財務委員會
人事編制小組委員會討論文件

2005 年 1 月 19 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 2005 年 3 月 12 日起，作出下述有關路政署的安排－

(a) 開設下述常額職位－

1 個總工程師職位
(首長級薪級第 1 點)(92,650 元至 98,300 元)

(b) 保留下述編外職位－

1 個總工程師職位
(首長級薪級第 1 點)(92,650 元至 98,300 元)

為期 27 個月，至 2007 年 6 月 11 日止；以及

1 個政府工程師職位
(首長級薪級第 2 點)(110,000 元至 116,800 元)

2 個總工程師職位
(首長級薪級第 1 點)(92,650 元至 98,300 元)

為期 18 個月，至 2006 年 9 月 11 日止。

問題

路政署的 5 個編外職位會在 2005 年 3 月 12 日到期撤銷－

鐵路拓展處

總工程師／技術服務(總工程師)(首長級薪級第 1 點)
總工程師／鐵路 2(總工程師)(首長級薪級第 1 點)

主要工程管理處

主要工程管理處副處長(1)(政府工程師)(首長級薪級第 2 點)
總工程師／主要工程 1-1(總工程師)(首長級薪級第 1 點)
總工程師／主要工程 3-1(總工程師)(首長級薪級第 1 點)

路政署需要上述首長級人員繼續就規劃和實施新鐵路工程計劃提供支援，並管理主要道路工程計劃，以配合香港的經濟發展和人口增長，以及與內地日益緊密的聯繫。

建議

2. 我們建議由 2005 年 3 月 12 日起－

(a) 在鐵路拓展處開設 1 個總工程師常額職位(首長級薪級第 1 點)，以繼續掌管技術服務部；

(b) 保留鐵路拓展處 1 個總工程師編外職位(首長級薪級第 1 點)，為期 27 個月，以便繼續規劃和實施新鐵路工程計劃；以及

(c) 保留主要工程管理處 1 個政府工程師編外職位(首長級薪級第 2 點)和 2 個總工程師編外職位(首長級薪級第 1 點)，為期 18 個月，以便繼續管理主要道路工程計劃。

理由

3. 1999 年 3 月 12 日，財務委員會(下稱「財委會」)批准在路政署開設上文第 2 段所述的 5 個編外職位，為期 6 年(見 EC(98-99)26 號及 EC(98-99)27 號兩份文件)。在向財委會人事編制小組委員會提交上述文件時，我們已提及有需要在 6 年期限屆滿前檢討是否需要繼續保留上述 5 個職位。經審慎檢討現時和可預見的工作量，以及路政署的首長級架構和人手資源情況後，我們認為有需要開設 1 個總工程師常額職位(首長級薪級第 1 點)，並以有時限的形式保留其餘 4 個職位(即 1 個政府工程師職位(首長級薪級第 2 點)和 3 個總工程師職位(首長級薪級第 1 點))。

鐵路拓展處

附件1 4. 鐵路拓展處現行和建議的組織圖載於附件 1。鐵路拓展處由鐵路拓展處處長(首席政府工程師)(首長級薪級第 3 點)掌管，負責規劃和實施新的既定鐵路，以及規劃香港未來的鐵路發展。該處有兩個分組，即鐵路拓展組 1 和鐵路拓展組 2。

5. 鐵路拓展組1負責處理西鐵有待完成的事宜、監督迪士尼線的實施工作、協調現有鐵路車站的改善工程，以及規劃和審議九龍南線、沙田至中環線、北港島線、西港島線、南港島線和港口鐵路線的工程計劃。

6. 鐵路拓展組 2 負責監督與馬鞍山至大圍鐵路線(下稱「馬鞍山鐵路」)和尖沙咀支線有關的餘下工作(例如結算帳目)，實施上水至落馬洲支線(下稱「落馬洲支線」)工程計劃，以及規劃將軍澳南站、區域快線和北環線工程計劃。該組亦負責鐵路運輸電腦模型分析工作，為未來鐵路規
附件2 劃提供所需的乘客量和收入預測。各個鐵路計劃的位置圖載於附件 2。

7. 在鐵路拓展處這兩個編外職位，即總工程師／技術服務和總工程師／鐵路 2，是在 1999 年獲財委會批准(見 EC(98-99)26 號文件)開設的，為期 6 年，負責規劃未來鐵路，規劃和實施新鐵路計劃，以應付香港的人口增長和持續的經濟發展，以及配合與內地日益密切的聯繫。如下文第 8 及 15 段所述，過去數年，這兩個職位的職務和職責大致維持不變。上述兩個編外職位會在 2005 年 3 月 12 日到期撤銷，我們認為有必要把總工程師／技術服務改為常額職位，並保留總工程師／鐵路 2 職位，為

期 27 個月。有關理由在下文闡述。鐵路拓展處在 1999 年進行的鐵路工
附件3 程計劃清單和自 1999 年加入的鐵路工程計劃清單，載於附件 3。

總工程師／技術服務

8. 總工程師／技術服務掌管鐵路拓展處的技術服務部，該部負責維持運輸統計數字綜合資料庫，以及蒐集主要規劃和土地用途資料。這些資料對鐵路運輸電腦模型(鐵路發展研究模型)的運作非常重要，因該模型可按不同的社會經濟情況假設，預測各鐵路網在未來不同年份的乘客量和收入。模型所得的結果亦可為我們提供必需的資料，用以制定鐵路擴展計劃和更新鐵路發展策略，在更廣泛的層面而言，更有助我們制定運輸政策。

9. 鐵路發展研究模型極為複雜，需要經常更新和校正，以反映規劃和社會經濟參數的變動，包括乘客行為和路線選擇，以及社會人士的期望。此外，分析和詮釋模型得出的結果，以及其後對各個鐵路計劃進行的財務和經濟評估等工作，均極為複雜，需要由具備專業知識的首長級人員負責。

10. 在 1999 年開設總工程師／技術服務職位之前，我們須聘請顧問審核兩家鐵路公司提交的新鐵路計劃建議書。建議書的內容包括鐵路計劃的乘客量和收入預測，以及財務和經濟評估。自開設上述職位和建立全面電腦化的鐵路發展研究模型後，審核兩家鐵路公司提交的顧問建議(包括站與站之間的交通模式和相關基建要求)的工作，已完全由鐵路拓展處內部人員負責。此外，總工程師／技術服務亦負責更新全港的整體鐵路規劃，並就制定鐵路政策的事宜，向環境運輸及工務局提供支援。開設總工程師／技術服務職位，減低了我們在進行鐵路研究方面對顧問的倚賴，也節省了聘請顧問的開支。

11. 我們在 1999 年 3 月向財委會人事編制小組委員會提交文件，建議開設總工程師／技術服務職位。當時，我們已認為有需要長期開設這個職位。然而，在我們提交的 EC(98-99)26 號文件中，我們建議先行開設 1 個編外職位，為期 6 年。這是因為我們注意到有必要考慮這 6 年所累積的經驗，以及研究其他方案，包括在這段期間新鐵路計劃完成後重行調配人手的方案。在 1999 年 3 月獲准開設的總工程師／技術
附件4 服務職位的職責說明載於附件 4。其後，我們在 1999 年 10 月發表政策綱領「邁步前進－香港長遠運輸策略」和在 2000 年 5 月發表「鐵路發

展策略 2000」。這兩份文件均重申政府的運輸政策是以鐵路為本港客運系統的骨幹，「鐵路發展策略 2000」更具體勾劃本港耗資 1,000 億元擴大鐵路網的藍圖。為妥善規劃和實施這項政策，我們必須定期更新鐵路發展計劃，對這項工作來說，總工程師／技術服務的專業支援是不可或缺的。

12. 雖然我們預期約在 6 年後九龍南線會剛好建成，但屆時我們仍須處理「鐵路發展策略 2000」建議的其他計劃，例如沙田至中環線、西港島線、南港島線、北環線及區域快線。此外，「鐵路發展策略 2000」亦有一些長遠鐵路發展建議，包括北港島線、西部“外”走廊及東－西九龍線，當中部分計劃仍處於構思階段。這些鐵路計劃均須仔細規劃及妥善協調。因此，我們有需要因應香港運輸及社會經濟環境的改變，不斷更新鐵路發展研究模型。上述的長遠規劃工作需要總工程師／技術服務提供專業意見。

13. 考慮到上文第 10 段所述維持內部電腦化鐵路發展研究模型的好處、鐵路規劃和發展是一項持續進行的工作，以及路政署其他首長級人員已沒有剩餘人手兼顧有關工作(見下文第 32 段)等因素，我們認為，長遠而言確有需要保留總工程師／技術服務一職，故此建議把這個編外職位改為常額職位，由 2005 年 3 月 12 日起生效。

總工程師／鐵路 2

14. 為顧及環境因素，落馬洲支線工程計劃原先的高架路方案已在 2002 年改為隧道方案。由於工程範圍出現重大改動，有關的建造工程在 2002 年年底才能展開，動工時間較原定施工時間表所定的遲了 2 年左右。加上建造隧道比興建高架路需時約多 1 年，因此落馬洲支線的目標完工日期已由 2004 年修訂為 2007 年年中。

15. 如非工程範圍出現上述重大改動，落馬洲支線及相關工程已在 2004 年完成，我們亦無需建議延長總工程師／鐵路 2 職位的開設期。然而，由於落馬洲支線的施工時間表有所修訂，我們必須保留總工程師／鐵路 2 編外職位，為期 27 個月，以便該名總工程師可以繼續監督耗資 100 億元的落馬洲支線工程計劃和價值超過 6 億元的相關主

要公共基建工程[1]的實施工作。特別要提到的是，主要公共基建工程包括 1 條橫跨邊界及深圳河、連接落馬洲總站及皇崗總站的旅客橋。我們已委託深圳當局建造這條旅客橋。由於跨境旅客橋的建造工程須與總站的建造工程同步進行，因此，總工程師／鐵路 2 須就有關的實施工作與深圳方面保持密切聯繫，議定設計、建造工程和啓用等方面的事宜。總工程師／鐵路 2 亦負責監督價值 9,300 萬元的落馬洲總站公共交通交匯處工程計劃(會委託九廣鐵路公司進行)，以配合落馬洲支線通車。

16. 鑑於落馬洲支線及相關工程的進展和有關職位須承擔的職責，我們建議保留總工程師／鐵路 2 的編外職位，為期 27 個月，至 2007 年 6 月 11 日止，以確保落馬洲支線順利完成。我們認為，總工程師／鐵路 2 職位的開設期延長後，已足以監督落馬洲支線的實施工作，故**不會**再要求延長該職位的開設期。在 27 個月的開設期完結前，我們會定期檢討是否需要保留該職位，假如沒有需要，則會在 2007 年 6 月前刪除這個職位。

附件5及附件6

17. 總工程師／技術服務及總工程師／鐵路 2 的職責說明分別載於附件 5 及附件 6。

主要工程管理處

18. 基於深港西部通道、后海灣幹線、元朗公路擴闊工程、八號幹線(前稱九號幹線)青衣至沙田段、青山公路改善工程等主要工程計劃均處於施工的關鍵階段，因此在 2006 年年底或之前，主要工程管理處的工作量都會處於高峰期。主要工程管理處負責管理的道路基建工程計劃的開支，在 2004-05 年度約為 70 億元，在 2005-06 和 2006-07 兩個年度的每年開支則約為 60 億元。由於工程計劃性質複雜，以及要確保各項工程計劃順利完成和如期投入服務的工作責任重大，故必須由首長級專業職系人員作深入管理。

---

[1] 主要公共基建工程並非鐵路工程，但有關項目(例如鐵路車站通道、行人隧道／行人天橋及公共交通交匯處)對於鐵路的啓用是不可或缺的。政府負責撥款進行這些屬於公共工程的項目。落馬洲支線的相關主要公共基建工程包括興建橫跨深圳河、連接落馬洲總站及皇崗總站的旅客橋香港段、闢設落馬洲總站的過境設施和擴闊落馬洲總站的通道。

附件7

19. 主要工程管理處現行和建議組織圖載於附件 7。目前，主要工程管理處由主要工程管理處處長(首席政府工程師)(首長級薪級第 3 點)掌管。該處現正進行的工程計劃分別由 3 個主要工程組別負責，每個組別各由 1 名主要工程管理處副處長(政府工程師)(首長級薪級第 2 點)掌管。3 名主要工程管理處副處長各有 2 至 3 名總工程師(首長級薪級第 1 點)(職銜定為總工程師／主要工程)提供支援。主要工程管理處各工程組別的工作量詳述如下。

20. 第一組(主要工程 1) (下稱「主要工程 1」)負責進行八號幹線青衣至沙田段的工程計劃，包括興建將會是世界最長斜拉橋的昂船洲大橋，以及建造 3 條共長 6.5 公里的隧道和長 9.5 公里的高架道路。這些工程所需的預製混凝土高架道路構件超過 8 000 件，部分構件更需在交通極為繁忙的地區裝嵌。我們須配合土木工程合約，適時實施精密的交通管制及監察系統，確保八號幹線工程計劃可分階段有秩序地完成，即長沙灣至沙田段可在 2007 年年中通車，而青衣至長沙灣段則可在 2008 年年中通車。

21. 除八號幹線外，主要工程 1 負責龍井頭至長沙之間一段東涌道的改善工程(有關工程剛剛展開，會在 2007 年年初完成)、屯門公路重建及改善工程的詳細規劃工作，以及四號幹線(前稱七號幹線)堅尼地城至香港仔段的規劃工作。此外，主要工程管理處副處長(1)亦負責監督工程技術支援組。主要工程 1 負責的工程計劃，費用總額超過 190 億元。由於這些工程計劃的規模龐大，性質複雜，故有必要由職級屬首長級的人員繼續全力參與，以確保工程計劃順利實施。

22. 第二組(主要工程 2) (下稱「主要工程 2」)負責管理青山公路改善工程計劃(有關計劃會在 2005 年年底至 2007 年年中分期完成)，以及極為複雜的銅鑼灣行車天橋重建工程和維園道擴闊工程的實施工作，這兩項工程計劃預計在 2007 年年中完成。

23. 主要工程 2 亦負責中環灣仔繞道及東區走廊連接路、北角至銅鑼灣段的東區走廊改善工程、舊政務司官邸附近道路交匯處與粉嶺之間的吐露港公路／粉嶺公路擴闊工程等計劃的規劃和設計，以及中九龍幹線和加士居道行車天橋擴闊工程的規劃工作。主要工程管理處副處長(2)須監督工程、規劃及管制組。主要工程 2 管轄的工程計劃的費用總額超過 240 億元，這些工程與其他所有工程計劃一樣，需要在環境及社區方面均敏感的地方進行。為確保順利開展有關工程，我們需要首長級人員全面督導。

24. 第三組(主要工程 3) (下稱「主要工程 3」)負責的工程包括深港西部通道和后海灣幹線等工程計劃。這些跨境道路工程計劃現正按照極為快速的施工時間表進行，故需首長級人員積極參與。政府致力確保這些工程計劃能夠如期完成。此外，首長級人員需要與內地當局緊密聯繫，務求制定可與內地配合得宜的施工時間表。首長級人員亦需與本港不同的社區團體保持密切的聯繫，以及安排所需的簡報會和實地視察，以處理公眾關注的問題。主要工程 3 亦需在適當時候籌備這些工程計劃的通車事宜。

25. 主要工程 3 亦負責元朗公路擴闊工程、落馬洲至皇崗的新跨界橋、粉嶺公路近彩園邨及粉嶺中心的加建隔音屏障工程。主要工程管理處副處長(3)須監督合約顧問組和機電工程服務組。主要工程 3 管轄的工程計劃在策略上甚為重要，其費用總額約為 100 億元。

附件8 26. 各項主要道路工程計劃的位置圖載於附件 8。由於上述各項工程計劃均屬大型而複雜的項目，加上施工時間非常緊迫，因此在工程管理方面存在一定風險，當中包括工程費用超支和延遲竣工的風險。只有資深的首長級專業人員才具備所需的經驗和權能，與承建商和顧問公司高層磋商，亦能積極處理各式各樣在施工期間出現的問題。這些問題如管理不善，會對工程費用及適時進行工程兩方面造成負面影響。有關的首長級人員須就施工時間表、工程費用和資源管理等事宜積極與訂約各方配合，以確保工程計劃在預算開支內如期完成，並符合所定的品質標準。值得注意的是，政府現正積極推展以伙伴合作[2]形式與承建商共同進行所有主要工程計劃。在這種新的伙伴合作形式下，所有參與工程計劃的高層人士均須定期出席會議，以便處理與工程計劃有關的事宜，以及盡早解決潛在問題。由於有關的首長級人員現時須更緊密參與工程計劃每個環節的工作，因此，他們所肩負的責任加重了，問責程度亦更高。總括而言，有關的首長級人員每天均需積極管理工程計劃，他們須出席進度會議、參與解決問題工作坊、擬備應付工程延誤和超支的策略、檢討和核准承建商的替代設計，以及確保工程計劃進展順利。

---

[2] 以往，政府在進行中的主要工程計劃所擔當的角色，主要是監督顧問在工程合約管理方面的工作。現時，由於個別合約之間涉及複雜及繁多的配合問題，因此，政府須更積極參與合約事宜，以便更切實保障政府的利益。有見及此，政府已在所有大型合約中採用伙伴合作的形式(路政署在 2003 年開始採用這種形式)。伙伴合作是指政府與承建商根據雙方所簽訂無約束力的伙伴約章而進行合作，目的是在合約期內及早發現問題，並共同解決問題。

27. 財委會在 1999 年批准開設 3 個編外職位(見 EC(98-99)27 號文件)，即路政署助理署長(主要工程)(3)(首長級薪級第 2 點)、總工程師／主要工程 2-3(首長級薪級第 1 點)和總工程師／主要工程 3-3(首長級薪級第 1 點)，為期 6 年，以便加強主要工程管理處在規劃和實施多項策略性道路工程計劃方面的首長級人員的支援。這些工程計劃包括八號幹線、元朗公路擴闊工程、青衣北岸公路、吐露港公路／粉嶺公路擴闊工程、粉錦公路改善工程和錦田繞道等。我們在 1999 年向財委會申請開設這些職位時，已意識到需要足夠的人力支援(包括首長級人員的支援)，以開展上述規模龐大的道路工程計劃。因此，我們在提交財委會的文件中，承諾在 6 年期限屆滿前，檢討是否有需要繼續開設上述職位。過去數年，我們致力進行這些工程計劃，而當中一些工程計劃(例如青衣北岸公路和錦田繞道)已經完成。然而，其後亦有新工程計劃展開，包括因應預期會增加的跨境交通需求而在近年經選定會根據快速施工計劃進行的各項跨境道路基建工程計劃，例如深港西部通道及相關的后海灣幹線，以及落馬洲至皇崗的新跨界橋。建造費用估計達 78 億元的深港西部通道及后海灣幹線已在 2003 年年中動工，預計在 2005 年年底竣工。新跨界橋亦已在 2003 年 11 月動工，預計通車日期為 2005 年 1 月。我們進行這些新跨境工程計劃時，運用了現有人手承擔額外的工作量，並沒有要求增撥人手。

28. 除上述主要道路工程計劃外，主要工程管理處亦須因應規劃參數及情況的改變，定期檢討可能需要進行的道路工程計劃清單，例如十號幹線。因此，過去數年有多項工程計劃的施工時間表已有所修訂。主要工程管理處在 1999 年管理的工程計劃和自 1999 年起加入的工程計劃，載列於附件 3。

附件3

29. 基於上述轉變，主要工程管理處已重新調配轄下的工程計劃及工作量(包括 4 個支援組)，以便更有效運用資源。署方亦藉此機會，把路政署助理署長(主要工程)職位的職銜，改為主要工程管理處副處長，以便更清楚反映其在工程管理方面的角色；此外，亦一併重定其他總工程師職位的職責。鑑於新增的策略性跨境道路工程計劃需要在數年內快速施工，主要工程管理處重新安排了處內的職務。而在 1999 年開設的 3 個編外職位，亦分別重定為主要工程管理處副處長(1)、總工程師／主要工程 1-1 和總工程師／主要工程 3-1。主要工程管理處進行的道路工程計劃在 1999-2000 至 2003-04 年度每年所需的開支界乎 10 億元至 35 億元，而 2004-05 至 2006-07 年度每年所需的開支則界乎 60 億元至 70 億元不等。

30. 考慮到－

(a) 在 2006 年年底部分大型工程計劃大致完成前，主要工程管理處的工作量仍十分繁重；

(b) 自 2003 年開始，在實施伙伴合作形式後，首長級人員在工程管理方面的參與不斷增加；以及

(c) 在實施工程計劃的整段期間公眾參與漸多並期望能積極監察涉及大筆公帑的政府工程計劃，

我們需要保留上述 3 個編外職位，為期 18 個月，由 2005 年 3 月 12 日起生效。主要工程管理處副處長(1)、總工程師／主要工程 1-1 和總工程師／主要工程 3-1 的職責說明分別載於附件 9 至附件 11。

附件9至附件11

31. 在 2007-08 年度，多項正進行的主要合約仍會進行得如火如荼，有關合約包括組成八號幹線工程計劃的 8 份主要合約、東涌道改善工程計劃和青山公路改善工程計劃下的一份合約。然而，由於預期深港西部通道、后海灣幹線、元朗公路和青山公路工程計劃下的大部分路段會在 2006 年第二季之後通車，這些工程計劃帶來的工作量將逐漸減少，而餘下的工作主要是在工程完成後 12 個月內完成帳目結算工作。因此，在 2006 年 9 月 11 日後不再需要保留主要工程管理處副處長(1)、總工程師／主要工程 1-1 和總工程師／主要工程 3-1 這 3 個編外職位。屆時，我們會把出任這 3 個職位的人員所負責工程計劃的未完成事宜，重新分配予主要工程管理處的常額人員處理。我們**不會**再要求延長該等職位的開設期。

曾考慮的其他方法

32. 我們在提交設立港珠澳大橋香港工程管理處的 EC(2004-05)4 號文件時，已完成部門架構和人手調配的全面檢討。財委會亦已在 2004 年 5 月 14 日通過這份文件。我們維持當時的結論，詳情如下－

(a) 鐵路拓展處現時的首長級人員需全力負責上文第 5 至 6 段所述已承諾進行和新訂的鐵路計劃。(我們已考慮到鐵路拓展處為興建西鐵而開設的總工程師／西鐵(總工程師)(首長級薪級第 1 點)編外職位在西鐵通車後，於 2004 年 5 月 1 日撤銷)；

(b) 主要工程管理處的首長級人員在推展上文第 18 至 31 段所述的主要道路工程計劃方面的工作已十分繁重；以及

(c) 路政署總辦事處與分區辦事處在 2004 年年初完成架構重組，以應付《土地(雜項條文)(修訂)條例》實施後新增的工作量，因此沒有剩餘人手兼顧更多工作(詳情載於 2004 年 2 月 27 日財委會通過的 EC(2003-04)17 號文件)。

總括而言，由於路政署的人手須全力承擔本身的職務，故實在無法在指定時限內兼顧本文件所建議的 5 個首長級職位的工作。我們需要開設總工程師／技術服務常額職位，以及保留 4 個編外職位至上文第 2(b)及(c)段所述的期限。我們已慎重檢討保留這些編外職位的期限，以及認為有需要提出這次最終的保留職位申請。我們會在開設期屆滿後刪除這些職位，期間我們亦會檢討是否需要保留這些編外職位，如沒有需要，則會刪除有關職位。

對財政的影響

33. 按薪級中點估計，建議開設 1 個首長級常額職位和保留 4 個首長級編外職位所需增加的年薪開支為 5,937,600 元，詳情如下－

	按薪級中點估計的年薪開支 (元)	職位數目
開設的常額職位		
總工程師(首長級薪級第 1 點)	1,144,200	1
(a)小計	*1,144,200*	*1*
保留的編外職位		
政府工程師(首長級薪級第 2 點)	1,360,800	1

	按薪級中點 估計的年薪開支 (元)	職位數目
總工程師(首長級薪級第 1 點)	3,432,600	3
(b)小計	*4,793,400*	*4*
總計(a)+(b)	**5,937,600**	**5**

就每年平均員工開支總額(包括薪金和員工附帶福利開支)來說，所需增加的開支為 8,903,000 元。環境運輸及工務局會重行調配內部現有資源，以應付所需的額外開支。

背景資料

34. 政府在 1994 年制定本港第一份《鐵路發展策略》，並定出須優先進行的多項鐵路計劃。這些計劃包括西鐵、將軍澳支線、馬鞍山鐵路和尖沙咀支線。鐵路拓展處在 1995 年 7 月成立，由 1 名政府工程師(首長級薪級第 2 點)掌管，負責處理新鐵路項目的規劃和實施工作，並規劃未來的鐵路。政府在 1998 年 3 月進行第二次鐵路發展研究，以探討進一步擴展本港鐵路網的最佳方式，目的是應付未來 20 年因人口增長和跨界活動增加而出現的鐵路運輸需求。由於鐵路拓展處轄下 5 個新鐵路項目進入詳細設計和建造階段，加上需開展第二次鐵路發展研究建議的鐵路項目，故財委會在 1999 年 3 月批准在該處開設 3 個編外職位(見 EC(98-99)26 號文件)，即 1 個首席政府工程師(首長級薪級第 3 點)，為期 2 年，以及 2 個總工程師(首長級薪級第 1 點)，為期 6 年，以加強該處的人手。財委會其後在 2001 年 1 月批准把首席政府工程師(首長級薪級第 3 點)的編外職位改為常額職位(見 EC(2000-01)21 號文件)。我們現建議，把其中一個總工程師(首長級薪級第 1 點)編外職位改為常額職位，並把另一個的開設期延長 27 個月，至 2007 年 6 月 11 日止。

35. 在 1999 年，政府決定進行落馬洲支線計劃，以便為旅客提供多一條鐵路過境通道。其後，政府亦在 1999 年年底決定興建迪士尼線，以便這條鐵路能趕及在迪士尼樂園啓用時通車。西鐵、將軍澳支線、馬鞍山鐵路和尖沙咀支線已在 2002 年至 2004 年期間相繼落成，預計迪士尼線和落馬洲支線會分別在 2005 年和 2007 年完成。

36. 行政長官在《一九九七年施政報告》中公布，政府會致力實施運輸基建計劃，以配合和促進香港的經濟發展、土地使用和房屋發展。為此，主要工程管理處在 1998 年 4 月成立，由 1 名首席政府工程師(首長級薪級第 3 點)掌管，負責處理大型道路基建計劃。當有關工程計劃進入詳細設計及建造階段，該處在 1999 年 3 月獲財委會批准開設 3 個編外職位(即本文件建議保留的職位)(見 EC(98-99)27 號文件)，以加強該處的人手。1999 年 6 月，由於過境交通需求大幅增加，政府決定除進行已確定的工程計劃外，同時根據快速施工時間表，提前進行深港西部通道及后海灣幹線工程。這兩項工程計劃從規劃到設計，以至其後施工階段的工作，均由主要工程管理處透過重行調配已經十分緊絀的人手承擔。此外，財委會亦通過由 2004 年 7 月 1 日起，以有時限形式，從主要工程管理處重行調配 1 名總工程師(首長級薪級第 1 點)至港珠澳大橋香港工程管理處，為期 6 年(見 EC(2004-05)4 號文件)。我們現建議保留 3 個編外職位(1 個政府工程師職位(首長級薪級第 2 點)和 2 個總工程師職位(首長級薪級第 1 點)，為期 18 個月，至 2006 年 9 月 11 日止。

編制上的變動

37. 過去兩年，路政署在編制上的變動如下－

編制 (註)	職位數目			
	目前情況 (2004 年 12 月 1 日 的情況)	2004 年 4 月 1 日 的情況	2003 年 4 月 1 日 的情況	2002 年 4 月 1 日 的情況
A	30+(7)#	30+(6)	30+(6)	30+(6)
B	442	442	439	435
C	1 491	1 504	1 511	1 523
總計	**1 963+(7)**	**1 976+(6)**	**1 980+(6)**	**1 988+(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 2004 年 12 月 1 日，路政署並沒有懸空的首長級職位。

諮詢立法會事務委員會

38. 我們已於 2004 年 12 月 17 日就上述人員編制建議諮詢立法會交通事務委員會，委員在會上要求當局提供以下補充資料－

(a) 保留 4 個首長級編外職位的需要，包括提交一份有關 1999 年 3 月開設這些編外職位時正進行的工程計劃及自開設這些職位以來所進行的新工程計劃摘要；以及

(b) 在鐵路拓展處開設 1 個總工程師／技術服務常額職位的需要，並進一步闡釋這個職位負責的鐵路模型工作。

我們在 2004 年 12 月 30 日向交通事務委員會發出資料文件，而有關的補充資料已在上文各段載述。

39. 我們注意到有需要控制和縮減首長級的編制，並已着力研究精簡組織架構的範圍，以期提高效率、加強施政成效，以及為市民提供更優質的服務。前土木工程署和前拓展署在 2004 年 7 月 1 日合併成為新的土木工程拓展署，並淨刪除了 9 個首長級常額職位和 57 個非首長級職位，正是我們邁向上述目標的第一步。2004 年 12 月 17 日，財委會批准環境運輸及工務局環境科與環境保護署(下稱「環保署」)在 2005 年 4 月 1 日合併。實施合併建議後會騰出 4 個首長級常額職位，所節省的年薪開支(按薪級中點估計)總額為 5,499,000 元，若以每年平均員工開支總額計算，則為 8,552,000 元。節省所得的款項，足以應付目前建議開設 1 個總工程師常額職位(首長級薪級第 1 點)所需的開支，以及在 2005 年 1 月 19 日人事編制小組委員會同一會議上提交委員審議的另一份文件(見 EC(2004-05)13 號文件)所載在環保署開設 2 個常額職位所需的開支。上述兩個建議所需的年薪開支(按薪級中點估計)總額為 3,868,800 元，若以每年平均員工開支總額計算，則為 5,683,000 元。

公務員事務局的意見

40. 公務員事務局認為本文件所載的人員編制建議從職能角度來看是合理的。考慮到出任擬設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，該局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

41. 首長級薪俸及服務條件常務委員會表示，如實施上述建議，有關職位的建議職級是恰當的。

環境運輸及工務局
2005 年 1 月

路政署現行和建議組織圖

路政署署長(首長級薪級第 6 點)

港珠澳大橋香港工程管理處

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)
(請參閱第 2 頁)

主要工程管理處

主要工程管理處處長
(首席政府工程師)
(首長級薪級第 3 點)
(請參閱附件 7)

路政署副署長
(首席政府工程師)
(首長級薪級第 3 點)
(請參閱第 2 頁)

鐵路拓展處

鐵路拓展處處長
(首席政府工程師)
(首長級薪級第 3 點)

鐵路拓展組(1)
鐵路拓展處副處長(1)
(政府工程師)
(首長級薪級第 2 點)

鐵路拓展組(2)
鐵路拓展處副處長(2)
(政府工程師)
(首長級薪級第 2 點)

鐵路規劃部(1)
總工程師／鐵路規劃 1
(總工程師)
(首長級薪級第 1 點)

現有鐵路車站改善工程
迪士尼線
九龍南線
港口鐵路線

鐵路規劃部(2)
總工程師／鐵路規劃 2
(總工程師)
(首長級薪級第 1 點)

沙田至中環線
北港島線
西港島線
南港島線

西鐵組

西鐵

鐵路部(1)
總工程師／鐵路 1
(總工程師)
(首長級薪級第 1 點)

馬鞍山至大圍鐵路線
尖沙咀支線
將軍澳南站
區域快線
北環線

鐵路部(2)
總工程師／鐵路 2^
(總工程師)
(首長級薪級第 1 點)

上水至落馬洲支線

技術服務部
總工程師／技術服務+
(總工程師)
(首長級薪級第 1 點)

運輸模型
預測及評估鐵路乘客量
／收入
區域管理

機電工程顧問組

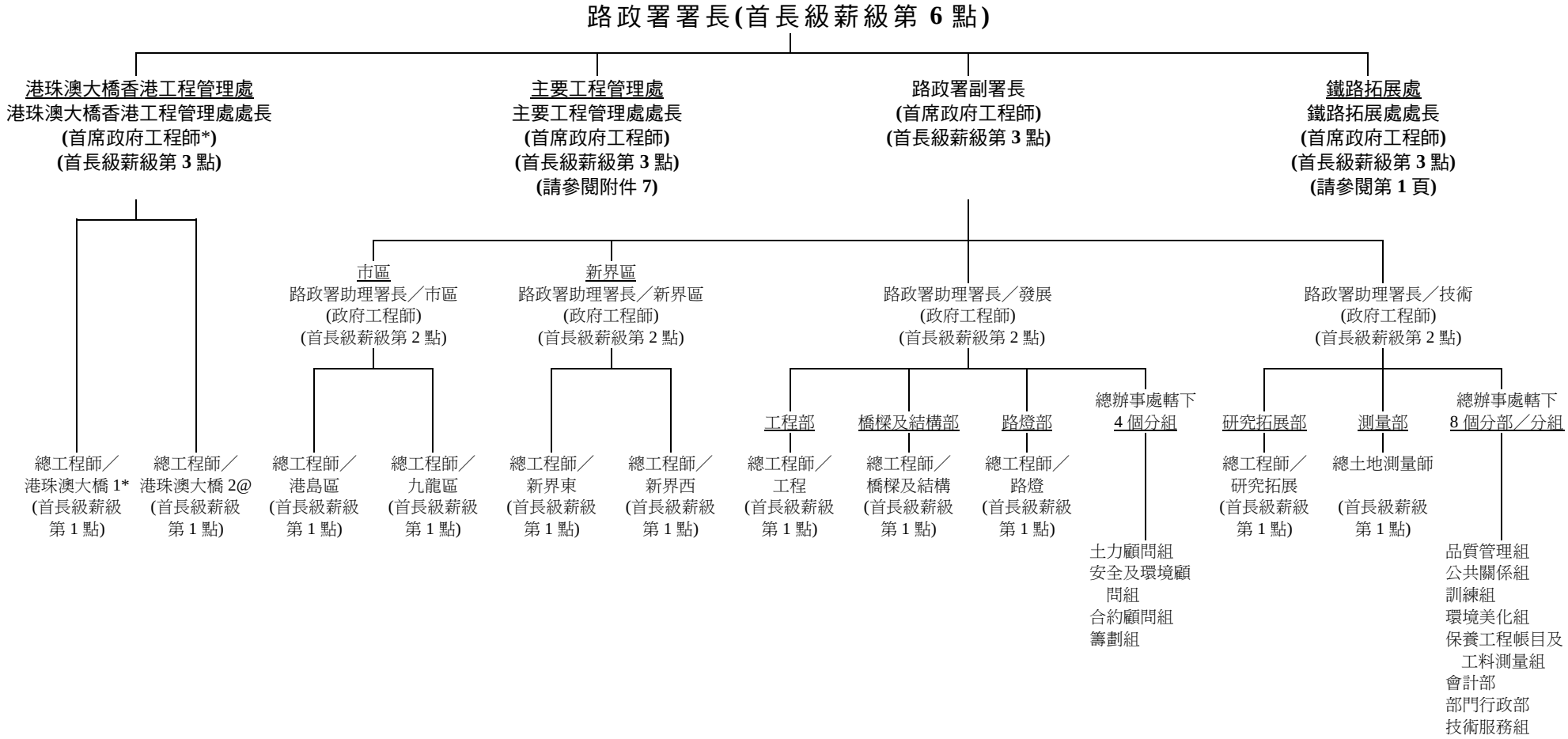
為鐵路拓展處的所有工
程計劃提供機電顧問服
務

註

[+] －建議改為常額職位的編外職位

[^] －建議保留至 2007 年 6 月 11 日的編外職位
* －在 2010 年 7 月 1 日到期撤銷的編外職位

路政署現行和建議組織圖



註

* 在 2010 年 7 月 1 日到期撤銷的 1 個首席政府工程師及 1 個總工程師編外職位

@ 1 個總工程師職位以設定時限的方式從主要工程管理處調配往港珠澳大橋香港工程管理處，直至 2010 年 6 月 30 日為止

圖例:
現有鐵路
興建中鐵路
已規劃鐵路
竣工日期
註:
區域快線及港口鐵路線可能分別與北環線／西鐵及東鐵重疊，為清楚起見，圖中並無顯示前者。
北環線
規劃中
上水至落馬洲支線
二零零七年
沙田至中環線
二零一二年
九龍南線
二零零九年
迪士尼線
二零零五年
北港島線
規劃中
西港島線
規劃中
南港島線
規劃中

香港鐵路網

路政署管理的工程計劃

(I) 鐵路拓展處在 1999 年進行的鐵路工程計劃

1. 西鐵
2. 將軍澳支線
3. 馬鞍山至大圍鐵路線
4. 尖沙咀支線
5. 上水至落馬洲支線

(II) 自 1999 年起加入的鐵路工程計劃

1. 迪士尼線
2. 九龍南線
3. 沙田至中環線
4. 南港島線
5. 北港島線
6. 西港島線
7. 北環線
8. 區域快線
9. 港口鐵路線

(III)主要工程管理處在 1999 年管理的道路工程計劃

(a) 正在施工的工程計劃

1. 八號幹線(在 1999 年稱為九號幹線)青衣至長沙灣段
2. 八號幹線(在 1999 年稱為九號幹線)長沙灣至沙田段
3. 元朗公路擴闊工程
4. 青山公路改善工程

(b) 正在規劃的工程計劃

5. 屯門公路改善工程(在現稱為「屯門公路重建及改善工程」的計劃下進行)
6. 吐露港公路／粉嶺公路擴闊工程(餘下舊政務司官邸附近道路交匯處至粉嶺段)

7. 中環灣仔繞道及東區走廊連接路
8. 中九龍幹線
9. 加士居道行車天橋擴闊工程
10. 四號幹線(在 1999 年稱為七號幹線)堅尼地城至香港仔段

(IV) 自 1999 年起加入的道路工程計劃

(a) 正在施工的工程計劃

1. 深港西部通道
2. 后海灣幹線
3. 落馬洲至皇崗的新跨界橋
4. 粉嶺公路近上水彩園邨及粉嶺中心加建隔音屏障工程
5. 銅鑼灣行車天橋重建及維園道擴闊工程
6. 龍井頭至長沙一段東涌道的改善工程

(b) 正在規劃的工程計劃

7. 現有道路的其他噪音緩解工程計劃
8. 銅鑼灣至北角段的東區走廊改善工程

總工程師／技術服務
職責說明
(載於 1999 年 3 月財務委員會通過的
EC(98-99)26 號文件附件 8)

職級 ：總工程師(首長級薪級第 1 點)

直屬上司：鐵路拓展處處長

整體工作和目標

總工程師(技術服務)會掌管技術服務部，負責設立電腦化鐵路規劃工具和所需的資料庫，以便就全港鐵路網的發展和有關發展計劃進行持續的規劃和修訂工作。

主要職務和職責－

1. 統籌鐵路乘客量統計數據的整理工作，有關數據包括路線的乘客流量、站與站之間的乘客流動情況和交匯處的乘客流量；

2. 管理和整理主要的規劃數據，供進行鐵路發展的各項運輸研究；

3. 分析土地用途和社會經濟資料，並把資料轉換為鐵路模型模式；

4. 保存和更新鐵路規劃資料庫；

5. 為以鐵路為本的運輸工具設立四個階段(行程的產生、分布、選類及分配)的運輸需求模型；

6. 保存、檢討和改良模擬元素，以制定一套可靠、高效率和靈敏的預測工具；

7. 檢討和更新鐵路發展所需的電腦應用系統；

8. 預測不同的網絡和土地用途的發展情況；

9. 確保規劃方面的假定事項和輸入的數據與其他策略性運輸研究相符；

10. 負責有關模型應用系統的培訓工作，並檢討對硬件和軟件的需求；以及

11. 服務以下委員會－

(a) 運輸資料及模型跨部門會議(主席)；
(b) 鐵路發展電腦應用工作小組(主席)；
(c) 人口分布工作小組(委員)；以及
(d) 策略性運輸研究督導小組(委員)。

總工程師／技術服務
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(2)

整體工作和目標

總工程師／技術服務掌管鐵路拓展處的技術服務部，並負責維持和操作鐵路運輸電腦模型(鐵路發展研究模型)和所需的資料庫，以持續規劃和更新本港鐵路網的發展。

主要職務和職責－

1. 統籌鐵路乘客量統計數據的整理工作，有關數據包括各路線的乘客流量、站與站之間的乘客流動情況和交匯處的乘客流量。

2. 以鐵路運輸電腦模型分析和整理土地用途、人口和社會經濟方面的數據，供進行鐵路發展方面的各項運輸研究。

3. 更新鐵路規劃數據庫，保存和修改由 4 個階段(行程的產生、分布、選類和分配)組成的鐵路運輸電腦模型的參數，並審核其表現，以便為以鐵路為主的運輸系統制定一套可靠、有效和靈敏的規劃工具。

4. 根據行程特點的最新調查結果，重新調校鐵路運輸電腦模型。

5. 檢討和更新鐵路發展所需的電腦應用系統。

6. 確保規劃方面的假定事項和輸入的數據與其他策略性運輸研究相符。

7. 預測和分析在不同的網絡、社會經濟假定事項和土地用途發展情況下的鐵路需求。

8. 為新鐵路建議書進行財務和經濟評估。

9. 處理鐵路區域行政事宜。

10. 擔任下述委員會成員—
    (a) 香港 2030 規劃遠景與策略工作小組(委員)；以及
    (b) 其他關於運輸研究的督導／工作小組。

總工程師／鐵路 2
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(2)

整體工作和目標

總工程師／鐵路 2 掌管鐵路拓展處鐵路部(2)，並負責監督上水至落馬洲支線(下稱「落馬洲支線」)工程計劃和相關主要公共基建工程的實施工作。

主要職務和職責－

1. 審核九廣鐵路公司(下稱「九鐵」)就落馬洲支線提交的技術建議書，並協助與該公司進行磋商。

2. 與九鐵聯繫，確保在落馬洲支線顧問工作和合約管理方面採取適當的策略、程序和計劃。

3. 就落馬洲支線的財務和法律事宜，提供技術意見。

4. 監督落馬洲支線的施工計劃和進度。

5. 協調其他政府部門和有關方面(包括深圳當局)的工作，確保落馬洲支線和皇崗至落馬洲旅客橋計劃進展順利。

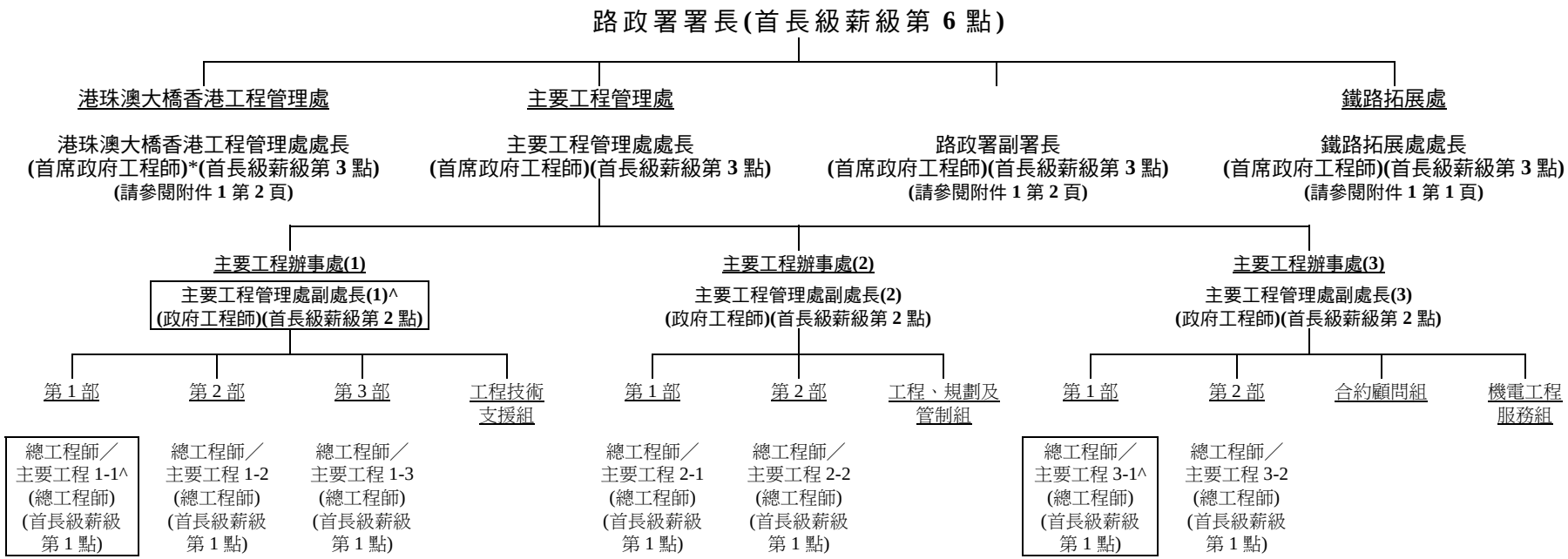
6. 解決落馬洲支線與其他發展項目在配合上的問題。

7. 規管工務計劃項目中有關落馬洲支線的主要公共基建工程，以及政府委託九鐵進行的落馬洲總站公共交通交匯處工程。

8. 監察主要公共基建工程和落馬洲總站公共交通交匯處工程的開支和進度。

9. 擔任以下與落馬洲支線有關的委員會主席／委員－
   (a) 工地聯絡小組(主席)；以及
   (b) 皇崗至落馬洲旅客橋聯合工作小組(委員)。

路政署現行和建議組織圖



八號幹線(前稱九號幹線)長沙灣至沙田段，包括：
- 荔枝角高架道路
- 尖山隧道
- 沙田嶺隧道及引道

八號幹線(前稱九號幹線)青衣至長沙灣段，包括：
- 昂船洲高架道路
- 藍灣隧道及青衣西高架道路
- 昂船洲大橋及觀景台
- 青衣東高架道路
- 交通管制及監察系統

龍井頭至長沙一段東涌道的改善工程

屯門公路重建及改善工程

四號幹線(前稱七號幹線)堅尼地城至香港仔段

荃灣第 2 區與嘉龍村之間的青山公路改善工程(兩項工程計劃)

舊政務司官邸附近道路交匯處與粉嶺之間的吐露港公路／粉嶺公路擴闊工程

中九龍幹線

加士居道行車天橋擴闊工程

嘉龍村與小欖之間的青山公路改善工程

銅鑼灣行車天橋重建及維園道擴闊工程

中環灣仔繞道及東區走廊連接路

銅鑼灣至北角段的東區走廊改善工程

后海灣幹線
- 北段
- 南段

落馬洲至皇崗的新跨界橋

粉嶺公路近上水彩園邨及粉嶺中心的加建隔音屏障工程

現有道路的其他噪音緩解工程計劃

深港西部通道和交通管制及監察系統

元朗公路擴闊工程

註

[^] 建議保留至 2006 年 9 月 11 日的編外職位

* 在 2010 年 7 月 1 日到期撤銷的編外職位

落馬洲至皇崗的新界界橋
二零零五年
深港西部通道
二零零五年年底
后海灣幹線
二零零五年年底
元朗公路擴闊工程
二零零五年年底
屯門公路重建及改善工程
二零一二年
嘉龍村與小欖之間的青山公路改善工程
二零零七年年中
荃灣第二區與嘉龍村之間的青山公路改善工程(兩項工程計劃)
二零零六年
八號幹線
青衣至長沙灣段
二零零八年年中
龍井圍至長沙一段東涌道的改善工程
二零零七年年初
四號幹線
堅尼地城至香港仔段
規劃中
深圳
元朗
屯門
新界
大埔
沙田
青衣
九龍
大嶼山
香港島
圖例:
可行性研究
詳細設計
建造工程
竣工日期
(項目會在工程計劃完成後12個月內落實)
舊政務司官邸附近道路交匯處與粉嶺之間的吐露港公路/粉嶺公路擴闊工程
二零一一年
八號幹線
長沙灣至沙田段
二零零七年年中
中九龍幹線
加士居道行車天橋擴闊工程
規劃中
東區走廊改善工程
中環灣仔繞道及東區走廊連接路
二零一二年
銅鑼灣行車天橋重建及維園道擴闊工程
二零零七年年中
香港主要工程計劃

主要工程管理處副處長(1)
職責說明

職級　　：政府工程師(首長級薪級第 2 點)

直屬上司：主要工程管理處處長

整體工作和目標

主要工程管理處副處長(1)負責管理轄下各部別的日常運作。他屬下的人員會負責策劃和實施策略性道路工程計劃，包括八號幹線(前稱九號幹線)青衣至沙田段、龍井頭至長沙一段東涌道的改善工程、屯門公路重建及改善工程，以及四號幹線(前稱七號幹線)堅尼地城至香港仔段，而他則領導其下屬，為他們提供專業、行政和政策指引，以及給予支援。此外，他並負責督導工程技術支援組的工作。

主要職務和職責－

1. 執行策略、政策和程序，以管制主要道路工程計劃的工程範圍、費用和施工計劃。

2. 管理、監察和統籌轄下各部別和分組在實施主要道路工程計劃方面的工作，以確保最妥善運用資源。

3. 為各部別制定施工計劃和成本目標，並根據既定目標監察工作表現，以確保工程計劃準時並在預算開支內完成。

4. 處理合約爭議，並從客戶角度處理合約事宜。

5. 就與工程計劃的規劃、設計和實施有關的事宜與決策局和其他政府部門聯繫。

6. 擔任顧問遴選評審小組主席；商討和處理顧問合約，並向顧問遴選委員會舉薦；監督為主要道路工程計劃委聘的顧問的工作。

7. 擬備招標文件，擔任投標者資格預審及評審標書工作小組主席，以及出席中央投標委員會的會議。

總工程師／主要工程 1-1
職責說明

職級　　：總工程師(首長級薪級第 1 點)

直屬上司：路政署主要工程管理處副處長(1)

整體工作和目標

總工程師／主要工程 1-1 掌管一個部別，負責實施八號幹線長沙灣至沙田段的道路工程計劃，包括荔枝角高架道路、尖山隧道，以及沙田嶺隧道及引道。

主要職務和職責－

1. 協助執行上司就主要道路工程計劃制定的策略和程序。

2. 領導和指示下屬進行主要道路工程計劃的規劃、設計和實施工作。

3. 在擬備資料摘要、資料文件和進度報告時，諮詢決策局和其他部門，並進行協調工作。

4. 在有需要時出席區議會會議和其他會議。

5. 負責委聘和規管顧問的工作。

6. 管理負責建造合約的承建商的工作表現；監督建造工程的進度，確保工程在預算開支內如期完成，並符合經核准的進度表、政府程序和標準。

7. 把已完成的工程交給維修保養當局跟進，並確保完工後的建造記錄準確和完整。

8. 解決由承建商提出的賠償要求和引起的糾紛。

總工程師／主要工程 3-1
職責說明

職級　　：總工程師(首長級薪級第 1 點)

直屬上司：主要工程管理處副處長(3)

整體工作和目標

總工程師／主要工程 3-1 掌管一個部別，負責實施多項道路工程計劃，包括后海灣幹線、落馬洲至皇崗的新跨界橋、粉嶺公路近上水彩園邨及粉嶺中心的加建隔音屏障工程，以及在現有道路進行其他噪音緩解工程計劃。

主要職務和職責－

1. 協助執行上司就主要道路工程計劃制定的策略和程序。

2. 領導和指示下屬進行主要道路工程計劃的規劃、設計和實施工作。

3. 在擬備資料摘要、資料文件和進度報告時，諮詢決策局和其他部門，並進行協調工作。

4. 在有需要時出席區議會會議和其他會議。

5. 負責委聘和規管顧問的工作。

6. 管理負責建造合約的承建商的工作表現；監督建造工程的進度，確保工程在預算開支內如期完成，並符合經核准的進度表、政府程序和標準。

7. 把已完成的工程交給維修保養當局跟進，並確保完工後的建造記錄準確和完整。

8. 解決由承建商提出的賠償要求和引起的糾紛。