

## 討論文件

### 立法會交通事務委員會 鐵路事宜小組委員會

#### 有關沙田至中環線和觀塘線延線 的人員編制建議

#### 目的

本文件旨在諮詢委員有關在路政署鐵路拓展處保留一個總工程師(首長級薪級第 1 點)編外職位的建議，由 2016 年 4 月 1 日起或財務委員會(下稱「財委會」)批准當日起(以較後的日期為準)，至 2022 年 3 月 31 日止，為期最長 6 年，以繼續支援監察香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)完成沙田至中環線(下稱「沙中線」)和觀塘線延線工程項目。

2. 若委員支持是項建議，我們計劃在 2016 年第一季把上述建議提交財委會人事編制小組委員會審議及財委會通過。

#### 理由

##### 保留總工程師／鐵路拓展 1-3 的需要

3. 財委會在 2009 年 2 月 13 日通過於 2009 年 4 月 1 日起開設總工

工程師／鐵路拓展 1-3 這個職位，為期 7 年，帶領一個專責分部，監督由港鐵公司負責興建的沙中線項目<sup>1</sup>的「東西走廊」<sup>2</sup>及觀塘線延線。該專責分部現時包括 3 名高級工程師、1 名高級屋宇測量師、1 名高級結構工程師、5 名工程師<sup>3</sup>、2 名屋宇測量師和 2 名結構工程師。路政署鐵路拓展處建議的組織圖載於附件 1。

4. 現時興建中的沙中線，全長 17 公里，共設 10 個車站，為一個全港策略性鐵路項目。沙中線將會連接多條現有鐵路，形成兩條策略性鐵路走廊，分別是「東西走廊」和「南北走廊」<sup>4</sup>。沙中線整項工程的核准工程預算為 798 億元（按付款當日價格計算），以「服務經營權」模式進行，由政府撥款興建。2012 年 5 月 11 日，立法會財務委員會通過「61TR-沙田至中環線-鐵路建造工程-餘下工程」和「62TR-沙田至中環線-非鐵路建造工程-餘下工程」的撥款申請。隨後，政府與港鐵公司簽訂協議，委託港鐵公司進行沙中線鐵路的建造工程、測試及試行運作。港鐵公司作為受託人需就工程計劃提供管理和監督有關設計及承建商施工的服務，主要工程已在 2012 年 7 月展開。根據協議，沙中線項目下的「東西走廊」的目標通車日期是 2018 年 12 月，而「南北走廊」的目標通車日期是 2020 年 12 月。

---

<sup>1</sup> 沙中線項目由「東西走廊」和「南北走廊」組成。負責「南北走廊」的專責分部由總工程師／鐵路拓展 1-2 監督。

<sup>2</sup> 「東西走廊」把馬鞍山線的大圍站與西鐵線的紅磡站連接起來後，乘客可由烏溪沙站直達九龍東、紅磡、新界西至屯門，沿途不用轉線，為往來新界東及新界西的乘客提供更直接和方便的鐵路服務。「東西走廊」在沙中線早期的規劃和設計階段時亦稱東西線。

<sup>3</sup> 其中一名工程師是合約工程師，並不包括在公務員編制之內。

<sup>4</sup> 「南北走廊」把現有東鐵線由紅磡站經維多利亞港延伸過海經灣仔北至金鐘站後，乘客可由羅湖(使用東鐵線)及皇崗(使用落馬洲支線)直達港島中心地帶。「南北走廊」在沙中線早期的規劃和設計階段時亦稱南北線。

5. 正如我們向鐵路事宜小組委員會提交的季度報告中所述，有鑑於較早前土瓜灣站遺蹟的考古和保育工作，引致沙中線「東西走廊」工程有約 11 個月的滯後，路政署會協調及監察沙中線的建造工程，以期港鐵公司能追回沙中線「東西走廊」的部分滯後，讓「東西走廊」盡可能於 2019 年通車。至於「南北走廊」，由於受到下列因素的影響，會延至 2021 年方能通車：

- (i) 需要預留彈性於會展站上蓋興建會議中心；
- (ii) 配合灣仔發展計劃第二期的填海工程，及其中的中環灣仔繞道隧道工程的進度；以及
- (iii) 灣仔發展計劃第二期項目填海工程範圍內因發現大型金屬物體而引致的延誤。

6. 觀塘線延線全長約 2.6 公里，由現時觀塘線油麻地站延伸至新建的何文田站及黃埔站。根據 2011 年的估算，觀塘線延線的建造費用為 53 億元(按 2009 年 12 月價格計算)。由於工程複雜及持續面對各種不同的困難及挑戰，港鐵公司表示觀塘線延線項目建造費用的估算，需要向上修訂至 72 億元（按付款當日價格計算）。觀塘線延線屬現有港鐵公司所擁有鐵路網絡的延伸，因此屬於「擁有權」項目。根據「擁有權」模式，港鐵公司會負責該鐵路項目的融資、設計、建造、經營和維修，並會擁有該段鐵路。政府與港鐵公司於 2011 年 5 月就觀塘線延線項目簽訂項目協議，其中訂明觀塘線延線的目標通車日期為 2015 年 8 月。正如我們向鐵路事宜小組委員會提交的季度

報告中所述，有鑑於觀塘線延線黃埔站的施工遇到複雜的地質狀況，加上有限的施工用地和施工時間受到限制，港鐵公司表示觀塘線延線會延至 2016 年第三或第四季度通車。

### *監督工程項目的推展*

7. 為確保沙中線項目的「東西走廊」及觀塘線延線能早日完成，總工程師／鐵路拓展 1-3 必須繼續密切監督和負責工程進行期間出現的專業、技術、合約和交接方面的事宜，並監督港鐵公司落實項目和依時處理財務控制方面的事宜。此外，總工程師／鐵路拓展 1-3 亦需確保沙中線項目的「東西走廊」及觀塘線延線的工程按政府與港鐵公司簽訂的相關委託協議和項目協議進行，亦需要向運輸及房屋局就監督沙中線項目的「東西走廊」及觀塘線延線工程項目的施工和進度等範疇提供專業意見。

8. 在沙中線方面，總工程師／鐵路拓展 1-3 需要出席所有沙中線三層監督架構中的會議，包括每月由路政署署長主持的項目監管委員會會議、每月由路政署鐵路拓展處副處長主持的項目統籌會議和每月由港鐵公司主持的項目進度會議。在港鐵公司方面，這三個會議均由公司的總經理級別或以上人員出席。這三層架構是路政署和港鐵公司的正式溝通渠道，讓署方督導和監察沙中線項目的落實及與委託協議相關的一切重要事宜。作為項目監管委員會會議和項目統籌會議的主要成員，總工程師／鐵路拓展 1-3 需就工程項目各個重要範疇，包括工程

進度監察、安全、技術、財務等，提供相關意見，包括分析項目進度和工程上各項挑戰，協助主席掌握工程的最新發展，使會議充份發揮監督工程的作用。而出席港鐵公司的每月項目進度會議，讓總工程師／鐵路拓展 1-3 能更全面掌握沙中線工程的進度和遇到的困難，有助監督工程的推展。在觀塘線延線方面，雖然在「擁有權」模式下，港鐵公司承擔所有建造鐵路的風險，總工程師／鐵路拓展 1-3 亦需帶領專責小組負責協調和監察觀塘線延線的工程，按月與港鐵公司舉行進度會議及進行實地視察，聽取港鐵公司匯報各工程合約的進度，並檢討項目各方面的實施情況。

### *籌備新鐵路線的啟用*

9. 在籌備沙中線項目的「東西走廊」和觀塘線延線的啟用方面，總工程師／鐵路拓展 1-3 肩負重要角色，包括就測試和試行運作的總體計劃監督與協調相關單位。此外，在鐵路線啟用前的一年，運輸及房屋局、路政署和港鐵公司會舉行定期會議，商討鐵路啟用安排的詳情。總工程師／鐵路拓展 1-3 需要參與不同的工作小組，與運輸及房屋局及其他有關部門討論沙中線項目的「東西走廊」和觀塘線延線在啟用前的鐵路安全和保安等問題，以及投入服務前的準備工作等。而在沙中線「東西走廊」投入營運前，總工程師／鐵路拓展 1-3 亦需要支援運輸及房屋局與港鐵公司商討服務經營權的事宜，當中涉及敏感的財務、商業及營運資料。

### *定期匯報工程的最新進展*

10. 此外，自 2014 年上半年開始，因應立法會及社會對鐵路工程的關注，運輸及房屋局聯同路政署和港鐵公司，定期向立法會鐵路事宜小組委員會會議就各項鐵路工程進行季度匯報，讓立法會及公眾知悉各項鐵路工程的最新進展。總工程師／鐵路拓展 1-3 需要積極參與有關沙中線「東西走廊」及觀塘線延線的匯報工作。

### *審視工程合約的申索*

11. 港鐵公司就沙中線項目已批出合共 50 多份大型土木工程和機電工程合約，以及多份其他的小型合約。由於項目的鐵路線涉及大量的隧道工程，車站的建造須深入地底進行挖掘，加上與其他主要發展項目複雜的工程交接問題，截至 2015 年 9 月底，沙中線各建造合約承建商已經提交的申索金額合共約 14 億元，當中涉及十分複雜的法律、合約及技術事宜。從其他大型基礎設施項目的經驗可知，我們估計這數字在往後的施工期仍會繼續上升，特別是對工程工序的重大修改<sup>5</sup>，以及因土瓜灣站遺蹟保育方案而需就臨時和永久工程的設計和施工計劃所作出的修改。

---

<sup>5</sup> 遇上不能預見的情況時，工程工序可能需要作出重大修改，例如加裝隔音罩以減低噪音以便延長工作時間，更改隧道鑽挖機回收位置，改動鋪設路軌和電纜的入口位置等。

12. 沙中線是採用「服務經營權」模式推行，政府及港鐵公司在工程規劃階段和制定預算時，已進行風險分析，盡量減少出現工程的申索情況。然而，在進行工程時，常會遇上不能預見的情況，例如進行地基或挖掘工程時遇到較預期為多或複雜的障礙物，這會增加工程的難度，承建商可能需要用上較多或轉換較適合的機器，以及聘請更多人員，以處理這些情況。承建商會根據合約條款提交申索申請，以支付上述額外開支。在收到承建商的申索後，港鐵公司會根據合約條款、承建商提交的申索理據及相關的文件記錄等檢視該申索的合理性，以評估有關額外開支的金額是否可以接受。有關的評估需要透過港鐵公司的項目監控小組尋求路政署的意見。就此，總工程師／鐵路拓展 1-3 需要嚴格審視港鐵公司每一個涉及公帑開支的申索審批報告，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，以保障政府作為沙中線工程項目擁有者的利益及確保公帑運用得宜。根據目前情況及過往大型基建項目的經驗，「東西走廊」大部分的申索個案審批程序預計最快只可於項目通車後至少兩年左右，即約在 2022 年，方能完成。此外，亦不能排除政府還需要參與這些申索可能引起相當費時的和解、仲裁及訴訟程序。

### ***監督審核建築和結構圖則小隊的工作***

13. 由於沙中線是政府撥款興建的工程，為確保工程的質素，路政署須負責審核港鐵公司提交的建築和結構圖則，以及檢查

已完成的鐵路工程。有關工作跟屋宇署對一般建築和結構圖則的審批以及現場檢查工作相若。就此，路政署設有一個小隊審核有關沙中線項目的施工圖則，進行實地視察以確保工程按經審核的圖則進行，見證各項現場測試，並在有需要時立即採取補救行動，糾正違規事項。此外，該小隊亦須進行完工後的驗收工作，確保完成的工程符合標準。而總工程師／鐵路拓展 1-3 則負責監督該小隊的工作。

14. 基於以上各項工作所需，我們認為有必要保留總工程師／鐵路拓展 1-3 這一職位至 2022 年 3 月 31 日。屆時，大部分建造合約和相關的申索問題應可獲得解決，而相關的結算工作也應大致完成。至於上文第 3 段所述的專責分部下非首長級人員的架構，我們會於適當時候作詳細檢討。總工程師／鐵路拓展

附件 2 1-3 的職責載於附件 2。

### 曾考慮的替代方案

15. 我們曾審慎地檢討能否調配路政署其他 20 名現有的總工程師人員處理總工程師／鐵路拓展 1-3 的職務。除鐵路拓展處外(其組織圖見附件 1)，路政署各辦事處／分部現行的組織圖載於附件 3。由於路政署現有的首長級人員均需全力處理本身的職務，要他們既不影響執行現有職務，同時兼顧沙中線和觀塘線延線項目，在運作上並不可行。考慮到路政署各辦事處／分部現時及將來的工作量及現有人力資源情況，我們認為保留

附件 3



總工程師／鐵路拓展 1-3 這一編外職位直至 2022 年 3 月 31 日的建議是唯一可行的安排。該檢討結果的詳情載於附件 4。

### 對財政的影響

16. 按薪級中點估計，建議保留的總工程師編外職位(首長級薪級第 1 點)所需增加的年薪開支為 1,663,200 元，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)則約為 2,395,000 元。

17. 此外，就文件第 3 段所提及鐵路拓展處的沙中線「東西走廊」及觀塘線延線專責分部，其中的 13 名非首長級公務員及 1 名合約工程師年薪總開支為 12,193,800 元(按薪級中點估計)，至於平均員工開支總額(包括薪金和員工附帶福利開支)則預計約為 20,099,000 元。

18. 我們會在 2016-17 年度的預算草案內預留足夠款項，支付這項建議所需的開支，並會在其後年度的預算內反映所需資源。

### 徵詢意見

19. 請委員就上述的建議發表意見。如委員支持是項建議，我們計劃把建議提交財委會人事編制小組委員會，供委員會在

2016 年第一季的會議上審議。

運輸及房屋局

2015 年 12 月

### 路政署鐵路拓展處建議組織圖



#### 說明

\* 在 2018 年 1 月 1 日到期撤銷的首席政府工程師編外職位。

\*\* 人事編制小組委員會正審議重設這個已於 2015 年 7 月 7 日撤銷的編外職位。

# 在 2016 年 4 月 1 日到期撤銷的總工程師編外職位。本文件建議延長這個編外職位。

## 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：政府工程師／鐵路拓展(1)

### 整體工作和目標－

總工程師／鐵路拓展 1-3 帶領鐵路拓展處下的一個專責分部，並負責規劃和實施沙田至中環線(沙中線)「東西走廊」和觀塘線延線工程項目，包括有關的必要公共基建工程的實施工作。

### 主要職務和職責－

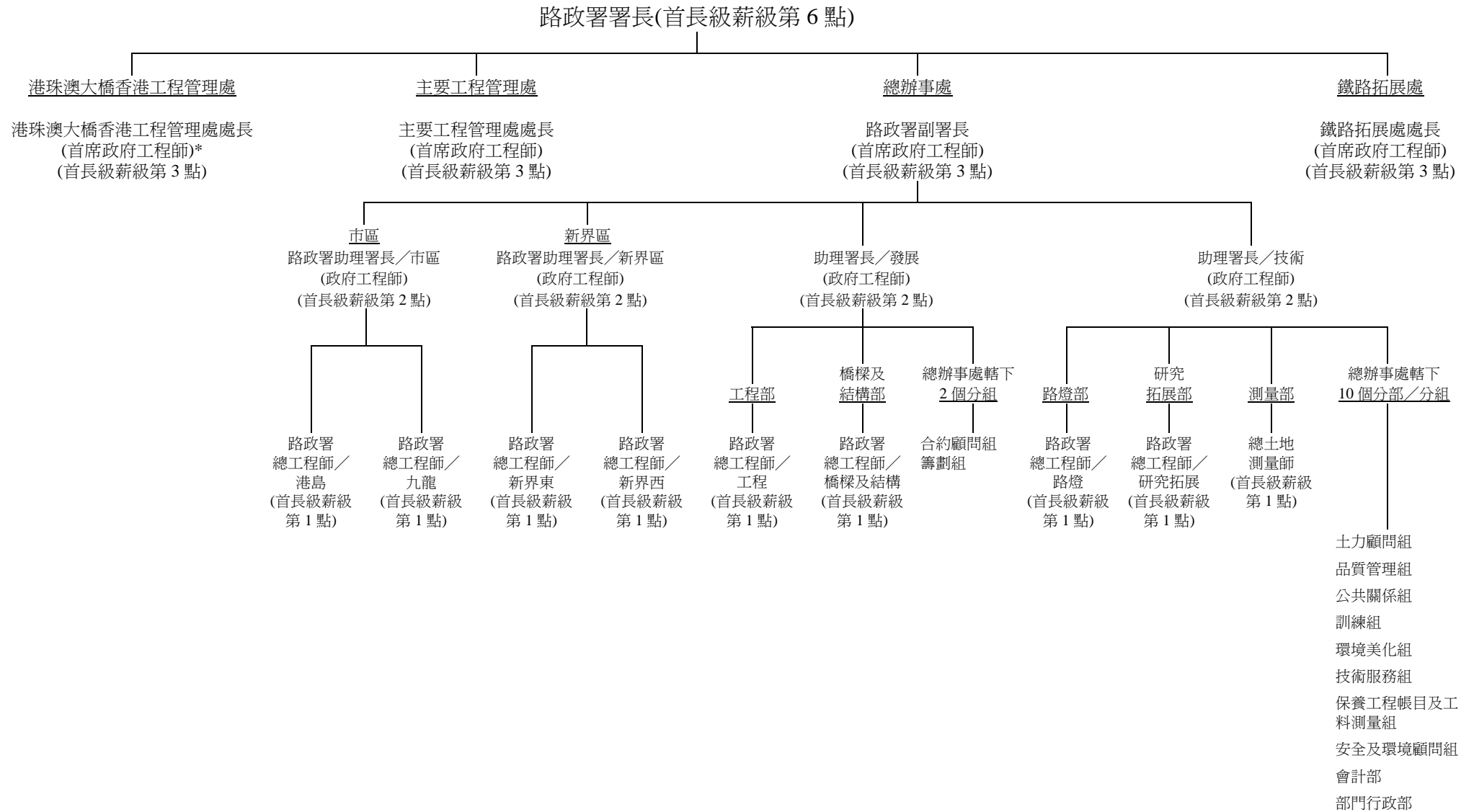
1. 制定策略，以完成沙中線「東西走廊」、觀塘線延線和有關的必要公共基建工程(下稱「該工程項目」)；
2. 領導和指示下屬人員規劃、設計和實施該工程項目，包括諮詢立法會和區議會及向其匯報項目進度；
3. 向運輸及房屋局提供技術支援和意見，以協助局方制訂政策方針和擬備政策文件；
4. 管理與該工程項目有關的工務計劃項目；
5. 確保沙中線項目的「東西走廊」及觀塘線延線的工程按政府與香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)所簽訂的委託協議及項目協議進行，並監督工程項目的推展和財務開支，緊密監察港鐵公司審批承建商申索個案的理據和原則；
6. 根據相關條例，為該工程項目完成刊憲的所有法定程序工作；
7. 負責監督一個專業小隊，以審核港鐵公司就沙中線和廣深港高速鐵路香港段工程項目所提交的施工圖則並進行現場檢查，當中要求與屋宇署對一般建築和結構圖則的審批以及現場檢查工作相若；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。

-----

# 路政署總辦事處現行組織圖

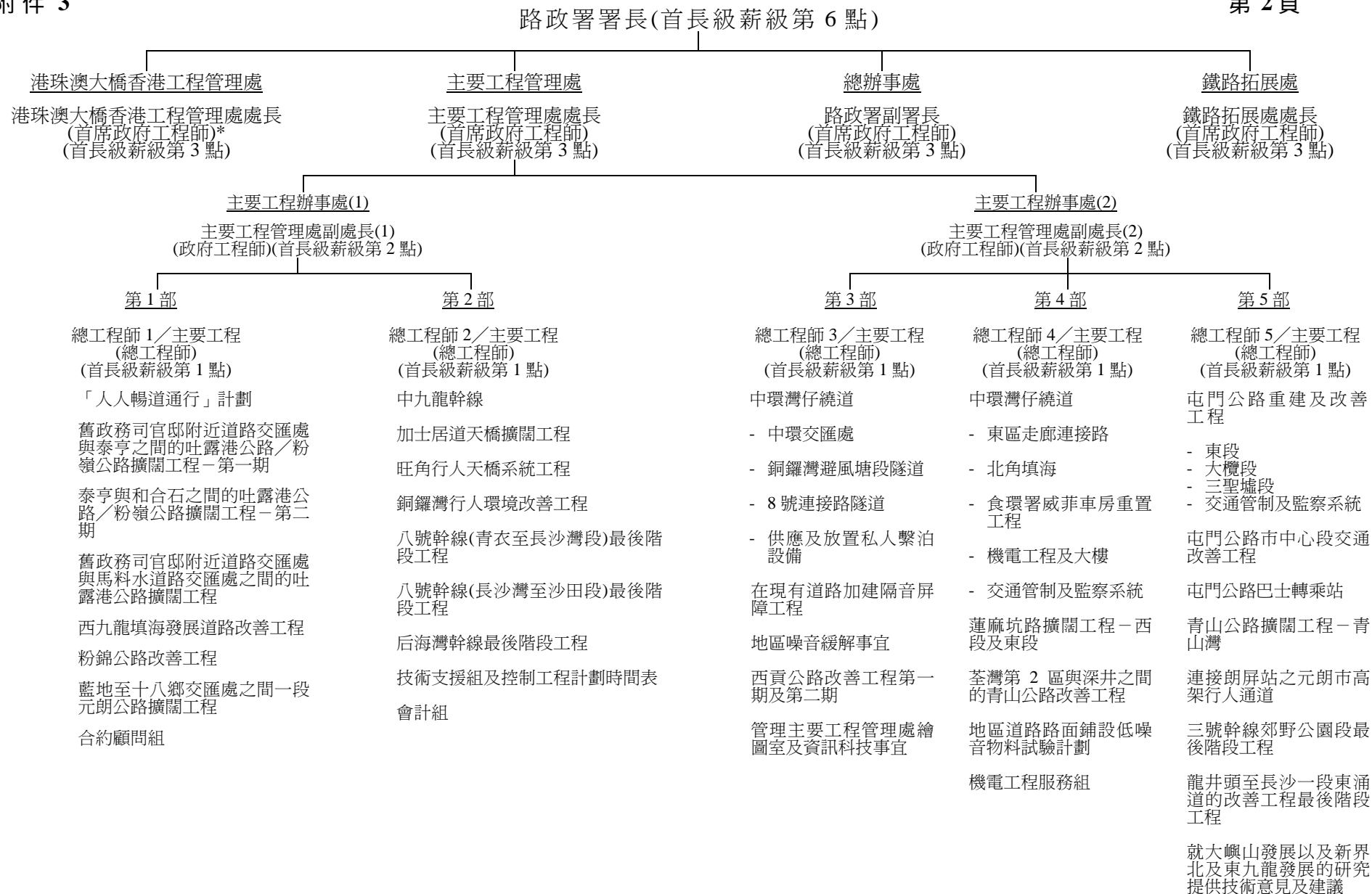
附件 3



## 說明

\* 在 2018 年 1 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 2018 年 1 月 1 日到期撤銷的首席政府工程師編外職位



說明

\* 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)

@ 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 2017 年 12 月 31 日)



## 路政署現有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

路政署其他 20 名現有的總工程師已全力投入他們各自的職務。要他們承擔額外的的工作而不嚴重影響他們執行現有職務，在運作上並不可能。

### 總辦事處及分區辦事處

2. 總辦事處有 4 名總工程師，我們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／工程監察全港基本工程項目(主要工程除外)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；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，他管理約 70 項規劃或建造中的工程計劃。除了處理基於本地的交通需要而每年都會加入的新道路改善計劃外，他亦負責上坡地區自動扶梯連接系統工程計劃的整體統籌工作。
- (b) 路政署總工程師／橋樑及結構負責橋樑和公路的設計並訂立標準；就涉及道路構築物設計的公共及私人發展／工程項目提供意見及技術建議；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橋樑、隧道、道路與斜坡的維修保養<sup>1</sup>。

---

<sup>1</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、1 條雙程雙線隧道、連接機場策略性幹線的高架道路、道路及路傍斜坡。該兩個管制區內的長跨距懸索橋樑目前因為正常耗損而須密切注意其情況。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。

- (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 226 000 組道路照明設施，提供專家的專業服務和意見。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；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。

3. 至於兩個分區辦事處的 4 名總工程師，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；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、2 500 個道路構築物和 13 200 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工作。

### 主要工程管理處

4. 主要工程管理處有 5 名總工程師，我們評估過他們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<sup>2</sup>。在未來 5 年，總工程師 1／主要工程將監察粉嶺公路擴闊工程的施工，這項工程的其中一項重要工作是須配合蓮塘／香園圍口岸計劃的部分工程進度。總工程師 1／主要工程亦監察「人人暢道通行」計劃的推展，該計劃旨在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」計劃現時的範疇下，約有 200 項工程項目正在施工，其中大部分項目將在 2018 年逐步完工。此外，總工程師 1／主要工程負責粉錦公路及西九龍填海發展區道路網改善工程計劃，以應付該區的持續發展及新發展所產生的交通需求。總工程師 1／主要工程參與吐露港公路擴闊工程的結算工作。他也負責元朗公路擴闊工程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交匯處)餘下的隔音屏障工程。因此，他不會有餘力兼顧額外職務。

(b) 總工程師 2／主要工程主要負責實施連接西九龍及啟德發展區的大型中九龍幹線工程計劃。該項目的公眾諮詢雖已在 2013 年 3 月完成，總工程師 2／主要工程仍須致力促成有關持份者參與關於環境影響及建築物安全的重要事宜。他亦須監察工程計劃的相關法定程序(包括刊憲及土地相關事宜，以及撥款申請)，確保程序適時完成。鑑於中九龍幹線工程計劃極為複雜，預計造價高昂，總工程師 2／主要工程須集中監察詳細設計的進展、建造工程合約的招標工作，以及其後施工的推展。此外，總工程師 2／主要工程同時負責推展在繁忙的旺角區增設主要行人天橋系統的建議。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／主要工程主要負責規劃及實施大型的中環灣仔繞道和東區走廊連接路工程計劃<sup>3</sup>。這項工程計劃自 2009 年 12 月開始動工，現時已批出了 8

---

<sup>2</sup> 包括吐露港公路和粉嶺公路擴闊工程；「人人暢道通行」計劃；以及擬議的粉錦公路改善計劃及西九龍填海發展區道路改善計劃。

<sup>3</sup> 中環灣仔繞道和東區走廊連接路是 1 條全長 4.5 公里的雙程三線分隔主幹路，當中包括 1 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。

項建造工程合約(估計總值逾 262 億元),正在全力推行中。有關工程除了複雜外,亦很可能對交通、海旁、維多利亞港及環境造成影響,需要小心監察及廣泛諮詢公眾,所以直至中環灣仔繞道竣工及通車前,2 名總工程師必須高度參與。除中環灣仔繞道工程計劃之外,2 名總工程師亦負責規劃及實施擴闊蓮麻坑路工程、西貢公路改善工程第一及第二期,以及 23 項為現有道路加建隔音屏障的工程計劃<sup>4</sup>。然而,這些工程計劃對交通、工程、環境、土地及文化遺產的影響,令公眾對實施有關計劃意見紛紜。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及實施多項中大型基建工程計劃。在未來 5 年,總工程師 5/主要工程將大力參與青山公路－青山灣段擴闊工程(下稱「青山公路工程計劃」)及連接朗屏站之元朗市高架行人通道工程計劃、介乎荃青交匯處及葵青交匯處的一段荃灣路擴闊工程,以及處理 6 個屯門公路改善工程合約(荃灣至屯門市中心段)的申索及結算工作。除了以上職務,總工程師 5/主要工程也負責向有關大嶼山、新界北及東九龍策略性研究提供技術建議及意見。至於青山公路工程計劃及連接朗屏站之元朗市高架行人通道工程計劃,公眾對規劃及實施有關計劃意見紛紜。這些項目的規劃、設計及實施均需要總工程師 5/主要工程及其團隊投入大量的精力。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,以適時完成有關法定程序及申請撥款工作。因此,總工程師 5/主要工程並無餘力兼顧額外職務。

#### 港珠澳大橋香港工程管理處(香港工程管理處)

5. 香港工程管理處有 3 名總工程師,他們推展各項港珠澳大橋相關工

---

<sup>4</sup> 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)L<sub>10</sub> (1 小時)的現有道路加建隔音屏障。到目前為止,已完成 9 項加建工程。現時的 31 項加建工程中,8 項正在興建,23 項則處於各個規劃及研究階段。

程已分身不暇，因此沒有餘力兼顧額外職務。他們的職責說明如下－

- (a) 總工程師／香港接線主要負責監察香港接線工程計劃(核准預算為 250 億元)。香港接線工程計劃包括長 12 公里，連接位於香港特別行政區邊界的主橋末端至香港口岸的雙程三線分隔車道，以及相關附屬工程<sup>5</sup>。總工程師／香港接線亦負責香港口岸的顧問合約，管理、運作及保養合約與主要租賃合約的實施。
- (b) 總工程師／香港口岸主要負責推展香港口岸(項目核准預算為 304 億元)的建造工程。這項大型及複雜的工程計劃，包括在香港國際機場東北面建造面積約 150 公頃的人工島(當中約 130 公頃的土地用作建造香港口岸，而另外約 20 公頃的土地則用作興建屯門至赤鱸角連接路南面出入口)及上蓋構築物，以設置所需的海關、出入境及檢疫設施。這些設施包括 1 座旅檢大樓、清關設施的建築物、相關政府部門的辦公地方和設施，以及巴士／私家車／貨車清關廣場和公共運輸交匯處，還有通往香港接線、屯門至赤鱸角連接路及香港國際機場的道路系統。
- (c) 總工程師／新界西北主要負責推展屯門至赤鱸角連接路及屯門西繞道這 2 項道路工程計劃。該 2 個項目涉及建造 2 條香港最長的隧道，包括 1 條海底隧道及 1 條陸上隧道。在行政和工程方面，這 2 條隧道的建造工程均涉及各種各樣既複雜又富挑戰性的問題。其建議工程的核准預算約為 448 億元，工程規模非常龐大，涉及複雜的工程合約相互配合的問題有待處理。除以上所述外，總工程師／新界西北亦負責主要運輸工程計劃的規劃，以及協調工程與新界西北及大嶼山的房屋發展及土地供應措施配合的事宜。

## 鐵路拓展處

6. 鐵路拓展處有 4 名總工程師(不包括建議重設的總工程師／鐵路拓展 1-3 及總工程師／鐵路拓展 2-3)，我們審慎研究過可否在鐵路拓展

---

<sup>5</sup> 附屬工程包括土木、結構、土力、海事、環保、園景、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。

處內重行調配現有總工程師，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，同時兼顧沙中線「東西走廊」與觀塘線延線的工作，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－

- (a) 總工程師／鐵路拓展 1-1 負責實施南港島線(東段)。這項工程計劃的建造工程在 2011 年 5 月展開。透過設於海洋公園、黃竹坑、利東及海怡半島的新車站，這條長 7 公里的鐵路把鐵路網由金鐘連接至香港南區。南港島線(東段)現時以 2016 年年底為修訂的目標通車日期。雖然各段工程的整體進度大致符合修訂的工程計劃，但按該計劃，金鐘站擴建部分的餘下工程安排將會非常緊迫。金鐘站擴建工程中各個環節的效率須繼續提升，並有效地加快餘下工程的進度，以達至 2016 年年底通車的修訂目標。落實這項鐵路計劃十分複雜，需要與不同持份者緊密聯繫及商議，審慎規劃臨時工程及對相關樓宇進行嚴密監察，全部均須專業的首長級人員監督。此外，總工程師／鐵路拓展 1-1 亦負責實施香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)建議的多項車站改善工程，以及與鐵路運作有關的公共基建工程。
- (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，建造時間表亦十分緊迫，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實有賴首長級人員解決。
- (c) 總工程師／鐵路拓展 2-1 負責處理西港島線工程項目中的康樂及文化事務署遊樂場重置事宜，以及若干與鐵路有關的公共基建工程。由於西港島線工程計劃在高度密集的中西區進行，土地狀況惡劣及工地擠迫造成的問題，會對工程計劃有所影響。我們需要就審慎的工程規劃、全面的建築物監察和土地及地區設施重置問題，與持份者磋商，有關工作都需要專業的首長級人員嚴密監督。在西港島線工程合約結算後，總工程師／鐵路拓展 2-1 需要與港鐵公司核實在政府與港鐵

公司制定的盈餘退還機制下該退還由政府提供的非經常補助金額。此外，總工程師／鐵路拓展 2-1 亦須負責《鐵路發展策略 2014》建議鐵路工程計劃的規劃及實施工作。

- (d) 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，以預測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。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發展建議(每年約 150 項)，以妥善保護有關的鐵路線。此外，他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，並提供鐵路方面的觀點。
-