

□

政府總部  
發展局  
工務科  
香港添馬添美道 2 號  
政府總部西翼



Works Branch  
Development Bureau  
Government Secretariat

West Wing, Central Government Offices,  
2 Tim Mei Avenue, Tamar, Hong Kong

本局網址 Our Website: <http://www.devb.gov.hk>

電話 Tel No.: 3509 8277

本局檔號 Our Ref.: ( ) in DEVB(CR)(W)1-160/76Pt.1.

傳真 Fax No.: 2801 5034

來函檔號 Your Ref.: CB4/PAC/R70

電郵 E-mail: [wp1s@devb.gov.hk](mailto:wp1s@devb.gov.hk)

立法會秘書處  
香港中區立法會道 1 號  
立法會綜合大樓  
立法會秘書處秘書長  
經辦人：朱漢儒先生

朱先生：

政府帳目委員會  
考慮《審計署署長第七十號報告書》第四章  
政府管理公共道路挖掘工程的工作

謝謝貴秘書處於二零一八年五月二十一日的來信，有關政府帳目委員會就《審計署署長第七十號報告書》第四章發出的提問。本局現以附件提交本局、路政署及地政總署的合併回覆。

發展局局長

(吳維篤



代行)

二零一八年六月一日

**就審計署署長第七十號報告書第 4 章  
政府管理公共道路挖掘工程的工作  
提問及要求資料**

**發展局回應的問題**

**第 2 部分：管理和監察道路挖掘工程**

- 1) 據第 2.5 段，雖然《環境運輸及工務局技術通告(工務)第 17/2004 號》已指明，工程項目人員在開始前和進行詳細設計期間應安排進行所有必要的工地勘測工作，並信納已有足的地質資料，但第 2.4 段顯示在 2016 年發出的挖掘准許證中，有 1 061 張准許證獲准延期，當中涉及政府工程項目的佔了 49%，而 3 宗延期最長的工程分屬水務署和房屋署，延期日數由 446 至 50 日。請告知：
- (a) 有關部門未能按照上述技術通告在申請挖掘准許證前確定地下情況的原因為何，當中有否涉及行政失當或人手不足；
  - (b) 當局有否訂立任何罰則或違規計分制，以防止任何不合理的延期情況，如有，詳情為何；如否，原因為何；及
  - (c) 政府當局將採取何等措施，以確保各政府工務部門在申請挖掘准許證前已確定地下情況？

答 1(a) 進行工地勘測目的是為收集有關工地範圍內地下公用設施及地質資料數據，以便工程的詳細設計工作及擬定投標文件的技術內容。勘測工作一般只會於工程範圍內的小部份地方進行，而不會作全面勘測，因為考慮到實際需要及情況，例如一些繁忙路段不能作出長時間的封路安排，或一些勘測工作不能在較大範圍進行，以盡量減低對市民帶來影響等。

工務部門一直按照《環境運輸及工務局技術通告(工務)第 17/2004 號》指引的要求，在詳細設計開始前和進行期間安排進行所有必要的工地勘測工作。事實上，實際施工期與工地勘測有一段時間距離，而不同公用事業機構地下設施的鋪設及維修工程亦不斷在進行中，有可能引致相關地下設施在工地勘測工作時的記錄與實際環境不同。因此，當工程開展後，承建商遇到未能預測的地質或地下公用設施情況，時有出現。

一般而言，須要申請挖掘准許證延期的原因通常涉及一些在工程設計期間未能預見的情況，例如未有記錄的地下公用設施、無法預計的障礙、無法預知的糾正工程、建造方法改變、物料交付延誤、出現新的工地限制、因意外事故導致工程暫緩進行及／或惡劣天氣、與附近另一個挖掘工程計劃作出額外協調、交通影響評估等等，但不涉及行政失當或人手不足。

答 1(b) 根據《土地(雜項條文)規例》(第 28A 章)，如因工程進度延誤而向路政署申請挖掘准許證的延期，該申請人需要繳付有關挖掘准許證延期的收費，如沒有充分理由下延誤工程，申請人同時需要繳付額外費用，承擔對引致交通影響計算所得的經濟成本。

答 1(c) 發展局同意審計署署長提出的建議，會提醒政府各工務部門按照《環境運輸及工務局技術通告(工務) 第 17/2004 號》所述工作，並會要求部門以風險為本的原則加強在申請挖掘准許證前的工地勘測工作，以提升準確度。

### **第 3 部分：對鋪設地下公用設施及佔用空間的管制**

2) 根據第 3.3 段所述的顧問報告，現時並沒有標準機制管理公用事業機構在公共道路佔用地下空間的情況，政府當局是否認同，未能有效管理地下空間或會造成空間不能善用、損毀現有公用設施，以及令緊急維修和挖掘工程有所誤？政府當局將如何解決有關問題？

答 2) 根據現行機制，不同政府部門會根據相關法例，就不同公用事業機構地下設施的鋪設和運作所需的道路挖掘工程發出牌照和准許證。本港地下設施密度極高，已發展地區的街道特別嚴重，要備存準確的記錄及確保其適時更新有實際上的困難，尤其是部份已鋪設多年的地下設施，資料並不齊全。況且，以目前的技術，設施主要以平面圖則記錄及保存，用以作為管理公用事業機構在公共道路佔用地下空間的情況有一定的困難。發展局同意審計署署長提出的建議，需要建立更有效的系統以管理和管制地下空間佔用情況。發展局正積極協調路政署、地政總署、以及其他對公用設施有政策責任的決策局，進行研究建立有效的管理和管制系統，包括研究使用先進科技的可行性，例如答 21)所提及的「綜合地下設施模擬系統」或透過應用建築信息模擬技術及三維空間數據的地理信息系統技術等。

3) 據第 3.13 段，政府當局沒有備存公共道路/未批租政府土地地下公用設施裝置的竣工記錄的原因為何，而政府當局將如何改善有關情況？

答 3) 本港已發展地區的街道地下設施密度極高，每公里公共道路平均鋪設約 50 公里地下公用設施，涉及 18 個不同公用事業機構，並各自以不同系統保存相關設施的記錄。而地下設施的鋪設及維修工程亦不斷在進行中，相關記錄與實際環境經常有改變，要備存一套準確的地下公用設施裝置的竣工記錄是非常困難。

事實上，路政署在挖掘准許證條款中已列明公用設施和有關裝置的埋藏深度標準。由路政署設立的公用事業機構協調組織亦有效地協調各機構之間對空間的要求及不同的工程標準。路政署發出的挖掘准許證條款中，已要求所有公用事業機構保存其新鋪設的管綫和有關裝置的深度及路線記錄。記錄的形式已按公用設施行業中的共識給予規範。

正如答 2)所述，發展局正積極協調路政署、地政總署、以及其他對公用設施有政策責任的決策局，進行研究建立有效的管理和管制系統。

4) 就審計署於第 3.17 段(e)至(f)段的建議，請提供有關措施的詳情和工作時間表。

答 4) 發展局同意審計署署長提出的建議，需要建立有效的系統以管理和管制地下空間佔用情況。發展局正積極協調路政署、地政總署、以及其他對公用設施有政策責任的決策局，進行研究建立有效的管理和管制系統，並希望於數月內定出初步的方案和工作時間表。

#### **第 4 部分：研究使用公用設施共同溝**

5) 根據第 4.12 段所述，發展局是否同意，有關採用公用設施共同溝的可行性的探討已拖延甚久？當局將如何加快有關進展？

答 5) 現時本港已發展地區的街道地下設施密度極高，如要加建共同溝，將無可避免需要大量遷移現有的公用設施，因而會對大眾市民造成廣泛及長時間的滋擾和不便。

政府對於在新發展地區建造具合理成本效益的公用設施共同溝持積極態度。路政署會於 2018 年中展開顧問研究，主要目的是檢討在新發展地區建造共同溝的可行性，並解決在新發展地區建造共同溝可能遇上有關建設、營運管理、維護、及相關安全和法律責任等問題，從而提出一套切實可行的實施框架建議，預計研究報告於 2019 年完成。屆時發展局將盡快考慮有關建議，並與相關持份者進行磋商。

## 路政署回應的問題

### 第 2 部分-管理和監察道路挖掘工程

6) 據第 2.9 段，在同一地點進行但不會合併的挖掘工程，路政署並沒有要求申請人在修訂工程時間表使工程相隔 3 個月或以上時，提供不採用共同壕坑挖掘的理據，而在這些個案中，有關的挖掘工程只是推遲進行，但道路開掘次數並沒有減少。請告知本會：

- (a) 路政署為何沒有要求申請人提供不採用共同壕坑挖掘的理據；
- (b) 路政署會採取何等措施，以確保挖掘准許證申請人互相協調工程，從而減少在近距離進行的道路開掘；及
- (c) 因應審計署於第 2.12(b)段的建議，路政署方會否不發挖掘准許證予未能解釋不採用共同壕坑挖掘的理據的申請人？

答 6(a) 根據現行機制，路政署會根據申請人所建議挖掘工程的長度、深度、走線、工期及確實位置等資料，並考慮有關路段的實際環境，就著該挖掘工程的性質以及申請人提交的協調報告，在合適情況下，路政署會積極鼓勵挖掘准許證申請人採用共同壕坑挖掘，並在有需要時，就有關問題提供適切協助。但由於挖掘准許證申請人採用共同壕坑挖掘時，需要面對很多責任、技術、保險等問題，能落實共同壕坑挖掘的個案不多。為進一步鼓勵申請人採用共同壕坑挖掘，我們將會修訂挖掘准許證處理手冊內關於協調工程的部份，要求申請人提供不採用共同壕坑挖掘的理據。

答 6(b) 路政署於挖掘准許證處理手冊內訂明，挖掘准許證申請人須遞交準確的協調報告。現時，挖掘准許證管理系統會於申請人遞交協調報告後自動發出電郵予未經協調個案中的其他申請人。若其他申請人不同意該協調報告，或路政署對協調報告的資料存疑，路政署會與需要協調的申請人討論，以得出合理及妥善協調的工期。

答 6(c) 路政署將會修訂挖掘准許證處理手冊內關於協調工程的部份，要求申請人提供不採用共同壕坑挖掘的理據。無疑申請人在採用共同壕坑挖掘時，需要面對很多責任、技術、保險等問題，這些問題是需要有關公用事業機構互相協調方能解決，但如申請人未能提供不採用共同壕坑挖掘的理據，路政署會考慮不批准發出相關的挖掘准許證，如有需要，亦會在修訂相關挖掘准許證處理手冊時諮詢律政司的意見。

7) 就第 2.10 段中顯示有 4 093 宗個案逾兩年仍處於未經協調狀況，請告知本會，負責協調的部門長年未有作出協調的原因(例如有否涉及行政失當或人手不足等原因)，以及當中有多少宗個案是已過時或因無法解決問題而遭擱置。

答 7) 申請人在申請挖掘准許證時，需在路政署的挖掘准許證管理系統輸入挖路的範圍及擬訂的開工及完工日期，路政署會識別出附近同期進行的工程計劃，把它們組合為未經協調個案，並指派其中一名申請人負責與其他相關申請人進行協調，協調後的結果再由路政署在處理其掘路申請時覆核及審批。在這 4 093 宗個案中，當中 3 935 宗個案的擬定開工日期已過去，顯示這些個案的申請人大部份已放棄或暫時擱置其計劃，但卻未有適時取消或更新(並通知本署)其早前提出的挖掘准許證的申請。

跟據目前的運作程序，申請人須主動於挖掘准許證管理系統取消他們打算放棄或已過時的挖掘准許證申請及協調工作，該計劃才會從系統中剔除。否則，該個案會繼續處於未經協調狀況並會保留在挖掘准許證管理系統內，但申請人亦可選擇更新其已過時的擬訂開工或完工日期，然後重新進行協調。所以現時系統內雖存有 4 093 宗未經協調個案，當中並不涉及行政失當或人手不足等原因。

雖然如此，路政署以往會在有需時剷除一些過時的申請個案，以提升協調效率，但現時並未有將以上程序在系統中自動化。

為進一步加改善上述情況，路政署會應審計署建議，定期檢討挖掘准許證管理系統內資料，移除挖掘准許證管理系統內的過時／擱置挖掘准許證申請，以便更有效反映有實際協調需要的申請。

8) 根據第 2.19 段所述的「違規計分制」請提供計分制的詳情(請附以具體的例子以解釋計分制的運作)，包括：

- (a) 干犯第 2.22 段所述的 4 個常見違規項目及第 2.24 段所述的未符標準的修復工程會被記的分數；
- (b) 過去三年被記 4 分或以上的個案數目；
- (c) 計分制的計算時期；
- (d) 甚麼情況下可減低已累積的違規積分；及
- (e) 當承辦商的違規積分處於某水平時，除了讓承建商在最少 3 個月內的新申請中不會獲批為指定持准許證人外，署方會否施以其他任何罰則，以及有否審視上述做法是否有足夠阻嚇力。

答 8) 路政署於 2012 年 8 月起推出具有制裁措施的「違規計分制」，是利用違規分數反映持准許證人／工程部門／承建商組合在遵守挖掘准許證條文的表現。

「違規計分制」涵蓋不同違規類別的積分，持准許證人違反相關項目將被記分。違規類別包括：

- 在審核巡查期間發現違規項目的積分(DPL1)、
- 延誤糾正不獲接納的永久修復工程的積分(DPL2A 及 DPL2AA)、

- 未能提交工地照片(DPL2B)及
- 逾期未交測試報告的積分(DPL2C)。

於 2017 年 9 月 30 日起，違規類別新增 3 項，包括：

- 延遲糾正不符合最少深度規定的積分(DPL2D)、
- 延遲修復損毀的井蓋的積分(DPL2E)及
- 濫用緊急挖掘准許證的積分(DPL2F)。

違規計分制的詳細架構請參閱附件一。

當違規總積分達至 4 分或以上，相關的持准許證人／工程部門／承建商組合將會進入至少 3 個月的制裁期，直至違規總積分降至 4 分以下。於制裁期間該承建商將不能於新申請中獲批為指定持准許證人，直至制裁期完結。

於 2019 年 1 月 1 日起，路政署會進一步加強制裁措施，拖延超過兩年仍未完成糾正未符標準的修復工程的持准許證人／工程部門／承建商組合會被即時制裁至少 3 個月，直至相關糾正修復工程完成，並得到路政署滿意接受。

答 8(a) 第 2.22 段所述的 4 個常見違規項目的分數會納入 DPL1 計算，其比重分別為：

4 個常見違規項目	違規分類	分數比重
沒有連續的防欄圍起障礙物／挖掘處以隔開人流進入	主要	2
未有為行人設置和維持最少的淨行人路闊度	主要	2
沒有展示准許證	次要	1
沒有按照獲批准的臨時交通安排圖則的規定設置標誌	主要	2

第 2.24 段所述的未符標準的修復工程如未能於兩個月內完成，違規分數會納入 DPL2A 計算。而超過 9 個月未能完成修復工程，違規分數便會納入 DPL2AA 計算。

答 8(b) 過去 3 年被記 4 分或以上的個案數目為：

年份	被記 4 分或以上的個案數目
2015	4
2016	4
2017	16*

註\* 新計分制於 2017 年 9 月 30 日實施以改善違規計分制的架構及加強制裁措施。

答 8(c) 違規總積分每星期六結算一次。

答 8(d) 不同類別的違規積分有不同情況可減低已累積的分數，詳情如下：

DPL1 - 審核巡查期間發現的違規項目如屬「可改正」類別，而相關持准許證人或其指定持准許證人在 48 小時內對可改正的違規項目作出令路政署滿意的改正，違規項目所獲的分數可減半(相關比重= 0.5)。否則該次審核巡查期間所獲的分數將累計 3 個月。

DPL2A - 所獲分數將累計 7 個月，期間沒有扣減機制。

DPL2AA - 所獲分數會一直記錄直至相關糾正修復工程完成，並得到路政署滿意接受。

DPL2B、DPL2C 及 DPL2F - 所獲分數將累計 3 個月，期間沒有扣減機制。

DPL2D 及 DPL2E - 所獲的分數會一直記錄直至相關糾正修復工程完成，並得到路政署滿意接受。

答 8(e) 路政署以「違規計分制」的行政措施規範持准許證人或其指定持准許證人在挖掘工程施工的整體表現。「違規計分制」自 2012 年 8 月開始實施，由於這制度能直接有效地打擊違規者的挖掘工程施工安排，故具有相當的阻嚇作用。路政署亦會恆常審視措施的效力，期間可因應實質情況改善違規計分制的架構及加強制裁措施(上一次改善違規計分制的架構及加強制裁措施為 2017 年 9 月 30 日，而下一輪加強制裁措施將會於 2019 年 1 月 1 日實施)。除此以外，嚴重個案和再次違反准許證條款的個案會轉介路政署執法組展開獨立調查搜證。如蒐集到足夠證據，執法組會向律政司建議對相關違規單位作出檢控行動。

9) 據 2.21 段及表四顯示，截至 2017 年 12 月就施工中工地的整體巡查覆蓋率僅有 43%，一般挖掘准許證工地和基本建設工程挖掘准許證工地的巡查覆蓋率也只有 89%和 95%，請告知本會：

- (a) 巡查的詳細程序；
- (b) 巡查覆蓋率低的原因，當中有否涉及任何人為或行政失當，或是人手不足或安排上的問題；及
- (c) 路政署過去何以未有正視低巡查率的問題，以及署方將如何提高巡查率。



答 9(a)及(b) 整體巡查覆蓋率只有 43%的原因是在計算上述巡查覆蓋率時，也包括了巡查緊急和小型工程挖掘准許證，這兩類挖掘准許證工地數目眾多（在 2016 年此類施工中准許證工地數目共有 37 926 個），而且此類工程的工期短暫（小型工程的工期少於 2 天，而緊急挖掘工程多在 7 天內完成），因此，很多緊急和小型工程在我們按既定抽樣機制能安排得到巡查前已經完成。事實上這類型的小型及短暫的挖掘工程對道路使用者的影響都是相對輕微。因此，當中並不涉及任何人為或行政失當，或是人手不足或安排上的問題。

對於其他挖掘准許證的工地，審核巡查組一向致力安排巡查。以現有的人手編制，覆蓋率已達 89%。而未能覆蓋的挖掘准許證的工地當中約佔三成是持准許證人沒有進行任何掘路工程，另外亦有施工期相對較短的挖掘准許證。然而，審核巡查組亦正檢視巡查機制，務求可盡量提高整體巡查覆蓋率。

審核巡查的每日流程如下：

- 審核巡查組每日會從挖掘准許證管理系統(XPMS)選出現正生效的挖掘准許證工地，並按照以下的優先次序編排當日巡查的挖掘准許證工地：
  - 過往表現不理想的挖掘准許證工地；
  - 過去 10 個施工中准許證工作天未曾巡查的挖掘准許證工地；
  - 新的挖掘准許證工地；
  - 現正生效但還未提交擬訂動工通知書的挖掘准許證工地；
  - 過往表現良好的挖掘准許證工地。
- 審核巡查組按照預設的審核巡查清單進行審核巡查。如當場發現有違規項目便加以記錄，並通知持准許證人及早糾正違規項目。
- 審核巡查結果於翌日下午 1 時後上載到審核巡查管理系統(AIMS)予持准許證人或其指定持准許證人查看。

答 9(c) 申請人若未有於動工前提交擬訂動工通知的挖掘准許證，在抽樣機制下未能完全覆蓋巡查。路政署會因應挖掘工程的數目，盡量調配資源，於挖掘工程施工期間巡查有關工地，我們亦正準備檢視針對未有提交擬訂動工通知的挖掘准許證工地的抽查機制，讓我們可適時安排巡查，務求可盡量提高整體巡查覆蓋率。

10) 有關第 2.23 段至 2.24 段所述查核完竣的工程的事宜，請告知：

- (a) 被退回完成通知書個案由 2011 年的 5 294 宗增至 2017 年的 6 191 宗，為何近年未符標準的修復工程有所增加；
- (b) 第 2.24(b)段所指的 2 581 宗個案是基於甚麼原因而超過兩年仍未完成糾正工程，當中有多少宗個案是承建商已獲確認之後不會獲批准為指

定持准許證人，以及在 6 779 宗個案中有多少是因為與提交完成通知書相隔太長而無法執行保養期；

- (c) 如署方認為糾正工程欠妥，署方會否繼續將有關工地圍封，直至確認有關工程已符合規定？鑒於糾正工程屬承建商的責任，當局會否考慮修訂相關規定，規定承建商在完成必要的糾正工程後必須繼續履行保養期的工作；
- (d) 第 2.24(c)段所述的接納工作一般需時多久。此外，雖然路政署是因為在 2017 年下半年進行了一些工作，才影響了 2017 年年底尚在處理的完成通知書數目，但是有 64%的個案逾期進行竣工視察，可見問題嚴重，請問當中有否涉及疏忽職守，以及其中一宗個案逾期 5 個月的原因為何；
- (e) 據第 2.24(d)段，截至 2017 年 12 月，有 483 張工地照片和 771 份測試報告超過 3 年仍未提交予路政署，署方為何會容許持准許證人超過 3 年仍不提交有關照片和報告；有關的追討的程序和進展為何；及
- (f) 據第 2.24(e)段，截至 2017 年 12 月，有 4 842 張照片和 2 523 份測試報告超過 3 年仍未審閱，署方可否解釋相關原因？

答 10(a) 若以百分比計算，在 2011 年被退回的完成通知書個案(5 294 宗)佔同期所有首次提交完成通知書約 9%，該百分比在 2017 年(6 191 宗)輕微上升至 10%，情況與 2011 年相約。路政署已於 2017 年 9 月更新相關的違規計分機制，加強對表現欠佳的持准許證人的懲處，並會繼續在每月舉行的掘路統籌委員會中，督促各公用事業機構遵從有關路面修復的標準。

答 10(b) 第 2.24(b)段所指的 2 581 宗個案是屬於 2010 年或之前直至 2015 年所提交及被退回的完成通知書，而在同期由 2010 年至 2015 年共有 330 744 宗完成通知書符合路面修復的標準並獲路政署審批，因此上述的 2 581 宗個案佔期間獲審批的完成通知書約 0.8%，當中亦不涉及道路安全問題。

雖然如此，路政署一向重視以上被退回的完成通知書個案，亦不斷催促各公用事業機構盡快處理有關個案，例如上述的 2 581 宗個案中有 1 035 宗屬一般挖掘准許證的個案，截至 2018 年 4 月上旬，這類個案已下跌至 244 宗。

為了防止出現長期未完成修復工作的情況及加強對道路挖掘的管制，路政署已於 2017 年 9 月更新相關的違規計分機制，包括增加未妥善復修的違規分數比重，加強對表現欠佳的持准許證人的懲處。在更新的違規計分機制下，於 2019 年 1 月 1 日起，拖延超過兩年仍未完成糾正未符標準的修復工程之持准許證人／工程部門／承建商組合會被即時制裁至少 3 個月，於制裁期間該承建商不會獲批准為指定持准許證人。路政署會繼續審視改善措施的成效，如有需要，再次檢討有關違規計分制的架構及加強制裁措施。

此外，保養期是在提交完成通知書當日起 12 個月內生效，而該路面修復工程必須符合路政署標準，所以不會出現因為該 6 799 宗個案與首次提交完成通知書相隔太長而無法執行保養期。

答 10(c) 一般來說，在道路挖掘工程完成後，因工程臨時封閉的路面應盡早重新開放給公眾使用，以減少對交通的影響。另一方面，挖掘准許證持證人有責任根據既定完工標準及挖掘准許證的條款要求，確保路面修復能夠妥善完成及在質量和安全各方面符合既定要求。當我們收到挖掘准許證持證人的完成通知書後，會安排人員盡快於七個工作天內進行工地巡查。如果路面的修復未能符合要求，我們會拒絕接納該完成通知書，並要求有關持證人修正。如發現可能影響道路使用者安全的情況時，我們會立即要求挖掘准許證持證人或按需要直接安排本署承建商，經諮詢運輸署及警察交通部的意見後，臨時封閉有關路面，直至妥善完成了修復工程。另外，保養期是在提交完成通知書當日起 12 個月內生效，而該路面修復工程必須符合路政署標準。

答 10(d) 當路政署收到挖掘准許證持證人的完成通知書後，會安排人員盡快於 7 個工作天內進行工地巡查，另外，我們亦有制定內部目標時限以審批完成通知書。

審計署署長報告書內提及有 64% 的個案逾期進行處理(1 297 宗)，該 64% 是以 2017 年 12 月 31 日當天等待處理的完工申報(2 019 宗)作為基數，當中並沒有考慮到已獲處理的完工申報。本署於 2017 年 8 月 21 日改善了挖掘准許證管理系統，引致 2017 年下半年出現大量完工申報需要於該段時間內處理，繼而影響了處理完工申報的進度，我們認為 2017 年底的事宜為個別情況。正如報告書第 2.24(c) 段所提及，若以 2017 全年共 67 988 宗掘路工程的完工申報作為基數，路政署能依時處理當中的 80%。而截至 2018 年 4 月 30 日，2018 年共接獲 19 561 宗掘路工程的完工申報，路政署能依時處理當中的 86%。上述數字反映路政署按內部目標時限依時處理完工申報的表現有所提升。路政署會繼續密切監察處理這些工作的表現，以確保能夠依時完成這些工作。

另外，如上文所說，路政署在 2017 年下半年出現大量完工申報需要處理，報告書內提及的一宗逾期 5 個月處理完工申報的個案屬於上述的個案之一。我們認為該個案為個別情況，而該個案亦已完成審批。

答 10(e) 路政署於每月舉行的掘路統籌委員會會議中，有提醒各公用事業機構要按時提交工地照片及測試報告，而所有逾期提交的個案亦已按違規計分機制進行扣分。

我們會繼續提醒持准許證人其責任及適時提交工地記錄照片和測試報告等完工資料，及嚴格根據違規計分機制懲處逾期提交上述文件的機構。

答 10(f) 路政署會調配內部資源盡快處理工作。此外，我們亦已提醒負責處理的人員盡快審查已提交的工地記錄照片及測試報告。我們會繼續密切監察處理這些工作的表現，以確保能夠適時完成這些工作。路政署已完成處理該 4 842 張照片和 2 523 份測試報告的審查。

11) 據第 2.27(c)段，審核巡查組如發現任何違規情況，會發出勸諭信，藉以鼓勵持准許證人及早糾正。署方會否考慮賦權予審核巡查組在發現違規情況後馬上採取執法行動？

答 11) 路政署審核巡查組為獨立於區辦事處及執法組的隊伍，提供獨立及客觀的審核巡查服務，並且根據效率促進辦公室在 2009 年的建議，採取循規主導的方針處理違規項目。目的是提升公用事業機構和工程倡議人遵從准許證條款和鼓勵他們及早糾正違規項目，以減少對市民造成的不便。如賦權予審核巡查組馬上採取執法行動即等同把巡查方針改變為檢控主導，不符合現時採取的循規主導的方針。此外，由於檢控過程所需的搜證、舉證程序極為嚴謹，而且需時較長，需要投入的人力資源亦較多，本署就有關建議的成效及效率要作出審慎考慮。然而，我們會不時檢視現行機制及現行方針的成效，如有需要會加強制裁措施，以提升業界對遵守相關條款的意識。

12) 鑒於路政署由 2009 年就處理違規項目採取循規主導方針至今已達 9 年，持准許證人對挖掘准許證的系統和相關法規已有一定認識，路政署是否認同需要加強執法行動，以應對第 2.29 段所述嚴重和再次違反准許證條款個案日益上升的問題：如是，署方將採取何等措施；如否，為何。

答 12) 路政署一直採取循規主導方針，用以監管本署轄下道路上的挖掘工程。循規主導方針是透過規管查核，在定期巡查時若發現有違規情況，即時指示持准許證人作出改善，旨在立即糾正問題，避免違規情況長時間未糾正而令市民持續面對危險。然而面對嚴重和再次違反准許證條款的個案，本署一向是重點執法，本署執法組會對個案作深入調查搜證，若證據充足，會向律政司建議對相關違規單位作出檢控行動。本署近年檢控力度持續加強，如審計報告中表十所示，本署向違規單位提出檢控的個案數目由 2013 年的 15 宗上升至 2016 年的 65 宗，本署會繼續對此類個案進行重點執法，並定期審視案件轉介機制，以確保此類個案能得到迅速跟進調查。

13) 據第 2.33 段，審計署抽查了 10 宗審核巡查組進行巡查時發現涉嫌違反《土地(雜項條文)條例》(第 28 章)第 10T 條的個案，當中有 5 宗是審核巡查組在巡查後 3 至 6 天才通過勸諭信將涉嫌違例個案轉介執法組。在這情況下，審核巡查組的巡查與執法組的視察相距 6 至 8 天，執法組因此未能就涉嫌違例個案蒐集足夠證據，以採取檢控行動。請告知根據規

定，巡查組發現涉嫌違法個案後應在多少天內轉介執法組？上述 5 個個案拖延了 3 至 6 天才轉介，當中有否涉及政府人員沒有按既定程序行事或任何不法行為？承上，考慮到審核巡查組轉介執法組跟進需時，署方將如何把兩個部門的轉介工作加強，甚或有否研究將兩組作出合併調整，讓執法工作變得更有效率？

答 13) 根據現行轉介機制，如有發現涉嫌違反《土地(雜項條文)條例》第 10T 條「安全預防措施和支持的提供」的案件，審核巡查組會發出勸諭信予持准許證人以盡快提供相關安全預防措施和支持，同時亦會通知執法組即時跟進。現行的轉介機制並沒有規定轉介期限。為加快通知執法組跟進個案，路政署已優化現行的轉介程序，在巡查後以電郵形式盡早將有關個案給執法組跟進。

14) 鑒於審計報告顯示，部分工程的承辦商經過較長時間後仍未糾正工程的問題(例如：第 2.24 段及第 3.9 段)，且部分違規項目亦屬常見(例如：第 2.22 段所述的問題)，除了實行違規計分制外，路政署會否以其他措施，例如加強對違規承辦商的罰則，以改善上述問題？

答 14) 路政署已於 2017 年 9 月更新相關的違規計分機制，加強對表現欠佳的持准許證人的懲處，特別針對修復工程及最少深度要求加強規管，並會繼續在每月舉行的掘路統籌委員會中，催促各公用事業機構遵從挖掘准許證的條款，務求盡快改善上述問題。如情況持續未有改善，我們會考慮加強對違規承辦商的罰則。

### **第 3 部分：對鋪設地下公用設施及佔用空間的管制**

15) 根據第 3.3 段所述的顧問報告，現時並沒有標準機制管理公用事業機構在公共道路佔用地下空間的情況，政府當局是否認同，未能有效管理地下空間或會造成空間不能善用、損毀現有公用設施，以及令緊急維修和挖掘工程有所延誤？政府當局將如何解決有關問題？

答 15) 現時本港的掘路工程，除政府部門的基建設施及維修保養外，主要是因公用事業機構的管綫設置及維修需要而進行。一般而言，政府從三個層面規管各公用事業機構在公共道路上鋪設其地下網絡。首先是規管公用事業機構的行業經營和運作。第二，是規管有關設施對政府土地、包括公共道路的地下空間的佔用。

其後，如有關機構已符合以上要求並準備進行設施鋪設，便由路政署負責監管在公共道路上進行的挖掘工程。路政署是根據《土地(雜項條文)條例》(第 28 章)第 III 部份，設立挖掘准許證機制，妥善籌劃及協調掘路工程，並透過訂定有關准許證條款，要求持准許證的機構或人仕履行責任，妥善督導及進行掘路工程，確保施工安全、工期合理、工地整潔、

以及路面妥善修復等，以減低掘路工程對道路使用者的影響。此外，若本署經巡查或舉報懷疑有掘路者未持有有效准許證，一經證實，本署會按法例提出檢控。

為避免挖掘工程損毀地下設施及裝置，挖掘准許證條款訂明持准許證人須在合理範圍內盡可能在挖掘工程前取得地下公用設施及裝置的記錄圖則。在進行任何挖掘工程包括挖掘探井前，持准許證人須參閱任何現有圖則，採用適當的非破壞性地下設施探測器，以期盡可能準確地探測在建議挖掘工程範圍內或附近的地下公用設施位置。持准許證人亦須進行適當勘測，例如人手挖掘探井，以便在使用機械進行破碎路面及挖掘工程前確定地下公用設施的確實位置和深度。

現時政府是透過上述法律框架和機制規管佔用政府土地及地下空間，並沒有另外制定一套特定機制管理公用事業機構在公共道路佔用地下空間的情況。而路政署一直透過與業界的緊密合作和溝通，務求在行政範疇上更有效管理道路挖掘。

本港人口密集，隨著科技發展，地下公用設施(特別是電訊管線)越發擠迫，確實是需要面對的問題。本署認同一個更有效管理地下空間的管理機制，可幫助更善用有限的地下空間，減低在掘路工程時損毀現有公用設施的可能性，以及縮短緊急維修和挖掘工程所需的時間。有效管理和監管佔用地下空間須取決於各公用事業機構所保存的地下設施記錄的準確性及其採用的標準和形式是否一致。路政署會聯同地政總署、發展局，以及其他對公用設施有政策責任的決策局，就地下空間佔用情況研究建立有效的管理和管制系統及尋求地政總署協助，務求在地下公用設施密集的地區，建立綜合地下設施模擬系統。這套模擬系統旨在讓公用事業機構在規劃設計其地下設施時更好掌握現時公共道路地下空間被佔用的大致情況，以協助他們分析其擬建設施的可行性，並計劃其設施安裝的位置，以便能更善用地下空間。

16) 根據第 3.11 段所述的情況，請路政署解釋：

- (a) 為何現有的管制機制並沒有訂明標準作為查核系統的詳細走線和布局的依據，而署方亦沒有要求挖掘准許證申請人查明及確認其擬議裝置的走線和布局會否與其他現有裝置或擬議裝置出現衝突；及
- (b) 署方如何確定地下公用設施系統的走線和布局符合土地集體牌照條款的規定？

答 16(a)及(b) 如公用事業機構在公共道路上進行挖掘工程，挖掘准許證申請人須向本署遞交工程圖則，顯示挖掘範圍，包括位置、長度、寬度和深度，以及臨時交通安排的圖則，作相關部門審批之用。現時，所有圖則會保存於本署電腦系統內，並作為審核巡查、視察完工復修及紀錄之用。然

而，有關圖則並不包括透過掘路工程所鋪設的設施的走線和技術細節資料。

若本署經巡查發現有挖掘工程已偏離准許證的批准範圍或已批核臨時交通安排的圖則，本署會按偏離情況的嚴重程度向持證人發出勸告信，或考慮提出檢控。

政府不同部門會根據相關公用事業的法例，規管公用事業機構在公共道路上鋪設其地下網絡。此外，地政總署會根據《土地(雜項條文)條例》(第 28 章)第 II 部份，透過簽發的牌照條款，要求各公用事業機構就其轄下的地下設施提交總體圖則作審批。如有關機構故意隱瞞所鋪設的設施走線等資料，而該設施或其走線違反了牌照條款，又或超出了總體圖則或總體圖則所批核的範疇，有關政府部門可以根據相關的法例及牌照條款，採取執法行動。

就審計處的建議，我們會考慮根據地政總署簽發給公用事業機構的牌照條款，研究在路面修復前加強檢查地下設施走線及深度的程序及規定。我們亦會與地政總署探討分享使用由電力和燃氣公用事業機構提交的策略性裝置年度更新總綱圖的可行性，以便我們探索該等資料是否有助提升管制有關道路挖掘工程的效能。

- 17) 根據第 3.11 段個案 G，路政署不慎批准了 180 條支柱的完成通知書，原因為何？過去曾否發生相類情況；如有，請提供個案數目及不慎批准的原因，以及當中是否涉及任何人為失當。

答 17) 個案 G 涉及某公司不當地利用小型工程挖掘准許證的機制。其實，路政署制定小型工程挖掘准許證機制主旨是為了讓公用事業機構可以更有效及快捷地安排進行所需的小型挖掘工程。因此，小型工程挖掘准許證的申請機制並沒有要求申請人在進行小型挖掘工程(即每個挖掘面積不超過 4 平方米而挖掘長度不超過 6 米)前提供擬議裝置的詳情(例如其設施的布局、走線和尺寸)，藉着利用小型工程挖掘准許證機制提供的簡易程序，該公司在個案 G 便在沒有提供任何資料給路政署審批的情況下豎設支柱，當該公司提交完成通知書後，路政署職員依從既定做法，即從路面的修復狀況決定是否批准完成通知書。但經進一步調查後，有關批准已被撤回。

然而，因應個案 G 汲取的經驗，路政署已經在 2011 年把上述小型工程挖掘准許證的機制優化，即公用事業機構只可利用小型工程挖掘准許證進行預設的標準工程項目，至於非標準工程項目(例如在路面上豎設支柱)，公用事業機構須在申請挖掘准許證前，就有關安裝工程提供額外資料，並取得路政署的同意。

除了個案 G 以外，過去並無發生相類情況。

- 18) 路政署將如何解決第 3.12 段所述由於挖掘工程倡議人無須就地下公用設施裝置取得該署的同意，因此並無保證有關走線和布局會達到該署滿意的程度的問題。

答 18) 公用事業機構各自根據營運法規及佔用政府土地相關牌照的要求，管理及更新自己的地下設施記錄。自 2002 年起，主要公用事業機構與工務部門透過共同建立的電子化公用設施記錄聯通系統(EMPC)，並依據統一制定的守則及標準，按需要分享地下設施資料記錄。

相關公用事業機構亦理應沒有誘因故意隱瞞其鋪設的地下設施資料。其故意隱瞞會引至其他掘挖工程無法得知地下設施的存在，大大增加了其設施被掘挖工程破壞的風險，於其有害無益。而掘挖工程若無法得知地下設施的存在而產生意外(如觸及帶電設施或易燃氣體輸送管道等)，故意隱瞞機構亦可能因其不當行為，而需要付上相關法律責任。

就審計處的建議，我們會考慮根據地政總署簽發給公用事業機構的牌照條款，研究在路面修復前加強檢查地下設施走線及深度的程序及規定。我們亦會與地政總署探討分享使用由電力和燃氣公用事業機構提交的策略性裝置年度更新總綱圖的可行性，以便我們探索該等資料是否有助提升管制有關道路挖掘工程的效能。

- 19) 據第 3.13 段，政府當局沒有備存公共道路/未批租政府土地地下公用設施裝置的竣工記錄的原因為何，而政府當局將如何改善有關情況？

答 19) 各公用事業機構在鋪設其地下網絡時，均要顧及到當時可用的地底空間及與該類公用設施相關的特殊技術標準及要求。路政署在挖掘准許證條款中已列明公用設施和有關裝置的埋藏深度標準。由路政署組織的多重公用設施聯席管理架構亦有效地協調公用事業機構之間對空間的要求及不同的工程標準。路政署發出的挖掘准許證條款中，已要求所有公用事業機構保存其新鋪設管綫和有關裝置的深度及路線記錄。記錄的形式已按公用設施行業中的共識給予規範。此外，公用事業機構作為公用設施資料的擁有者有法律權利決定是否披露該等資料，而這些權利應受到尊重。雖然如此，主要公用事業機構與工務部門現時透過共同建立的電子化公用設施記錄聯通系統(EMPC)，並依據統一制定的守則及標準，應對方要求適時相互交換地下設施資料記錄。

- 20) 根據第 3.16 段，有公用事業機構批評「試驗性綜合地下設施模擬系統」不容易使用，請路政署告知本會：

- (a) 當初設立有關系統時曾否諮詢持分者，以避免有關系統的設計並不合用；及



(b) 署方如何回應公共事業機構的上述批評，以及會否邀請各公共事業機構就此給予改善的意見？

答 20(a) 本署聯同香港科技大學於 2013 年年初開展了相關研究，通過與各規管部門和公用事業機構密切討論，期望可制定一套措施促使各公用事業機構更好掌握地下空間被佔用的情況，更詳細地評估其擬鋪設設施的可行性和更善用地下的剩餘空間，從而進一步掌握和面對地下設施擠迫的問題，務求在啟動挖掘工程前更妥善處理有關工程的困難和挑戰，盡量減低挖掘工程開展後對道路使用者的影響。在落實該「試驗性綜合地下設施模擬系統」時，已獲所有參與試驗的公用事業機構的同意及支持。

答 20(b) 試驗上述綜合地下設施模擬系統的其中一個目的，正是收集各公用事業機構對這個模擬系統在操作上的意見，及一些具體需要改善的地方。我們會整合各公用事業機構就此給予改善的意見，並尋求地政總署的協助，務求建立一個更有效和容易使用的綜合地下設施模擬系統，我們亦會繼續邀請各公用事業機構就有關系統的設計給予意見。

21) 就審計署於第 3.17 段(e)至(f)段的建議，請提供有關措施的詳情和工作時間表。

答 21) 有鑑於本港地下設施越發擠迫的問題，我們認同需要加強管制位於地下公用設施密集的道路挖掘工程，並努力探討改善公用設施佔用地下空間的管理機制。我們已於 2013 年年初聯同香港科技大學開展了研究建立一套試驗性的地下空間管理措施和電腦模擬系統(下稱「綜合地下設施模擬系統」)，這套試驗性的地下管線電腦模擬系統旨在讓公用事業機構在規劃設計其地下設施時更好掌握現時公共道路地下空間被佔用的大致情況，以協助他們分析其擬建設施的可行性，並計劃其設施安裝的位置，善用地下的剩餘空間，妥善處理有關在地下設施擠迫地方挖掘道路的工程的困難和挑戰，盡量減低相關工程對道路使用者的影響。上述「綜合地下設施模擬系統」仍在試驗階段，試驗期於 2018 年年底完成。我們會綜合試驗結果，尋求地政總署協助研究發展「綜合地下設施模擬系統」，以便能更善用有限的地下空間，主要覆蓋地下設施密集地區。

另外，要建立一個有效的管理和監管佔用地下空間的系統是一項相當複雜和艱巨的工作。其實，有效管理和管制佔用地下空間須取決於各公用事業機構所保存的地下設施記錄的準確性，涉及眾多不同因素及需要諮詢不同界別持份者的意見，例如各公用事業機構現時各自有獨立且不同的系統儲存其地下設施的記錄，要讓不同界別可以共用地下設施的記錄首先需要統一記錄數據資料的標準和形式，這項工作同時亦需要解決可能遇上有關設計、管理、維修保養、及相關數據安全和法律責任等問題。因此，現階段暫未可為是項工作訂下一個確實的時間表。我們會與地政總署和相關政策局合作，探討建立一個有效管理和管制佔用地下空間的系統的可能性。

#### 第 4 部分：研究使用公用設施共同溝

22) 根據第 4.15(a)及(b)段，請路政署提供：

- (a) 在 2006 年興建試驗性公用設施共同溝前沒有就選址諮詢公用事業機構的原因；
- (b) 於低密度住宅區設置試驗性公用設施共同溝的原因；
- (c) 兩條試驗性公用設施共同溝使用率低的原因；及
- (d) 從上述試驗計劃所汲取的經驗。

答 22(a) 建造上述試驗性公用設施共同溝旨在試驗公用事業機構對有關建設的反應，以及汲取解決有關建設、營運管理，維護、及相關安全和法律責任等問題的經驗，加上在選址上有一定的限制，所以當年在選址時沒有特別邀請公用事業機構給予意見。但其間本署一直有跟公用事業機構在公用設施政策統籌組會議中討論建造上述試驗性共同溝的事宜。

答 22(b) 如在香港高密度的區域興建共同溝，將無可避免需要大量的公用設施改道，因而會引起較大及長時間的公眾滋擾。這些限制使合適興建共同溝的地點有限。

答 22(c) 公用事業機構決定會否放置公用設施於共同溝內涉及眾多不同因素，例如服務的需求，行走的線路及安裝的技術及環境困難等，因參與的公用事業機構屬自願性質，現行並沒有法例強制公用事業機構必須使用共同溝，所以在 2006 年建造的試驗性共同溝的使用率不高，但其間本署已多次在公用設施政策統籌組會議中鼓勵各公用事業機構參與。

答 22(d) 香港高密度發展的區域內興建共同溝相當艱巨，建造費用亦非常高昂。在新發展地區建造共同溝，亦需要先解決可能遇上有關建設、營運管理、維護、及相關安全和法律責任等問題。鑑於海外國家及內地（例如前海）使用共同溝的最新經驗，政府認為值得重新檢視共同溝在新發展地區的應用，路政署將於 2018 年中開始進行有關的顧問研究。

23) 根據第 4.15(c)段，2004 年的環境運輸及工務局曾要求路政署檢討兩條試驗性公用設施共同溝的運作和使用者意見，並在 1 年內匯報情況，署方在 1 年後有否作出相關匯報？另外，2010 年路政署又表示會在檢討試驗性公用設施共同溝的結果後擬備報告，但至今仍未提供有關報告，當中的原因為何？

答 23) 於 2004 年 10 月，環境運輸及工務局表示支持撥款給路政署興建兩條試驗性公用設施共同溝，建議路政署在試驗性共同溝建成後大約 1 年，檢討其運作和使用者意見，並匯報情況。

兩條試驗性公用設施共同溝於 2006 年完成興建，就檢討上述共同溝的運作事宜，路政署已於 2007 年 9 月向運輸及房屋局匯報了該試驗性共同溝的運作和情況。

路政署在 2010 年 5 月的公用設施政策統籌組會議上，曾表示會在完成檢討上述試驗性共同溝後擬備報告。

在 2012 年 9 月，路政署亦向運輸及房屋局匯報了試驗性共同溝的運作和最新情況。其後，有關政策範疇轉交由發展局主理。在 2014 年 5 月，路政署亦與發展局討論進一步發展公用設施共同溝的方向。總括而言，對於在新發展地區建造具合理成本效益的共同溝，政府持開放態度。

鑑於海外國家及內地（例如前海）使用共同溝的最新經驗，政府認為值得重新檢視共同溝在新發展地區的應用，路政署將於 2018 年中聘請顧問展開在新發展地區建造公用設施共同溝的可行性研究。研究目的及方向包括檢討及總結上述的兩條試驗性同溝的成效，及檢視公用設施共同溝在新發展地區的應用。預計研究報告於 2019 年完成，完成後會向公用設施政策統籌組報告。

24) 承上題，路政署並未能提供檢討試驗性公用設施共同溝的報告及記錄，但第 4.8(a)段卻顯示，署方認為在啟德發展計劃中實施試驗性公用設施共同溝的建議所帶來的效益有限，請路政署解釋提出第 4.8(a)段的結論的根據。

答 24) 土木工程拓展署是負責啟德發展計劃的工務部門，在 2010 年 9 月與路政署開會討論是否有機會在啟德發展計劃中採用公用設施坑槽。土木工程拓展署於會後指出，啟德發展計劃的設計中已沿行人路預留充足空間，以鋪設公用設施，在啟德發展計劃中實施公用設施共同溝的好處，可能只限於減少對行人構成不便。而且，當時啟德發展計劃內需建造的道路工程已經展開，更須在 2013 年年中竣工，以配合公共房屋發展計劃，時間非常緊迫，令至德發展計劃中可以建造試驗性共同溝的選址不多。此外，由於 2006 年已實施了兩個試驗性公用設施共同溝的項目，當時認為推行第 3 個試驗項目的裨益有限。經考慮上述因素，及為避免拖延啟德發展及相關的公共房屋發展計劃，啟德發展計劃中並沒有推展實施公用設施共同溝。

25) 有關第 4.16 段所述的情況，請路政署解釋為何沒有及早與土木工程拓展署就興建試驗性公用設施共同溝一事作出溝通？路政署將如何加強與其他部門的溝通，讓試驗性公用設施共同溝的興建可配合日後新發展區的建設計劃？

答 25) 就興建試驗性公用設施共同溝一事，路政署與土木工程拓展署及相關部門一直有保持溝通，包括在 2009 年 8 月，2009 年 9 月，2010 年 9 月，2010 年 11 月，2011 年 2 月等路政署都有就此議題與土木工程拓展署以書面討論。另外，路政署於 2005 至 2008 年間，主要與地政總署、律政司、環境運輸及工務局及相關的公用事業機構詳細討論試驗性共同溝的具體運作、法律和合約安排。

為加強推廣試驗性公用設施共同溝的應用，路政署將於 2018 年中聘請顧問展開在新發展地區建造公用設施共同溝的可行性研究，尋求解決在新發展地區建造共同溝可能遇上有關建設、營運管理、維護、及相關安全和法律責任等問題，從而提出一套切實可行的實施框架建議以供發展局考慮，以期盡早落實在新發展區使用公用設施共同溝。研究期間將會與各相關部門(包括土木工程拓展署)及公用事業機構緊密溝通，務求讓試驗性公用設施共同溝的興建可配合日後新發展區的建設計劃。

## 其他

26) 有市民反映，儘管並非同一位置，但某些地段附近經常進行道路開掘工程，累計長達一年以上，令使用有關路段的居民經常受到影響。政府當局有否審視出現上述情況的原因為何，例如是否基於有關工程分階段進行？如非分階段進行，當局有否對在某一範圍內，同時又相隔短時間進行的開掘工程作出任何限制和規定？

答 26) 香港是一個發展稠密的城市，為配合社區的發展，各公用事業機構及有關政府部門需不時進行掘路工程，以改善、維修或更新其設置於地下的各種公用設施，以保持或提升其服務質素。由於受到地理、交通、工程技術等限制影響，某些工程(如掘路工程範圍過大)需要分階段進行，以減少工程對區內交通及公用設施運作的影響。路政署在審批這些挖掘准許證申請時，會根據申請人所建議挖掘工程的長度、深度、走線、工期及確實位置等資料，並考慮有關路段的實際環境，就著該挖掘工程的性質以及申請人提交的協調報告，評估該工程是否合理。

路政署明白道路工程會為公眾帶來一定程度的滋擾。路政署會繼續根據既定的機制嚴格審批挖掘准許證，並會定期巡查掘路工程，確保這些工程對公眾的影響減至最少。

對於在某一範圍內，就規管相隔短時間進行開掘的道路工程，路政署會透過電腦化的挖掘准許證管理系統檢查相關的挖掘工程有否在過往三至六個月內在同一路段上進行，如發現任何導致重複挖掘的情況，路政署會要求申請人更改工程計劃的擬訂動工日期，務求縮短總挖掘時間，並減少在短時間內於同一路段重複掘路的情況。

透過以上的管理機制，在處理挖掘准許證申請時對掘路的時間與範圍進行監控，加上因應挖掘工程時間而增加的收費制度，以及對延誤的挖掘工程收取經濟成本，均能促使挖掘工程的倡議人減少工程的範圍及時間，從而降低因挖掘工程而導致的空氣和噪音污染，以及減少建造廢料。

27) 承上題，某些地段因開掘工程頻密而需經常更改該處的交通指示，令道路使用者無所適從。請路政署告知，現時署方對因道路工程而展示的交通指示有否任何規範，以及政府當局將如何改善上述問題？

答 27) 根據《道路交通條例》(第 374 章)，路政署制訂了一套《道路工程的照明、標誌及防護工作守則》(下稱《守則》)。《守則》是參照歐美等國家的標準，以及根據本地過往經驗而制定。當進行道路工作時，承建商應遵從《守則》的要求，以保障道路使用者及工作人員的安全。根據《道路交通(交通管制)規例》(第 374G 章)(下稱《規例》)，承建商須要按《規例》的規定，在道路工程符合《守則》規定的位置放置標誌、道路標記、路障及道路危險警告燈具，否則便屬違法。因應工程而導致更改的交通指示，例如改道等，會因應不同地方的情況而有不同安排，承建商會按《守則》的基本原則制定交通更改安排交由運輸署及警方審批，一般而言，更改的安排須清楚在工程範圍當眼位置展示，而承建商亦須提供二十四小時電話供市民查詢及投訴。《守則》會不時進行檢討及修訂，以配合最新的標準及要求，而最新的版本剛於去年推出。

28) 有市民反映，部分路段的工程開展後卻長期沒有工程人員在其上施工，懷疑因此導致工程有所延誤。路政署有否就工程人員的施工情況進行監察，並了解工程延遲的原因，例如是否基於現時有關挖掘准許證的徵收費用偏低(第 1.10(b)段)，導致經常有工程延誤？署方過去有否就有關徵費作出檢討，並諮詢其他相關部門是否需要調整相關費用，讓道路工程可依期完成？

答 28) 在施工期間，路政署會定期巡查工地，以確保有關工程均按照准許證條款迅速地進行。“工地無人施工”的情況會視作違反准許證條款處理，除非在路政署核准工程清單獲得豁免或事先獲得路政署批准，否則有關人士可因此而遭受檢控。此外，路政署也制定了一套違規計分制度，對違反准許證條款的有關人士予以記分，當違規總積分達至 4 分或以上，該人士可因此而遭受懲罰。如預期工地會因路政署訂明的標準原因而閒置連續 14 個工作日以上，除非事先獲得路政署批准，否則持准許證人須以鋼板或其他合適方法覆蓋挖掘處，以便重開該處，讓車輛或行人安全和不受滋擾地通過。假如路政署在通知持准許證人後，掘開的路面仍空置無人工作，而且沒有向當局提供理由，或理由不獲當局接受，當局有權接管工地。

就挖掘准許證的延期申請，本署會按法例規定要求申請人支付延期費用

和經濟成本，目的是希望申請人盡量在擬定時限內完成工程，減少對市民的影響。就有關延期費用和經濟成本，政府是按“用者自付”原則和相關機制計算，以收回所提供服務的行政成本和因交通受阻引起的經濟成本。有關影響行車道交通的經濟成本的收費，現時准許證延期日數按不同街道的類別收取的每日經濟成本由\$1,710 至\$21,800 不等，相信可敦促有關機構盡量減少挖掘准許證的延期。

政府會就挖掘准許證的收費定期作出檢討，而在 2018 年建議調整的各項收費及經濟成本已在今年 4 月提交立法會發展事務委員會省覽。

## 地政總署回應的問題

### 第 3 部分：對鋪設地下公用設施及佔用空間的管制

29) 根據第 3.3 段所述的顧問報告，現時並沒有標準機制管理公用事業機構在公共道路佔用地下空間的情況。政府當局是否認同，未能有效管理地下空間或會造成空間不能善用、損毀現有公用設施，以及令緊急維修和挖掘工程有所延誤？政府當局將如何解決有關問題？

答 29) 根據現行公用事業機構鋪設地下公用設施的管制安排，具體鋪設工程管制包括發出掘路證由路政署負責，地政總署則負責就有關設施佔用政府土地作出適用的土地行政安排。現行機制並無要求記錄地下空間的具體使用情況及公用設施的實際地下位置，而有關事宜亦並非地政總署的一般職責範疇。

問題所述的顧問報告是路政署委聘的顧問進行的研究，希望探討改善公用設施佔用地下空間的管理機制。

就密集的地下公用設施所引致的問題，地政總署會因應路政署及相關政策局/部門要求及在資源人手許可下，在土地行政安排方面就鋪設地下公用設施改善收集及備存記錄作出配合，包括根據集體牌照條款，要求牌照持有人提供定期更新及更為詳細的總綱圖則，以及在收集和整合有關資料至地理資訊系統方面提供支援。

30) 據第 3.13 段，政府當局沒有備存公共道路/未批租政府土地地下公用設施裝置的竣工記錄的原因為何，而政府當局將如何改善有關情況？

答 30) 正如答 29) 所述，在現行公用事業機構鋪設地下公用設施的管制安排下，地政總署負責就有關設施佔用政府土地作出適用的土地行政安排。具體而言，公用事業機構如需鋪設地下公用設施，現時需獲地政總署發出集體牌照。集體牌照允許有關機構視乎其業務需要在全港各區的未批租政府土地(包括公共道路) 鋪設其轄下的地下系統及設施，有關機構可不時按需要對其地下系統及設施作出修改及維修，同時政府亦會因應土地發展或及其他原因，不時按照集體牌照規定，要求牌照持有人將其地下設施移除或改道。現行機制並無要求記錄地下空間的具體使用情況及公用設施的實際地下位置，而有關事宜亦並非地政總署的一般職責範疇。

在記錄有關公用設施的覆蓋及走線範圍方面，地政總署每年會根據集體牌照條款，要求三間公用事業機構(中華電力有限公司、香港電燈有限公司及香港中華煤氣有限公司)提供其轄下需時六個月或以上才能移除或

改道的相關設施的總綱圖則。有關設施包括高壓電線和高壓煤氣系統，因這些設施在移除、改道或重置時需時較長，而且影響的範圍亦較廣泛，對土地使用有較大制肘。至於上述三間公用事業機構的其他設施，以及其他公司的固網電訊及電視廣播設施，由於這些設施可以因應需要在短時間內進行移除或改道等工程，對土地使用的影響不大，因此現時地政總署並沒有要求相關機構提供有關設施的總綱圖則。現時總綱圖則只顯示主要為公用設施佔用政府土地的覆蓋範圍及大致走線，並不包括地下空間具體使用情況及公用設施實際地下位置等詳細資料。

正如上述，地政總署會因應路政署及相關政策局/部門要求及在資源人手許可下，在土地行政安排方面就鋪設地下公用設施改善收集及備存記錄作出配合，包括根據集體牌照條款要求牌照持有人提供定期更新及更為詳細的總綱圖則，以及在收集和整合有關資料至地理資訊系統方面提供支援。

發展局  
路政署  
地政總署  
2018年6月



## Q8 「違規計分制」的積分計算方法：

違規總積分(DPL)	=	DPL1 + DPL2A + DPL2AA + DPL2B + DPL2C + DPL2D + DPL2E + DPL2F
------------	---	---

$$DPL1 = \frac{\text{連續三個月累計於審核巡查期間發現的違規項目 X 相關比重}}{\text{連續三個月累計的審核巡查次數}}$$

$$DPL2A = \frac{\text{連續七個月累計延遲糾正未符標準的修復工程 X 相關比重}}{\text{連續七個月累計未符合標準的修復工程數目}}$$

$$DPL2AA = \text{拖延九個月以上仍未完成糾正未符標準的修復工程 X 相關比重}^*$$

$$DPL2B = \frac{\text{連續三個月累計逾期提交已認證的竣工記錄數目}}{\text{連續三個月累計需要提交已認證的竣工記錄的挖掘准許證數目}}$$

$$DPL2C = \frac{\text{連續三個月累計逾期提交測試證書或報告數目}}{\text{連續三個月累計需要提交測試證書或報告的挖掘准許證數目}}$$

$$DPL2D^{\#} = \text{未完成不符合最少深度規定的糾正工程數目 X 相關比重}$$

$$DPL2E^{\#} = \text{未完修復損毀的井蓋數目 X 0.1}$$

$$DPL2F^{\#} = \text{連續三個月累計濫用緊急挖掘准許證數目 X 1.0}$$

註\* 於2017年9月30日實施的新計分制更新比重

註# 於2017年9月30日實施的新計分制新增分項

為方便持准許證人及其指定持准許證人理解「違規計分制」的計算方法，路政署網頁內載有範例以供參閱：

[https://www.hyd.gov.hk/en/publications\\_and\\_publicity/publications/technical\\_document/xppm/manual/doc/Appendix\\_9-2-8\\_V5.pdf](https://www.hyd.gov.hk/en/publications_and_publicity/publications/technical_document/xppm/manual/doc/Appendix_9-2-8_V5.pdf)

相關比重

積分類別			分類	分數比重										
DPL1	違規項目的嚴重程度		嚴重	3										
			主要	2										
			次要	1										
	一個月內重犯的違規項目		重犯嚴重違規項目	5										
			重犯主要違規項目	3										
			重犯次要違規項目	2										
立即改正的違規項目		在 48 小時內對可以作出改正的違規項目作出令路政署滿意的改正	0.5											
DPL2A	延遲糾正未符標準的修復工程		8 個月 < 延遲時間 ≤ 9 個月	1.5										
			7 個月 < 延遲時間 ≤ 8 個月	1.4										
			6 個月 < 延遲時間 ≤ 7 個月	1.3										
			5 個月 < 延遲時間 ≤ 6 個月	1.2										
			3 個月 < 延遲時間 ≤ 5 個月	1.1										
			2 個月 < 延遲時間 ≤ 3 個月	1.0										
DPL2AA	超過 9 個月未完成的糾正工程	9 個月 < 延遲時間 ≤ 1 年	1 年 < 延遲時間 ≤ 2 年	2 年 < 延遲時間 ≤ 3 年	3 年 < 延遲時間 ≤ 4 年	4 年 < 延遲時間 ≤ 5 年	超過 5 年							
								2017 年 9 月 30 日至 12 月 31 日	0.0003	0.0004	0.0006	0.0006	0.0006	<u>0.002</u>
								2018 年 1 月 1 日至 3 月 31 日	0.0003	0.0004	0.0006	0.0006	<u>0.002</u>	<u>0.003</u>
								2018 年 4 月 1 日至 6 月 30 日	0.0003	0.0004	0.0006	<u>0.002</u>	<u>0.003</u>	<u>0.004</u>
								2018 年 7 月 1 日至 9 月 30 日	0.0003	0.0004	<u>0.002</u>	<u>0.003</u>	<u>0.004</u>	<u>0.005</u>

	2018年10月 1日至12月 31日	<u>0.001</u>	<u>0.002</u>	<u>0.003</u>	<u>0.004</u>	<u>0.005</u>	0.005	
	2019年1月1 日及之後	<u>0.002</u>	<u>0.003</u>	<u>0.004</u>	<u>0.005</u>	0.005	0.005	
DPL2D	延遲糾正不符合最少深度規定的工程	第1至第3個月延遲					0.2	
		第4至第15個月延遲					0.5	
		延遲至第15個月之後					2.0	