

財務委員會 人事編制小組委員會討論文件

2017 年 12 月 20 日

總目 60－路政署

分目 000 運作開支

請各委員向財務委員會提出下述建議，在路政署－

(a) 保留以下 3 個編外職位－

1 個首席政府工程師職位

(首長級薪級第 3 點)(191,300 元至 208,800 元)

由 2018 年 1 月 1 日或財務委員會批准當日起生效(以較遲者為準)，至 2020 年 12 月 31 日止

2 個總工程師職位

(首長級薪級第 1 點)(138,500 元至 151,550 元)

由 2018 年 1 月 1 日或財務委員會批准當日起生效(以較遲者為準)，至 2019 年 12 月 31 日止

(b) 延長重行調配以下常額職位－

1 個總工程師職位

(首長級薪級第 1 點)(138,500 元至 151,550 元)

由 2018 年 1 月 1 日或財務委員會批准當日起生效(以較遲者為準)，至 2020 年 12 月 31 日止

問題

路政署需要上述首長級人員的專責支援，繼續推展屯門至赤鱸角連接路、屯門西繞道和完成港珠澳大橋香港段(即香港接線和香港口岸)的餘下工程¹。本文件旨在諮詢委員對上述建議的意見。

建議

2. 我們建議在主要工程管理處(專責事務)²(現稱港珠澳大橋香港工程管理處)－

- (a) 保留 1 個首席政府工程師(首長級薪級第 3 點)編外職位(職銜將由現稱「港珠澳大橋香港工程管理處處長」改稱為「主要工程管理處處長(專責事務)」)，由 2018 年 1 月 1 日或財務委員會批准當日起生效(以較遲者為準)，至 2020 年 12 月 31 日止；
- (b) 保留 2 個總工程師(首長級薪級第 1 點)編外職位(職銜將分別由現稱「總工程師／香港接線」及「總工程師／香港口岸」改稱為「總工程師 2／專責事務」及「總工程師 3／專責事務」)，由 2018 年 1 月 1 日或財務委員會批准當日起生效(以較遲者為準)，至 2019 年 12 月 31 日止；以及
- (c) 延長由主要工程管理處重行調配的 1 個總工程師(首長級薪級第 1 點)常額職位(職銜將由現稱「總工程師／新界西北」改稱為「總工程師 1／專責事務」)的任期，由 2018 年 1 月 1 日或財務委員會批准當日起生效(以較遲者為準)，至 2020 年 12 月 31 日止。

我們會在 2019 年及 2020 年就是否需要繼續保留／延長上述 4 個職位進行檢討。

¹ 見下文第3段。

² 由於港珠澳大橋香港接線及香港口岸的工程將在2018年起逐漸減少，路政署建議更改該工程管理處的名稱及負責人員的職銜，以配合將來該工程管理處的工作。

理由

保留及延長首長級人員編制的理據

3. 路政署預計，在 2018 年，屯門至赤鱸角連接路的工程會繼續處於施工高峰期，屯門西繞道的勘測研究亦會密鑼緊鼓地進行，而港珠澳大橋香港段工程(即香港接線及香港口岸)亦有餘下(對港珠澳大橋開通並非必不可少的)工程，包括香港接線工程合約下的部分現有道路重置工程和部分交通管制及監察系統工程；以及香港口岸工程合約下的部分綠化工程及相關灌溉系統、部分在口岸的輔助建築物／設施的內部裝修、屋宇裝備和電子系統工程、部分交通控制及監視系統，以及一些道路／高架橋，需要繼續進行。路政署檢討了現時港珠澳大橋香港工程管理處首長級人員的人手編制，認為有必要保留有關職位，以確保運作的持續性和充分監督工程。

4. 路政署亦建議將港珠澳大橋香港工程管理處改稱為主要工程管理處(專責事務)，保留及重行調配 4 個首長級人員職位(1 個首席政府工程師及 3 個總工程師)。首席政府工程師編外職位的職銜定為主要工程管理處處長(專責事務)，掌管主要工程管理處(專責事務)，並由上文第 2 段所述的 3 名總工程師協助處理相關職務。3 名總工程師分別負責以下工程計劃－

- (a) 「總工程師 1／專責事務」負責推展屯門至赤鱸角連接路的北面連接路工程，以及監察與處理環境事宜；
- (b) 「總工程師 2／專責事務」負責推展屯門至赤鱸角連接路的南面連接路工程、機電工程、交通管制及監察系統工程，和屯門西繞道；以及
- (c) 「總工程師 3／專責事務」負責推展港珠澳大橋香港段工程計劃的餘下工程。

附件1 5. 主要工程管理處(專責事務)的擬議組織圖載於附件 1，而屯門至赤
附件2 鱸角連接路、屯門西繞道和港珠澳大橋香港段的進展載於附件 2。

6. 屯門至赤鱸角連接路方面，南面連接路原訂的完成時間是與港珠澳大橋主橋的完成時間互相銜接，而北面連接路原訂在 2018 年年底完成。不過，由於工程存在種種技術困難，工期壓力非常大，以致未能按上述原訂的目標完成。路政署曾就屯門至赤鱸角連接路通車一事作全面檢討，並在 2017 年 3 月公布，南面連接路預計最快在 2019 年上半年完成；而北面連接路則預計最快在 2020 年完成。現時北面連接路的海底隧道工程仍有複雜的技術問題需要與承建商處理，根據承建商最新提交的修訂設計，路政署現時預計北面連接路最快可在 2020 年完成。而北面連接路隧道的機電工程和交通管制及監察系統安裝工程預計在 2018 年展開，當中各項工程細項的交接和後期的測試及驗收極其複雜，路政署的監督以及與各相關部門的協調對工程的順利完成至為關鍵。

7. 至於屯門西繞道，政府早在 2008 年已展開勘測及初步設計工作。因此，當屯門西繞道走線方案³在 2010 年取得地區的支持後，路政署便進行初步設計和有關的評估工作，但其後部分地區人士憂慮屯門西繞道北面高架道路段和青田交匯處南面隧道段入口會影響附近居民，對工程計劃表示強烈反對，路政署因此須重新檢討多個走線方案以回應地區人士的關注。最新建議走線方案為一條長約 9 公里的雙程雙線分隔隧道，連接屯門至赤鱸角連接路和港深西部公路，並提供中途接駁點連接屯門北的青田路。由於最新建議走線的工程計劃範疇牽涉大幅度的修訂，路政署需要聘請專業工程顧問就最新建議走線方案進行勘測研究。路政署已在 2016 年 7 月和 9 月就最新建議走線方案諮詢屯門區議會、元朗區議會交通運輸委員會及元朗廈村鄉鄉事委員會。他們對於建議的勘測研究沒有異議。路政署其後在 2017 年 10 月就最新建議走線方案展開勘測研究，研究需時 2 年，將包括評估環境、交通等方面的影響，並檢視建造費用、推展安排及時間表。

8. 港珠澳大橋方面，在 2017 年 11 月 7 日舉行的港珠澳大橋三地聯合工作委員會(下稱「三地委」)會議上有詳細討論大橋主橋及三地的口岸及連接路之工程進度，三地同意，全力以赴，克服困難及挑戰，在 2017 年年底實現大橋及口岸主要建設工程完工目標，並繼續加緊完善口岸通關條件，報請中央確定大橋開通的時間，有定案後將盡快公布。

³ 該走線方案由隧道及高架道路組成，南面隧道連接屯門至赤鱸角連接路，北面出入口設於青田交匯處，再連接位於屯門公路旁擬建的一條雙程雙線高架道路，跨越藍地交匯處，再沿青山公路北行，於亦園附近與港深西部公路連接。

9. 至於港珠澳大橋香港段(即香港接線及香港口岸),路政署將會繼續全力推進工程,配合大橋通車。香港接線和香港口岸的工程中對港珠澳大橋開通並非必不可少的部分(包括香港接線工程合約下的部分現有道路重置工程和部分交通管制及監察系統工程;以及香港口岸工程合約下的部分綠化工程及相關灌溉系統、部分在口岸的輔助建築物/設施的內部裝修、屋宇裝備和電子系統工程、部分交通控制及監視系統及一些道路/高架橋)將在 2018 年完成。至於為應付長遠運作需求的香港口岸第二階段工程,則會因應口岸開通後的人流及車流情況,再考慮推展的時間表。

10. 路政署就屯門至赤鱸角連接路、香港接線和香港口岸工程已批出合共 14 份大型土木工程和機電工程合約,合約總價約 700 億元(按付款當日價格計算)。當遇到未能預期的情況,工程項目的承建商可根據合約容許的相關條款提出申索申請,並必須提供充足理據及資料,作為申索的合理依據。截至 2017 年 11 月,路政署收到有關屯門至赤鱸角連接路、香港接線和香港口岸工程的申索申請金額分別為約 30 億元、32 億元及 54 億元,路政署委聘的顧問工程師正按合約規定處理有關申索申請。在收到承建商的申索後,路政署委聘的顧問工程師會根據合約、承建商提交的申索理據和相關文件等,檢視該等申索的合理性,並需要就有關評估尋求路政署的意見。就此,路政署需要嚴格審視顧問工程師就每個申索的審批報告,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,以保障政府的利益及確保公帑運用得宜。根據目前情況及過往推展大型基建項目的經驗,主要和大額的申索個案審批都需要由首席政府工程師和總工程師帶領工程團隊審慎處理,預計最快於項目完成後約 1 至 2 年完成。上述的工作需要由主要工程管理處處長(專責事務)監督工程團隊有效率地及適時完成。

11. 考慮到屯門至赤鱸角連接路和港珠澳大橋香港段工程的龐大規模和複雜性,以及未來數年將會涉及的大量工作,包括繼續推進屯門至赤鱸角連接路及完成港珠澳大橋香港段工程計劃的餘下工程、處理各工程合約的工程變更和合約申索事宜、以及推展規劃中的屯門西繞道工程項目等,我們認為有必要保留上述 3 個編外職位及延長 1 個重行調配常額職位的任期,以維持在首長級層面對工程有充分監督。下文詳述保留或延長該 4 個首長級人員職位的理由。

主要工程管理處處長(專責事務)(現稱港珠澳大橋香港工程管理處處長)

12. 職級為首席政府工程師的主要工程管理處處長(專責事務),負責領導主要工程管理處(專責事務),推展屯門至赤鱸角連接路、屯門西繞道和港珠澳大橋香港段的餘下工程。他/她負責這些工程計劃的專業、技術、合約和銜接事宜,以及一系列涉及工程計劃順利進行的決策,並向運輸及房屋局(下稱「運房局」)提供專業意見和支援,協助局方從政策層面監察工程計劃的推展情況。

13. 主要工程管理處處長(專責事務)會扮演關鍵角色,領導和監督屯門至赤鱸角連接路工程計劃、屯門西繞道工程計劃和港珠澳大橋香港段工程計劃餘下工程的推展。這些工程計劃下的各項主要工程項目正處於不同階段及/或將於不同時間完成(詳情見附件 2):香港接線和香港口岸的餘下工程預計在 2018 年完成;屯門至赤鱸角南面連接路預計最快在 2019 年上半年啟用;屯門至赤鱸角北面連接路預計最快在 2020 年完成;至於屯門西繞道工程的進一步勘測研究已在 2017 年 10 月展開,預計在 2019 年年底完成所需評估和初步設計。主要工程管理處處長(專責事務)必須密切督導每項計劃的推展情況,作出高層次的協調,以確保工作暢順並如期竣工。同時,他/她亦須要監督工程團隊有效率地處理及審視承建商的申索,緊密監察申索的審批程序及進度,對審批申索的分析提供專業意見,以及處理由申索可能引起的談判、調解、仲裁及訴訟個案,並最後為工程作帳目結算。

14. 在港珠澳大橋開通後,主要工程管理處處長(專責事務)仍然須要出席與內地政府(包括中央政府和廣東省政府層面)及澳門特別行政區政府代表召開的跨政府會議,就港珠澳大橋主體工程提供策略意見和完成建設項目的帳目結算。他/她將透過與由三地政府成立的大橋管理局主要人員舉行的定期會議,監察大橋管理局的工作,並向運房局提供專業支援,協助審議和批核大橋管理局向由三地政府組成的聯合工作委員會呈交的文件。鑑於港珠澳大橋的龐大規模、技術複雜性和三地政府之間為完成這項大型跨境工程建設計劃的帳目結算的高層次協調,由 1 名具備豐富專業知識和優良管理技巧的高級首長級人員專責處理,以保障政府的利益及確保公帑運用得宜,尤其重要。

15. 考慮到主要工程管理處(專責事務)所負責的各項工程計劃的規模、複雜性、重要性和最新的進展，並需參與就港珠澳大橋開通初期三地政府的協調工作，需與內地和澳門特區政府官員及大橋管理局主要人員保持高層接觸，並完成港珠澳大橋主體工程及香港段工程計劃的帳目結算，我們認為在運作上有必要保留主要工程管理處處長(專責事務)(首長級薪級第 3 點)這個全職編外職位至 2020 年 12 月 31 日。

總工程師 1／專責事務(現稱總工程師／新界西北)

16. 總工程師 1／專責事務是從主要工程管理處內部重行調配的常額職位。這名人員主要的職責是推展屯門至赤鱸角連接路工程項目內的北面連接路工程，和實施主要工程管理處(專責事務)內各工程項目的環保事宜。屯門至赤鱸角連接路工程計劃涉及建造連接屯門至香港口岸人工島屬香港最長的海底隧道，建造工程涉及非常複雜的技術困難和富挑戰性的工程問題。

17. 屯門至赤鱸角連接路建造工程分為 5 份工程合約推展，首 3 份工程合約(即北面連接路海底隧道段工程合約、南面連接路高架道路段工程合約和北面連接路收費廣場工程合約)正在施工階段。而餘下 2 份工程合約(即機電工程合約和交通管制及監察系統工程合約)現正分別進行標書評審和籌備招標工作。

18. 北面連接路海底隧道段工程施工期間要使用 3 台大型隧道鑽挖機，這是香港首次採用這種技術興建海底隧道，而所用的隧道鑽挖機亦是本港有史以來最大型的，在工程上是一項重大挑戰。至 2017 年年底，預計北面連接路海底隧道段餘下的工程包括南面出入口的填海區下的隧道段、進口斜路、通風豎井、通風大樓、隧道跨管通道、地面道路和公用設施鋪設等，以及北面出入口的地面道路和公用設施鋪設等。

19. 正如路政署在 2017 年 3 月公布，北面連接路海底隧道段工程合約的建造工程面對各種技術困難。隧道南面出入口經過填海海堤下的走線需要降低約 10 米，以避免穿過該處的碎石樁，確保隧道鑽挖機能安全運作。由於隧道走線的改動，承建商需就南面出入口的一段隧道設計作出相應修改。總工程師 1／專責事務一直監管及參與承建商修改設計的商討，過程十分艱鉅，需要承建商充分合作，及就南面出入口隧道提交一份以最短的時間和以合理的成本建造的修改設計方案。其

後，亦需按所提交的修改設計方案，與承建商就相關的補充協議進行商議，以確定所需的費用和施工時間。因此，他／她必須持續帶領工程團隊督導工程的推展，解決可能遇到的問題及困難。

20. 此外，在海底隧道段工程的推展過程中，總工程師 1／專責事務亦需監管海底隧道工程與機電工程和交通管制及監察系統工程的交接安排，並解決相關的交接問題，以期達至北面連接路最早在 2020 年完成。

21. 由於預期需要處理屯門至赤鱸角連接路北面連接路海底隧道段的工程變更和合約申索為數不少，總工程師 1／專責事務需要領導工程團隊嚴格審視每個申索申請，緊密監察審批的程序和進度，對顧問公司提供的審批申索的分析提供專業意見，審視所有申索的理據和責任問題，控制項目成本和完成項目帳目結算，以保障政府的利益和確保公帑運用得宜。根據目前的情況及過往大型基建項目的經驗，主要和大額的申索個案審批程序預計於工程完成後 1 至 2 年方能完成。在過程中，總工程師 1／專責事務需要帶領工程團隊參與由這些申索可能引起的談判、調解、仲裁或訴訟個案。

22. 總工程師 1／專責事務還需要監察和處理環境事宜，適時回應市民提出的關注。他／她需要帶領工程團隊實施主要工程管理處(專責事務)下各個工程的環境許可證所規定的環境緩解措施，包括環境監察和審核。此外，根據港珠澳大橋香港口岸及香港接線工程環境影響評估報告的建議，路政署需於新設立的大小磨刀海岸公園及現有的沙洲和龍鼓洲海岸公園內放流魚苗以增加該水域的漁業資源。路政署正積極準備為於大小磨刀海岸公園內投放 10 800 立方米的人工魚礁及放流魚苗工作展開招標，有關投放人工魚礁及放流魚苗預計在 2018 年展開。總工程師 1／專責事務需要為招標進行審批及委聘承建商等事宜。

總工程師 2／專責事務(現稱總工程師／香港接線)

23. 總工程師 2／專責事務負責推展屯門至赤鱸角連接路的南面連接路工程、機電工程、交通管制及監察系統工程和屯門西繞道工程。

24. 屯門至赤鱸角連接路南面連接路是由長約 3 公里的海上及陸上高架橋組成。海上高架橋的建造工程涉及不同技術挑戰，包括跨越東涌航道的長跨度橋樑、因鄰近機場而受到嚴格的施工高度限制等。預計在 2018 年，屯門至赤鱸角連接路南面連接路高架道路餘下的工程將包括於香港口岸人工島建造陸上高架道路的橋墩和安裝橋面預製組件，為海上高架道路進行安裝橋面預製組件、路面鋪裝、消防喉管及食水管敷設、護欄、道路標誌架和道路照明燈安裝工程，以及在北大嶼山公路進行道路標誌架和路旁斜坡工程。為確保公眾安全及公共設施不受工程影響，須予審慎處理和妥善協調各持份者的關注。總工程師 2／專責事務須要致力監管此工程合約，並緊密與顧問工程師和承建商就設計及建造工程磋商，制定和實施有效的緩解措施以追回進度，以期達至南面連接路最早在 2019 年上半年完成的目標。

25. 屯門至赤鱸角連接路工程項目面對非常複雜的技術及合約挑戰，在機電工程合約和交通管制及監察系統工程合約在 2018 年批出後，總工程師 2／專責事務的工作量將會進一步增加。

26. 由於預期需要處理屯門至赤鱸角連接路南面連接路高架道路段的工程變更和合約申索為數不少，總工程師 2／專責事務需要領導工程團隊嚴格審視每個申索申請，緊密監察審批的程序及進度，對顧問公司提供的審批申索的分析提供專業意見，審視所有申索的理據和責任問題，控制項目成本和完成項目帳目結算，以保障政府的利益和確保公帑運用得宜。根據目前的情況及過往大型基建項目的經驗，主要和大額的申索個案審批程序預計於工程完成後 1 至 2 年方能完成。在過程中，總工程師 2／專責事務需要帶領工程團隊參與由這些申索可能引起的談判、調解、仲裁或訴訟個案。

27. 此外，總工程師 2／專責事務亦負責推展屯門西繞道。屯門西繞道的最新建議走線方案為一條長約 9 公里長的隧道，南面接駁屯門至赤鱸角連接路，北面接駁港深西部公路，並有約 3 公里長的連接隧道接駁青田路。由於隧道經過多個山嶺，地質變化複雜，存在各種不同限制，需要採用合適措施以處理社區人士的關注，考慮創新的隧道設計，以解決運作上的技術問題等，因此工程的設計需考慮多項複雜的因素。總工程師 2／專責事務將負責日後各有關持份者的諮詢工作，以期訂出各方普遍接受的方案。他／她亦需要致力就有關工程的詳細設計進行籌備工作。

總工程師 3／專責事務(現稱總工程師／香港口岸)

28. 總工程師 3／專責事務負責實施港珠澳大橋香港段工程計劃的餘下工程。在香港接線工程項目方面，香港接線已在 2017 年 5 月全線貫通，高架橋段的橋樑結構工程已經全部完成，後拉預應力施工亦已完成，現正進行餘下相關工程，如橋面鋪裝、路燈、交通訊息等。而隧道部分，地面道路及相關工程亦正進行施工，以配合大橋通車。然而，在機場島內尚有餘下的工程需要在港珠澳大橋通車後繼續推進，包括部分對港珠澳大橋開通並非必不可少的現有道路重置工程和部分交通管制及監察系統工程等，預計會在 2018 年完成。總工程師 3／專責事務需要與運房局和各政府部門、香港機場管理局(下稱「機管局」)、香港鐵路有限公司和其他持份者，就配合工程推展的事宜進行深入而緊密的磋商，以確保項目順利推行，達致預期的完工目標。與機管局的協商涉及現有機場基建與工程項目之間大量繁複的配合事宜。例如，為部分在機場島上的現有道路進行重置工程時，需要進行臨時改道，其中包括通往香港國際機場主幹道的機場路。

29. 在香港口岸工程項目方面，總工程師 3／專責事務須負責推展工程項目內的餘下工程，包括部分綠化工程及相關灌溉系統、部分在口岸的輔助建築物／設施的內部裝修、屋宇裝備和電子系統工程、部分交通控制及監視系統和一些道路／高架橋(包括其中連接屯門至赤鱸角連接路的道路／高架橋)。

30. 在港珠澳大橋通車後，總工程師 3／專責事務仍須擔當重要的領導角色，確保工程團隊有效推展及完成香港接線及香港口岸工程合約的餘下工程，滿足各相關部門⁴的要求，順利將設施交付予有關管理及維修部門⁵或維修保養承判商。由於各項餘下設施工程的建造、運作和保養涉及多個部門及維修保養單位和公用事業機構，總工程師 3／專責事務需與顧問公司、承建商及各持份者保持緊密聯繫，並就複雜的界面和協調事宜作出安排，確保所有香港口岸工程合約餘下的設施，在港珠澳大橋通車後盡快完成。

⁴ 包括香港海關、入境事務處、衛生署、香港警務處、食物環境衛生署、漁農自然護理署、運輸署和消防處等。

⁵ 包括渠務署、水務署、建築署、機電工程署和康樂及文化事務署。

31. 總工程師 3／專責事務需負責跟進用以應付口岸長遠運作需求的第二階段工程，包括車輛通關廣場上額外的車輛清關檢查亭、公共交通交匯處額外的上落客區等，這些工程將會因應口岸開通後的人流和車流情況，再考慮推展時間表，以加強香港口岸應付清關需要的能力，滿足香港口岸的長遠運作需求。

32. 由於預期需要處理香港接線及香港口岸工程項目的工程變更和合約申索為數不少，總工程師 3／專責事務需要領導工程團隊嚴格審視每個申索申請，緊密監察審批的程序和進度，對顧問公司提供的審批申索的分析提供專業意見，審視所有申索的理據和責任問題，控制項目成本和完成項目帳目結算，以保障政府的利益和確保公帑運用得宜。根據目前的情況及過往大型基建項目的經驗，主要和大額的申索個案審批程序預計於工程完成後 1 至 2 年方能完成。在過程中，總工程師 3／專責事務需要帶領工程團隊參與由這些申索可能引起的談判、調解、仲裁或訴訟個案。

建議保留及延長職位的任期

33. 就上文所闡述的理由，我們建議保留總工程師 2／專責事務及總工程師 3／專責事務的編外職位至 2019 年 12 月 31 日；及保留主要工程管理處處長(專責事務)的編外職位和延長重行調配總工程師 1／專責事務的常額職位至 2020 年 12 月 31 日。

34. 我們會在 2019 年及 2020 年因應屯門至赤鱸角連接路和屯門西繞道工程計劃的進度、解決工程申索和結算合約帳目的進度，以及路政署屆時的整體人手情況，就是否需要繼續保留上述 4 個職位進行檢討。

35. 主要工程管理處處長(專責事務)和 3 名總工程師的最新職責說明載於附件 3(a)至(d)。

附件 3

曾考慮的其他方法

36. 我們已審慎研究能否重行調配路政署其他現職首長級人員，以兼顧上述職位的工作。鑑於現職首長級人員正全力處理本身的工作，要他們在不影響現有工作的情況下兼辦其他事務，在運作上並不可能。現職首席政府工程師及總工程師職位目前的主要職務，以及我們對其兼顧額外職務的可能性所作出的評估，詳載於附件 4。

附件 4

37. 根據路政署各分部未來的工作量，我們認為按建議保留 3 個編外職位(主要工程管理處處長(專責事務)、總工程師 2/專責事務及總工程師 3/專責事務)及延長 1 個重行調配常額職位(總工程師 1/專責事務)的任期，是唯一可確保屯門至赤鱸角連接路、屯門西繞道和港珠澳大橋香港段的餘下工程得以繼續推進的可行安排。路政署現時的組織圖載於附件 5。

對財政的影響

38. 按薪級中點估計，建議保留 3 個首長級人員編外職位所需增加的年薪開支為 5,962,200 元，詳情如下。而延長經重行調配的總工程師常額職位的任期則不涉及額外開支。

職級	職位數目	按薪級中點估計的 年薪開支 (元)
編外職位		
首席政府工程師 (首長級薪級第 3 點)	1	2,431,800
總工程師 (首長級薪級第 1 點)	2	3,530,400
總計	3	5,962,200

實施上述建議所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)為 8,254,000 元。建議在路政署延長重行調配 1 個總工程師職位的任期並不涉及額外開支。建議保留有關職位及延長重行調配職位的安排，亦不會令主要工程管理處(專責事務)的支援隊伍人員有所增加。我們已在 2017-18 年度的財政預算預留足夠撥款，以支付這項建議的開支，並會在其後相關年度的預算中反映所需資源。

公眾諮詢

39. 我們已在 2017 年 7 月 21 日諮詢立法會交通事務委員會。委員普遍支持上述建議。

背景

40. 財委會在 2004 年 5 月 14 日通過 EC(2004-05)4 號文件，批准在路政署增設 1 個首席政府工程師(港珠澳大橋香港工程管理處處長)和 1 個總工程師編外職位(總工程師／香港接線)，以及重行調配 1 個總工程師常額職位(總工程師／新界西北)，由 2004 年 7 月 1 日起生效，為期 6 年，以成立港珠澳大橋香港工程管理處，專責監察港珠澳大橋工程計劃和相關香港工程計劃的規劃和實施情況。財委會在 2010 年 5 月 14 日通過 EC(2010-11)2 號文件，批准保留這 2 個編外職位及延長重行調配 1 個常額職位的任期，為期 4 年，至 2014 年 6 月 30 日止。在 2009 年 2 月 13 日，財委會亦通過 EC(2008-09)16 號文件，批准開設 1 個總工程師編外職位(總工程師／香港口岸)，以帶領港珠澳大橋香港工程管理處轄下的新分部，負責規劃和實施大橋的香港口岸工程計劃，由 2009 年 4 月 1 日起生效，為期 5 年，至 2014 年 3 月 31 日止。另外，財委會在 2014 年 1 月 10 日通過 EC(2013-14)9 號文件，批准保留這 3 個編外職位及延長 1 個重行調配常額職位的任期，至 2017 年 12 月 31 日止。

編制上的變動

41. 過去 2 年，路政署在編制上的變動如下－

編制 (註)	職位數目			
	目前情況 (2017 年 12 月 1 日)	2017 年 4 月 1 日 的情況	2016 年 4 月 1 日 的情況	2015 年 4 月 1 日 的情況
A	31+(4) [#]	31+(4)	31+(3)	31+(5)
B	586	566	557	538
C	1 613	1 602	1 566	1 557
總計	2 230+(4)	2 199+(4)	2 154+(3)	2 126+(5)

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 2017 年 12 月 1 日，路政署沒有懸空的職位。

公務員事務局的意見

42. 公務員事務局支持路政署保留有關首席政府工程師和總工程師編外職位，以及延長重行調配有關總工程師常額職位的建議。該局考慮到出任這些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，認為這些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

43. 由於建議涉及的職位屬編外性質，如獲准保留，定當按照既定程序，向首長級薪俸及服務條件常務委員會報告。

運輸及房屋局
2017 年 12 月