

2017年7月21日
討論文件

立法會交通事務委員會

路政署轄下一個工程管理處的人員編制建議

目的

我們建議保留路政署轄下一個工程管理處(現稱港珠澳大橋香港工程管理處，將於2018年1月1日起改稱為主要工程管理處(專責事務))3個編外職位[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)]，以及延長上述工程管理處內1個經重行調配的總工程師常額職位的任期。路政署需要上述首長級人員的專責支援，以繼續推進屯門至赤鱸角連接路、屯門西繞道和完成港珠澳大橋香港段(即香港接線和香港口岸)的餘下工程¹。本文件旨在諮詢委員對上述建議的意見。

建議

2. 我們建議在主要工程管理處(專責事務)內—
 - (a) 保留1個首席政府工程師(首長級薪級第3點)編外職位(職銜將由現稱「港珠澳大橋香港工程管理處處長」改稱為「主要工程管理處處長」)，由2018年1月1日起，至2020年12月31日止，為期3年；

¹ 港珠澳大橋香港段的餘下工程包括香港接線工程項目下連接香港口岸與香港國際機場的機場隧道，及相關的道路和交通管制及監察系統工程，以及香港口岸工程項目下的部分綠化工程及相關灌溉系統、部分在口岸的輔助建築物／設施的內部裝修、屋宇裝備和電子系統工程、部分交通控制及監視系統、以及一些道路／高架橋(包括其中連接屯門至赤鱸角連接路的路／高架橋)。

- (b) 保留2個總工程師(首長級薪級第1點)編外職位(職銜將分別由現稱「總工程師／香港接線」及「總工程師／香港口岸」改稱為「總工程師2／專責事務」及「總工程師3／專責事務」)，由2018年1月1日起，至2019年12月31日止，為期2年；以及
- (c) 延長由主要工程管理處重行調配的1個總工程師(首長級薪級第1點)常額職位(職銜將由現稱「總工程師／新界西北」改稱為「總工程師1／專責事務」)的任期，由2018年1月1日起，至2020年12月31日止，為期3年。

我們會在2019年下半年及2020年下半年就是否需要繼續保留／延長上述4個職位進行檢討。

理據

保留及延長首長級人員編制的理據

3. 路政署預計，在2018年，屯門至赤鱸角連接路的工程會繼續處於施工高峰期，屯門西繞道的勘測研究亦會密鑼緊鼓地進行，而港珠澳大橋香港段工程(即香港接線及香港口岸)的主要工程於2017年年底完成及具備通車條件後，亦需要進行餘下的工程。路政署檢討了現時港珠澳大橋香港工程管理處首長級人員的人手編制，認為有必要保留有關職位，以確保運作的持續性和充分監督工程的實施。

4. 路政署亦建議將港珠澳大橋香港工程管理處改稱為主要工程管理處(專責事務)，保留及重行調配4個首長級人員職位(1個首席政府工程師及3個總工程師)。首席政府工程師編外職位的職銜定為主要工程管理處處長(專責事務)，掌管主要工程管理處(專責事務)，並由上文第2段所述的3名總工程師協助處理相關職務。3名總工程師分別負責以下工程計劃—

- (a) 「總工程師1／專責事務」負責推展屯門至赤鱸角連接路的北面連接路工程，以及監察與處理環境事宜；
- (b) 「總工程師2／專責事務」負責推展屯門至赤鱸角連接路的南面連接路工程、機電工程、交通管制及監察系統工程，和屯門西繞道；以及
- (c) 「總工程師3／專責事務」負責推展港珠澳大橋香港段工程計劃的餘下工程。

附件一 5. 主要工程管理處(專責事務)的擬議組織圖載於附件一，而屯門至赤鱸角連接路、屯門西繞道和港珠澳大橋香港段的進展載於附件二。

附件二

6. 屯門至赤鱸角連接路方面，南面連接路原訂的完成時間是與港珠澳大橋主橋的完成時間互相銜接，而北面連接路原訂於2018年年底完成。不過，由於工程存在種種技術困難，工期壓力非常大，以致未能按上述原訂的目標完成。路政署曾就屯門至赤鱸角連接路通車一事作全面檢討，並於2017年3月公布，南面連接路預計最快於2019年上半年完成；而北面連接路則預計最快於2020年完成。現時北面連接路的海底隧道工程仍有複雜的技術問題需要與承建商處理，如果承建商在商討過程中能充分合作，適時提交合理及具成本效益的修改設計，路政署現時預計北面連接路最快可於2020年完成。而北面連接路的隧道的機電工程和交通管制及監察系統安裝工程預計於2018年年初展開，當中各項工程細項的交接和後期的測試及驗收極其複雜，路政署的監督以及與各相關部門的協調對工程的順利完成至為關鍵。

7. 至於屯門西繞道，政府早於2008年已展開勘測及初步設計工作。因此，當屯門西繞道走線方案²在2010年取得地區的支持後，路政署便進行初步設計和有關的評估工作，但其後部分地區人士憂慮屯門西繞道北面高架道路段和青田交

² 該走線方案由隧道及高架道路組成，南面隧道連接屯門至赤鱸角連接路，北面出入口設於青田交匯處，再連接位於屯門公路旁擬建的一條雙程雙線高架道路，跨越藍地交匯處，再沿青山公路北行，於亦園附近與港深西部公路連接。

匯處南面隧道段入口會影響附近居民，對工程計劃表示強烈反對。路政署須重新檢討多個走線方案以回應地區人士的關注，最新建議走線方案為一條長約9公里的雙程雙線分隔道路連接屯門至赤鱸角連接路和港深西部公路，並提供中途接駁點連接屯門北的青田路。由於最新建議走線的工程計劃範疇牽涉大幅度的修訂，路政署需要聘請專業工程顧問就最新建議走線方案進行勘測研究。路政署已於2016年7月和9月就最新建議走線方案諮詢屯門區議會、元朗區議會交通運輸委員會及元朗廈村鄉鄉事委員會。他們對於建議的勘測研究沒有異議。路政署正籌備於2017年第四季就最新建議走線方案開展勘測研究，研究需時兩年，將包括評估環境、交通等方面的影響，並檢視建造費用、推展安排及時間表。

8. 至於港珠澳大橋香港段工程(即香港接線及香港口岸)，根據路政署的評估，按目前進度，港珠澳大橋香港段的主要工程將於2017年年底完成，具備通車條件。而香港接線和香港口岸的工程中對港珠澳大橋開通並非必不可少的部分(包括香港接線工程項目下連接香港口岸和香港國際機場的機場隧道，相關的道路和交通管制及監察系統工程，以及香港口岸工程項目下部分綠化工程及相關灌溉系統、部分在口岸的輔助建築物／設施的內部裝修、屋宇裝備和電子系統工程、部分交通控制及監視系統及一些道路／高架橋，包括連接香港口岸至屯門至赤鱸角連接路的道路／高架橋)將於2018年完成。至於用以應付長遠運作需求的香港口岸第二階段工程，則會因應口岸開通後的人流及車流情況，再考慮推展的時間表。

9. 路政署就屯門至赤鱸角連接路、香港接線和香港口岸工程已批出合共14份大型土木工程和機電工程合約，合約總價約700億元(按付款當日價格計算)。當遇到未能預期的情況，工程項目的承建商可根據合約容許的相關條款提出申索申請，並必須提供充足理據及資料，作為申索的合理依據。截至2017年5月，路政署收到有關屯門至赤鱸角連接路、香港接線和香港口岸工程的申索申請金額分別為約28億元、26億元及34億元。在收到承建商的申索後，路政署委聘的顧問工程師會根據合約、承建商提交的申索理據和相關文件等，檢視該等申索的合理性，並需要就有關評估尋求路政署的意見。就此，路政署需要嚴格審視顧問工程師就每個申索的審

批報告，緊密監察審批的程序及進度，對審批申索的分析提出專業意見，審視所有申索的審核理據、原則及責任問題，以保障政府的利益及確保公帑運用得宜。根據目前情況及過往推展大型基建項目的經驗，主要和大額的申索個案審批都需要由首席政府工程師和總工程師帶領工程團隊審慎處理，預計最快可於項目完成後1至2年左右完成。此外，亦不能排除政府可能需要就有關申索進行的談判、調解、仲裁或訴訟程序。上述的工作需要由主要工程管理處處長(專責事務)監督工程團隊有效率及適時地完成。

10. 考慮到屯門至赤鱸角連接路和港珠澳大橋香港段工程的龐大規模和複雜性，以及未來數年將會涉及的大量工作，包括繼續推展屯門至赤鱸角連接路及完成港珠澳大橋香港段工程計劃的餘下工程、處理各工程合約的工程變更和合約申索事宜、以及推展規劃中的屯門西繞道工程項目等，我們認為有必要保留上述3個編外職位及延長1個重行調配常額職位的任期，以維持在首長級層面對工程有充分監督。下文詳述保留或延長該4個首長級人員職位的理由。

主要工程管理處處長(專責事務) (現稱為港珠澳大橋香港工程管理處處長)

11. 職級為首席政府工程師的主要工程管理處處長(專責事務)，負責領導主要工程管理處(專責事務)，推展屯門至赤鱸角連接路、屯門西繞道和港珠澳大橋香港段的餘下工程。他／她負責這些工程計劃的專業、技術、合約和銜接事宜，以及一系列涉及工程計劃順利進行的決策，並向運輸及房屋局(下稱「運房局」)提供專業意見和支援，協助局方從政策層面監察工程計劃的推展情況。

12. 主要工程管理處處長(專責事務)會扮演關鍵角色，領導和監督屯門至赤鱸角連接路工程計劃、屯門西繞道工程計劃和港珠澳大橋香港段工程計劃餘下工程的推展。這些工程計劃下的各項主要工程項目正處於不同階段及／或將於不同時間完成(詳情見附件二)：香港接線和香港口岸的餘下工程預計於2018年完成；屯門至赤鱸角南面連接路預計最快於2019年上半年啟用；屯門至赤鱸角北面連接路預計最快於2020年完成；至於屯門西繞道工程的進一步勘测研究將於

附件二

2017年第四季展開，預計於2019年年底前完成所需評估和初步設計。主要工程管理處處長(專責事務)必須密切督導每項計劃的推展情況，作出高層次的協調，以確保工作暢順並如期竣工。同時，他／她亦需要監督工程團隊有效率地處理及審視承建商的申索，緊密監察申索的審批程序及進度，對審批申索的分析提出專業意見，以及處理由申索可能引起的談判、調解、仲裁及訴訟個案，並最後為工程作帳目結算。

13. 在港珠澳大橋開通後，主要工程管理處處長(專責事務)仍然需要出席與內地政府(包括中央政府和廣東省政府層面)及澳門特別行政區政府代表召開的跨政府會議，就港珠澳大橋主體工程提供策略意見和完成項目帳目結算。他／她將透過與大橋管理局主要人員舉行的定期會議，監察大橋管理局的工作，並向運房局提供專業支援，協助審議和批核大橋管理局向由三地政府組成的聯合工作委員會呈交的文件。鑑於港珠澳大橋的龐大規模、技術複雜性和三地政府之間為完成這項大型跨境工程計劃帳目結算的高層次協調，由一名具備豐富專業知識和優良管理技巧的高級首長級人員專責處理，以保障政府的利益及確保公帑運用得宜，尤其重要。

14. 考慮到主要工程管理處(專責事務)所負責的各項工程計劃的規模、複雜性、重要性和最新的進展，並需參與就港珠澳大橋開通初期三地政府的協調工作，需與內地和澳門特區政府官員及大橋管理局主要人員保持高層接觸，並完成港珠澳大橋主體工程及香港段工程計劃的帳目結算，我們認為在運作上有必要保留主要工程管理處處長(專責事務)(首長級薪級第3點)這個全職編外職位至2020年12月31日，為期3年。

總工程師 1／專責事務 (現稱為總工程師／新界西北)

15. 總工程師1／專責事務是從主要工程管理處內部重行調配的常額職位。這名人員主要的職責是推展屯門至赤鱸角連接路工程項目內的北面連接路工程，和實施主要工程管理處(專責事務)內各工程項目的環保事宜。屯門至赤鱸角連接路工程計劃涉及建造一條香港最長的海底隧道，建造工程涉及非常複雜的技術困難和富挑戰性的工程問題。

16. 屯門至赤鱸角連接路建造工程分為5份工程合約推展，首3份工程合約（即北面連接路海底隧道段工程合約、南面連接路高架道路段工程合約和北面連接路收費廣場工程合約）正在施工階段，並正全面推展。而餘下2份工程合約（即機電工程合約和交通管制及監察系統工程合約）現正分別進行標書評審和籌備招標工作。

17. 北面連接路海底隧道段工程施工期間要使用3台大型隧道鑽挖機，這是香港首次採用這種技術興建海底隧道，而所用的隧道鑽挖機亦是本港有史以來最大型的，在工程上是一項重大挑戰。至2017年年底，預計北面連接路海底隧道段餘下的工程包括南面出入口的填海區下的隧道段、進口斜路、通風豎井、通風大樓、隧道跨管通道、地面道路和公用設施鋪設等，以及北面出入口的地面道路和公用設施鋪設等。

18. 正如路政署於2017年3月公布，北面連接路海底隧道段工程合約的建造工程面對各種技術困難。隧道南面出入口經過填海海堤下的走線需要降低約10米，以避免穿過該處的碎石樁，確保隧道鑽挖機能安全運作。由於隧道走線的改動，承建商需就南面出入口的一段隧道設計作出相應修改。總工程師1／專責事務一直監管及參與承建商設計修改的商討，過程十分艱鉅，需要承建商充分合作，及適時就南面出入口隧道提交一份以最短的時間和以合理的成本建造的修改設計方案。其後，亦需按所提交的修改設計方案，與承建商就相關的補充協議進行商議，以確定所需的費用和施工時間。因此，他／她必須持續帶領工程團隊督導工程的推展，解決可能遇到的問題及困難。

19. 此外，在海底隧道段工程的推展過程中，總工程師1／專責事務亦需監管海底隧道工程與機電工程、和交通管制及監察系統工程的交接安排，並解決相關的交接問題，以期達至北面連接路最早於2020年完成。

20. 由於預期需要處理屯門至赤鱸角連接路北面連接路海底隧道段的工程變更和合約申索為數不少，總工程師1／專責事務需要領導工程團隊嚴格審視每一個申索申請，緊密監察審批的程序和進度，對顧問公司提供的審批申索的分析

提出專業意見，審視所有申索的理據和責任問題，控制項目成本和完成項目帳目結算，以保障政府的利益和確保公帑運用得宜。根據目前的情況及過往大型基建項目的經驗，主要和大額的申索個案審批程序預計於工程完成後1至2年方能完成。在過程中，總工程師1／專責事務需要帶領工程團隊參與由這些申索可能引起的談判、調解、仲裁或訴訟個案。

21. 總工程師1／專責事務還需要監察和處理環境事宜，適時回應市民提出的關注。他／她需要帶領工程團隊實施主要工程管理處(專責事務)下各個工程的環境許可證所規定的環境緩解措施，包括環境監察和審核。此外，根據港珠澳大橋香港口岸及香港接線工程環境影響評估報告的建議，路政署需於新設立的大小磨刀海岸公園及現有的沙洲和龍鼓洲海岸公園內放流魚苗以增加該水域的漁業資源。路政署正積極準備為於大小磨刀海岸公園內投放10 800立方米的人工魚礁及放流魚苗工作展開招標，有關投放人工魚礁及放流魚苗預計於2018年展開。總工程師1／專責事務需要為招標進行審批及委聘等事宜。

總工程師2／專責事務 (現稱為總工程師／香港接線)

22. 總工程師2／專責事務負責推展屯門至赤鱸角連接路的南面連接路工程、機電工程、交通管制及監察系統工程和屯門西繞道工程。

23. 屯門至赤鱸角連接路南面連接路是由長約3公里的海上及陸上高架橋組成。海上高架橋的建造工程涉及不同技術挑戰，包括跨越東涌航道的長跨度橋樑、因鄰近機場而受到嚴格的施工高度限制等。預計在2017年年底，屯門至赤鱸角連接路南面連接路高架道路段餘下的工程將包括於香港口岸人工島建造陸上高架道路的橋墩和安裝橋面預製組件，為海上高架道路進行安裝橋面預製組件、路面鋪裝、消防喉管及食水管敷設、護欄、道路標誌架和道路照明燈安裝工程，以及在北大嶼山公路進行道路標誌架和路旁斜坡工程。為確保公眾安全及公共設施不受工程影響，需予審慎處理和妥善協調各持份者的關注。總工程師2／專責事務需要致力監管此工程合約，並緊密與顧問工程師和承建商就設計及建造工程磋商，制定和實施有效的緩解措施以追回進度，以期達至

南面連接路最早於2019年上半年完成的目標。

24. 屯門至赤鱸角連接路工程項目面對非常複雜的技術及合約挑戰，在機電工程合約和交通管制及監察系統工程合約於2018年批出後，總工程師2／專責事務的工作量將會進一步增加。

25. 由於預期需要處理屯門至赤鱸角連接路南面連接路高架道路段的工程變更和合約申索為數不少，總工程師2／專責事務需要領導工程團隊嚴格審視每一個申索申請，緊密監察審批的程序及進度，對顧問公司提供的審批申索的分析提出專業意見，審視所有申索的理據和責任問題，控制項目成本和完成項目帳目結算，以保障政府的利益和確保公帑運用得宜。根據目前的情況及過往大型基建項目的經驗，主要和大額的申索個案審批程序預計於工程完成後1至2年方能完成。在過程中，總工程師2／專責事務需要帶領工程團隊參與由這些申索可能引起的談判、調解、仲裁或訴訟個案。

26. 此外，總工程師2／專責事務亦負責推展屯門西繞道。屯門西繞道的最新建議走線方案為一條長約9公里長的隧道，南面接駁屯門至赤鱸角連接路，北面接駁港深西部公路，並有約3公里長的連接隧道接駁青田路。由於隧道經過多個山嶺，地質變化複雜，存在各種不同限制，需要採用合適措施以處理社區人士的關注，考慮創新的隧道設計，以解決運作上的技術問題等，因此工程的設計需考慮多項複雜的因素。總工程師2／專責事務將負責日後各有關持份者的諮詢工作，以期訂出各方普遍接受的方案。他／她亦需要致力就有關工程的詳細設計進行籌備工作。

總工程師3／專責事務 (現稱為總工程師／香港口岸)

27. 總工程師3／專責事務負責實施港珠澳大橋香港段工程計劃的餘下工程。在香港接線工程項目方面，香港接線已於2017年5月全線貫通，高架橋段的橋樑下部結構已經全部完成，現正進行後拉預應力施工。而隧道部分，地面道路及相關工程亦正進行施工，達致開通條件必不可少的工程將於2017年年底完成，屆時，有關設施將具備通車條件。然而，

在機場島內尚有餘下的工程需要在港珠澳大橋通車後繼續推進，包括連接香港口岸與香港國際機場的機場隧道，以及相關的道路和交通管制及監察系統工程等，預計會於2018年完成。總工程師3／專責事務需要與運房局和各政府部門、香港機場管理局（下稱「機管局」）、香港鐵路有限公司和其他持份者，就配合工程推展的事宜進行深入而緊密的磋商，以確保項目順利推行，達致預期的完工目標。與機管局的協商涉及現有機場基建與工程項目之間大量繁複的配合事宜。例如，興建連接香港口岸與香港國際機場的機場隧道及相關的道路時，需要為現有道路進行臨時改道，其中包括通往香港國際機場主幹道的機場路。

28. 在香港口岸工程項目方面，總工程師3／專責事務需要負責推展工程項目內的餘下工程，包括部分綠化工程及相關灌溉系統、部分在口岸的輔助建築物／設施的內部裝修、屋宇裝備和電子系統工程、部分交通控制及監視系統和一些道路／高架橋(包括其中連接屯門至赤鱸角連接路的路／高架橋)。

29. 在港珠澳大橋通車後，總工程師3／專責事務仍需擔當重要的領導角色，確保工程團隊有效推展及完成香港接線及香港口岸工程合約的餘下工程，滿足各相關部門³的要求，順利將設施交付予有關管理及維修部門⁴或維修保養承判商。由於各項餘下設施工程的建造、運作和保養涉及多個部門及維修保養單位和公用事業機構，總工程師3／專責事務需與顧問公司、承建商及各持份者保持緊密聯繫，並就複雜的界面和協調事宜作出安排，確保所有香港口岸工程合約餘下的設施，在港珠澳大橋通車後盡快完成。

30. 總工程師3／專責事務需負責跟進用以應付口岸長遠運作需求的第二階段工程，包括車輛通關廣場上額外的車輛清關檢查亭、公共交通交匯處額外的上落客區等，這些工程將會因應口岸開通後的人流和車流情況，再考慮推展時間表，以加強香港口岸應付清關需要的能力，及滿足香港口岸的長遠運作需求。

³ 包括香港海關、入境事務處、衛生署、香港警務處、食物環境衛生署、漁農自然護理署、運輸署和消防處等。

⁴ 包括渠務署、水務署、建築署、機電工程署和康樂及文化事務署。

31. 由於預期需要處理香港接線及香港口岸工程項目的工程變更和合約申索為數不少，總工程師3／專責事務需要領導工程團隊嚴格審視每一個申索申請，緊密監察審批的程序和進度，對顧問公司提供的審批申索的分析提出專業意見，審視所有申索的理據和責任問題，控制項目成本和完成項目帳目結算，以保障政府的利益和確保公帑運用得宜。根據目前的情況及過往大型基建項目的經驗，主要和大額的申索個案審批程序預計於工程完成後1至2年，即2019年年底前方能完成。在過程中，總工程師3／專責事務需要帶領工程團隊參與由這些申索可能引起的談判、調解、仲裁或訴訟個案。

建議保留及延長職位的任期

32. 就上文所闡述的理據，我們建議保留總工程師2／專責事務及總工程師3／專責事務的編外職位至2019年12月31日，為期2年；及保留主要工程管理處處長(專責事務)的編外職位和延長重行調配總工程師1／專責事務的常額職位至2020年12月31日，為期3年。

33. 我們會在2019年下半年及2020年下半年因應屯門至赤鱸角連接路和屯門西繞道工程計劃的進度、解決工程申索和結算合約帳目的進度，以及路政署屆時的整體人手情況，就是否需要繼續保留上述4個職位進行檢討。

34. 主要工程管理處處長（專責事務）和3名總工程師的最新職責說明載於附件三(a)至(d)。

附件三

曾考慮的其他方法

35. 我們已審慎研究能否重行調配路政署其他現職首長級人員，以兼顧上述職位的工作。鑑於現職首長級人員正全力處理本身的工作，要他們在不影響現有工作的情況下兼辦其他事務，在運作上並不可能。現職首席政府工程師、政府工程師及總工程師職位目前的主要職務，以及我們對其兼顧

附件四 額外職務的可能性所作出的評估，詳載於附件四。

36. 根據路政署各分部未來的工作量，我們認為按建議保留3個編外職位(主要工程管理處處長(專責事務)、總工程師2/專責事務及總工程師3/專責事務)及延長1個重行調配常額職位(總工程師1/專責事務)的任期，是唯一可確保屯門至赤鱸角連接路、屯門西繞道和港珠澳大橋香港段的餘下工程得以繼續推進的可行安排。路政署現時的組織圖載於附件五。

對財政的影響

37. 按薪級中點估計，建議保留3個首長級人員編外職位所需增加的年薪開支為5,852,400元，詳情如下。而延長經重行調配的總工程師常額職位的任期則不涉及額外開支。

職級	職位數目	按薪級中點估計的 年薪開支 (元)
編外職位		
首席政府工程師 (首長級薪級第3點)	1	2,386,800
總工程師 (首長級薪級第1點)	2	3,465,600
總計	<u>3</u>	<u>5,852,400</u>

實施上述建議所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8,254,000元。建議在路政署延長重行調配1個總工程師職位的任期並不涉及額外開支。建議保留有關職位及延長重行調配職位的安排，亦不會令主要工程管理處(專責事務)的支援隊伍人員有所增加。我們已在2017-18年度的財政預算預留足夠撥款，以支付這項建議的開支，並會在其後相關年度的預算中反映所需資源。

徵詢意見

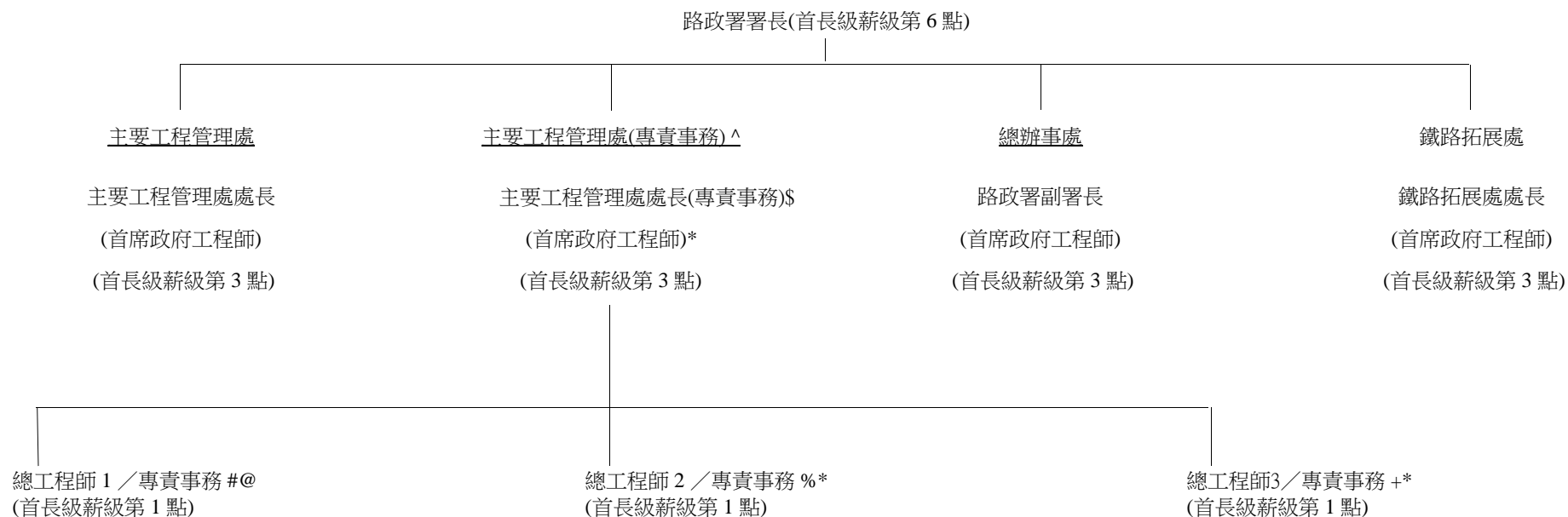
38. 請委員就本文件的內容提供意見。我們隨後會提請財務委員會(下稱「財委會」)人事編制小組委員會推薦上述建議，再提請財委會批准。

背景

39. 財委會在2004年5月14日通過EC(2004-05)4號文件，批准在路政署增設1個首席政府工程師(港珠澳大橋香港工程管理處處長)和1個總工程師編外職位(總工程師／香港接線)，以及重行調配1個總工程師常額職位(總工程師／新界西北)，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，專責監察港珠澳大橋工程計劃和相關香港工程計劃的規劃和實施情況。財委會在2010年5月14日通過EC(2010-11)2號文件，批准保留這2個編外職位及延長重行調配1個常額職位的任期，為期4年，至2014年6月30日止。在2009年2月13日，財委會亦通過EC(2008-09)16號文件，批准開設1個總工程師編外職位(總工程師／香港口岸)，以帶領港珠澳大橋香港工程管理處轄下的新分部，負責規劃和實施大橋的香港口岸工程計劃，由2009年4月1日起生效，為期5年，至2014年3月31日止。另外，財委會在2014年1月10日通過EC(2013-14)9號文件，批准保留這3個編外職位及延長1個重行調配常額職位的任期，至2017年12月31日止。

運輸及房屋局
路政署
2017年7月

路政署主要工程管理處(專責事務)擬議組織圖



說明

^ 現稱港珠澳大橋香港工程管理處。

\$ 現稱港珠澳大橋香港工程管理處處長。

現稱總工程師/新界西北。

% 現稱總工程師/香港接線。

+ 現稱總工程師/香港口岸。

* 在 2018 年 1 月 1 日到期撤銷的編外職位(1 個首席政府工程師職位及 2 個總工程師職位)。本文件建議保留這 3 個編外職位。

@ - 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(將改稱為主要工程管理處(專責事務))的 1 個總工程師常額職位(直至 2017 年 12 月 31 日)。本文件建議延長重行調配此常額職位的任期。

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(下稱「大橋」)跨越伶仃洋，東連香港特別行政區，西接澳門特別行政區和廣東省珠海市，是粵港澳三地首次合作共建的大型交通基礎設施。整個大橋項目主要分為兩部分(見附圖1)：即(一)由港珠澳大橋管理局(下稱「大橋管理局」)在內地水域進行的主橋工程(即長約22.9公里的橋樑及相連的長約6.7公里的海底隧道工程)；以及(二)由粵港澳三地政府各自負責的连接路及口岸工程。

2. 正如我們於2017年2月向立法會交通事務委員會滙報，粵港澳三地政府及大橋管理局根據主橋及三地相關工程的最新情況，於2015年年底對工期進行進一步梳理及評估，結論認為大橋項目包括主橋工程於2016年年底建成通車已不可行，並於2016年11月向由國家發展和改革委員會主持的跨部委及包括粵港澳三地政府的港珠澳大橋中央專責小組滙報。

3. 港珠澳大橋中央專責小組認為大橋主橋及三地的工程均面對各種困難及壓力，包括技術困難、極端天氣、施工安全、界面銜接等多方面風險。根據專責小組當時的評估，整個港珠澳大橋項目要於2017年年底整體建成通車仍需克服一定的困難。在確保工程質量和施工安全的前提下，大橋管理局及粵港澳三方都在採取一切可能的措施解決各自面對的困難，全力推進相關工程的進展。經由三地政府組成的聯合工作委員會的進一步綜合評估，港珠澳大橋整體工程力爭於2017年年底完成，並將因應跨界通行政策落實措施等因素，以期早日三地同步通車。

4. 至於屯門至赤鱸角連接路方面，屯門至赤鱸角連接路南面連接路原訂的完成時間是與港珠澳大橋主橋的完成時間互相銜接，而北面連接路原訂於2018年年底完成。不過，由於工程存在種種技術困難，工期壓力非常大，以致未能按上述原訂的目標完成。根據路政署最新的評估，南面連接路預計最快於2019年上半年完成；而北面連接路則預計最快於2020年完成。

5. 下文詳述港珠澳大橋主橋、香港口岸、香港接線、屯門至赤鱸角連接路和屯門西繞道的進展。

港珠澳大橋主橋

6. 大橋主橋工程主要分為以下三個部分：(一)在香港特區邊界以西建造兩個隧道人工島及一段長約6.7公里的海底隧道的島隧工程；(二)建造一段長約22.9公里的橋樑工程及；(三)進行土木及結構工程、紓減環境影響措施、渠務、機電、交通管制及監察系統等相關工程。

7. 大橋主橋島隧工程現正進入最後階段，其關鍵工序包括所有管節的沉放及最終接頭的安裝已於2017年5月全部完成。目前，海底隧道內餘下的工序正在進行，包括壓艙混凝土澆築、安裝防火板、安裝剪力鍵和安裝機電設施等。另外，東西人工島島上的房建工程及裝飾工程仍在進行中。

8. 大橋主橋橋樑段已於2016年9月底貫通，現正進行橋面鋪裝工程。鑑於橋面鋪裝的工程規模龐大及技術要求高，其進度亦會受到不穩定天氣的影響。

9. 此外，大橋主橋工程還需進行包括公用系統設施安裝與運作測試的交通工程。

港珠澳大橋香港段工程—香港口岸

10. 香港口岸設置在香港機場東北面對開水域，一個面積約150公頃的人工島上(包括約130公頃土地用作香港口岸，以及約20公頃土地用作屯門至赤鱸角連接路南面出入口)。

11. 香港口岸工程項目包括：填海；興建貨物、旅客及相關車輛檢查和過境設施(包括旅檢大樓)；前線部門(如入境事務處，香港海關等)的辦公地方；道路設施；公共運輸交匯處；以及相關的土木工程、交通控制及監察系統和環境美化工程等。

12. 香港口岸填海工程基本上已大致完成。旅檢大樓的鋼筋混凝土工程及標誌性天幕預製組件的製造和安裝已大部分完成，其他包括玻璃幕牆安裝、屋宇設備及電機等工程正在進行中。地面的基礎設施工程現正進行橋面預製組件的安裝工程；至於車輛通關廣場、輔助建築物及相關設施等，亦正在建造中。

港珠澳大橋香港段工程—香港接線

13. 香港接線全長12公里，包括：(一)自粵港水域分界伸延至機場島觀景山的一段9.4公里長高架橋；(二)一段1公里長的觀景山隧道；以及(三)一段座落於香港國際機場東面新建成的填海區的1.6公里長地面道路，連接至香港口岸。

14. 香港接線工程項目包括建築一條雙程三線分隔公路，於香港特別行政區邊界連接港珠澳大橋主橋至香港口岸，並進行相關的土木、結構、土力、海事、環境保護、環境美化和排水工程。其他設施包括裝設街道照明設施和輔助交通設備(包括高架道路標誌)；安裝消防栓；配置交通控制及監察系統和進行機電工程等。

15. 香港接線高架橋、隧道及地面道路已於2017年5月全線貫通，路面鋪裝及道路設備安裝工程亦正按計劃陸續完成。

屯門至赤鱸角連接路

16. 屯門至赤鱸角連接路是一條全長約9公里的雙線雙程分隔行車道以連接屯門南和北大嶼山，成為大嶼山包括香港國際機場第二條對外聯繫的策略性道路。該連接路分為南面連接路和北面連接路兩段(見附圖2)。南面連接路以約1.6公里長的跨海高架道路及相關引路連接在大嶼山的北大嶼山公路和港珠澳大橋香港口岸。北面連接路則以約5公里長的海底隧道連接港珠澳大橋香港口岸和屯門第40區。並在屯門內河碼頭旁的新填海區著陸。再以高架道路跨越龍門路，連接屯門第46區興建的收費廣場。最後以支路及迴旋處連接在蝴蝶灣附近的龍門路及龍富路。

17. 工程項目正按計劃分為五份工程合約推展。首三份工程合約，已分別於2013年6月和8月及2014年7月展開。餘下的兩份工程合約，即「北面連接路隧道大樓及機電工程」和「北面連接路交通管制及監察系統」現正分別進行標書評審及籌備招標工作。

18. 南面連接路的高架道路建造工程正全速進行。高架道路的地基建造工程已基本上完成，而橋面預製組件的安裝工作則正在進行。根據承建商於2017年3月遞交的進度表，若未來沒有其他未可預見的情況出現，估計全部工程最快於2019年上半年完成。

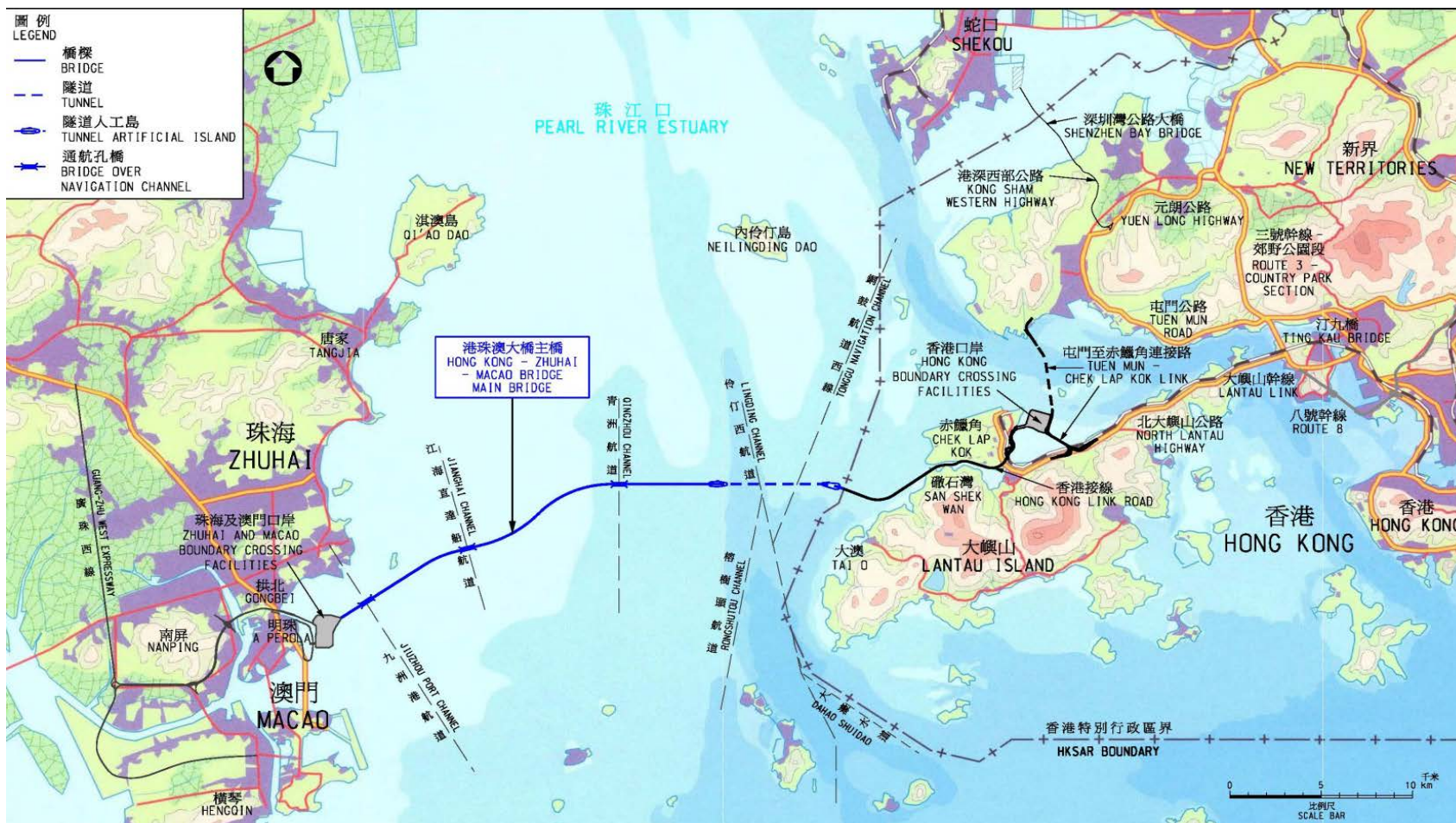
19. 至於北面連接路方面，海底隧道北面出入口的第二期填海工程已展開。大型隧道鑽挖機在海床下的鑽挖工程已大部份完成；其中一部隧道鑽挖機亦已於2017年5月底抵達建造在香港口岸人工島的隧道通風井；另一部隧道鑽挖機則會於稍後階段抵達。而以小型隧道鑽挖機建造隧道管道之間的連接通道則繼續進行中。因此，現時北面連接路的海底隧道工程仍有複雜的技術問題需要與承建商處理，如果承建商在商討過程中能充分合作，適時提交合理及具成本效益的修改設計，路政署現時預計北面連接路最快可於2020年完成。

屯門西繞道

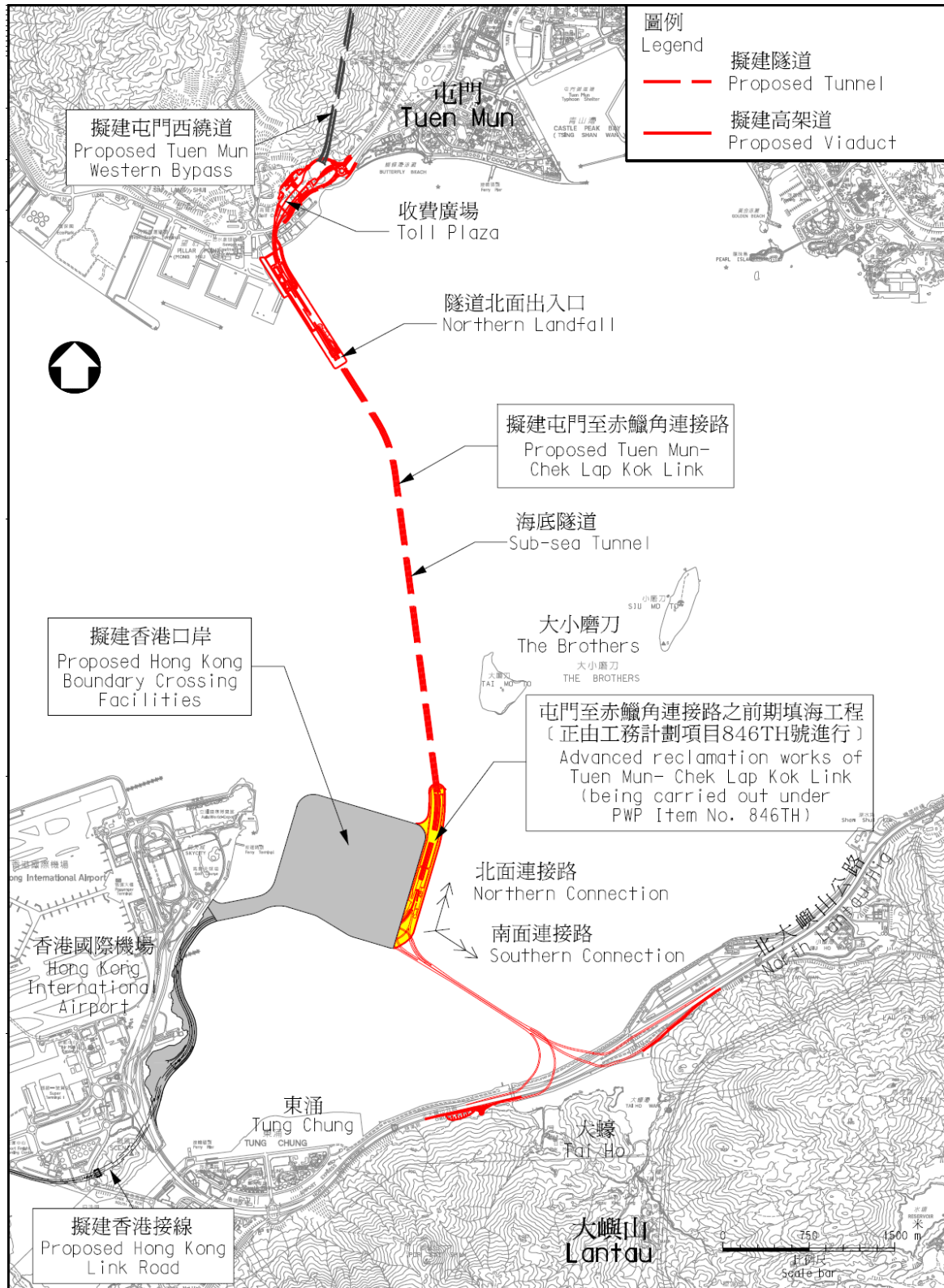
20. 屯門西繞道的最新建議走線方案(見附圖3)將連接屯門至赤鱸角連接路及港深西部公路，並提供中途接駁點連接屯門北的青田路，是新界西北發展的重要道路建設，除可改善區內的交通網絡，更為該區提供一條直接通往香港國際機場的快速通道。由於最新走線的工程計劃範疇牽涉大幅度的修訂，因此路政署需要聘請專業工程顧問就最新走線方案進行勘測研究。

21. 路政署已於2016年7月和9月就最新建議走線方案諮詢了屯門區議會、元朗區議會交通運輸委員會及廈村鄉鄉事委員會。他們對路政署建議的勘測研究沒有異議。路政署正籌備於2017年第四季就最新建議走線方案開展勘測研究。研究將包括評估環境、交通等方面的影響，並檢視建造費用、推展安排及時間表。

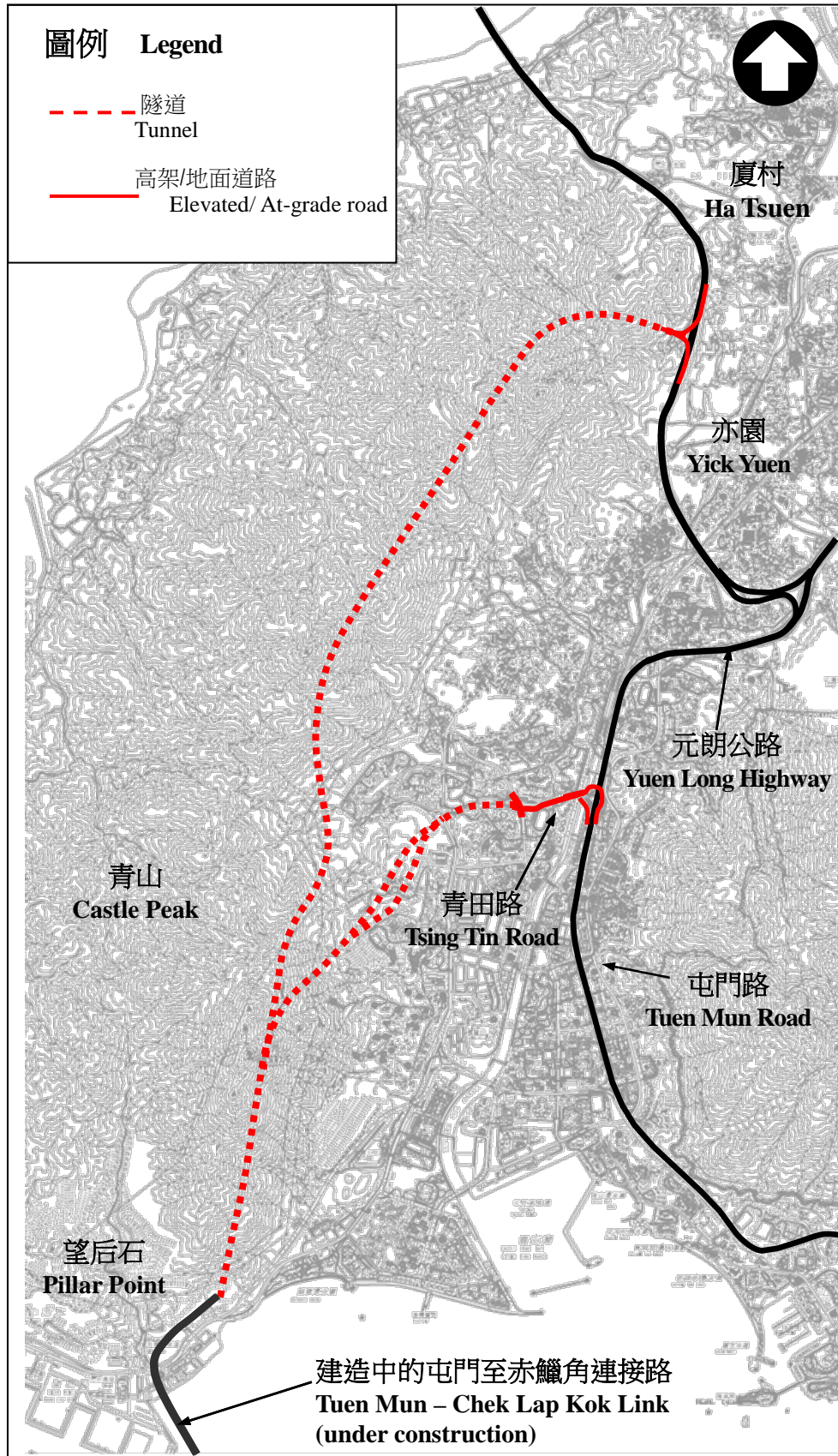
港珠澳大橋主橋及相關工程
Layout plan for HZMB Main Bridge and the related projects



屯門至赤鱗角連接路
Tuen Mun – Chek Lap Kok Link



屯門西繞道最新建議走線
Tuen Mun Western Bypass – Latest Recommended Alignment



主要工程管理處處長(專責事務)
職責說明

職級：首席政府工程師(首長級薪級第 3 點)

職銜：主要工程管理處處長(專責事務)

直屬上司：路政署署長(首長級薪級第 6 點)

主要職務和職責一

1. 規劃、管理和指導主要工程管理處(專責事務)的工作，以確保屯門至赤鱸角連接路、屯門西繞道及港珠澳大橋香港段的餘下工程順利完成；
2. 就實施屯門至赤鱸角連接路、屯門西繞道及港珠澳大橋香港段的餘下工程事宜，向政策局提供專業意見和技術支援，包括屯門西繞道工程施工前的規劃及技術研究；
3. 與內地和澳門特別行政區當局及港珠澳大橋管理局，就港珠澳大橋主體工程的項目帳目結算等事宜，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技術工作小組中，領導路政署的代表進行工作；
4. 支援路政署署長參與涉及三地政府的委員會(如三地政府所組成的三地聯合工作委員會)的工作，並在有需要時代表路政署署長履行上述委員會的職務；
5. 管理港珠澳大橋香港口岸第二階段和屯門至赤鱸角連接路工程的招標及建造事宜，及屯門西繞道的設計及招標事宜，當中包括就工程計劃推行的公眾參與活動；
6. 為屯門至赤鱸角連接路、屯門西繞道及港珠澳大橋香港段的餘下工程，制訂策略和程序；以及

7. 監察建造工程合約的履行情況，以及監督處理承建商提出的申索、因申索而引起的糾紛和項目帳目結算。

總工程師 1／專責事務職責說明

職級：總工程師(首長級薪級第 1 點)

職銜：總工程師 1／專責事務

直屬上司：主要工程管理處處長(專責事務)

主要職務和職責－

1. 協助制訂及執行就屯門至赤鱸角連接路北面連接路海底隧道段，以及監察和處理環境問題的策略和程序；
2. 就實施上述工程的設計、建造、財務及法律事宜，提供技術支援及專業意見；
3. 就上述有關工程的設計、建造、運作及保養，諮詢和協調各政策局／部門及其他相關的持份者，解決相關問題；
4. 處理《環境影響評估條例》、《道路(工程、使用及補償)條例》及《城市規劃條例》下，於屯門至赤鱸角連接路及港珠澳大橋香港段的餘下工程的施工及運作階段所需的法定程序；
5. 協調土地事宜，並解決屯門至赤鱸角連接路北面連接路海底隧道段與屯門現有道路及香港口岸工程項目之間的界面及配合問題；以及
6. 領導工程團隊解決承建商提出的申索及糾紛，以完成項目帳目結算。

總工程師 2／專責事務職責說明

職級：總工程師(首長級薪級第 1 點)

職銜：總工程師 2／專責事務

直屬上司：主要工程管理處處長(專責事務)

主要職務和職責一

1. 協助制訂及執行屯門至赤鱸角連接路的南面連接路工程、機電和相關交通管制及監察系統工程及屯門西繞道工程的策略和程序；
2. 就實施屯門至赤鱸角連接路南面連接路高架道路段工程的建造、財務及法律事宜，提供技術支援及專業意見；
3. 就屯門至赤鱸角連接路南面連接路高架道路段工程的建造、運作及保養，諮詢和協調各政策局／部門、香港機場管理局及其他相關的持份者，解決有關建築設計及維修保養等問題；
4. 管理屯門至赤鱸角連接路南面連接路高架道路段的相關顧問合約及建造工程合約。監控工程的範疇、造價和實施計劃；
5. 擬備及批出屯門至赤鱸角連接路工程項目內機電工程合約和交通管制及監察系統工程合約；
6. 協調土地事宜，並解決屯門至赤鱸角連接路南面連接路高架道路段與現有北大嶼山公路及香港口岸工程項目之間的界面及配合問題；
7. 領導工程團隊解決承建商提出的申索及因申索而引起的糾紛，以完成項目帳目結算；以及
8. 推展屯門西繞道，包括進行公眾諮詢工作、擬備各方普遍接受的方案；就屯門西繞道工程的設計、規劃、

可行性研究、環境影響評估研究等，提供技術支援及專業意見。

總工程師 3／專責事務職責說明

職級：總工程師(首長級薪級第 1 點)

職銜：總工程師 3／專責事務

直屬上司：主要工程管理處處長(專責事務)

主要職務和職責一

1. 協助制訂及執行香港接線及香港口岸工程計劃的餘下工程的策略和程序；
2. 就實施香港接線及香港口岸工程計劃的餘下工程的建造、財務及法律事宜，提供技術支援及專業意見；
3. 就香港接線及香港口岸工程計劃餘下工程的建造、運作及保養，諮詢和協調各政策局／部門、香港機場管理局及其他相關的持份者，解決有關建築設計、交通運輸、營運管理及維修保養等問題；
4. 推展香港接線及香港口岸工程計劃的餘下工程及管理相關顧問合約及建造工程合約。監控工程的範疇、造價和實施計劃；
5. 協調土地事宜，並解決香港接線及香港口岸工程計劃的餘下工程與機場島上現有及擬建的道路及屯門至赤鱘角連接路工程項目之間的界面及配合問題；
6. 領導工程團隊解決承建商提出的申索及因申索而引起的糾紛，以完成項目帳目結算；以及
7. 為香港口岸第二階段工程進行採購工作。

路政署現有首席政府工程師及總工程師的主要職責範圍 及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(首席政府工程師)(首長級薪級第3點)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)(即路政署助理署長(技術)¹和路政署助理署長(發展)²)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，則每個由1名政府工程師管理，並由2名總工程師輔助。

2. 路政署副署長須協助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事務，以及監察部門開支。除了作為部門的行政主管，路政署副署長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，且工作量繁重，因此不能額外兼顧港珠澳大橋香港工程管理處處長的全職職務。

3. 關於總辦事處的4名總工程師，路政署署長評估過他們目前和預計的工作量，結論是他們並無餘力兼顧額外工作。他們正在／將會全力處理以下工作－

- (a) 路政署總工程師／工程負責監察全港中小型公路工程項目的推行，包括規劃、設計和建造、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；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

¹ 路政署助理署長(技術)負責擬訂有關道路工程、公共照明設施、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，並且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)。

² 路政署助理署長(發展)負責管理基本工程項目；保養維修青馬管制區及青沙管制區內的公路設施；及監察公路項目籌劃、工地安全及環境顧問、合約顧問及土力顧問服務。

理合約事宜。此外，總工程師／工程最近更承接了大型項目，包括粉錦公路的道路改善工程計劃、西九龍填海發展的道路網絡工程及觀塘商貿區(牛頭角範圍)的建議行人環境改善工程。目前，他正管理約 90 項處於規劃、設計或施工階段的工程計劃。

- (b) 路政署總工程師／橋樑及結構負責橋樑和公路構築物的設計及訂立標準的工作；就涉及道路構築物的公共及私人發展／工程項目提供意見及技術建議；督導內部道路工程項目的結構設計(每年超過 20 個項目)；以及就正在進行的建造工程提供結構方面的技術支援。此外，他亦須督導青馬管制區及青沙管制區內公路設施的維修保養³。
- (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 240 000 組道路照明設施，提供專業服務和意見。他亦正從環保(燈光滋擾及污染)及節約能源方面，研究及檢討道路照明的標準和最新技術，並會計劃及推行發光二極管(LED)路燈更換計劃，選擇合適低及中瓦數高壓鈉燈路燈更換為 LED 路燈，以節省能源及減少溫室氣體排放；為此，他需要在中短期內專注處理有關工作。
- (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及標準持續進行研究，以便符合運作上的需要和加強環境保護，以及在《道路交通條例》(香港法例第 374 章)下，檢視和更新有關道路工程的照明、標誌及防護措施的工作守則。他亦監察研究拓展部擬訂及檢討

³ 兩個管制區內的公路設施包括連接機場策略性幹線的 4 條長跨距懸索體系橋樑、4 條雙程三線隧道、1 條雙程雙線隧道、高架橋、道路及路旁斜坡。由於兩個管制區內的 4 條長跨距懸索體系橋樑結構設計特別，須密切監察其耗損情況。除了橋面鋪面的定期維修，主要的結構構件亦須經常檢查和保養。

部門的資訊科技策略、協調掘路工程的管理、督導中央掘路工程審核巡查隊的工作、以及監督管理公共工程的瀝青物料供應商。我們需要 1 名主管級專業人員專責處理有關工作，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；為掘路工程設計緊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，如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 2 100 公里道路、2 600 個道路構築物和 12 700 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，以及監察公用事業機構在進行掘路工程時的表現。鑑於以上的繁重工作屬持續性質，而且須確保道路網絡維持在既安全又令公眾滿意的狀況，因此不能騰出／重行調配有關首長級人員以兼顧額外的職務。

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(2017-18 至 2021-22 財政年度)的每年平均開支約達 70 億元。由於主要工程管理處處長在處理高層協調，以及在重要的公眾諮詢、技術、法定及工程撥款事宜方面的決策工作已十分繁重，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. 路政署署長評估過主要工程管理處轄下 5 名總工程師目前和預計的工作量。結果顯示，他們在中短期內都沒有餘力兼顧額外的的工作，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中大型基建工程計劃⁴。在未來五年，總工程師 1／主要工程將要監察現階段「人人暢道通行」計劃的推展，為現有公共行人通道加建無障礙通道設施。在「人人暢道通行」計劃現階段的範疇下，約有 200 項工程項目正在進行，由於預定大部分項目按進度至 2018 年陸續完工，故此時間緊迫。為進一步推動「人人暢道通行」計劃，政府現再邀請各區議會在每區選出不多於三條現有行人通道(即共 54 條行人通道)，作為「人人暢道通行」計劃下一階段的推展項目。當中可供區議會考慮的行人通道，不再局限於由路政署負責維修及保養的公共行人通道。總工程師 1／主要工程負責在 2017-18 年度，推行有關的區議會諮詢工作，並為區議會選定的推展項目進行可行性研究及設計工作，以期在完成大部份現階段計劃下的項目後，隨即展開這些新增項目的建造工程。若選出的推展項目涉及非由路政署負責維修及保養的行人通道，總工程師 1／主要工程須與現時負責管理和維修該等行人通道的人士或機構進行大量的協調工作，以推展這些加建升降機工程。若當中涉及業權分散的情況，更必須與相關業主作廣泛交流，並擬備法律文件及進行所需的程序，以徵得他們的同意。此外，總工程師 1／主要工程亦參與已竣工的吐露港公路擴闊工程的最後階段工作，並需要負責元朗公路擴闊工程計劃及吐露港公路擴闊工程(舊政務司官邸附近道路交匯處至馬料水道路交匯處一段)計劃餘下的隔音屏障工程。因此，他不會有餘力兼顧額外職務。

⁴ 包括吐露港公路和粉嶺公路擴闊工程、「人人暢道通行」計劃現階段和下一階段工程。

- (b) 總工程師 2／主要工程主要負責實施造價約 420 億元的大型中九龍幹線工程計劃⁵。鑑於中九龍幹線工程計劃極為複雜，而且規模龐大，總工程師 2／主要工程須集中監察項目的撥款申請、繼續建造工程合約的準備工作與招標程序，以及其後建造工程的推展。總工程師 2／主要工程亦須致力促成有關持份者參與關於工程計劃的環境影響、與現有設施協調及建築物安全的重要事宜。當獲得立法會批准撥款後，中九龍幹線的建造工程將陸續展開並達至高峰期，總工程師 2／主要工程的工作量將繼續大幅度增加。此外，總工程師 2／主要工程同時負責多份八號幹線及后海灣幹線工程的顧問合約及建造工程合約的帳目結算工作。因此，總工程師 2／主要工程並沒有餘力兼顧額外職務。
- (c) 總工程師 3／主要工程和總工程師 4／主要工程主要負責實施大型的中環及灣仔繞道和東區走廊連接路工程計劃⁶，其費用約 360 億元。這項工程計劃現正在全力施工中，需要緊密監察及管理工程進度，以避免和減輕有可能延誤該工程計劃的風險。除了工程的複雜性外，有關工程亦可能對交通、海旁、維多利亞港及環境造成影響，加上需要與鄰近的現有設施／物業發展和其他工程進行繁複的協調工作和收回土地，這些都需要總工程師 3／主要工程和總工程師 4／主要工程小心監察、密切聯繫及廣泛諮詢公眾，所以直至中環及灣仔繞道竣工及

⁵ 中九龍幹線是一條全長 4.7 公里的雙程三線分隔主幹路，連接西九龍的油麻地交匯處與東九龍的九龍灣及啟德發展區，當中包括一條長 3.9 公里的隧道、3.4 公里的引道和連接路，以及重建彌敦道以西的一段長 300 米的加士居道天橋相關路段。中九龍幹線將會與 T2 主幹路及將軍澳－藍田隧道組成六號幹線，提供一條快捷通道連接西九龍與將軍澳。工程可提升九龍主要東西行幹道的交通容量，從而舒緩交通擠塞及應付未來的交通需求。

⁶ 中環及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 800 米的東區走廊相關路段。中環及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期望，盼工程盡早竣工後，能改善干諾道／夏慤道／告士打道走廊一帶的交通擠塞情況。

通車前，2名總工程師必須高度參與該工程計劃。除中環及灣仔繞道工程計劃之外，2名總工程師亦負責規劃及實施蓮麻坑路西段和東段擴闊工程、西貢公路改善工程第一及第二期，以及24項為現有道路加建隔音屏障的工程計劃⁷。然而，基於這些工程計劃對交通、工程、環境、土地及文物的影響，公眾對實施有關工程計劃意見紛紜。因此，2名總工程師及其團隊在制定較可取的改善工程方案及諮詢公眾時，須審慎處理及解決公眾關注的事宜。為順利推展這些工程計劃，我們需要2名主管級專業人員親自專注處理有關工作。故此，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和實施多項中大型基建工程計劃。他現正負責監察粉嶺公路擴闊工程⁸的施工，這項工程的其中一項重要工作是配合蓮塘／香園圍口岸計劃的部分工程進度。總工程師5／主要工程也要全力參與規劃及實施青山公路－青山灣段擴闊工程計劃、連接朗屏站之元朗市高架行人通道工程計劃、建議的旺角行人天橋系統計劃、由荃青交匯處至葵青交匯處之荃灣路擴闊工程，以及處理大致竣工的屯門公路改善工程的兩份合約的索償要求及最後階段的工作。此外，總工程師5／主要工程也要管理十一號幹線(北大嶼山至元朗)的可行性研究，包括評估交通、環保、土地、海事、排水、供水及公用設施的影響，公眾諮詢和處理多項與其他部門的配合事宜。鑒於這12.5公里

⁷ 政府的政策是在切實可行的情況下，為住宅樓宇於交通噪音水平超逾70分貝(A)L₁₀(1小時)的現有道路加建隔音屏障。到目前為止，已完成17項加建工程。現時的24項加建工程中，2項已開始施工，1項已完成相關刊憲程序，而21項工程正處於各個規劃及研究階段。

⁸ 粉嶺公路擴闊工程包括擴闊泰亨與和合石交匯處之間一段長約3公里的粉嶺公路，由雙程三線分隔車道改為雙程四線分隔車道；在九龍坑建造一段長約400米的行車橋；以及拆除及重置6條現有行人天橋。立法會財務委員會於2013年6月21日批准43億2,000萬元的撥款。

長的十一號幹線工程規模龐大和非常複雜，相關工作量將會十分繁重。至於青山公路擴闊工程計劃、元朗市高架行人通道工程計劃、旺角行人天橋系統計劃及荃灣路擴闊工程計劃，公眾意見紛紜，因此，總工程師 5 / 主要工程及其團隊在規劃、設計及實施這些項目方面，必須全力以赴。為順利推展這些項目，我們需要 1 名主管級專業人員專注處理有關工作，務求使工程計劃的有關法定程序、公眾諮詢及撥款申請能順利依時完成。因此，總工程師 5 / 主要工程不會有餘力兼顧額外職務。

鐵路拓展處

7. 鐵路拓展處由鐵路拓展處處長(首席政府工程師)掌管，負責監督鐵路工程項目的規劃、設計和落實相關重置及備置工程、公共基建工程及車站改善工程，並且監察香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)在這些方面的工作。鑑於廣深港高速鐵路香港段項目和沙田至中環線(下稱「沙中線」)正處於關鍵的施工階段，鐵路拓展處處長必須監察港鐵公司推展工程的工作，加上未來數年會有多項《鐵路發展策略 2014》建議推展的新鐵路工程項目陸續進入規劃和設計階段，鐵路拓展處處長須負責管理層的聯繫以及有關落實事宜的決策等繁重工作，因而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，以及 5 名總工程師協助處理相關職務。路政署署長評估過後，認為這些首長級人員均須全力處理上述工作，因此無法兼顧其他辦事處的職務。鐵路拓展處的總工程師的主要職務如下—

- (a) 總工程師 / 鐵路拓展 1-1 負責監督《鐵路發展策略 2014》建議推展的新鐵路工程中的屯門南延線及北環線（及古洞站）的規劃及設計。以上兩項新工程計劃均涉及有關與鄰近發展的複雜的銜接及技術等問題，需要首長級人員與管理層的聯繫、協調，

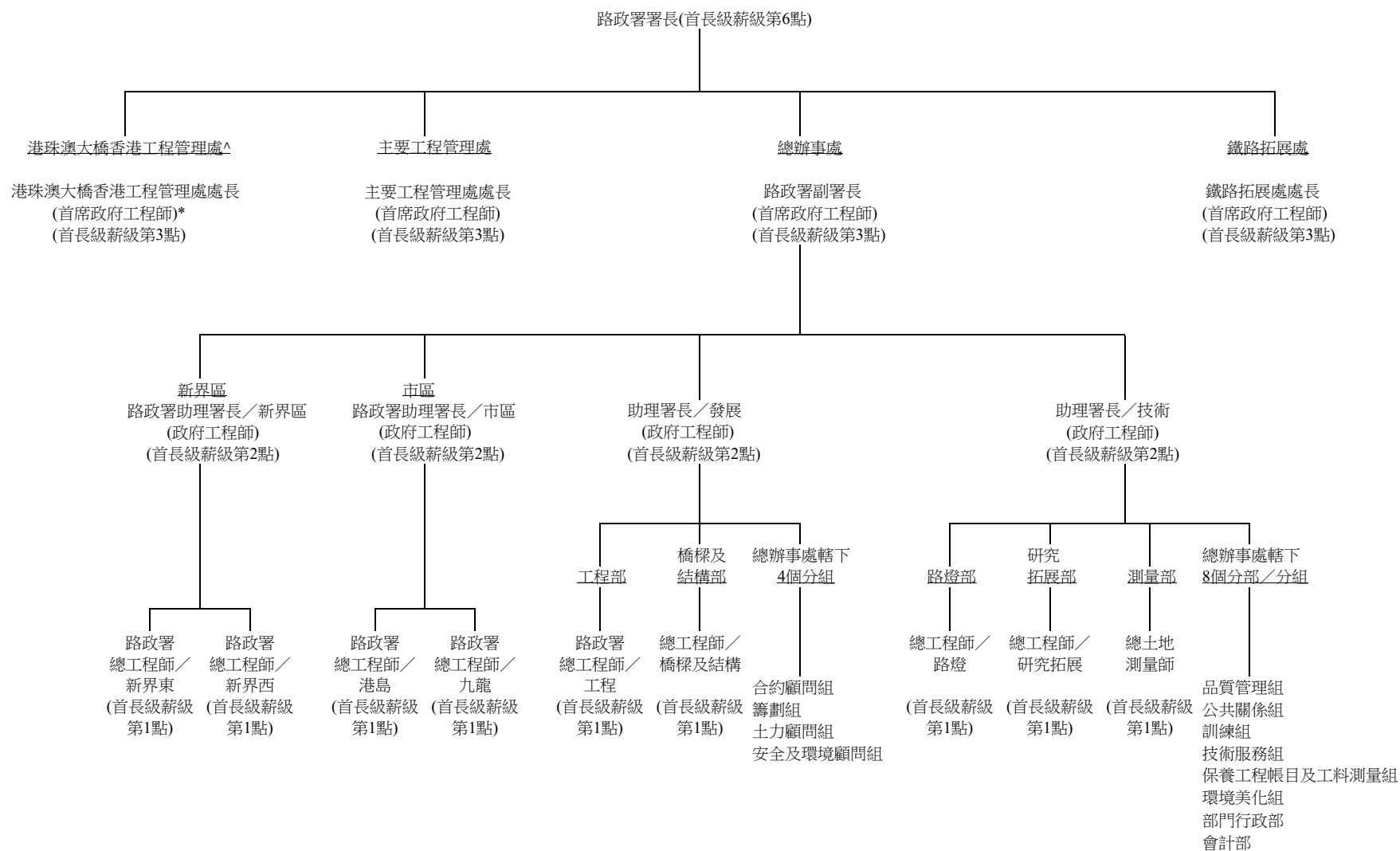
以及決策。總工程師／鐵路拓展 1-1 亦同時負責嚴格審視觀塘線延線主要基建工程的費用，包括港鐵公司每一個涉及公帑開支的申索審批報告，並對審批申索的分析提出專業意見，審視所有申索的理據、原則及責任問題。另外，總工程師／鐵路拓展 1-1 亦參與籌備沙中線服務經營權協議的工作。

- (b) 總工程師／鐵路拓展 1-2 負責規劃和實施沙中線的「南北走廊」工程計劃。這條鐵路線延伸現有東鐵線，橫跨維多利亞港，經灣仔北地段至金鐘。總工程師／鐵路拓展 1-2 亦負責規劃和實施有關鐵路運作的公共基建工程。由於須與中環灣仔繞道和灣仔發展計劃第二期工程(兩者均為大型工程計劃)配合，加上於市區的擠迫環境興建，而建造的時間表亦十分緊迫，因此設計及建造沙中線過海段極具挑戰性。複雜的配合及技術問題需要首長級人員設法解決。
- (c) 總工程師／鐵路拓展 1-3⁹負責規劃和實施沙中線的「東西走廊」工程計劃。這條鐵路線的建造工程很多在人口高度密集的地區進行，包括沙田、黃大仙、九龍城及油尖旺區，涉及運作中的鐵路線並需公眾配合的事宜，工程因而極為複雜。總工程師／鐵路拓展 1-3 同時負責嚴格審視南港島線(東段)主要基建工程的費用，包括港鐵公司每一個涉及公帑開支的申索審批報告，並對審批申索的分析提出專業意見，審視所有申索的理據、原則及責任問題。總工程師／鐵路拓展 1-3 亦負責監督由港鐵公司落實的多項車站改善工程建議，以及與鐵路運作有關的黃竹坑站有蓋行人通道。這些工程計劃的管理都需要專業的首長級人員的參與和監督。

⁹ 此職位屬編外職位，財務委員會在 2009 年 4 月 1 日批准開設，將保留至 2022 年 3 月 31 日。

- (d) 總工程師／鐵路拓展 2-1 負責管理政府與港鐵公司的西港島線工程項目協議。雖然西港島線已於 2014 年 12 月通車，總工程師／鐵路拓展 2-1 仍須按照政府與港鐵公司之間的盈餘退還機制，查明及核實港鐵公司需要退還的非經常補助金額。總工程師／鐵路拓展 2-1 也負責規劃和實施廣深港高速鐵路香港段工程項目以及有關的主要基建工程，例如接駁西九龍總站的行人連接系統及公共運輸交匯處。以上工程計劃的管理都需要專業的首長級人員的參與和監督。
- (e) 總工程師／鐵路拓展 2-2 負責在《鐵路發展策略 2014》發表後，協助運輸及房屋局跟進有關工作。他亦負責管理鐵路運輸電腦模型，有關工作涉及備存一套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，以便就不同鐵路網絡配置在不同的社會經濟狀況和發展參數假設下的鐵路載客量作出預測。除了與運輸模型有關的工作外，他亦要檢視由公營和私營機構提出在現有和計劃中的鐵路線附近的所有發展建議(每年約 150 項)，以妥善保護有關的鐵路線。此外，他亦須參與各項規劃和發展研究，例如大嶼山、新界東北、新界北、洪水橋、以及香港口岸上蓋發展等研究，並就鐵路發展事宜提供意見。

路政署總辦事處現行組織圖

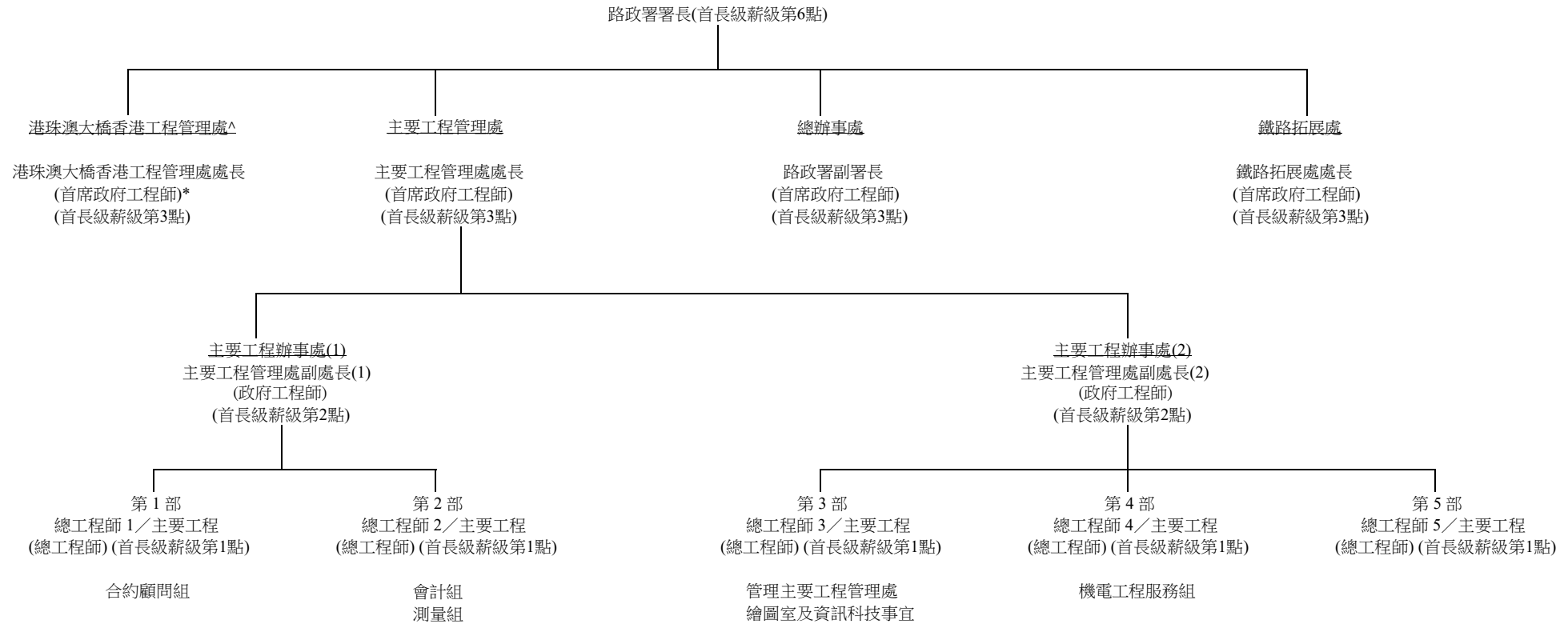


說明

^ 將改稱為主要工程管理處(專責事務)。

* 在 2018 年 1 月 1 日期撤銷的編外首席政府工程師職位。本文件建議保留此編外職位。

路政署主要工程管理處現行組織圖

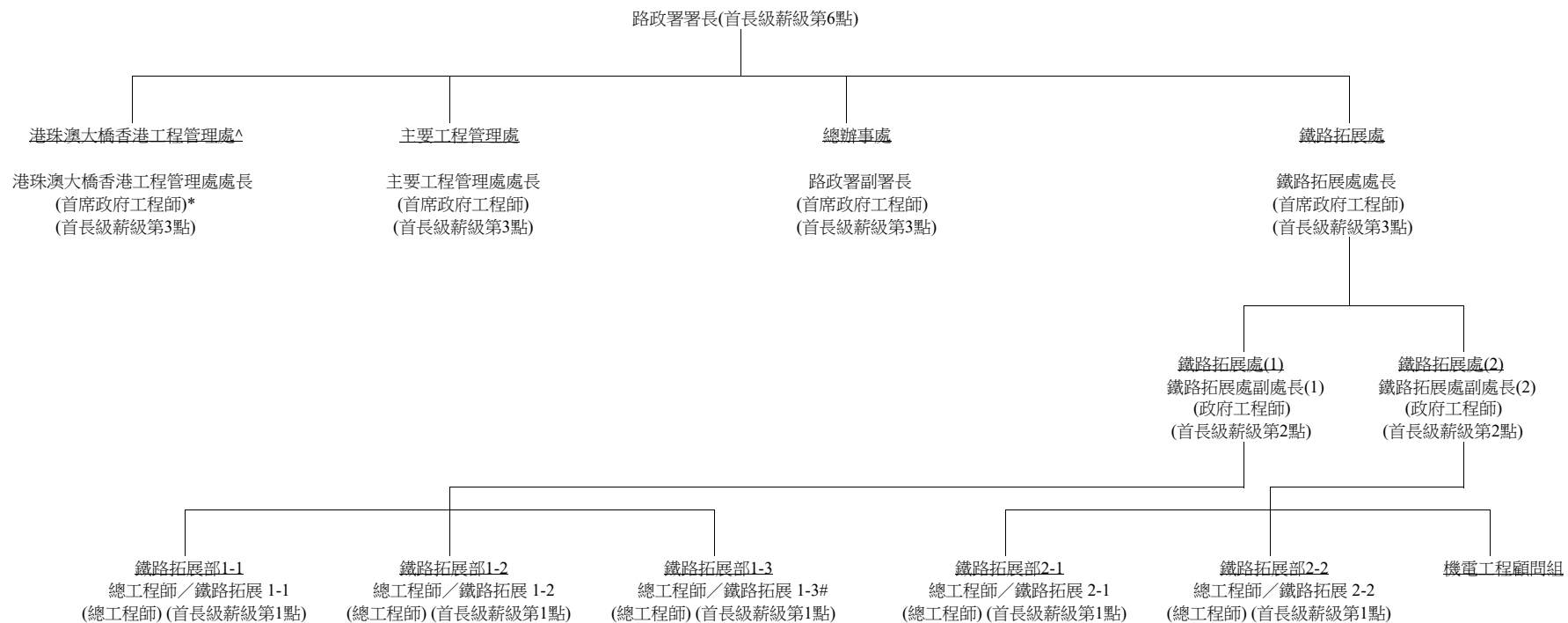


說明

^ 將改稱為主要工程管理處(專責事務)。

* 在 2018 年 1 月 1 日到期撤銷的編外首席政府工程師職位。本文件建議保留此編外職位。

路政署鐵路拓展處現行組織圖



說明

^ 將改稱為主要工程管理處(專責事務)。

* 在 2018 年 1 月 1 日到期撤銷的編外首席政府工程師職位。本文件建議保留此編外職位。

在 2022 年 4 月 1 日到期撤銷的總工程師編外職位。