

# 財務委員會 人事編制小組委員會討論文件

2010 年 4 月 28 日

總目 60－路政署

分目 000 運作開支

請各委員向財務委員會提出下述建議，在路政署－

(a) 保留以下 2 個編外職位

1 個首席政府工程師職位

(首長級薪級第 3 點)(135,025 元至 147,375 元)

1 個總工程師職位

(首長級薪級第 1 點)(97,840 元至 106,925 元)

由 2010 年 7 月 1 日起，至 2014 年 6 月 30 日止，  
為期 4 年

(b) 延長重行調配以下常額職位的安排－

1 個總工程師職位

(首長級薪級第 1 點)(97,840 元至 106,925 元)

由 2010 年 7 月 1 日起，至 2014 年 6 月 30 日止，  
為期 4 年

## 問題

路政署港珠澳大橋香港工程管理處現有的首席政府工程師(首長級薪級第 3 點)和總工程師(首長級薪級第 1 點)編外職位會在 2010 年 7 月 1 日到期撤銷。以有時限方式重行調配到該處的 1 個總工程師常額職

位，亦會於同日屆滿。路政署需要上述首長級人員職位的持續支援，以繼續實施港珠澳大橋工程和相關的道路基建計劃。

## 建議

### 2. 我們建議 –

- (a) 保留 2 個編外職位，即 1 個首席政府工程師職位和 1 個總工程師職位；以及
- (b) 延長由主要工程管理處重行調配的 1 個總工程師常額職位的任期

由 2010 年 7 月 1 日起生效，為期 4 年。

## 理由

### 現有港珠澳大橋香港工程管理處的首長級人員

3. 財務委員會(下稱「財委會」)在 2004 年 5 月 14 日批准在路政署開設上文第 1 段所述的 2 個編外職位(即 1 個首席政府工程師職位和 1 個總工程師職位)及重行調配 1 個總工程師常額職位，由 2004 年 7 月 1 日起生效，為期 6 年，以成立港珠澳大橋香港工程管理處(下稱「香港工程管理處」)(詳見 EC(2004-05)4 號文件)。香港工程管理處專責監察港珠澳大橋和相關的道路基建工程計劃的規劃和實施<sup>1</sup>。2009 年 2 月 13 日，財委會進一步批准開設 1 個總工程師編外職位(詳見 EC(2008-09)16 號文件)，以領導港珠澳大橋香港工程管理處轄下的一個新部別，負責規劃和實施港珠澳大橋香港口岸工程計劃，為期 5 年，直至 2014 年 3 月 31 日。

---

<sup>1</sup> 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及屯門西繞道。香港口岸將會是一個多樣化交通樞紐，綜合客運及貨運設施，並連接香港接線和香港國際機場。香港接線將會是港珠澳大橋在香港水域內工程的一部分，連接港珠澳大橋主橋到香港口岸。屯門至赤鱸角連接路及屯門西繞道計劃的目的是提供新界西北與大嶼山之間的一段直接道路，連接港深西部通道、新界西北的港口後勤地區、屯門內河碼頭、環保園、經過香港口岸和香港接線連接港珠澳大橋主橋、機場及多項北大嶼山發展項目。

4. 上述首席政府工程師編外職位，職銜定為港珠澳大橋香港工程管理處處長(下稱「香港工程管理處處長」)，掌管香港工程管理處，並由上文第 3 段所述的 3 名總工程師協助工作。該 3 名總工程師負責以下工程計劃－

- (a) 總工程師／港珠澳大橋香港<sup>2</sup>負責港珠澳大橋主橋和香港接線工程計劃；
- (b) 總工程師／新界西北<sup>3</sup>負責屯門至赤鱸角連接路、屯門西繞道，以及規劃新界西北地區的道路工程計劃；以及
- (c) 總工程師／香港口岸<sup>4</sup>負責香港口岸工程計劃。

附件1 港珠澳大橋香港工程管理處現行組織圖載於附件 1。

## 港珠澳大橋和相關道路基建工程計劃的最新發展

### 港珠澳大橋主橋

5. 港珠澳大橋工程可行性研究報告經中央人民政府國務院批准後，內地、香港特別行政區(下稱「香港特區」)和澳門特區政府(下稱「三地政府」)已於 2009 年 12 月 15 日在內地海域開展港珠澳大橋主橋建造工程。三地政府亦正按照內地法例在內地成立港珠澳大橋管理局，以推展港珠澳大橋主橋的建設、運營、維護和管理。三地政府將透過成立聯合工作委員會對港珠澳大橋管理局發揮監督職能。

---

<sup>2</sup> 本文件建議延長任期的總工程師編外職位。該職位前稱總工程師／港珠澳大橋 1(詳見 EC(2008-09)16 號文件)。

<sup>3</sup> 本文件建議延長任期的重行調配總工程師常額職位。該職位前稱總工程師／港珠澳大橋 2(詳見 EC(2008-09)16 號文件)。

<sup>4</sup> 該總工程師編外職位的開設期為 5 年，直至 2014 年 3 月 31 日(詳見 EC(2008-09)16 號文件)。

### 香港接線及香港口岸

6. 香港特別行政區政府已根據各相關條例就兩項工程計劃刊憲。當工程計劃獲批撥款並按各項相關條例規定獲得所需授權後，路政署將就香港口岸的填海工程及香港接線的詳細設計和工程進行招標。各工程計劃的竣工日期須配合港珠澳大橋主橋於 2016 年通車的目標。

### 屯門至赤鱸角連接路及屯門西繞道

7. 兩項工程計劃的勘測和初步設計正在進行。香港特別行政區政府已根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)就屯門至赤鱸角連接路工程計劃刊憲。當工程計劃獲批撥款並獲所需授權後，路政署計劃開展屯門至赤鱸角連接路的前期工程，以配合緊迫的香港口岸工程施工時間表，使兩項工程互相接合。至於屯門西繞道工程計劃，路政署正積極考慮各個走線方案，當中參考區內居民、相關區議會、鄉事委員會和鄉議局的意見。該署會就工程計劃的未來路向進一步諮詢當地社區。

### **保留港珠澳大橋香港工程管理處首長級人員編制的需要**

8. 因應上文所述的最新發展及正在籌劃的建造工程，我們已審慎檢討香港工程管理處的首長級配套安排。由於港珠澳大橋工程計劃已進入了全面實施階段，並考慮到其規模、複雜性和工作量，我們認為保留首席政府工程師(香港工程管理處處長)及總工程師(總工程師／港珠澳大橋香港)這 2 個編外職位，及延長重行調配 1 個總工程師常額職位(總工程師／新界西北)的任期，實屬重要，以維持運作的延續性和足夠的首長級人員的監督，繼續實施港珠澳大橋和相關道路工程計劃。下文詳述持續需要該 3 個首長級人員職位的理由。

香港工程管理處處長(首席政府工程師)

9. 香港工程管理處處長會繼續領導香港工程管理處及監察上述所有工程計劃。他負責各項工程計劃的專業、技術、合約和配合事宜，並策導一系列與工程計劃順利進行及如期實施相關的事項的決議。他亦負責向運輸及房屋局提供專業意見和技術支援，協助局方從政策層面監察工程計劃。

10. 在跨政府層面，香港工程管理處處長需要經常出席與內地政府(包括中央人民政府和地方省政府層面)及澳門特別行政區政府代表的高層會議，提供策略指導和推動項目發展。香港工程管理處處長須就上文第 5 段所述，在未來數月成立的港珠澳大橋管理局和聯合工作委員會，作出支援和提供意見。香港工程管理處處長將發揮重要作用，透過與管理局主要人員舉行定期會議，以策導及督導港珠澳大橋管理局工作，以及在聯合工作委員會的層面向運輸及房屋局提供有力的專業支援，協助審議和批核港珠澳大橋管理局呈交的文件。有關管理局的一般管理制度以及財政管理、人事管理及招標和合約管理，項目的工程 and 技術標準、質量和安全，以及大橋主橋的實際運作等重要事項，尤其需要提供支援。鑑於這項工程計劃的規模、預計的技術複雜性和三地政府之間為推展這項大型跨境工程計劃而所需要的高層次協調，一名具備豐富的專業知識及良好管理技巧的高級首長級人員的支援，尤其重要。

11. 對內方面，香港工程管理處處長負責領導及監督港珠澳大橋相關的香港道路基建工程計劃的發展，其中包括香港口岸、香港接線、屯門至赤鱗角連接路及屯門西繞道，以及新界西北地區的其他規劃中的道路工程計劃。每項計劃本身都是主要工程項目，在緊迫的時限內同時推展這些工程計劃需要高層次的審慎協調和密切督導，以確保工作暢順和如期竣工。在這方面，作為資深專業人員(職級屬首長級薪級第 3 點)的香港工程管理處處長，其專業知識足以在整個規劃、設計、招標及建造過程中，向 3 名總工程師提供所需的策導及指引；更重要的是，確保對各項須迫切實施的工程計劃進行高層次和整體性的監察。

12. 考慮到香港工程管理處所負責的各項本地工程計劃的規模、複雜性和重要性，並須就港珠澳大橋計劃，以及協調由三地政府各自負責當地各項工程計劃的施工事宜，經常與內地和澳門特區政府官員及港珠澳大橋管理局主要人員保持高層接觸，因此我們認為在運作上需要將香港工程管理處主管的全職職位，定在首長級薪級第 3 點級別。

總工程師／港珠澳大橋香港(總工程師)

13. 總工程師／港珠澳大橋香港會繼續監察位於國內海域內的港珠澳大橋主橋及香港境內的香港接線工程計劃的所有技術、設計、建造及環境事宜。港珠澳大橋主橋將採用橋隧組合方案，全長約 30 公里，包括 23 公里長的跨海橋樑(包含 3 個大跨度橋樑)及 6.7 公里長的海底隧道，並橫跨珠江三角洲的幾條主要航道。落成後，港珠澳大橋主橋會成為世界上最長的跨海橋隧組合雙程三線分隔車道之一。

14. 作為主管級專業人員，總工程師／港珠澳大橋香港處理港珠澳大橋主橋工程計劃的技術事宜及監察香港特區政府參與有關港珠澳大橋主橋工程計劃的財務、法律及體制安排以及建設事宜。他需要與另外兩地政府就這些事宜緊密合作，包括但不限於項目融資的銀團貸款安排及落實貸款安排細節，草擬和實施有關大橋主橋的建設、運營、維護和管理的三地政府協議。他亦需要與兩地政府合作編寫港珠澳大橋管理局章程及審核管理局內部辦公室程序，以期管理局有良好的機構管治。

15. 此外，我們預計會成立港珠澳大橋管理局，而總工程師／港珠澳大橋香港將會是主要人員，在通過聯合工作委員會機制監察管理局方面，協助香港工程管理處處長向運輸及房屋局提供所需專業支援。特別就上文第 10 段所述，總工程師／港珠澳大橋香港會協助監察與港珠澳大橋工程項目有關的重要事宜，以及審議和批核港珠澳大橋管理局呈交的文件的工作。

16. 本地方面，總工程師／港珠澳大橋香港協助推展香港接線工程計劃。香港接線長 12 公里，是一條雙程三線分隔車道，從香港特區邊界連接擬建的港珠澳大橋至香港口岸及相關附屬工程<sup>5</sup>。有鑑於公眾對空氣質素、噪音、海岸線、保育中華白海豚等方面的關注，總工程師／港珠澳大橋香港需要與香港特區政府內各政策局和部門進行深入探討，並安排與不同持份者(包括環境關注團體及離島區議會)進行公眾諮詢，以推展這項工程計劃。除了在詳細設計階段解決上述問題外，我們預期隨着工程計劃進入施工階段，由富經驗的首長級專業人員與各個不同的相關部門及團體有效地協調更為重要，以確保該工程計劃得以順利及適時推展。

---

<sup>5</sup> 附屬工程包括土木、結構、土力、海事、環保、園境及渠務、道路照明、交通輔助設施(包括架空標誌)、水管、消防栓、交通管制及監察系統，以及機電工程。香港接線亦包括一段穿過觀景山及機場鐵路的隧道，及後連接機場島東岸的地面道路，以減少對環境及東涌景觀的影響。

17. 在施工階段，雖然我們會按計劃採取緩解措施，以紓緩工程對沙螺灣和東涌一帶居民以及道路沿線的天然環境可能造成的影響，但工程計劃仍須由高層人員密切監察實際的施工情況，確保有關措施得以順利和有效推行。有關人員亦須繼續帶領推行公眾參與活動，讓不同持份者(包括環境關注團體、離島區議會和區內居民組織)參與其事，以確保當局及早採取行動，回應各方對建造工程的關注。

18. 基於港珠澳大橋主橋和香港接線工程計劃的複雜性和敏感性，總工程師／港珠澳大橋香港需要繼續留任，以便在施工前和整個施工期間密切監察工程計劃，並確保香港接線可如期竣工，以配合港珠澳大橋主橋在 2016 年同步落成。鑑於以上所述沉重的工作量，1 個專責的總工程師是必須的。

#### 總工程師／新界西北(總工程師)

19. 除了為新界西北的長遠道路基建計劃的規劃(包括屯門東繞道及青衣至大嶼山連接路等)提供技術支援，以及當交通情況有需要時推展這些工程計劃外，總工程師／新界西北將繼續主要負責屯門至赤鱸角連接路及屯門西繞道這兩項道路工程計劃。

20. 這兩項工程計劃將涉及建造 2 條香港最長的隧道，包括 1 條海底隧道及 1 條陸上隧道。這 2 條隧道的興建都涉及行政和工程方面既複雜又富挑戰性的廣泛問題。屯門至赤鱸角連接路的海底隧道會用隧道鑽挖機興建，這將會是香港首次使用這種技術興建海底隧道，因此是工程上的一項挑戰<sup>6</sup>。此外，為興建隧道而須進行的填海工程需要謹慎處理，以緩解對龍鼓水道(本港一條非常繁忙的航道)以及附近海洋生態的影響。至於屯門西繞道，正在研究的一些走線方案涉及興建超過 8 公里長的行車隧道(將會是香港最長的隧道)，而隧道內須進行交通合流及分流(這安排在香港是沒有先例的)。因此，在工程設計、交通及事故管理方面，都要作出周詳考慮。

---

<sup>6</sup> 屯門至赤鱸角連接路的海底隧道是 1 條大直徑的行車隧道，須於海平面以下約 51 米的泥石混合地層和高約 5 個巴的水壓環境下進行鑽挖。這在建造技術方面帶來挑戰，而在施工時亦須就安全及拯救安排提供額外預防措施。

21. 在公眾參與方面，除了須在施工階段回應外界對環境的一般關注外，亦須致力促成各方就屯門西繞道的走線達成共識，而有關事宜涉及環境問題和當地郊區居民生活的考慮因素。我們需要一名資深人員，督導涉及多個不同界別，包括區內居民、相關的區議會、鄉事委員會、鄉議局和環境關注團體等的公眾諮詢工作，以期得出為各方普遍接受的方案。

22. 要順利推展這些工程計劃，必須由一名主管級專業人員親自及專責督導，以發展創新的工程設計、制訂複雜的交通及事故管理計劃、解決敏感的環境問題，以及聯繫和諮詢當地社區。因此，要總工程師／新界西北兼顧額外職務並不可行。

#### 總工程師／香港口岸(總工程師)

23. 總工程師／香港口岸全力參與推展香港口岸工程計劃的設計及施工工作。這是一項大型工程計劃，包括在機場東北面建造面積約 130 公頃的人工島及上層構築物，以設置所需的海關、出入境及檢疫設施，包括 1 座約 10 萬平方米建築樓面面積的旅檢大樓、13 座清關檢查大樓、10 座辦公及配套設施大樓，連同巴士／私家車／貨車清關廣場、公共交通交匯處，以及連接香港接線、屯門至赤鱸角連接路及往返機場所需的內部和外圍道路系統。

24. 由於上層構築物的建造工程必須在填海工程完成後方能展開，填海工程須在緊迫的時間內完成。總工程師／香港口岸除了要應付上述情況所造成的技術和工程上的挑戰外，亦須在工程計劃的設計和施工階段整理涉及不同範疇的專業意見，並與相關各方保持緊密的高層次聯繫和協調有關工作。特別的是，由於各項設施的設計及建設涉及約 10 個用戶部門及 10 個維修保養和公用事業機構，路政署需要與顧問公司、承建商及各持份者緊密聯繫，並在複雜的配合和協調事宜上作出安排，確保各項設施在緊迫的時間表下如期完工。

25. 在工程進度方面，總工程師／香港口岸目前正準備填海工程的招標工作，以便盡快展開填海工程。我們預期，由現在到港珠澳大橋(及香港口岸)啟用期間，總工程師／香港口岸將忙於準備上層構築物的詳細設計，以期展開建造工程，並在過程中會參考正在進行的香港口岸國際概念設計比賽的得獎作品；總工程師／香港口岸亦會就香港口岸



各項設施的規定和日後的運作，聯繫香港口岸各用戶和持份者，以及內地和澳門當局；以及監督口岸的各項建造工程，包括填海、道路和橋樑、建築物、機電、污水工程等。

26. 特別的是，鑑於部分市民及環保團體關注這項工程計劃所涉及的大型填海工程對環境的影響，我們須特別致力處理和盡量減少挖泥以及採用環保和有效的方式傾卸海泥。除了要就這方面制定不同的緩解及預防措施外，總工程師／香港口岸亦須實施全面的環境監察及審核計劃。同時，他亦須特別注意在施工階段進行的公眾參與活動，以確保市民和環保團體可能提出的對環境的關注都獲得審慎的監察和處理，或得以適時地回應。另外，由於香港口岸鄰近機場，我們需要一名有豐富經驗的人員，周詳規劃並與機場管理局及民航處緊密合作，提供有效的道路連接以增加兩項大型基建計劃的協作效應，同時避免因配合事宜而可能影響機場的安全和運作效率。

27. 考慮到有關工作的敏感性及複雜性，香港工程管理處需要總工程師／香港口岸全職支援，以推展上述各項計劃，因此要有關人員分擔香港工程管理處其他總工程師的工作，並不可能。

### 建議的延長期限

28. 港珠澳大橋工程計劃預計在 2016 年年底竣工。港珠澳大橋主橋、香港口岸、香港接線和屯門至赤鱗角連接路由現在起至 2014 年，將會全速進入設計、招標和建造階段。隨後，香港口岸和香港接線的填海工程、香港接線和屯門至赤鱗角連接路的橋基工程，將會大致完成，而上層構築物的建造工程則會繼續全力進行。因此，我們需要保留香港工程管理處相關的 3 個職位(1 個首席政府工程師職位及 2 個總工程師職位)，直至 2014 年 6 月 30 日，為期 4 年，以提供所需的首長級人員支援，以推展這些工程計劃。我們會在 2013 年下半年因應工程計劃的進度(如上層構築物的建造和就填海工程合約處理索賠決議與決算所須的時間)，以及港珠澳大橋的預計啟用日期和路政署屆時的整體人員編制情況，檢討繼續保留該 3 個職位以及總工程師／香港口岸職位(將在 2014 年 4 月到期撤銷)的需要。香港工程管理處處長和 3 位總工程師的最新職責說明載於附件 2(a)至(d)。

### 曾考慮的其他方法

29. 我們已審慎研究能否重行調配路政署其他辦事處的現有首長級人員兼顧擬議職位的工作。由於其他首長級人員正全力處理本身的工作，要他們在不影響執行現有工作的情況下，兼顧其他事務，在運作上並不可能。現有首席政府工程師及總工程師的主要職責範圍和我們對其兼顧額外職務的可能性的評估，詳載於附件 3。

附件3

30. 根據路政署各分部未來的工作量，我們認為按建議保留 2 個編外職位(香港工程管理處處長和總工程師／港珠澳大橋香港)及延長重行調配 1 個常額職位(總工程師／新界西北)的任期多 4 年，是唯一可確保港珠澳大橋和相關的道路基建計劃得以繼續實施的可行安排。路政署現行組織圖載於附件 4。

附件4

### 創造就業機會

31. 我們估計，進行香港口岸、香港接線、屯門至赤鱸角連接路和屯門西繞道工程計劃，在施工期內可以創造約 18 000 個職位(約 3 000 個專業和技術人員職位，約 15 000 個工人職位)。

### 對財政的影響

32. 按薪級中點估計，建議保留 2 個首長級人員編外職位所需增加的年薪開支為 2,962,440 元，詳情如下－

職級	按薪級中點 估計的年薪開支 (元)	職位數目
<b>編外職位</b>		
首席政府工程師 (首長級薪級第 3 點)	1,716,840	1
總工程師 (首長級薪級第 1 點)	1,245,600	1
總計	<u>2,962,440</u>	<u>2</u>

實施上述建議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)為 4,266,000 元。建議在路政署延長重行調配 1 個總工程師職位的安排不涉及額外開支。建議保留該等職位及延長重行調配的安排，將不會令香港工程管理處的支援隊伍人員有所增加。我們已在 2010-11 年度總目 60 – 路政署的預算草案內預留足夠款項，以支付這項建議所需的開支。

## 公眾諮詢

33. 我們在 2010 年 3 月 30 日諮詢立法會交通事務委員會。委員沒有就人員編制建議提出反對。不過，一些委員問及香港口岸工程計劃的複雜性，以致須由 1 名總工程師專責處理；香港工程管理處有關職位的人員對聯合工作委員會的運作所提供的支援；以及該隊伍日後就港珠澳大橋相關工程所進行的公眾參與活動。當局的回應及補充詳情和理由已納入本文件。

## 編制上的變動

34. 過去 2 年，路政署在編制上的變動如下 –

編制 (註)	職位數目		
	目前情況 (2010 年 4 月 1 日)	2009 年 4 月 1 日 的情況	2008 年 4 月 1 日 的情況
<b>A</b>	31+(5)#	31+(5)	31+(2)
<b>B</b>	500	480	440
<b>C</b>	1 545	1 524	1 508
<b>總計</b>	<b>2 076+(5)</b>	<b>2 035+(5)</b>	<b>1 979+(2)</b>

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 2010 年 4 月 1 日，路政署沒有懸空的職位。

## 公務員事務局的意見

35. 公務員事務局支持這項建議，同意保留該首席政府工程師和該總工程師編外職位及延長重行調配該總工程師職位的安排，為期 4 年，以繼續實施港珠澳大橋工程和相關的道路基建計劃。該局考慮到出任這些職位的人員須承擔的職責、掌管的職務範圍和參與的專業工作，認為這些職位的職系和職級均屬恰當。

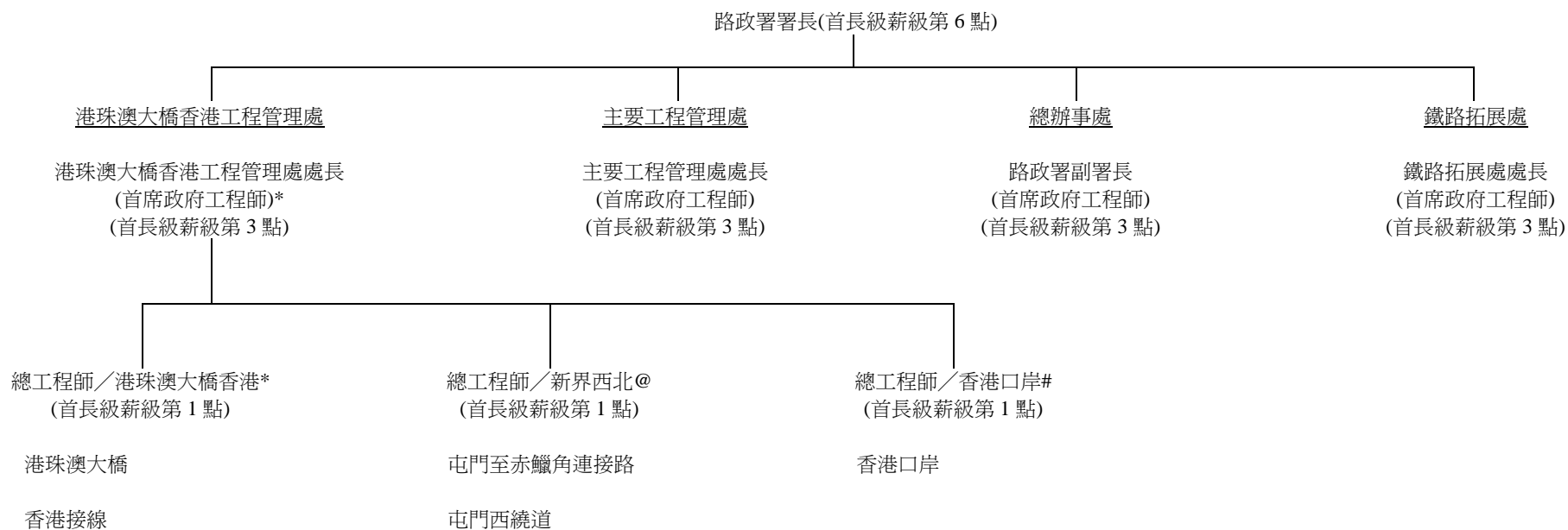
## 首長級薪俸及服務條件常務委員會的意見

36. 由於建議涉及的職位屬編外性質，如獲准延長開設期，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。

-----

運輸及房屋局  
2010 年 4 月

路政署港珠澳大橋香港工程管理處現行組織圖



說明

\* 在 2010 年 7 月 1 日到期撤銷的編外職位(1 個首席政府工程師職位及 1 個總工程師職位)

@ 以有時限方式從主要工程管理處重行調配到港珠澳大橋香港工程管理處的 1 個總工程師職位(直至 2010 年 6 月 30 日)

# 在 2014 年 4 月 1 日到期撤銷的總工程師編外職位

港珠澳大橋香港工程管理處處長  
職責說明

職級：首席政府工程師(首長級薪級第 3 點)

直屬上司：路政署署長(首長級薪級第 6 點)

主要職務和職責 –

1. 規劃、管理和指導港珠澳大橋香港工程管理處(下稱「香港工程管理處」)的工作，以確保港珠澳大橋工程計劃和相關的道路基建計劃如期完成，並且不會超支。
2. 就實施港珠澳大橋工程計劃和相關的道路基建計劃事宜，向政策局提供專家意見和專業支援，包括施工前的計劃以及技術研究、就三地政府之間的各项協議進行協商，以及在港珠澳大橋主橋在內地施工期間監督其技術標準和工程開支。
3. 與內地和澳門當局及委聘的顧問公司，就規劃、設計和實施港珠澳大橋工程計劃的事宜，進行高層討論及聯繫工作，以及在任何港方與內地和澳門當局成立的港珠澳大橋工程計劃技術工作小組中，領導香港特區的代表進行工作。
4. 支援路政署署長參與涉及三地政府的委員會(如現有的港珠澳大橋前期工作協調小組或日後成立的聯合工作委員會)及香港特區政府內部的委員會(如港珠澳大橋及相關香港基建工程督導委員會及轄下工程進度小組)的工作，並在有需要時代路政署署長履行上述委員會的職務。
5. 實施支援港珠澳大橋工程的香港相關道路基建的籌劃、設計、招標及建造事宜(包括香港口岸和香港接線)，以及屯門至赤鱸角連接路和屯門西繞道工程，以應付新界西北持續增長的交通量，當中包括推行工程的公眾參與活動。

6. 為港珠澳大橋工程計劃和相關的道路基建計劃，制訂策略和程序。
7. 就甄選顧問公司提出建議，監察委聘進行工程計劃研究的顧問公司的工作，並就挑選有關港珠澳大橋的道路基建計劃方案作出評估及提供意見，以及擔任顧問合約所訂定的署長代表。
8. 擔任評審標書的技術評審委員會主席，和甄選顧問公司的評審委員會主席，並就工程計劃的建造工程推薦標書。
9. 監察建造工程合約的履行情況，並擔任合約所訂定的僱主代表。

-----

總工程師／港珠澳大橋香港  
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(首長級薪級第 3 點)

主要職務和職責－

1. 執行港珠澳大橋香港工程管理處處長就港珠澳大橋主橋及香港接線工程計劃所制訂的策略和程序。
2. 領導及指導下屬，就實施港珠澳大橋主橋及香港接線工程的規劃、可行性研究、環境影響評估研究、設計、建造、財務及法律事宜，提供技術支援及專業意見，包括就香港接線工程計劃進行公眾參與活動及諮詢工作。
3. 就實施港珠澳大橋主橋工程計劃，聯繫內地及澳門官員和委聘的顧問公司，並在有需要時出席財務、法律及體制安排事宜的會議，包括甄選貸款銀行及磋商貸款細節、制訂三地政府協議及港珠澳大橋管理局章程。
4. 評審內地當局與委聘的顧問公司就港珠澳大橋主橋工程計劃的研究及報告(包括設計、施工、維修保養與營運的標準和珠三角水文與防洪的實物模型研究等)，以及(在有需要時)出席國內的專家會議。
5. 處理環境影響評估研究的法定程序事宜，以及執行《環境影響評估條例》及《道路(工程、使用及補償)條例》下所需的法定程序。
6. 就港珠澳大橋主橋及香港接線工程計劃諮詢並協調政策局和其他部門，以擬備各項研究所需的工程計劃綱要及建造工程合約文件。



7. 委聘和管理香港接線工程計劃顧問公司和建造合約，包括解決承建商提出的申索和爭議。全權負責監控香港接線工程計劃的範圍、造價和時間表。
8. 管理工程小組的專業及技術人員，並監督港珠澳大橋繪圖室的一般行政工作。

-----

總工程師／新界西北  
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(首長級薪級第 3 點)

主要職務和職責－

1. 執行港珠澳大橋香港工程管理處處長就屯門至赤鱸角連接路及屯門西繞道，以及新界西北交通及運輸基建檢討提出的道路基建計劃(下稱「工程計劃」)所制訂的策略和程序。
  2. 領導和指導下屬就實施上述工程計劃的規劃、可行性研究、環境影響評估研究、設計、建造、財務及法律事宜，提供技術支援及專業意見，包括就屯門至赤鱸角連接路及屯門西繞道工程進行公眾參與活動及諮詢工作。
  3. 處理有關環境影響評估研究的法定程序事宜，以及執行《環境影響評估條例》及《道路(工程、使用及補償)條例》下所需的法定程序。
  4. 就工程計劃諮詢並協調政策局和其他部門，以擬備各項研究所需的工程計劃綱要及建造工程合約文件。
  5. 委聘和管理工程計劃顧問公司和建造合約，包括解決承建商提出的申索和爭議。全權負責監控工程計劃的範圍、造價和時間表。
  6. 協調土地事宜，並解決港珠澳大橋及相關道路基建計劃導致的配合問題。
  7. 管理工程小組的專業及技術人員。
-

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(首長級薪級第 3 點)

主要職務和職責 —

1. 執行港珠澳大橋香港工程管理處處長就香港口岸工程制訂的策略和程序。
2. 領導和指導下屬就實施香港口岸工程計劃的規劃、可行性研究、環境影響評估研究、設計、建造、財務及法律事宜，提供技術支援及專業意見，包括就香港口岸工程計劃進行公眾參與活動及諮詢工作。
3. 管理香港口岸工程所有顧問服務和地盤平整／填海、土木和建築合約工程承辦商的表現；批出建築合約和負責其後的合約管理工作，包括解決承建商提出的申索和爭議。全權負責控制香港口岸工程計劃的範圍、造價和實施計劃。
4. 處理有關環境影響評估研究的法定程序事宜，以及執行《環境影響評估條例》、《道路(工程、使用及補償)條例》、《前濱及海床(填海工程)條例》及《城市規劃條例》下所需的法定程序。
5. 諮詢及協調各局／部門、香港機場管理局、內地和澳門特區有關當局及其他相關的持份者，解決跨境和配合問題，以便能如期實施香港口岸工程計劃。
6. 就香港口岸工程計劃諮詢並協調政策局和其他部門，以擬備各項研究所需的工程計劃綱要及建造工程合約文件。
7. 管理工程小組的專業及技術人員。

-----

路政署現有首席政府工程師及總工程師的主要職責範圍和  
我們對其兼顧額外職務的可能性評估

總辦事處及分區辦事處

路政署副署長(屬首席政府工程師職級)目前監察總辦事處及兩個分區辦事處(即市區及新界區)。在總辦事處，路政署副署長由 2 名政府工程師(首長級薪級第 2 點)(路政署助理署長(技術)和路政署助理署長(發展)<sup>1</sup>)及 4 名總工程師協助管理 7 個分部及 10 個分組。至於分區辦事處，每個辦事處由 1 名政府工程師及 2 名總工程師領導。

2. 路政署副署長須代路政署署長負責部門的整體管理，包括制訂部門政策、監管專業及技術職系的人事管理，以及監察部門開支。除了作為部門的行政主管，有關人員亦負責監察總辦事處和兩個分區辦事處的工作。由於路政署副署長本身的工作既廣泛又繁重，實在不能額外兼顧香港工程管理處處長的全職職務。

3. 至於總辦事處的 4 名總工程師，我們亦已評估他們目前和預計的工作量，結論是他們並無餘力兼顧港珠澳大橋相關工程計劃的工作。他們正在／將會全力處理以下工作－

- (a) 路政署總工程師／工程監察全港(主要工程除外)基本工程項目的實施，包括規劃和建造、公眾諮詢和法定程序。他需要親自參與決定工程計劃的範圍的工作；策導公眾諮詢程序；批核相關法定程序的文件；管理招標程序和批核招標文件；以及管理和處理合約事宜。目前，約有 80 項工程計劃處於施工階段並將於 2014 年完成；有 75 項工程計劃在規劃和研究階段。基於本地的交通需要，每年都會加入新的道路改善計劃。

---

<sup>1</sup> 路政署助理署長(技術)負責擬訂有關道路工程、環境美化、測量、品質管理、環境等方面的技術及行政政策、標準、技術及指引，以及管理部門的公共關係和訓練事宜以及人事管理(包括員工調配、職系管理及聘任)。路政署助理署長(發展)則負責管理小型至中型基本工程項目；兩個法例指定的管制區的公共照明設施和道路保養維修；監察顧問公司和承建商的甄選、聘用和監督工作；磋商費用和協議；以及在有需要時督導顧問公司和承建商。

- (b) 路政署總工程師／橋樑及結構負責橋樑和公路設計並訂立標準、加裝傷殘人士設施(涉及超過 200 條現有行人天橋和隧道)、督導內務道路工程項目的結構設計(每年超過 20 個項目)，以及就內務設計工程的持續構建工作提供技術支援。此外，他亦須督導青馬及青沙管制區內主要橋樑與道路的維修保養<sup>2</sup>。
- (c) 路政署總工程師／路燈就一切有關公共照明設備的政策、設計、規劃和建造，以及維修保養和管理全港約 220 000 組道路照明設施，提供專家的專業服務和意見。他亦正研究及檢討道路照明的標準和最新技術，從而達到節約能源的目標；為此，他需要在中短期內親自專注處理有關工作。
- (d) 路政署總工程師／研究拓展負責就擬訂和改良公路設計、建造、維修保養和物料的規格與標準持續進行研究，以便符合運作上的需要和加強環境保護。他亦監察研究拓展部擬訂及檢討部門的資訊科技策略、協調掘路工程的管理以及督導中央掘路工程審核巡查隊的工作。我們需要 1 名主管級專業人員親自專責處理有關工作，以確保已更新的技術得以納入道路工程規格和標準中；採用目前最新知識制訂部門資訊科技策略；為掘路工程設計精密的協調和管制機制；以及就適時實施新措施與有關各方聯繫。因此，要他在現有工作以外兼顧額外職務，並不可行。
4. 至於兩個分區辦事處(各由 1 名政府工程師領導及 2 名總工程師協助工作)，則負責轄下地區道路基建及維修保養工程的行政工作。他們須就影響公用道路的公共和私人發展計劃提供意見，並就新道路工程計劃提供技術意見(包括刊憲程序和處理公眾就分區辦事處及私營機構倡議的道路工程提出的反對意見)，以及籌劃、設計及督導約 2 000 公里道路、2 500 個道路構築物和 12 800 個路旁斜坡的維修保養和改善工程。此外，他們還須監察掘路許可證的處理程序，協調道路挖掘事宜，

---

<sup>2</sup> 兩個管制區內的公路設施包括 4 條長跨距懸索橋樑、4 條雙程三線隧道、連接機場的策略性幹線的高架道路及幹道。青馬管制區內的 3 條主要懸索吊橋建於九十年代，目前須要密切注意其正常耗損情況。除了定期路面維修，道路的主要結構構件亦須經常檢查和保養。

以及監察公用事業機構在進行掘路工程時的表現。鑑於以上的沉重工作屬持續性質，而且須確保道路網絡保持既安全又令人滿意的狀況，因此不能騰出／重行調配有關首長級人員以兼顧額外的工作。

### 主要工程管理處

5. 主要工程管理處有 8 名首長級人員，包括 1 名首席政府工程師(職銜為主要工程管理處處長)、2 名政府工程師及 5 名總工程師。主要工程管理處處長掌管主要工程管理處，並負責大型道路基建計劃的規劃、設計和實施工作。由主要工程管理處負責的工程計劃，在未來 5 年(2010-11 至 2014-15 年度)的每年平均開支約達 60 億元。由於主要工程管理處處長在處理高層協調、重要的技術及工程撥款的決策事宜的工作已十分繁重，要他兼顧港珠澳大橋香港工程管理處處長的工作，並不可行。

6. 我們亦評估了兩個主要工程管理組轄下 5 位總工程師目前和預計的工作量。結果顯示，他們各人在中短期內都沒有餘力兼顧額外的工作，詳情如下－

- (a) 總工程師 1／主要工程主要負責規劃和實施多項大型工程計劃<sup>3</sup>。在未來 5 年，總工程師 1／主要工程將全力參與造價數十億元的吐露港公路和粉嶺公路擴闊工程，其中涉及廣泛的公眾諮詢及多項複雜的臨時交通管理措施。總工程師 1／主要工程須在這項工程計劃實施前和實施期間繼續專注進行密切監察，所以他在這段期間沒有餘力兼顧額外職務。
- (b) 總工程師 2／主要工程主要負責規劃和實施連接西九龍及啟德發展區的中九龍幹線，以及在現有道路加建隔音屏障<sup>4</sup>。當中，中九龍幹線正在進行規劃和初步設計工作，在各方面都

---

<sup>3</sup> 包括吐露港公路和粉嶺公路擴闊工程；在現有的將軍澳道、觀塘繞道、新清水灣道、海安路、青荃橋和荃灣引道上加建隔音屏障；以及擬議的粉錦公路改善計劃及西九龍填海發展道路改善計劃的可行性研究。

<sup>4</sup> 包括大埔太和路、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。

需要進行廣泛的公眾諮詢和詳細評估。為順利推展這項工程計劃，我們需要 1 名主管級專業人員親自專注負責發展工程設計、解決敏感的土地、交通和環境問題，以及聯繫和諮詢地方社區。因此，要總工程師 2／主要工程兼顧額外職務，並不可行。

- (c) 總工程師 3／主要工程和總工程師 4／主要工程負責規劃及實施預算開支總額逾 280 億元的中環灣仔繞道和東區走廊連接路工程計劃<sup>5</sup>。這項重大的工程計劃剛已動工。由於有關工程甚為複雜，而且會對交通及環境造成影響(地區人士對工程極為關注，因此需要嚴密的監察及廣泛的公眾諮詢)，所以直至中環灣仔繞道於 2017 年竣工及通車前，2 名總工程師必須高度參與。因此，要總工程師 3／主要工程和總工程師 4／主要工程兼顧額外職務，並不可行。
- (d) 總工程師 5／主要工程主要負責規劃及實施屯門公路改善工程和西貢公路改善工程計劃，以及東涌道改善工程的餘下工程及結算工作。上述工程計劃規模龐大，而西貢公路工程計劃更因對交通、工程、環境和文化遺產造成的影響而令公眾意見分歧。總工程師 5／主要工程及其組別在制訂首選改善方案時，必須小心處理及回應公眾的關注。為順利推展這些工程計劃，我們需要 1 名主管級專業人員親自專注處理有關工作。因此，要總工程師 5／主要工程兼顧額外職務，並不可行。

### 鐵路拓展處

7. 鐵路拓展處處長掌管鐵路拓展處，負責規劃、設計和實施鐵路計劃，以及監察香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)這方面的工作。在未來 10 年(2010-11 至 2019-20 年度)，會有多項在策略上極為重要的鐵路工程計劃進行規劃、設計和實施，鐵路拓展處處長工作繁重，須負

---

<sup>5</sup> 中環灣仔繞道和東區走廊連接路是一條全長 4.5 公里的雙程三線分隔主幹路，當中包括一條長 3.7 公里連接中環及北角的隧道、3 公里的引道和連接路，以及介乎興發街與保良局余李慕芬紀念學校之間長約 800 米的東區走廊相關路段。中環灣仔繞道和東區走廊連接路是香港島北岸策略性幹道的最後一段。公眾亦對此工程抱有極高期望，盼工程竣工後，能改善干諾道／夏慤道／告士打道走廊一帶的交通擠塞情況。

責高層次的聯繫工作，以及有關規劃、融資、技術和其他工程計劃實施事宜的決策工作；所以，他無法在處理本身工作以外，兼顧港珠澳大橋香港工程管理處處長的職務。

8. 鐵路拓展處處長由 2 名政府工程師支援，而他們轄下則有 6 名總工程師及 1 個支援小組協助工作。我們已評估鐵路拓展處的職責。由於大部分正處於實施和規劃階段的鐵路工程計劃都在 2010 年代初期展開建造工程，以期於 2014 至 2020 年左右完成，所有首長級人員須全力執行上文所述的工作，實無餘力分擔其他辦事處的職務。鐵路拓展處的總工程師的主要職責如下－

- (a) 總工程師／鐵路拓展 1-1 負責規劃南港島線(東段)。這工程計劃的建造工程將會在 2011 年展開，不遲於 2015 年完成。除了須處理法定反對程序的事宜外，總工程師／鐵路拓展 1-1 及其組別須在施工階段與港鐵公司和持份者(包括南區區議會、地區組織和居民等)保持緊密聯繫，以盡量減少工程計劃對公眾造成滋擾。他亦須負責北環線的工程規劃工作，預計這工程計劃會在 2010 年代中期進入重要的規劃和施工階段。這鐵路線會把現有的東鐵及西鐵在新界西北連接起來。
- (b) 總工程師／鐵路拓展 1-2 負責規劃和實施沙中線的南北線工程計劃。這鐵路線是現有東鐵線的延線，橫跨維多利亞港，經灣仔北延伸至金鐘。在灣仔北，將有兩個大型工程計劃(即中環灣仔繞道和灣仔發展計劃第二期工程)，有關工程的配合相當複雜，加上該區的市區環境擠迫，令配合問題更加複雜，須費時費力才可解決問題。
- (c) 總工程師／鐵路拓展 1-3<sup>6</sup>主要負責規劃和實施沙中線的東西線和觀塘線延線。目前，這兩項工程計劃正處於積極規劃階段，並涉及複雜的工程計劃配合問題。此外，總工程師／鐵路拓展 1-3 必須與鐵路公司緊密合作，就上述兩項鐵路計劃進行公眾參與活動。

---

<sup>6</sup> 此職位屬編外職位，財委會在 2009 年 4 月批准開設，為期 7 年。

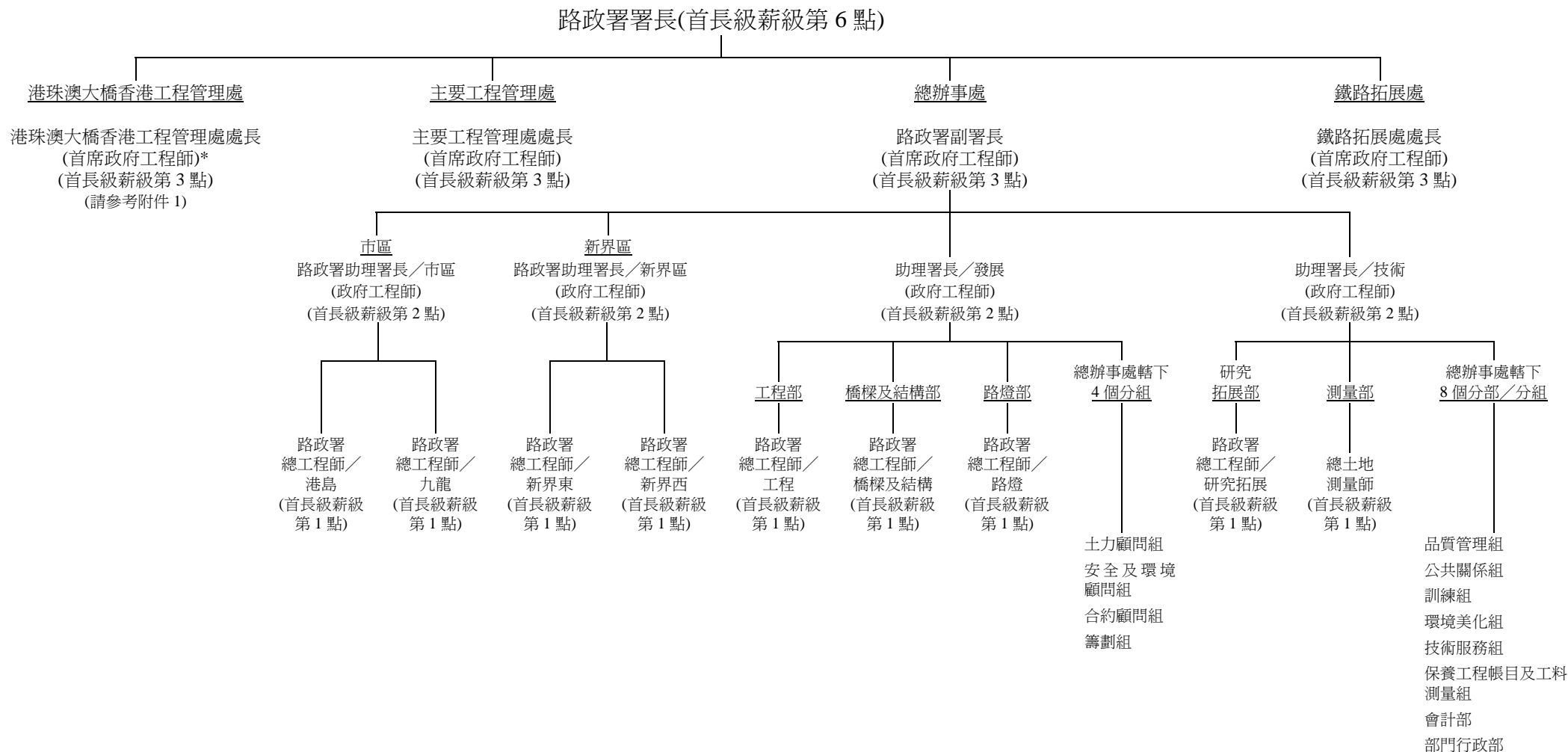


- (d) 總工程師／鐵路拓展 2-1 除了負責九龍南線的結算工作外，亦負責實施西港島線工程計劃。西港島線的建造工程已在 2009 年 7 月展開。由於西港島線工程計劃在已高度都市化的中西區進行，需要就審慎的工程規劃、精密的建築物監察和土地及重置問題與受影響各方磋商，有關工作都需要專業人員和首長級人員嚴密監督。
- (e) 總工程師／鐵路拓展 2-2 負責管理鐵路運輸電腦模型。有關工作涉及備存全面的運輸統計資料庫，以及整理重要的規劃及土地用途資料，以預測不同鐵路網絡配置在不同的社會經濟狀況和發展假設下的載客量和收益。他亦須就政府部門、立法會／區議會議員或市民建議的不同鐵路計劃進行詳細分析，並須根據模擬測試結果就應否進行有關鐵路計劃向最高管理層作出建議。除了與運輸模型有關的工作外，他亦須審查所有由公營和私營機構提出在現有和計劃中的鐵路線附近的發展建議(每年約 150 項)，以妥善保護有關鐵路。此外，他須參與各項規劃和發展研究(在過去數年間，每年約 10 項)，確保有關工作已全面考慮到鐵路發展的因素。
- (f) 總工程師／鐵路拓展 2-3<sup>7</sup>負責實施廣深港高速鐵路香港段工程計劃。這項工程計劃的建造工程已在 2010 年 1 月開展，以期於 2015 年完成工程。上述工程複雜，需要妥善處理與附近其他公共工程的複雜配合問題。
- 

---

<sup>7</sup> 此職位屬編外職位，財委會在 2008 年 7 月批准開設，為期 7 年。

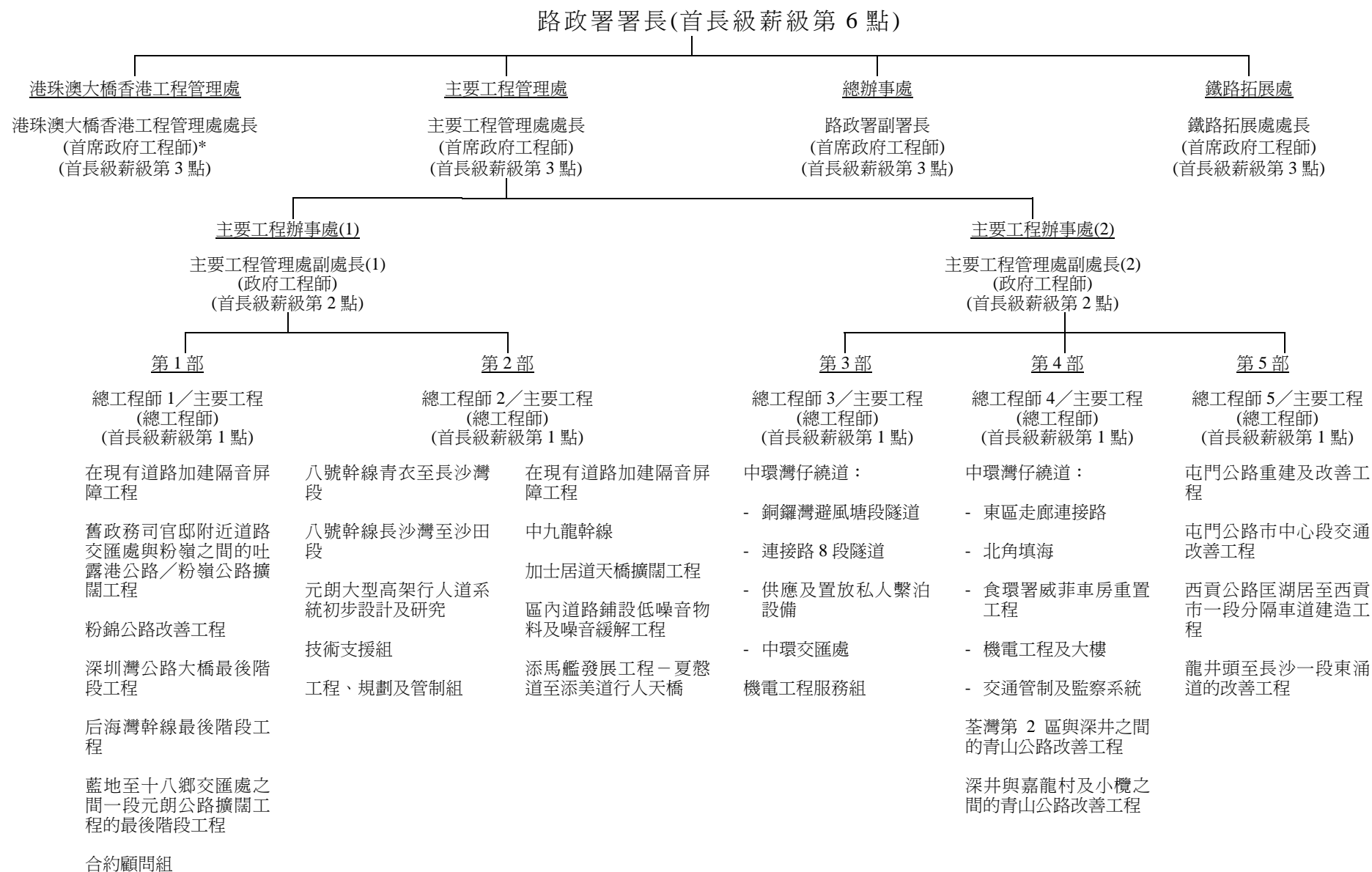
路政署總辦事處現行組織圖



說明

\* 在 2010 年 7 月 1 日到期撤銷的首席政府工程師編外職位

路政署主要工程管理處現行組織圖

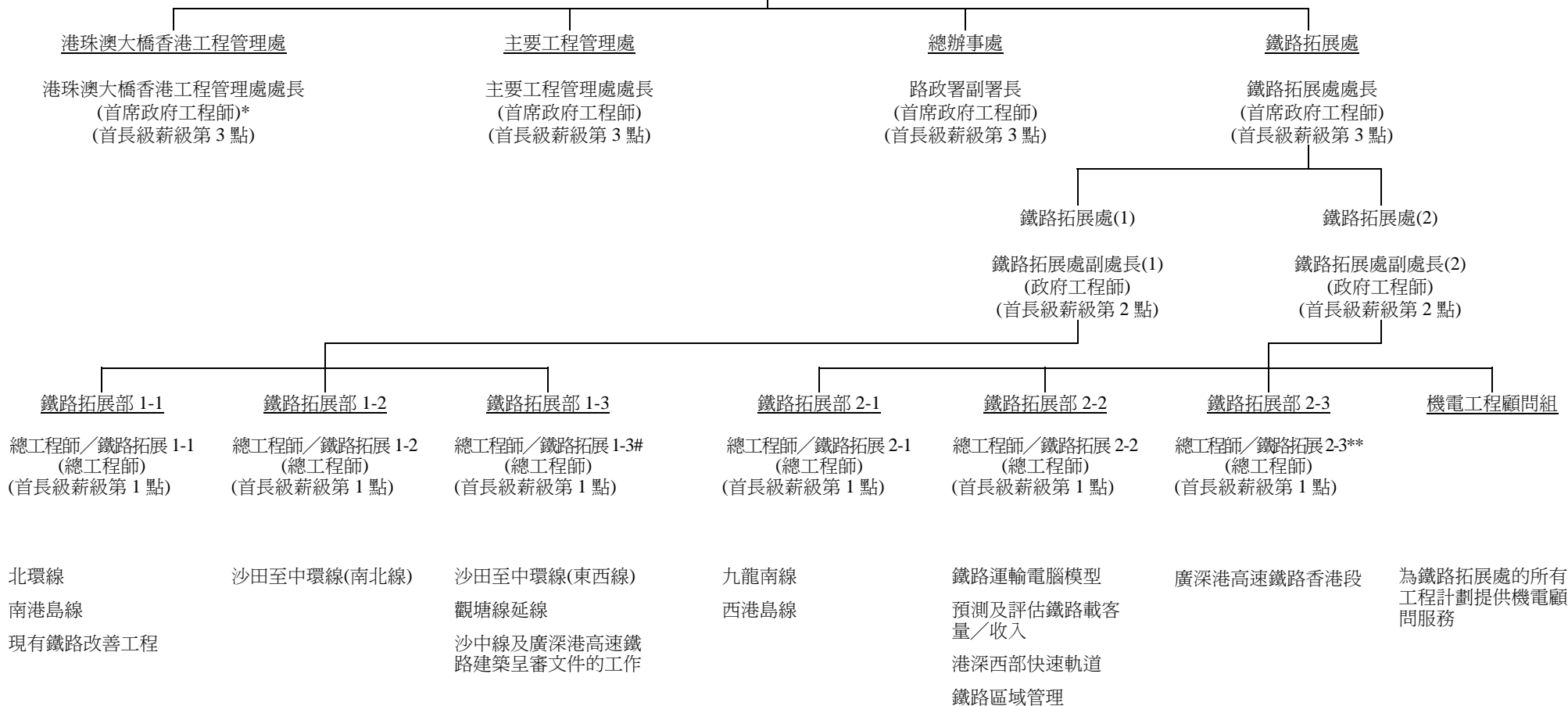


說明

\* 在 2010 年 7 月 1 日到期撤銷的首席政府工程師編外職位

路政署鐵路拓展處現行組織圖

路政署署長(首長級薪級第 6 點)



說明

\* 在 2010 年 7 月 1 日到期撤銷的首席政府工程師編外職位

\*\* 在 2015 年 7 月 6 日到期撤銷的總工程師編外職位

# 在 2016 年 4 月 1 日到期撤銷的總工程師編外職位