，解決跨界和配合問題，以便能如期實施這個工程項目；
 7. 在有需要時出席區議會會議及其他會議；以及
 8. 管理項目隊伍的專業和技術人員。
-

與港珠澳大橋有關的工程項目的施工計劃和進度時間表**(A) 港珠澳大橋(主體大橋)**

主要進度指標	日期
展開可行性研究	2004 年年初
展開初步設計	2009 年第二季
展開詳細設計和建造工程	在 2010 年年底前

(B) 香港接線

主要進度指標	日期
展開勘測和初步設計工作**	2008 年第三季
向環保署提交環評報告	2009 年年中
根據相關條例刊憲	2009 年第三季
展開詳細設計和建造工程	2011 年年初
完成香港接線	2015 年年初

** 就設置口岸採用「三地三檢」模式後，才展開勘測和初步設計工作。

(C) 屯門至赤鱸角連接路

主要進度指標	日期
展開勘測和初步設計工作	2008 年年中
向環保署提交環評報告	2009 年年中
根據相關條例刊憲	2009 年第三季
展開詳細設計和建造工程	2011 年第四季
完成屯門至赤鱸角連接路	2016 年年底

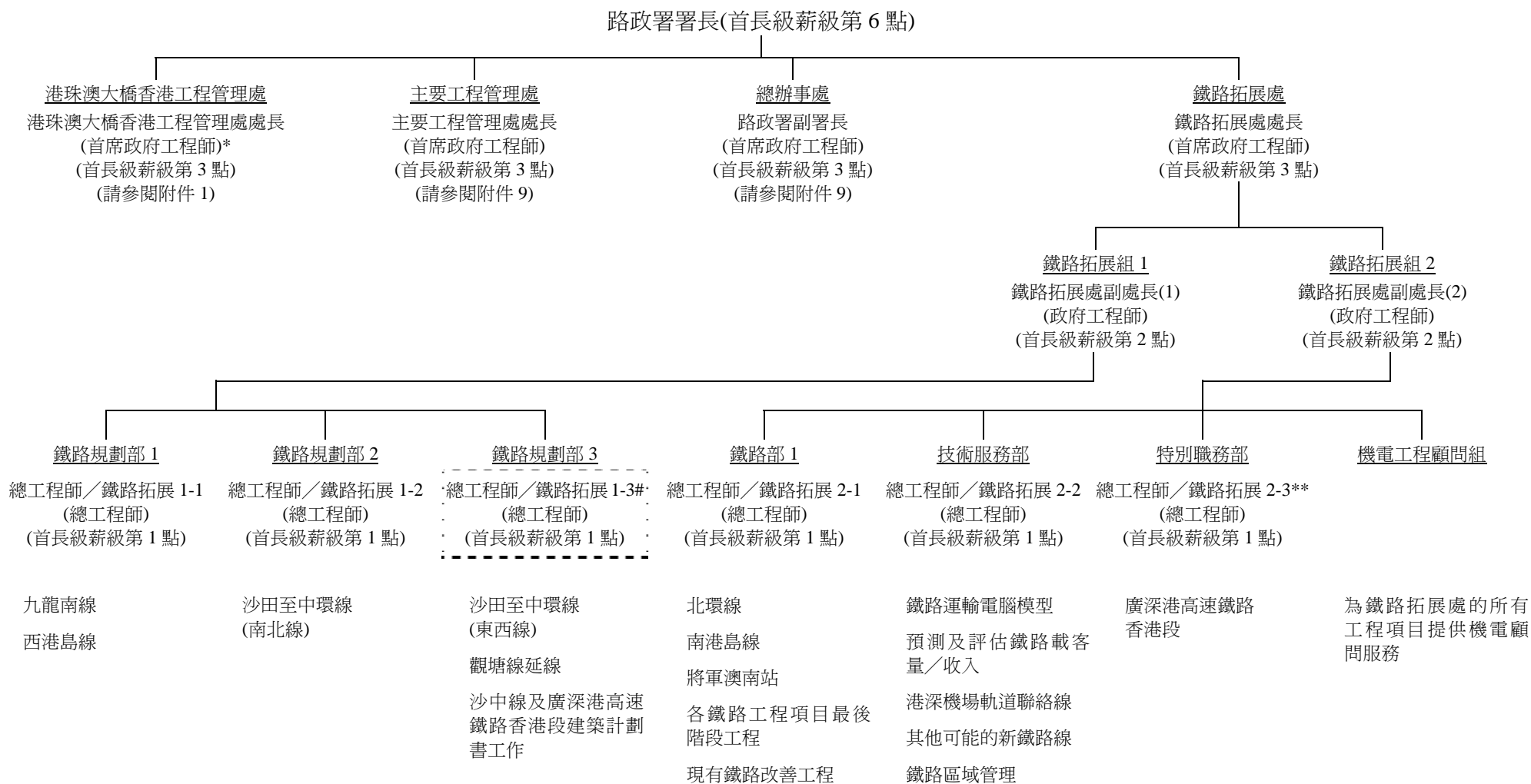
(D) 屯門西繞道

主要進度指標	日期
展開勘測和初步設計工作	2008 年第三季
向環保署提交環評報告	2009 年第四季
根據相關條例刊憲	2009 年第四季
展開詳細設計和建造工程	2011 年第四季
完成屯門西繞道	2016 年第二季

(E) 香港口岸

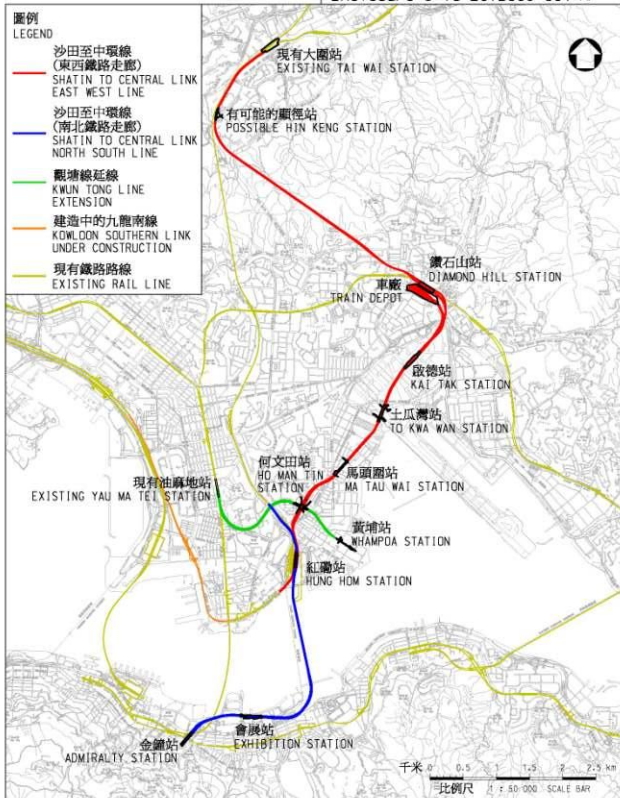
主要進度指標	日期
展開勘測和初步設計工作	2008 年年中
向環保署提交環評報告	2009 年年中
展開詳細設計工作	2009 年年中
根據相關條例刊憲	2009 年第三季
展開建造工程	2010 年第三季
完成香港口岸工程	2016 年年中

路政署鐵路拓展處現行和建議組織圖



說明

- # - 建議由 2009 年 4 月 1 日至 2016 年 3 月 31 日開設的編外職位
- * - 在 2010 年 7 月 1 日到期撤銷的編外職位
- ** - 在 2015 年 7 月 6 日到期撤銷的編外職位



圖則名稱 drawing title

沙田至中環線

SHATIN TO CENTRAL LINK (SCL)

總工程師／鐵路拓展 1-3
職責說明

職級：總工程師(首長級薪級第 1 點)

直屬上司：鐵路拓展處副處長(1)

主要職務和職責－

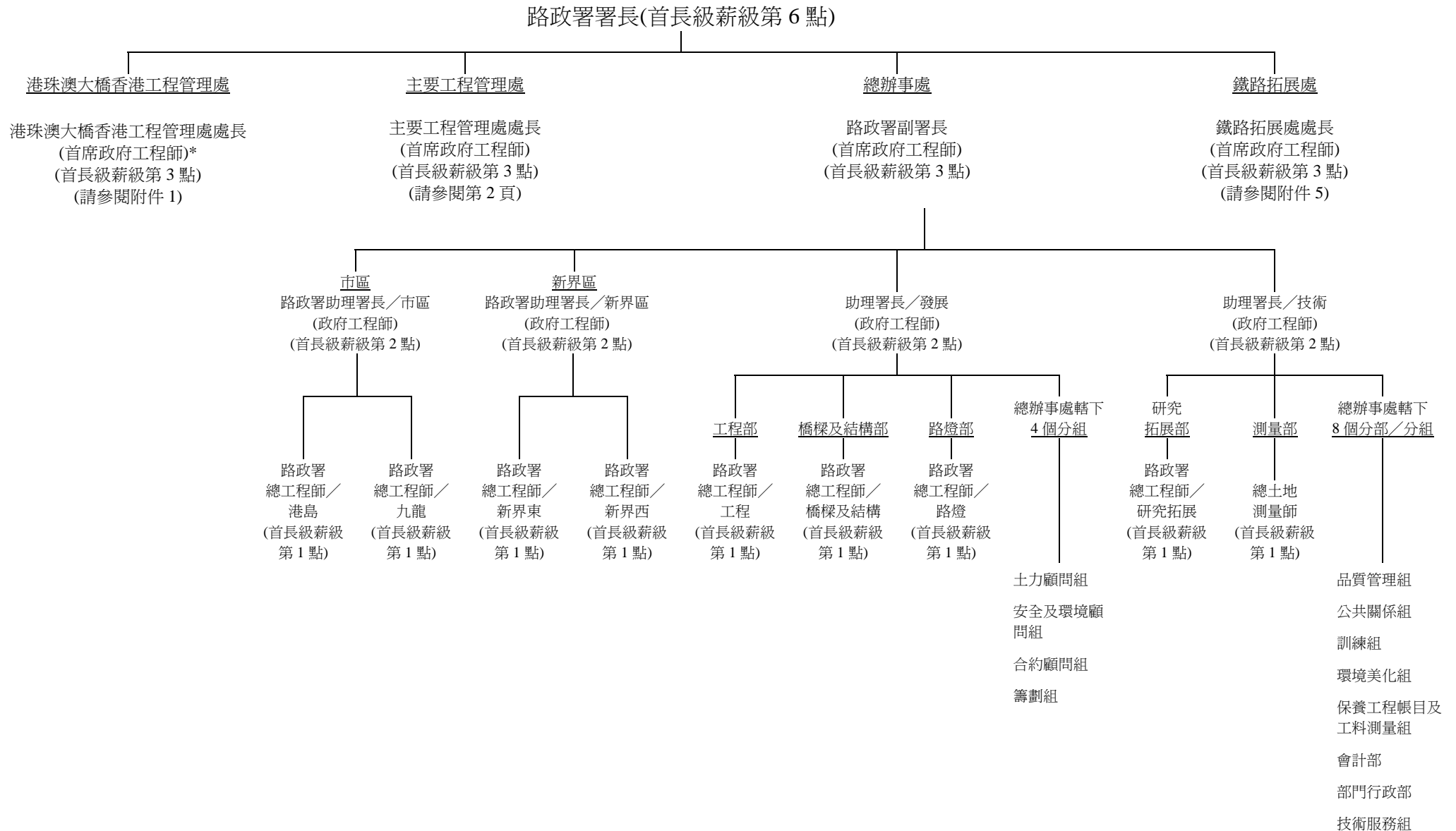
1. 制定策略，以完成沙中線大圍至紅磡段、觀塘線延線和有關的主要基建工程(下稱「該工程項目」)；
2. 領導和指示下屬人員規劃、設計和實施該工程項目，包括與立法會和區議會進行公眾諮詢；
3. 向運輸及房屋局提供技術支援和意見，以協助局方制訂政策方針、擬備政策文件和行政會議計劃書；
4. 管理與該工程項目有關的工務計劃項目；
5. 與鐵路公司擬備和管理委託協議及工程項目協議，並監察鐵路公司在工程和財務方面均採取恰當的策略、程序和計劃；
6. 完成根據相關條例為鐵路項目刊憲的所有法定程序工作；
7. 管理港鐵公司就沙中線和廣深港高速鐵路香港段工程項目進行的諮詢程序和提交的建議書，如同建築事務監督對擁有權模式工程項目的要求一樣；以及
8. 與其他政府部門／局互相協調，並解決該工程項目與其他發展計劃之間的配合問題，確保該工程項目進展順利。

興建／規劃中的鐵路工程項目預計實施時間表

鐵路工程項目		工程項目的大約費用 (億元)	2008	2009	20010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
興建中	九龍南線	80 (按付款當日價格計算)	[Hatched bar]												
	將軍澳南站	10 (按付款當日價格計算)	[Hatched bar]												
規劃中	廣深港高速鐵路香港段	450 (按付款當日價格計算)	[Grey bar]		[Hatched bar]										
	沙田至中環線沙田至紅磡段	279 (按付款當日價格計算)	[Grey bar]			[Hatched bar]									
	觀塘線延線	50 (按付款當日價格計算)	[Grey bar]			[Hatched bar]									
	沙田至中環線過海段	214 (按付款當日價格計算)	[Grey bar]			[Hatched bar]									
	西港島線	91 (按付款當日價格計算)	[Grey bar]		[Hatched bar]										
	南港島線(東段)	149 (按付款當日價格計算)	[Grey bar]			[Hatched bar]									
	北環線	檢討中	[Grey arrow pointing right] 施工時間表檢討中												
	港深機場軌道聯絡線		[Grey arrow pointing right] 施工時間表檢討中												

說明：
 規劃
 興建

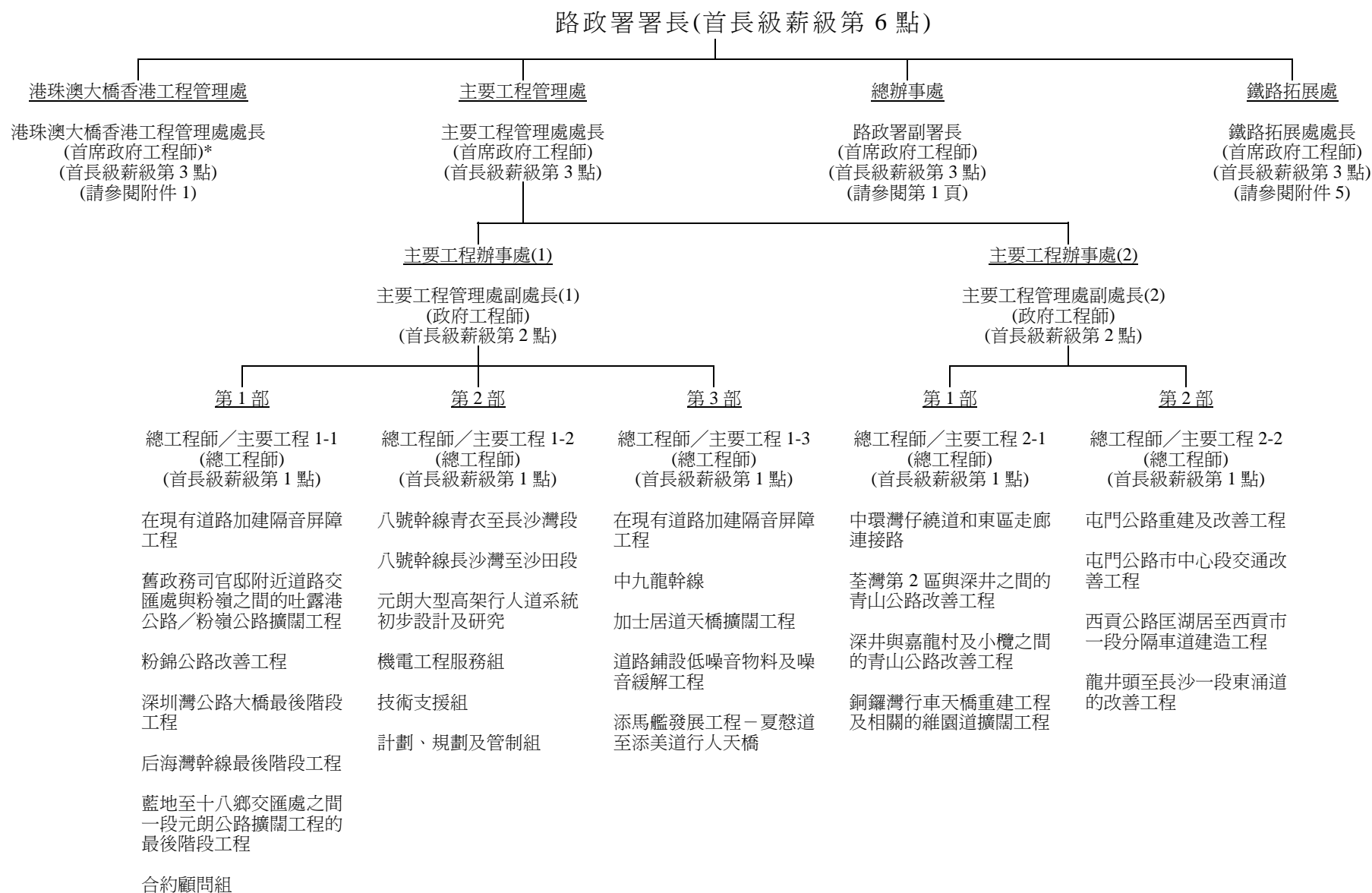
路政署現行組織圖



說明

* 在 2010 年 7 月 1 日到期撤銷的編外職位

路政署現行組織圖



說明

* 在 2010 年 7 月 1 日到期撤銷的編外職位