

2004年12月17日會議

審議文件

立法會交通事務委員會

路政署首長級人員編制建議

目的

本文件旨在告知委員，政府建議在路政署開設一個總工程師(首長級薪級第 1 點)常額職位，以及在下文所述的時限內，保留四個編外職位，分別為一個政府工程師(首長級薪級第 2 點)及三個總工程師(首長級薪級第 1 點)職位。上述建議由二零零五年三月十二日起生效。我們計劃把建議呈交財務委員會人事編制小組委員會，以供委員會在二零零五年一月十九日的會議上審議。

建議

2. 主要工程管理處的三個編外職位，即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)和總工程師(主要工程)3-1(總工程師)(首長級薪級第 1 點)，以及鐵路拓展處的兩個編外職位，即總工程師(鐵路)2(總工程師)(首長級薪級第 1 點)和總工程師(技術服務)(總工程師)(首長級薪級第 1 點)會在二零零五年三月十二日到期撤銷。路政署需要上述首長級人員繼續管理主要道路工程計劃，並規劃和實施新鐵路工程計劃，以配合香港的經濟發展和人口增長，以及與內地日益密切的聯繫。因此，我們建議由二零零五年三月十二日起，在路政署一

- (a) 鐵路拓展處開設一個總工程師常額職位(首長級薪級第 1 點)；
- (b) 鐵路拓展處保留一個總工程師編外職位(首長級薪級第 1 點)，為期 27 個月，直至二零零七年六月十一日；以及
- (c) 主要工程管理處保留一個政府工程師編外職位(首長級薪級第 2 點)和兩個總工程師編外職位(首長級薪級第 1 點)，為期 18 個月，直至二零零六年九月十一日。

理由

3. 財務委員會在一九九九年三月十二日批准在路政署開設上文第 2 段所列的五個編外職位，為期六年(見 EC(98-99)26 及 EC(98-99)27 號文件)。在財務委員會人事編制小組委員會提交上述文件時，我們承諾在六年期限完結前，會檢討是否繼續需要上述職位。我們已審慎檢討現時和可預見的工作量、部門的首長級人員架構和人手資源情況。所得結論是我們繼續需要這五個首長級編外職位，其中一個總工程師(首長級薪級第 1 點)職位應轉為常額職位，並在上述第 2(b)及(c)段所述的期限，保留其餘四個職位，即一個政府工程師(首長級薪級第 2 點)和三個總工程師(首長級薪級第 1 點)職位。

主要工程管理處

4. 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)青衣至沙田段和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，因此主要工程管理處的工作量直至二零零六年年底會處於高峰期。主要工程管理處負責管理的道路基建工程計劃的每年開支，在二零零四至零五年度約為 70 億元，二零零五至零六年度約為 60 億元，二零零六至零七年度約為 60 億元。由於涉及複雜的工程計劃及高層次的工作職責，故需由首長級的專業職系人員深入管理，以確保工程計劃可順利及如期完成並通車。

附件 1

5. 主要工程管理處現行和建議組織圖載於**附件 1**。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)主管。該處現正進行的工程計劃分別由三個主要工程組別負責，每組別各由一名主要工程管理處副處長(政府工程師)(首長級薪級第 2 點)主管。三名主要工程管理處副處長各有兩至三名總工程師(首長級薪級第 1 點)支援，該職位的職銜定為總工程師(主要工程)。主要工程管理處各工程組別的工作量詳述如下。

6. 第一組(主要工程 1)負責進行八號幹線青衣至沙田段的工程計劃，當中包括將會成為世界最長的斜拉橋，即昂船洲大橋，以及三條合共長 6.5 公里的隧道和 9.5 公里長的高架道路。這些工程涉及超過 8 000 件預製混凝土高架道路構件，部分構件更需在交通極為繁忙的地區裝嵌。我們需適時實施精密的交通管制及監察系統，務求配合土木工程合約，以確保八號幹線工程計劃可分階段及有秩序地通車，即長沙灣至沙田段在二零零七年年中通車，而青衣至長沙灣段在二零零八年年中通車。

7. 除八號幹線外，主要工程 1 亦負責剛動工，並會在二零零七年年年初完成的龍井頭至長沙一段東涌道的改善工程，以及屯門公路重建及改善工程的詳細規劃，以及四號幹線(前稱七號幹線)堅尼地城至香港仔段的規劃。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 管轄的工程計劃的費用總額超過 190 億元。由於這些工程計劃的規模龐大和複雜，故有必要由首長級人員繼續全力參與，以確保工程計劃順利實施。

8. 第二組(主要工程 2)負責管理會在二零零五年年底至二零零七年年中分期完成的青山公路改善工程計劃，以及極為複雜的銅鑼灣行車天橋重建及維園道擴闊工程的實施工作，兩項工程預計在二零零七年年中完成。

9. 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／粉嶺公路擴闊工程工程計劃的規劃和設計，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)亦負責監督工程、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，有關工程並需在環境及社區方面均敏感的地方進行。為確保順利進行工程，我們需要首長級人員全面督導。

10. 第三組(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會如期完成。首長級人員需要與內地當局緊密聯絡，以確保可制定一個與內地配合的良好施工時間表。首長級人員亦需與不同的地區團體緊密聯絡，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 在適當時候亦需籌備這些工程計劃的通車事宜。

11. 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)亦負責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 2

12. 各項主要道路工程計劃的位置圖載於**附件 2**。由於上述各項工程計劃均屬大型而複雜的工程計劃，而施工時間亦非常緊迫，因此在工程管理方面存在一定風險，其中包括工程費用超支和延遲竣工。只有資深的首長級專業職系人員才具備所需經驗、地位和權威，與承建商和顧問機構高層，積極處理各種各樣在工

程中發生的事宜。如管理不善，這些事宜會對工程費用和適時進行工程兩方面造成負面影響。首長級人員需與所有訂約人士就施工時間表、費用和資源管理積極作出配合，以確保工程計劃在預算開支內如期完成，並符合品質標準。政府現時正積極推行以伙伴合作形式¹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，所有參與工程的人士均須定期進行高層次會議，以處理工程計劃事宜和及早解決潛在問題。由於首長級人員現時需要更緊密參與工程計劃的每一環節，因而亦加重了他們的責任和問責程度。總括而言，首長級人員每天均需積極管理工程計劃，其中包括出席進度會議，參與解決問題的工作坊，擬備解決延誤和超支的策略，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。

13. 三個主要工程管理處編外職位，即主要工程管理處副處長(3)(政府工程師)(首長級薪級第 2 點)、總工程師(主要工程)2-3(總工程師)(首長級薪級第 1 點)和總工程師(主要工程)3-3(總工程師)(首長級薪級第 1 點)在一九九九年開設，為期六年，用以加強主要工程管理處首長級人員在籌劃和實施多項策略性道路工程計劃，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、錦田繞道時的支援。過去數年，部分工程計劃已經完成(例如青衣北岸公路和錦田繞道)，而部分新工程計劃，特別是策略性跨界道路工程計劃(例如深港西部通道)正根據快速施工計劃進行。此外，多項工程計劃的施工時間表已因應規劃參數和情況改變而有所修訂和調整(例如十號幹線)。因此主要工程管理處已重新調配各辦事處所管轄的工程計劃及工作量(包括四個支援組)，以便更有效運用資源。署方亦藉機把政府工程師(主要工程)改稱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，以及重定其他總工程師職位的職責。

14. 上述三個編外職位已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。這三個編外職位會在二零零五年三月十二日到期撤銷。考慮到主要工程管理處的工作量仍維持在高水平，直至二零零六年年底部分大型工程計劃大致完成為止，加上自二零零三年開始，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，以及市民在實施工程計劃整段期間的參與漸多和市民殷切期望積極

¹ 政府以往在興建中的主要工程計劃的角色主要是監察顧問在工程合約方面的管理工作。現時，由於個別合約之間的複雜性及廣泛的配合問題，政府需更積極參與合約事宜，以便更有效保障政府利益。有見及此，政府(路政署自二零零三年開始)已在所有大型合約中採用伙伴合作的形式。伙伴合作是政府與承建商之間根據雙方簽訂的無約束力伙伴約章而進行的合作過程，其重點是在合約期內及早發現及共同解決問題。

監察涉及大筆公帑的政府工程計劃，因此我們認為必須維持現有的首長級人員的人手，由二零零五年三月十二日起，為期 18 個月。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 的職責說明載於**附件 3 至 5**。

15. 在二零零七至二零零八年度，多項正進行的主要合約仍會全速進行，包括組成八號幹線工程計劃的八項主要合約、東涌道改善工程和青山公路改善工程項目下的一份合約。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的大部分路段會在二零零六年第二季之後通車，這些工程計劃的工程量將逐漸減少，而餘下的主要工作是在工程完成後 12 個月內落實有關工程的帳目。因此，我們認為在二零零六年九月十二日後無需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 三個編外職位。屆時，我們會把這三個職位處理的工程計劃未完成的事宜，重新分配予主要工程管理處的常額人員負責。

鐵路拓展處

附件 6 16. 鐵路拓展處現行和建議組織圖載於**附件 6**。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)主管，負責籌劃及實施新的既定鐵路，以及籌劃香港未來的鐵路發展。該處設有兩個分組，分別是鐵路拓展組 1 和鐵路拓展組 2。

17. 鐵路拓展組 1負責處理西鐵未完成的事宜，監察迪士尼線的實施工作，協調現有鐵路車站的改善工程，以及籌劃和審議九龍南線、沙田至中環線、北港島線、西港島線、南港島線和港口鐵路線等工程計劃。

附件 7 18. 鐵路拓展組 2負責監察馬鞍山至大圍鐵路線(下稱「馬鞍山鐵路」)、尖沙咀支線和上水至落馬洲支線(下稱「落馬洲支線」)工程計劃的實施工作，以及籌劃將軍澳南站、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，以便為未來鐵路規劃提供所需的乘客及收入預測。各個鐵路計劃的位置圖載於**附件 7**。

19. 鐵路拓展處的兩個編外職位，即總工程師(鐵路)2 和總工程師(技術服務)在一九九九年開設，為期六年，負責籌劃和實施新鐵路項目，並籌劃未來鐵路發展，以應付香港持續增長的人口和經濟發展，以及與內地日益密切的聯繫。過去數年，這兩個職位的職務和職責大致維持不變。總工程師(鐵路)2 主管鐵路部(2)，負責監察落馬洲支線工程計劃的規劃和實施。總工程師(技術服務)主管技術服務部，負責建立電腦化的鐵路規劃工具和所

需資料庫，以便繼續籌劃和更新全港的鐵路發展。總工程師(技術服務)亦負責處理全港各區域鐵路發展的行政事宜，包括就策略及區域性運輸規劃研究提供意見。上述兩個編外職位會在二零零五年三月十二日到期撤銷。我們認為有必要保留總工程師(鐵路)² 職位 27 個月，並把總工程師(技術服務)改為常額職位。有關理由會在下文解釋。

總工程師(鐵路)²

20. 為處理環境問題，落馬洲支線工程計劃原先的高架路方案在二零零二年改為隧道方案。由於工程範圍出現重大改動，工程需在二零零二年年底才可展開，較原定施工時間延遲約兩年。再加上隧道工程比高架路工程需時約多一年，因此支線的目標完成日期已由二零零四年修訂為二零零七年年中。

21. 鑑於落馬洲支線的施工時間表有所修訂，我們需要保留總工程師(鐵路)² 的編外職位，以繼續監察落馬洲支線工程和總值超過 6 億元的相關主要公共基建工程²的實施，特別是皇崗至落馬洲旅客橋工程計劃。這是一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旅客橋。由於跨境旅客橋的建造工程需與總站的建造工程同步進行，因此總工程師(鐵路)² 需就有關的實施工作與深圳方面緊密聯絡，以議定設計、建造工程及啟用等事宜。總工程師(鐵路)² 亦負責實施工程費用共 9,300 萬元並委託九廣鐵路公司興建的落馬洲總站公共交通交匯處工程計劃，以配合支線通車。鑑於其職責及職務，我們建議保留總工程師(鐵路)² 的編外職位，為期 27 個月，直至二零零七年六月十一日，以確保支線順利完成。我們認為總工程師(鐵路)² 職位的延長期限足以監察落馬洲支線的實施，故不會再尋求延長該職位的期限。在 27 個月的期限完結前，我們會定期檢討是否需要該職位，如無需要，便會予以刪除。

總工程師(技術服務)

22. 總工程師(技術服務)主管技術服務組，該組負責維持運輸統計數字的綜合資料庫，以及校對主要規劃和土地用途資料。這些資料對操作鐵路運輸電腦模型(鐵路發展研究模型)而言是不可或缺，因其有助預測在假設的不同社會經濟情況下，各鐵路網設計在未來不同年份的乘客量和收入。這套模型的結果為我們

² 主要公共基建工程並非鐵路工程，但對於鐵路的啟用是不可或缺，例如鐵路車站通道、行人隧道／行人天橋及公共交通交匯處。政府負責撥款進行這些屬於公共工程的項目。支線的相關主要公共基建工程包括興建橫跨深圳河並連接落馬洲總站與皇崗的皇崗至落馬洲旅客橋香港段、落馬洲總站的過境設施和落馬洲總站通道擴闊工程。

提供必需的資料，協助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，更有助制定運輸策略。

23. 鐵路發展研究模型極為複雜，需要經常更新和校正，以便考慮規劃和社會經濟參數的變動，其中包括乘客行為和路線選擇，以及社會的期望。此外，分析和詮釋模型結果，以及其後對鐵路項目的財務和經濟評估等工作，均屬極為複雜的工作，故需要由具備專業知識的首長級人員負責。

24. 我們在一九九九年向財務委員會人事編制小組委員會提交文件時，已認為有長遠需要保留總工程師(技術服務)職位。根據我們提交的 EC(98-99)26 號文件，我們建議先行開設一個編外職位，為期六年，以及會在新鐵路工程計劃落成後，然後再研究其他方案，例如重行調配人手。期後，我們在一九九九年十月出版我們的政策綱領“邁步前進”，當中清楚說明我們會善用鐵路作為乘客運輸系統骨幹的政策目標。為達到這個政策目標，我們必須定期更新鐵路發展計劃。過去六年的經驗證實我們在一九九九年的看法，即長遠而言我們是確切需要總工程師(技術服務)一職。我們亦已考慮到正在規劃的鐵路工程計劃的數目，以及其他首長級人員已沒有剩餘人手承擔有關工作(見下文第 26 段)，因此我們建議把該編外職位轉為常額職位，由二零零五年三月十二日起生效。

25. 總工程師(鐵路)2 及總工程師(技術服務)的職責說明載於附件 8 及 9。

26. 我們在提交成立港珠澳大橋香港工程管理處的文件(EC(2004-05)4 號)時，已完成部門架構和人手調配的全面檢討。財務委員會亦已在二零零四年五月十四日通過該份文件。我們維持在當時的結論，即一

- (a) 主要工程管理處的首長級人員在推展上文第 4 至 15 段所述的主要道路工程計劃上已十分繁忙；
- (b) 鐵路拓展處現時的首長級人員需全力負責上文第 17 至 18 段所述的既定和新的鐵路計劃(我們已考慮該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)編外職位已在西鐵通車後，於二零零四年五月一日到期撤銷)；以及
- (c) 路政署總辦事處與分區辦事處剛於二零零四年年初完成架構重組，以應付在實施《土地(雜項條文)(修訂)條例》時額外增加的工作量，因此已沒有剩餘人手承擔更多工

作(詳情載於財務委員會在二零零四年二月二十七日通過的 EC(2003-04)17 號文件)。

總括而言，由於部門的人手須各自承擔本身職務，故實在無法在指定時限內兼顧現時建議下五個首長級職位的工作。我們需要總工程師(技術服務)的常額職位及延長四個編外職位至上文第 2(b)及(c)段所述的期限。我們已審慎檢討延長這些編外職位期限的需要，而這次亦是我們最後一次申請延期。待這些職位任期屆滿時，我們會予以刪除。我們亦會在延期期間檢討編外職位的需要，如職位在中期已沒有需要，我們會予以刪除。

對財政的影響

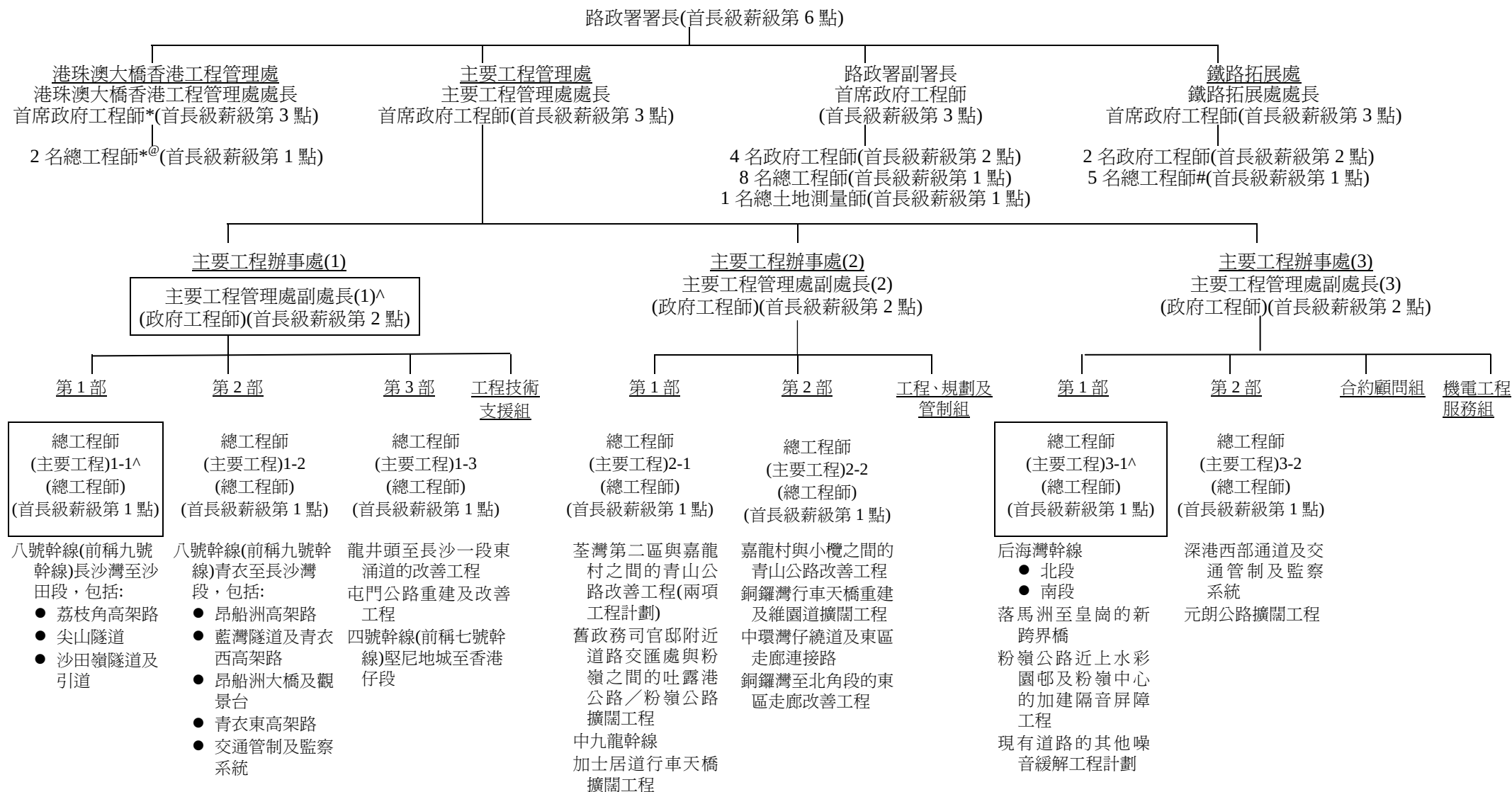
27. 建議開設一個總工程師(首長級薪級第 1 點)常額職位，以及保留一個政府工程師(首長級薪級第 2 點)和三個總工程師(首長級薪級第 1 點)四個編外職位所增加的員工開支，按薪級中點估計的年薪開支為 5,937,600 元，全年平均員工開支則為 8,903,000 元。環境運輸及工務局會通過重行調配內部資源承擔所需的額外開支。

徵詢意見

28. 請各議員就本文件的內容提供意見，並支持有關的人員編制建議。

環境運輸及工務局
二零零四年十二月

主要工程管理處現行和建議組織圖



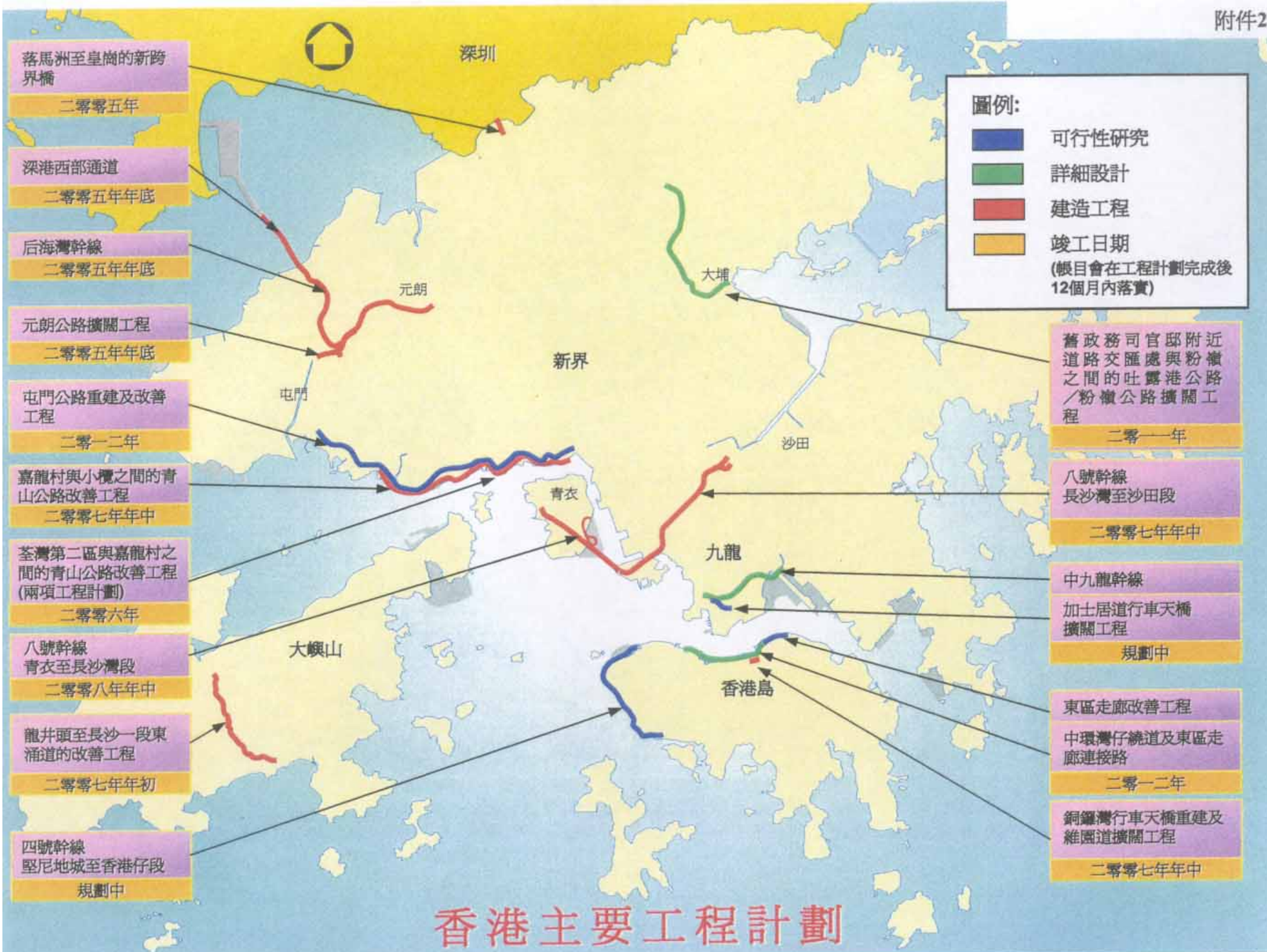
圖例

建議轉為常額職位的 1 個總工程師編外職位及建議保留至二零零七年六月十一日的 1 個總工程師編外職位

^ 建議保留至二零零六年九月十一日的編外職位

* 1 個首席政府工程師及 1 個總工程師編外職位於二零一零年七月一日到期撤銷

@ 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到港珠澳大橋香港工程管理處直至二零一零年六月三十日



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。他會為負責規劃和實施策略性道路工程計劃的下屬提供專業、行政和政策指引及支援，及領導他們工作。這些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。

主要職務和職責

1. 執行策略、政策和程序，以監控主要道路工程計劃的工程範圍、成本和施工計劃；
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，並確保最妥善運用資源；
3. 制定部別的工作計劃和成本目標，並根據既定目標監察工作表現，以確保工程計劃可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. 就關於工程計劃的規劃、設計和實施等事宜與決策局和其他政府部門聯絡；
6. 主持顧問遴選評審小組，商討和處理顧問合約，並向顧問遴選委員會舉薦，以及監督獲委聘進行主要道路工程計劃的顧問的管理工作；以及
7. 擬備招標文件、主持投標資格預審委員會及評審標書，以及出席中央投標委員會會議。

**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：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 會領導一個部別，負責實施八號幹線長沙灣至沙田段，包括荔枝角高架路、尖山隧道，以及沙田嶺隧道及引道項下的道路工程計劃。

主要職務和職責一

1. 協助執行其上司就主要道路工程計劃制定的策略和程序；
2. 就主要道路工程計劃的規劃、設計和實施方面，領導和指示其下屬工作；
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. 採購和規管顧問的工作；
6. 管理獲委聘進行建造合約的承建商的表現，監察工程進度，以及確保工程準時在預算開支內完成，並符合經核准的進度表、政府程序和標準；
7. 將已完成的工程交給維修和保養當局跟進，並確保完工後的建造記錄準確和完整；以及
8. 解決由承建商提出的索償和引起的糾紛。

**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

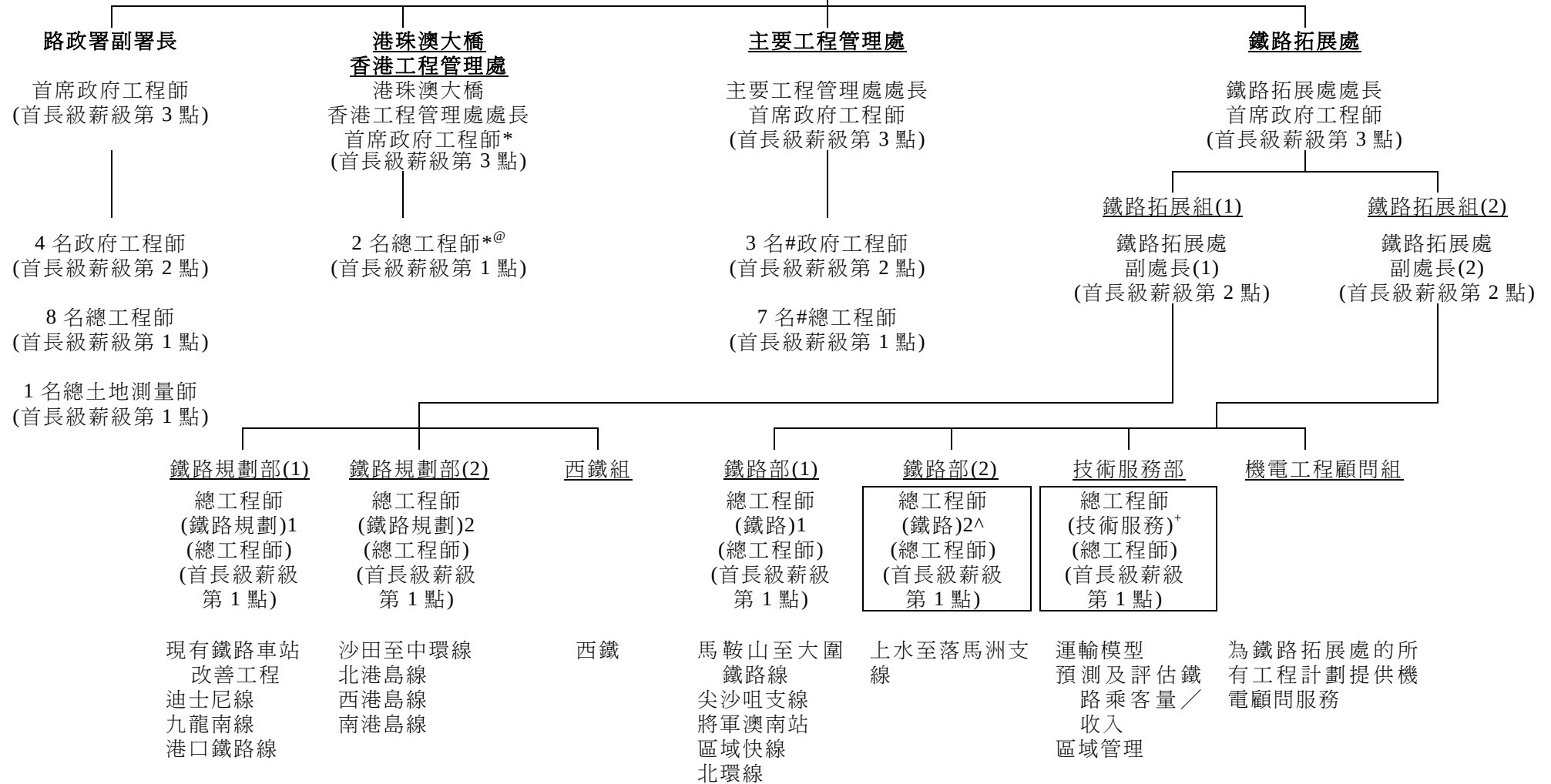
總工程師(主要工程)3-1 會領導一個部別，負責實施多項道路工程計劃，包括后海灣幹線、落馬洲至皇崗的新跨界橋、粉嶺公路近上水彩園邨及粉嶺中心的加建隔音屏障工程，以及在現有道路進行其他噪音緩解工程計劃。

主要職務和職責

1. 協助執行其上司就主要道路工程計劃制定的策略和程序；
2. 就主要道路工程計劃的規劃、設計和實施方面，領導和指示其下屬工作；
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. 採購和規管顧問的工作；
6. 管理獲委聘進行建造合約的承建商的表現，監察工程進度，以及確保工程準時在預算開支內完成，並符合經核准的進度表、政府程序和標準；
7. 將已完成的工程交給維修和保養當局跟進，並確保完工後的建造記錄準確和完整；以及
8. 解決由承建商提出的索償和引起的糾紛。

鐵路拓展處現行和建議組織圖

路政署署長(首長級薪級第 6 點)



圖例

+

— 建議轉為常額職位的編外職位

^

— 建議保留至二零零七年六月十一日的編外職位

#

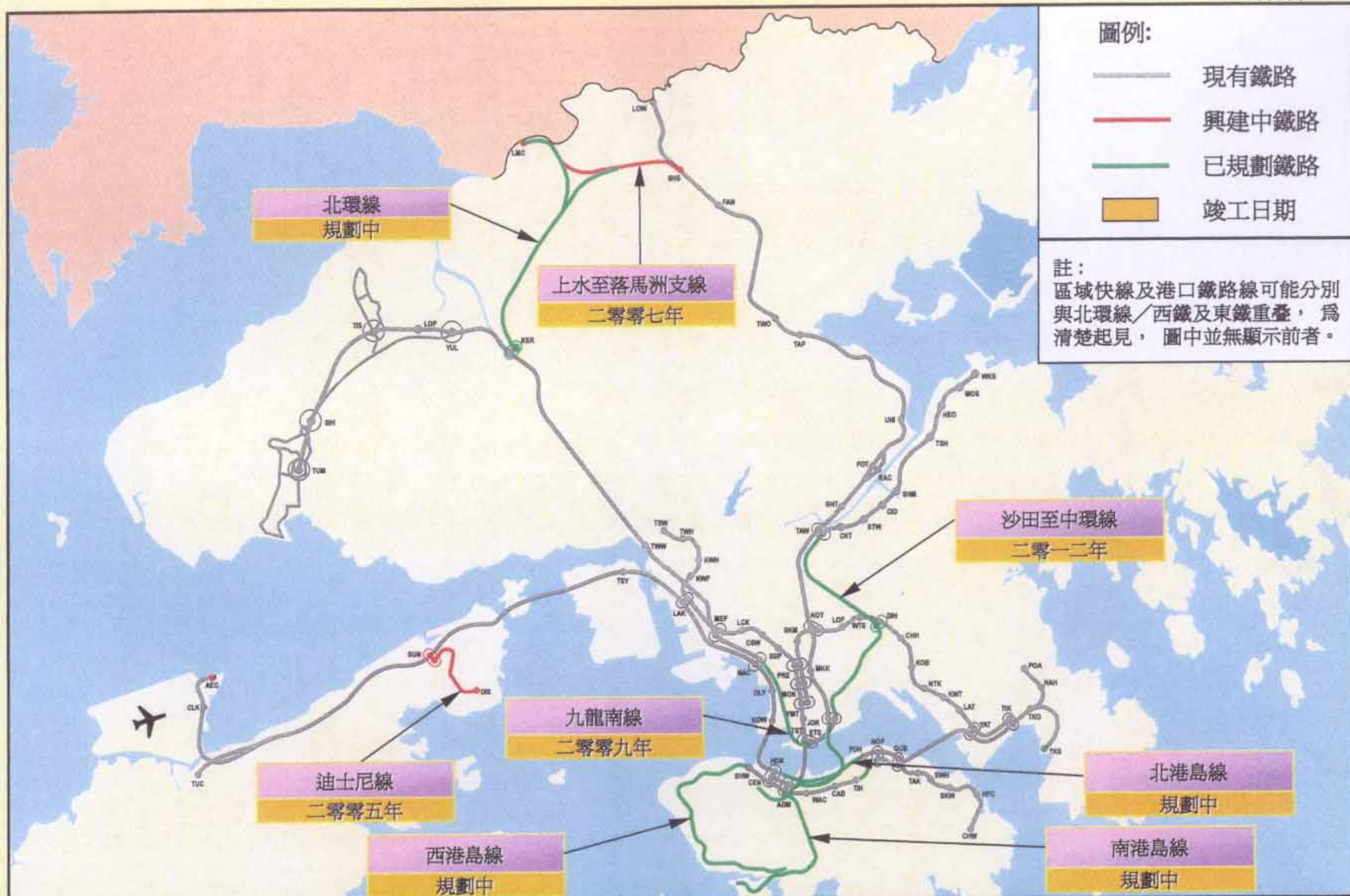
— 建議保留至二零零六年九月十一日的 1 個政府工程師及 2 個總工程師編外職位

*

— 1 個首席政府工程師及 1 個總工程師編外職位在一零一零年七月一日到期撤銷

@

— 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二零一零年六月三十日



香港鐵路網

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)會主管鐵路拓展處鐵路部(2)，負責監察上水至落馬洲支線(下稱「落馬洲支線」)工程計劃及相關的主要公共基建工程的實施。

主要職務和職責

1. 審核九廣鐵路公司的就落馬洲支線提交的技術建議書，並協助與該公司進行商討；
2. 與九廣鐵路公司聯絡，以確保在落馬洲支線的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. 監察落馬洲支線的施工計劃和進度；
5. 協調其他政府部門包括深圳當局的工作，以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為落馬洲支線進行的主要公共基建工程，以及委託九廣鐵路公司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；以及
9. 擔任以下關於落馬洲支線的委員會成員－
 - (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)。

**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)會主管鐵路拓展處的技術服務部，並負責保存及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，以持續規劃及更新本港鐵路網發展。

主要職務和職責一

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. 更新鐵路規劃的數據庫，保存和修改由四個階段(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、具效率和靈敏的規劃工具；
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和輸入的數據與其他策略性運輸研究相符；
7. 預測及分析在不同的網絡、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；以及
10. 擔任以下委員會成員—
 - (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。