

討論文件

立法會交通事務委員會 有關廣深港高速鐵路香港段 的人員編制建議

目的

本文件旨在諮詢各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，為期約 4 年 6 個月，由 2015 年 7 月 7 日起，至 2019 年 12 月 31 日止，以繼續管理廣深港高速鐵路香港段(下稱「高鐵香港段」)工程項目。

2. 若委員支持是項建議，我們計劃把上述建議提交財務委員會(下稱「財委會」)人事編制小組，供委員會在 2015 年 2 月 11 日的會議上審議，並於 2015 年 2 月 27 日提交財委會通過。

理由

現有鐵路拓展處就高鐵工程項目的首長級人員情況

3. 財委會人事編制小組委員會在 2008 年 6 月 20 日(經文件編號 EC(2008-09)8)通過在路政署開設一個級別為總工程師的編外職位(職銜為總工程師/鐵路拓展 2-3)，為期 7 年，由 2008 年 7 月 7 日起，至 2015 年 7 月 6 日止，負責規劃和實施高鐵香港段工程項目。該建議於 2008 年 7 月 4 日獲財委會通過。總工程師/鐵路拓展 2-3 現時帶領一個包括 5 名高級工程師、8 名工程師及 1 名助理工程師的專責分部，監督委託給香

港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)建造的高鐵香港段工程項目。路政署鐵路拓展處現行架構圖載於附件 1。

保留總工程師/鐵路拓展 2-3 的需要

4. 高鐵香港段全長 26 公里，屬建於地底的鐵路走廊，其走線由位於西九龍的新建總站往北面延伸，經油尖旺、深水埗、葵青、荃灣、元朗，至皇崗以南的邊界與高鐵內地段連接。財委會於 2010 年 1 月 16 日批准撥款進行高鐵香港段鐵路(550 億 1,750 萬元)和非鐵路(118 億元)的建造工程，合共 668 億元。

5. 政府委託港鐵公司進行高鐵香港段工程的建造和試行運作，工程於 2010 年 1 月動工。政府一直以嚴謹的態度，監察委託給港鐵公司設計和建造的工程，期望項目能早日完成並投入服務。直至 2014 年 4 月中，港鐵公司通知政府，高鐵項目通車日期將延至 2017 年。

6. 政府對高鐵香港段工程的延誤高度重視。運輸及房屋局局長在今年 5 月 5 日及 5 月 19 日向立法會鐵路事宜小組委員會作出了全面的交代，而運輸及房屋局和路政署亦提交了一份份文件(包括編號 CB(1)1328/13-14(03)、CB(1)1422/13-14(02)、CB(1)1451/13-14(01)以及 CB(1)1422/13-14(04)文件)供委員參閱。港鐵公司於 2014 年 5 月向立法會提交文件(編號 CB(1)1354/13-14(01))表示新的目標通車日期為 2017 年年底。港鐵公司隨後向路政署提交高鐵通車修訂工程時間表的資料，路政署及其監察及核證顧問(下稱「監核顧問」)亦要求港鐵公司提供更詳盡資料以作進一步檢視。在監核顧問的協助下，路政署已完成檢視港鐵公司所建議的修訂工程時間表，認為港鐵公司須抓緊關鍵工程合約的進度，並確保在整個工程期間符合多項主要條件，才可達到修訂工程時間表。我們將會使用該修訂工程時間表監察餘下工程進度，並繼續按現有與港鐵公司高鐵項目委託協議書的機制，監察港鐵公司推展高鐵項目。

7. 在項目造價估算方面，政府在今年 7 月 24 日收到港鐵公司的信函，告知高鐵香港段項目委託工程最新造價估算。港鐵公司亦在今年 8 月 11 日公佈了高鐵修訂的項目委託費用估算為 715.2 億元，當中包括額外的保險及項目管理費用。該估算是基於高鐵通車修訂工程時間表，即高鐵於 2017 年年底通車而制定，較原先的委託費用 650 億高出約 65 億元，亦超出核准工程預算。基於港鐵公司提供的資料，路政署在監核顧問的協助下已大致完成對港鐵公司的最新委託費用預算的評估。署方已敦促港鐵公司因應港鐵公司獨立董事委員會的報告及署方的評估，再次檢視最新委託費用的預算。與此同時，關於項目超出核准工程預算及相關的費用承擔問題，政府將按委託協議處理，並會保留一切向港鐵公司追究所保證事項和應負責任的權利。

8. 此外，港鐵公司獨立董事委員會就高鐵香港段項目延遲通車進行全面檢討，並發表兩份報告。當中包括一些加強港鐵公司制度及運作的建議，例如港鐵公司董事局應成立「工程委員會」，監察任何涉及設計及／或建造的重大工程項目等等。政府期望港鐵公司在充分考慮獨立董事委員會委任的兩名專家所撰寫的報告，以及路政署向港鐵公司提出的問題後，早日向政府提交一套完備和切實可行的方案，以期高鐵香港段能依照修訂工程時間表完工和通車。同時，政府期望港鐵公司在工程管理和監督，以及成本控制方面作更好的風險管理。

9. 因應高鐵香港段的工程延誤，行政長官於今年 5 月成立獨立專家小組，就港鐵公司在高鐵路香港段的項目管理和成本控制機制和方式，以至政府對項目的監察機制，進行全面檢視，查找問題及其成因，並提供改善建議。獨立專家小組已完成檢討，並於本月 15 日向行政長官提交報告。政府須就如何處理報告諮詢法律意見，有決定後將以適當方式公布報告。

10. 另外，政府早前亦多次重申，會積極履行公司大股東的責任，促使港鐵公司檢視其管治架構和運作，作出必要的改革。港鐵公司於今年 10 月 14 日公布四名新任董事的任命，

當中包括一名政府董事及三名獨立非執行董事，相信能夠強化港鐵公司的管治和運作。

11. 經修訂的高鐵香港段工程時間表極富挑戰性。我們建議保留總工程師/鐵路拓展 2-3 這個職位，以繼續監督高鐵香港段工程項目的實施、通行及合約結算工作。為確保高鐵香港段項目在修訂工程時間表內順利落實，總工程師/鐵路拓展 2-3 需要進行緊密的監察工作，並負責所有專業、技術、合約，及交接方面的事宜，管理與港鐵公司簽訂的委託協議及相關的顧問事宜，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 2-3 需要向運輸及房屋局就監督高鐵香港段工程項目提供專業意見及支援。

12. 總工程師/鐵路拓展 2-3 需要出席不同的高層會議，包括每月由路政署署長主持的項目監管委員會會議，以及路政署與港鐵公司共同主持的項目統籌會議。這兩個會議均由港鐵公司總經理級別或以上人員出席，並作為正式的溝通渠道，以督導和監察高鐵香港段項目的落實，以及與委託協議相關的一切重要事宜。總工程師/鐵路拓展 2-3 為這兩個會議的主要成員。

13. 就籌備高鐵香港段的啟用方面，總工程師/鐵路拓展 2-3 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，運輸及房屋局、路政署和港鐵公司總經理級別人員定期舉行會議，以商討營運安排的詳情，當中涉及敏感的財務、商業及營運資料。總工程師/鐵路拓展 2-3 均需要積極參與有關工作。

14. 在鐵路營運前，港鐵公司與各相關部門需要就高鐵香港段的互通、營運及財務事宜緊密磋商，需要由路政署首長級人員作出日常的督導，並安排把相關本地及內地的營運要求於工程項目中落實。此外，高鐵香港段項目已批出合共 42 份主要建造合約，正如其他大型基建工程項目，高鐵香港段建造合約承建商已根據合約條款提交申索申請。直至 2014 年 9 月

底，尚未解決的申索個案金額超過一百多億元，當中涉及十分複雜的法律、合約及技術事宜。我們估計這數字在往後的施工期仍會繼續上升。申索個案的詳細審批由港鐵公司根據其工程項目管理系統進行，並通過提交文件予相關的項目監控小組尋求路政署的意見。在此，總工程師/鐵路拓展 2-3 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，以保障政府作為高鐵香港段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，大部分的申索個案審批程序預計於通車後兩年，即 2019 年，方能完成。總工程師/鐵路拓展 2-3 還需要參與由這些申索可能引起的和解、仲裁及訴訟個案。

15. 基於以上原因，我們認為有必要保留總工程師/鐵路拓展 2-3 這一職位至 2019 年 12 月底。屆時，大部分建造合約和委託協議中的問題應獲得解決，而相關的合約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，我們會於高鐵香港段通車後作詳細檢討。總工程師/鐵路拓展 2-3 的職務載於附件 2。

曾考慮的替代方案

16. 我們曾審慎地檢討能否調配路政署其他現有的首長級人員承擔總工程師/鐵路拓展 2-3 的職務。由於現有路政署的首長級人員均需全力負責其個別的工作，因此未能在不影響現有工作的情況下調派他們負責高鐵香港段工程項目。該檢討結果的詳情載於附件 3。

17. 考慮到現時及將來路政署各辦事處/分部的工作量及現有的人力資源情況，我們認為保留總工程師/鐵路拓展 2-3 這一編外職位直至 2019 年 12 月 31 日的建議是唯一合適的安排。路政署各辦事處/分部現行組織圖(除鐵路拓展處)載於附件 4。

對財政的影響

18. 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 1,465,200 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)預計約為 2,175,576 元。

19. 此外，就文件第 3 段所提及鐵路拓展處的高鐵工程項目專責分部，其 14 名非首長級人員年薪總開支為 11,515,680 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 19,490,148 元。在這 14 名非首長級人員中，路政署需要就 6 個有時限的高級專業及專業人員職位在 2015-16 年中建議延長有關職位(包括 1 個高級工程師及 5 個工程師/助理工程師)，涉及的年薪開支約為 4,346,000 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)預計約為 7,722,000 元。

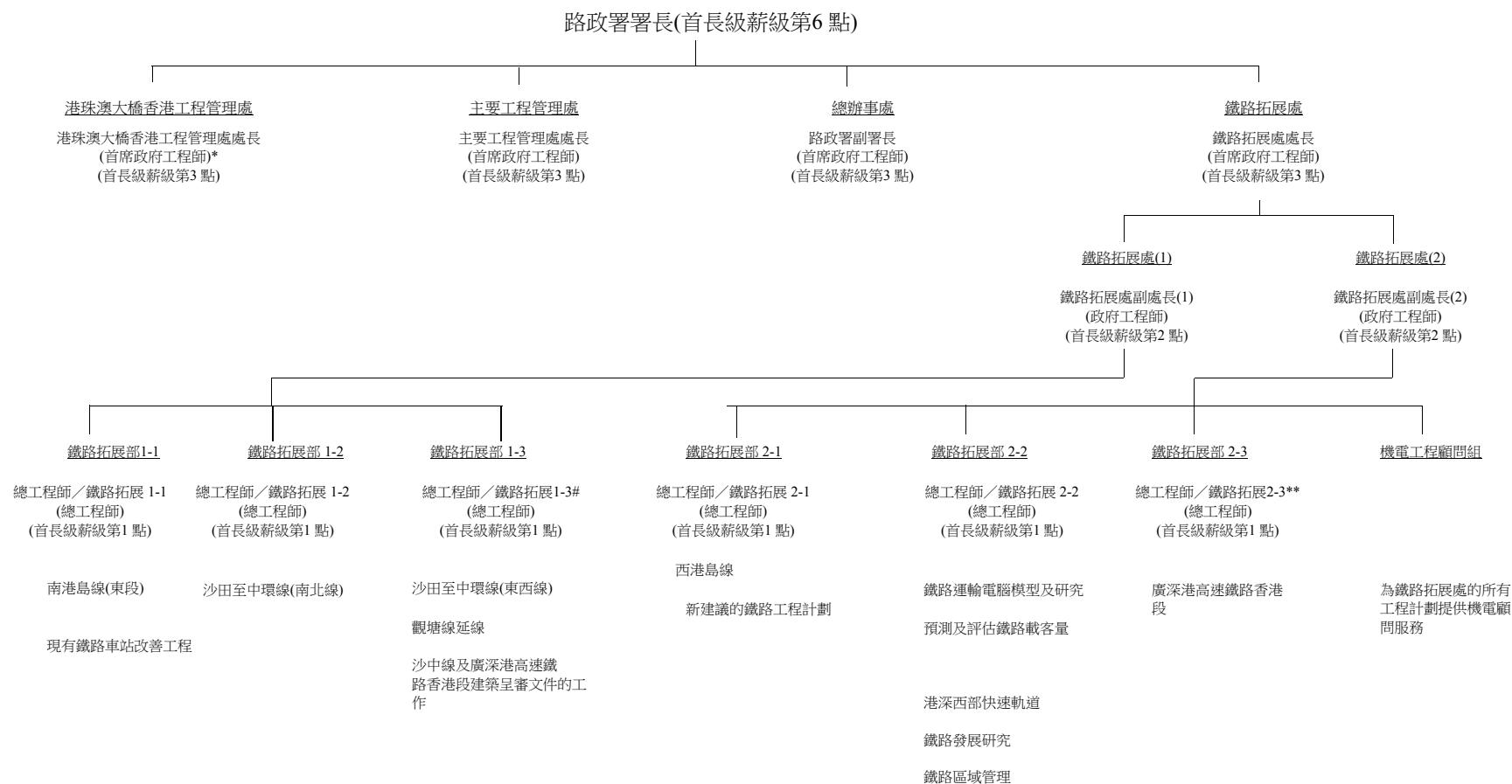
20. 我們會在 2015-16 年度的預算草案預留所需款項，以支付這項建議的開支，並會在其後年度的預算內反映所需資源。

徵詢意見

21. 請委員支持我們有關人事安排的建議。

運輸及房屋局
2014 年 12 月

路政署鐵路拓展處現行組織圖



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
- ** - 在2015年7月7日到期撤銷的總工程師編外職位
- # - 在2016年4月1日到期撤銷的總工程師編外職位

總工程師/鐵路拓展 2-3
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(2)

整體工作和目標 -

總工程師/鐵路拓展 2-3 帶領鐵路拓展處下的一個專責分部，並負責規劃和實施廣深港高速鐵路香港段(下稱「高鐵香港段」)工程項目，包括相關必要公共基建工程的實施工作。

主要職務和職責 -

1. 領導和指導下屬處理有關高鐵香港段工程項目的規劃、設計、實施及運作，尤其在施工時間表及施工成本方面。
2. 管理高鐵香港段工程項目相關的工務計劃項目，包括相關的必要公共基建工程，例如接駁西九龍總站的行人連接系統。
3. 與香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)管理建造高鐵香港段工程的委託協議書，及解決期間的申索和糾紛。
4. 透過「監察及核證顧問」，監察港鐵公司就高鐵香港段在工程及財務方面採取的策略、程序和計劃是否妥當。
5. 預備在有關條例下為方案刊登憲報的法定工作。
6. 協調其他政策局/部門，及解決與高鐵香港段工程有關的配合事宜。
7. 監察及審視港鐵公司於建造工程合約申索的審批。

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

路政署其他所有21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，約有 50 項工程計劃處於施工階段並將於 2017 年或之前完成；另外，約有 60 項工程計劃在規劃和研究階段。除了處理基於本地的交通需要，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)，以及就設計工程的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主要橋

樑與道路的維修保養¹。

- (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，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、2 500 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

¹ 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、連接機場策略性幹線的高架道路及幹道。青馬管制區內的 3 條主要懸索吊橋建於九十年代，目前因為正常耗損須密切注意其情況。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。

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²。在未來 5 年，總工程師 1／主要工程將全力參與吐露港公路擴闊工程的最後階段工作，該工程已於最近竣工。現時，總工程師 1／主要工程正在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，由於預定在 2014 至 2018 年逐步完工，故此時間緊迫。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。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

² 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。

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³。這項工程計劃自 2009 年 12 月開始動工，現時已批出了 8 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 31 項為現有道路加建隔音屏障的工程計劃⁴。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。

³ 中環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。

⁴ 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 9 項加建工程。現時的 31 項加建工程中，8 項正在興建，而 23 項工程正處於各個規劃及研究階段。

- (d) 總工程師 5／主要工程主要負責規劃及實施由荃灣至屯門市中心的屯門公路改善工程，該工程計劃正根據 5 份土木工程合約及 1 份交通管制及監察系統機電工程合約實施。他亦負責規劃及實施青山公路－青山灣段擴闊工程(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。除了在交通繁忙的屯門公路及在地形複雜的地點進行重建工程時遇到的多項技術問題須由總工程師 5／主要工程親自處理外，大規模臨時交通安排(特別是晚間封路措施)亦經常引起公眾關注。因此，總工程師 5／主要工程及其團隊須審慎規劃及處理有關的工作。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。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。因此，要總工程師 5／主要工程兼顧額外職務並不可行。

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⁵，他們推展各項港珠澳大橋相關工程已分身不暇，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⁶。總工程師／香港接線亦負責香港口岸

⁵ 其中 2 名總工程師是由財委會批准開設的編外職位，將於 2018 年 1 月 1 日期撤銷，其餘 1 名總工程師是由主要工程管理處重行調配的職位，調配安排將於 2017 年 12 月 31 日屆滿。

⁶ 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。

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)的招標工作及施工。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 130 公頃的人工島及上蓋構築物，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、約 13 個清關設施的建築物、提供與香港口岸有關服務的政府部門的 10 個辦公地方和設施，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往返香港國際機場所需的內部和外圍道路系統。

- (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。屯門至赤鱸角連接路現已進入施工階段，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間相互配合的問題。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 5 名總工程師(建議保留的總工程師／鐵路拓展 2-3 不包括在內)，我們審慎研究過可否在鐵路拓展處內重行調配現有總工程師，處理擬議總工程師／鐵路拓展 2-3 職位的工作，所得的結論是，要他們既不影響工作質素，同時兼顧廣深港高速鐵路的工作，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 —

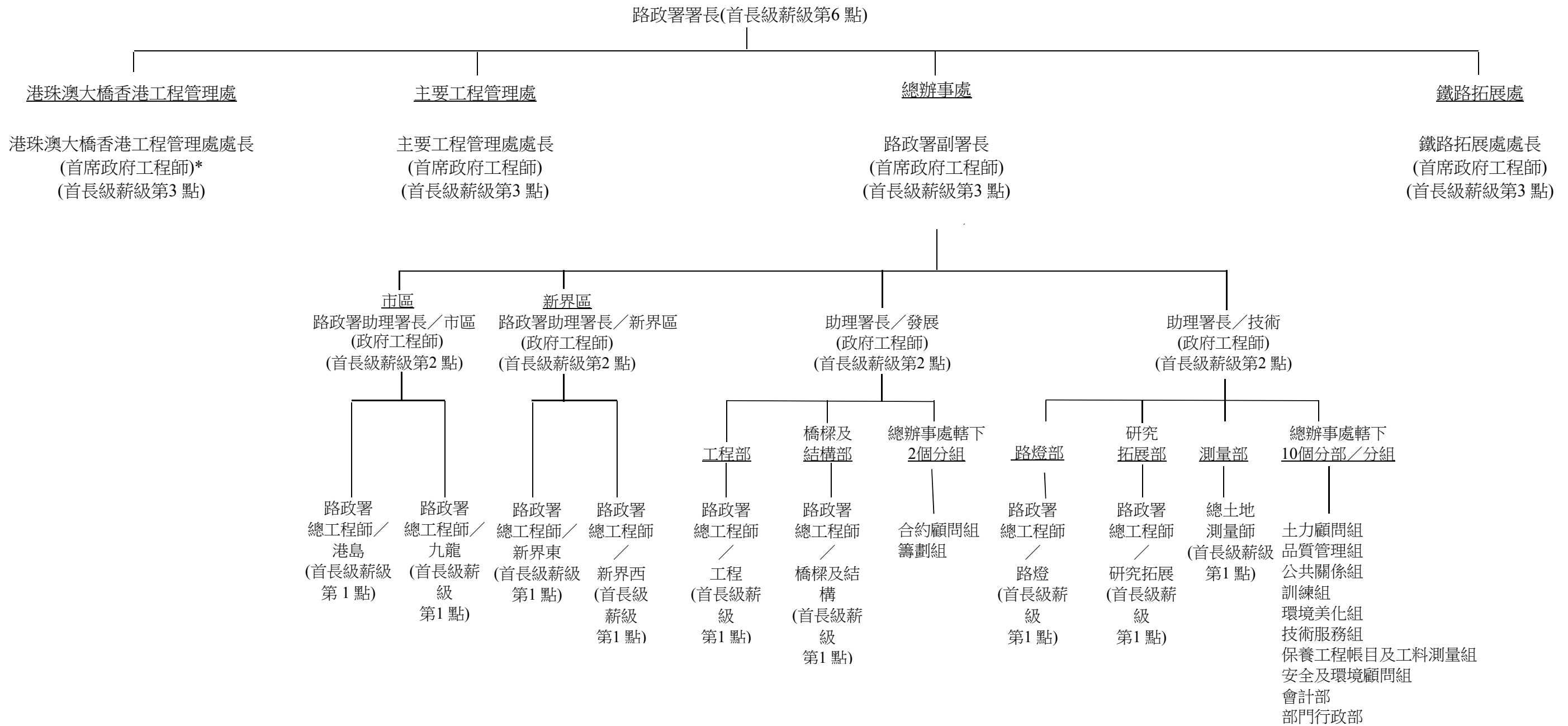
- (a) 總工程師／鐵路拓展 1-1 負責實施南港島線(東段)。這項工程計劃的建造工程在 2011 年 5 月展開。由於金鐘站的港島線隧道支撐架工程滯後進一步擴大，目前南港島線(東段)會以 2016 年年底通車為目標。但若進度未能顯著改善，要達至 2016 年年底通車的目標將存在極大的風險。透過設於海洋公園、黃竹坑、利東及海怡半島的新車站，這條長 7 公里的鐵路把鐵路網由金鐘連接至香港南區。落實這項鐵路計劃十分複雜，需要與不同持份者緊密聯繫及商議，審慎規劃臨時工程及對相關樓宇進行嚴密監察，全部均須專業的首長級人員監督。此外，總工程師／鐵路拓展 1-1 亦負責實施香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)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線工程計劃。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 1-3⁷負責落實長 11 公里的沙中線東西線和長 2.6 公里的觀塘線延線。目前，這兩項工程計劃正積極進行建造工程。兩項工程計劃均在高度密集的地區進行，包括沙田、黃大仙、九龍城及油尖旺。有關建造工程極為複雜，涉及大量與運作中的鐵路及與公眾配合的事宜。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。
- (d) 總工程師／鐵路拓展 2-1 負責實施西港島線工程計劃，

⁷ 有關職位是由財委會批准開設的編外職位，將於 2016 年 4 月 1 日到期撤銷。

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 需要與香港鐵路有限公司核實在政府與香港鐵路有限公司制定的盈餘退還機制下該退還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。

- (e) 總工程師／鐵路拓展 2-2 負責管理《鐵路發展策略 2000》之檢討及修訂顧問研究，以及協助運輸及房屋局制訂新的鐵路發展藍圖及其跟進工作。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，提供鐵路方面的觀點。

路政署總辦事處現行組織圖



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

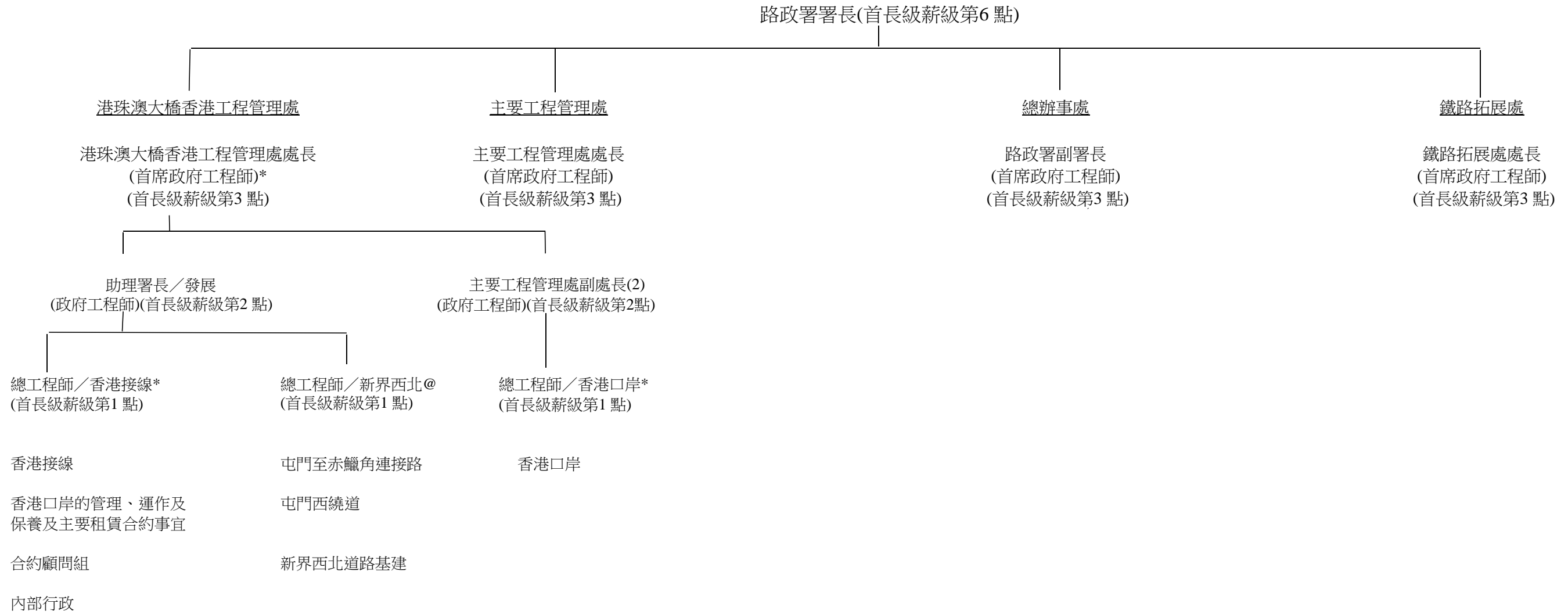
路政署主要工程管理處現行組織圖



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

路政署港珠澳大橋香港工程管理處現行組織圖



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)