

第 1 章

香港特別行政區政府

政府一般收入帳目

政府總部

工務局
規劃地政局

政府部門

路政署

有關管制公用事業機構掘路工程的跟進審查

香港審計署

二零零一年三月十三日

有關管制公用事業機構掘路工程的跟進審查

目 錄

	段數
撮要及主要審計結果	
第 1 部分：引言	1.1
背景	1.2 – 1.5
一九九一年及一九九五年的帳目審查	1.6 – 1.11
帳目審查	1.12
當局的整體回應	1.13
第 2 部分：公用設施工程管理系統和其他改善措施	2.1
背景	2.2
實施工程管理系統	2.3 – 2.4
落實預計成效	2.5 – 2.6
審計署對在管制人員報告披露表現指標的建議	2.7
當局的回應	2.8
路政署採取的其他行動	2.9 – 2.10
第 3 部分：呈報工地巡查結果	3.1
掘路許可證的規定	3.2
工地巡查	3.3
監察表現數據	3.4 – 3.5
一九九八年標準化行動	3.6 – 3.8
路政署因應研究拓展部建議而採取的行動	3.9
二零零零年一月進行的公用設施工地聯合巡查	3.10 – 3.13
公用設施工地巡查的指引擬稿	3.14 – 3.15
審計署對呈報工地巡查結果的意見	3.16 – 3.17
審計署對呈報工地巡查結果的建議	3.18
當局的回應	3.19
第 4 部分：工地巡查次數	4.1
減少巡查次數	4.2
公用設施工地巡查的指引擬稿	4.3
路政署對減少巡查次數的解釋	4.4
審計署對巡查次數的意見	4.5 – 4.6
審計署對巡查次數的建議	4.7

目 錄 (續)

	段數
當局的回應	4.8
預先通知施工	4.9 – 4.11
審計署對預先通知書的意見和建議	4.12
當局的回應	4.13
第 5 部分：損毀地下公用設施	5.1
背景	5.2
路政署的角色	5.3
路政署協助盡量減少地下公用設施受損毀的措施	5.4
監察地下公用設施受損毀的數據	5.5 – 5.6
根據掘路許可證的規定管制公用事業機構掘路工程	5.7
路政署道路工程合約內的防範條文	5.8
以電子方式交換公用設施記錄的研究	5.9 – 5.12
審計署對路政署盡量減少地下公用設施受損毀的措施的意見	5.13 – 5.15
審計署對路政署盡量減少地下公用設施受損毀的措施的建議	5.16
當局的回應	5.17
第 6 部分：實施掘路許可證收費計劃及新的處罰制度	6.1
背景	6.2 – 6.5
實施進度緩慢	6.6 – 6.7
最新進展	6.8
審計署對實施進度的意見	6.9
審計署對實施進度的建議	6.10
當局的回應	6.11
建議的掘路許可證費用	6.12
路政署計算掘路許可證費用成本的方法	6.13 – 6.14
有關路政署成本計算方法的審查結果	6.15
修訂後的掘路許可證費用建議	6.16
路政署修訂後的掘路許可證費用成本計算方法	6.17 – 6.18
附錄 A：自一九九六年以來路政署就加強管制掘路工程所採取的行動	
附錄 B：實施掘路許可證收費計劃及新的處罰制度大事年表 (截至二零零零年十一月)	
附錄 C：審計署估計政府每年向非政府持證人發給掘路許可證的行政成本	
附錄 D：中文版從略	

有關管制公用事業機構掘路工程的跟進審查

撮要及主要審計結果

A. 引言 香港的道路網絡除作為車輛及行人使用的通道之外，也為各項公用設施提供空間鋪設管道。由於要進行維修和安裝新設施，難免要掘開路面。路政署負責統籌和管制公用事業機構在公用道路進行的掘路工程。公用事業機構必須先取得路政署簽發的掘路許可證，方可在公用道路進行掘路工程。目前，掘路許可證是免費簽發的。政府帳目委員會在一九九五年七月公布的第24號報告書中，建議應採取其他措施，加強管制公用事業機構的掘路工程，並應盡快實施掘路許可證收費計劃(第1.2、1.3及1.6至1.11段)。

B. 跟進帳目審查 基於上述背景，特別是政府帳目委員會先前所作出的建議，審計署最近進行了一次跟進審查，研究政府在加強管制公用事業機構掘路工程方面的工作。審查結果撮述於下文C至G段(第1.12段)。

C. 公用設施工程管理系统(工程管理系统) 一九九七年十月，路政署實施電腦化的工程管理系统，協助統籌和管制公用事業機構掘路工程。該系統預期取得的成效包括：(a) 把審批掘路許可證申請所需的時間，由14個工作天減至5個工作天；(b) 把巡查公用事業機構掘路工程的次數增加10%；及(c) 把平均掘路工程施工期縮短10%。路政署定期監察有關上述成效的數據，並於周年預算中的管制人員報告載述審批掘路許可證申請所需的時間。不過，審計署認為，除審批掘路許可證所需的時間外，值得在管制人員報告內披露其他有用的表現指標(即巡查次數及平均掘路工程施工期)，以加強問責性和讓立法會知悉這些表現指標(第2.3至2.7段)。

D. 有需要改善呈報工地巡查結果 路政署的路政區人員定期巡查工地，以檢查工地設施是否符合掘路許可證的規定。違反掘路許可證規定的數據，均由各區辦事處的掘路統籌委員會(統籌委員會)負責監察。一九九八年，路政署研究拓展部發現，路政區人員不願記錄所有在工地巡查時見到的不妥善之處，而統籌委員會的違反規定統計數字未必能準確反映工地實況。雖然路政署已針對研究拓展部所得結果採取行動，改善呈報工地巡查結果，但研究拓展部與各區辦事處在二零零零年一月進行的聯合巡查顯示，違反規定的統計數字仍未能準確反映實際的工地情況。截至二零零零年十二月，路政署仍在草擬一套指引，以便向路政區人員提供有關巡查公用設施工地提供指引。審計署認為，有必要不斷密切監察指引所訂程序的執行情況，確保員工遵從。審計署又認為，有關違反掘路許可證規定和工地上無人施工的數據，

是衡量公用事業機構在掘路工程方面表現的主要指標。因此，值得考慮將這些數據於管制人員報告內披露 (第 3.3 至 3.17 段)。

E. 有需要定期檢討工地巡查次數 自一九九八年至今，路政署已調低每個工地巡查次數的最低要求，從“每星期最少兩次”減至目前的“每 10 天一次”。路政署告知審計署，是考慮過該署的其他工作量、緩急次序，以及提高巡查質素等問題後，才作出這項審慎的決定。審計署注意到，指引擬稿 (見上文 D 段) 規定路政署維修工作小組必須定期檢討巡查次數。審計署又注意到，在二零零零年八月和九月，路政署每 11.6 個掘路許可證工作天巡查一次，稍低於每 10 個掘路許可證工作天巡查一次的最低規定。對此，路政署告知審計署，在二零零零年十月、十一月及十二月，該署已達致每 10.2 個掘路許可證工作天便巡查一次。審計署認為，路政署有需要繼續竭力協助區辦事處符合最少巡查次數的規定。另一方面，審計署對掘路許可證進行抽樣分析顯示，有 36% 的掘路許可證，其持證人沒有遵守施工兩天前須提交預先通知書的規定。違規個案為數眾多，可能影響路政署人員編排工地巡查 (第 4.2 至 4.10 段)。

F. 損毀地下公用設施 損毀地下公用設施的個案，由一九九六年的 1 682 宗減至二零零零年的 936 宗，跌幅達 44%。路政署採取下述措施以盡量減少地下公用設施受損毀：(a) 透過公用設施技術聯絡委員會 (聯絡委員會) 監察有關數據；(b) 透過掘路許可證的規定，管制公用事業機構掘路工程；(c) 在該署的道路工程合約內加入防範條文；及 (d) 帶頭推行一項計劃，以便公用事業機構能以電子方式迅速傳送公用設施記錄。除上述措施外，審計署認為路政署有需要收集有關損毀原因的資料，因為這些資料有助路政署和公用事業機構制訂適當的改善措施。為加強問責性，路政署亦有需要考慮把損毀個案數字列入管制人員報告 (第 5.4 至 5.15 段)。

G. 實施掘路許可證收費計劃及新的處罰制度進度緩慢 在一九九五年十月的政府覆文中，當局向政府帳目委員會表示：(a) 會盡早安排修訂法例，以便按收回成本的原則徵收掘路許可證費用；及 (b) 正研究向表現欠佳的公用事業機構採取處罰的可行性。審計署注意到，這方面的工作進度緩慢，截至二零零一年一月，有關的修訂條例草案仍未提交立法會審議。在實施適當的處罰制度方面進度緩慢，使到路政署不能使用有效的工具去加強管制公用事業機構掘路工程，至於在實施掘路許可證收費計劃方面進度緩慢，亦使政府遲遲未能達到收回成本的目的 (第 6.2 至 6.9 段)。

H. 審計署的建議 審計署提出以下主要建議：

——路政署署長應：

(a) 考慮把下列資料列入管制人員報告：

(i) 巡查公用事業機構掘路工程的次數 (第 2.7(a) 段)；

- (ii) 以每份掘路許可證計算的平均掘路工程施工期 (第 2.7(b) 段) ;
 - (iii) 有關違反掘路許可證規定和工地上無人施工的數據 (第 3.18(c) 段) ;
及
 - (iv) 損毀地下公用設施的個案數字 (第 5.16(b) 段) ;
 - (b) 密切監察指引所訂程序的執行情況，確保有關違反掘路許可證規定的數據，準確反映工地的情況 (第 3.18(b) 段) ;
 - (c) 繼續密切監察區辦事處的巡查數據，及有需要時，採取適當行動，協助區辦事處達到規定的巡查次數 (第 4.7(a) 及 (b) 段) ;
 - (d) 密切監察維修工作小組定期檢討巡查次數的結果，並根據檢討結果，考慮是否需要增加巡查次數 (第 4.7(c) 及 (d) 段) ;
 - (e) 繼續密切監察違反在兩天前提交預先通知書這項規定的個案比率，並與公用事業機構合作，實施適當措施，確保他們遵守規定 (第 4.12(a) 及 (b) 段) ;
 - (f) 透過聯絡委員會會議，繼續監察地下公用設施受損毀的數據、尋求改善方法 (例如收集損毀原因的資料)，以及採取所需的改善行動 (第 5.16(a) 段) ; 及
 - (g) 繼續監察以電子方式交換公用設施記錄這項計劃的進度，確保計劃如期實施 (第 5.16(c) 段) ; 及
- 規劃地政局局長及工務局局長應密切監察將有關法例修訂提交立法會的進度，確保掘路許可證收費計劃及處罰制度的實施，不會再有延誤 (第 6.10 段)。

I. 當局的回應 路政署署長歡迎這次帳目審查。他表示這帳目審查持平、具建設性。路政署一直以來不斷求進，今後亦會繼續努力不懈。為此，他會考慮審計署的建議。至於實施掘路許可證收費計劃及新的處罰制度，規劃地政局局長向審計署保證，有關當局正加快工作，務求盡快向立法會提交有關的修訂條例草案。

第 1 部分：引言

1.1 本部分闡述這次帳目審查的背景，以及簡述審查目的及範圍。

背景

1.2 香港的道路網絡除作為車輛及行人使用的通道之外，也為各項公用設施，例如食水、煤氣和電力等提供空間鋪設管道。本港目前共有11間主要公用事業機構(註1)。由於要進行維修和安裝新設施，難免要掘開路面。在二零零零年，各間公用事業機構共進行約 43 000 次掘路工程。

1.3 路政署除負責規劃、設計、興建及維修公用道路網絡外，還包括統籌和管制公用事業機構在公用道路進行的掘路工程。根據《土地(雜項條文)條例》(第 28 章)，在公用道路進行掘路工程，必須先取得路政署簽發的掘路許可證(註2)。掘路許可證訂明公用事業機構必須遵守的規定。在二零零零年，路政署共免費發出約 23 000 份掘路許可證(註3)。

1.4 規劃地政局負責土地政策的事宜，而工務局則是路政署在公共工程方面的負責決策局。

1.5 為方便在不同層面與公用事業機構合作和溝通，路政署成立以下三個常設組織：

- (a) **公用設施政策統籌組(政策統籌組)** 政策統籌組每三個月舉行一次會議，研究公用事業機構掘路工程的政策，並提出意見。成員包括路政署助理署長(總辦事處)及公用事業機構的高層代表，主席則由各機構代表輪流擔任；
- (b) **公用設施技術聯絡委員會(聯絡委員會)** 聯絡委員會由路政署副署長擔任主席，成員包括該署區辦事處(註4)和公用事業機構管理層的代表。聯絡委員會每三個月舉行一次會議，商討有關公用事業機構掘路工程的技術及行政事宜；及
- (c) **掘路統籌委員會(統籌委員會)** 每個路政署的區辦事處均設有一個統籌委員會，監察區內的公用事業機構掘路工程。統籌委員會的成員包括路政署、公

註 1：該11間主要公用事業機構分別為兩間電力公司、煤氣公司、電車公司、有線電視公司、四個固定電訊網絡服務營辦商、渠務署及水務署。

註 2：每份掘路許可證是按指定的公用設施工程簽發，並只在指定的期限內有效。持證人如未能在掘路許可證限期屆滿前竣工，便須申請延長掘路許可證的有效期。

註 3：每份掘路許可證可准許公用事業機構進行一項或以上的掘路工程。

註 4：路政署主要通過設於港島、九龍和新界的三個區辦事處，來進行道路維修及與公用設施有關的工作。

用事業機構，以及運輸署和警務處等有關政府部門的前線工作人員的代表。統籌委員會每月舉行一次會議，由區辦事處的路政署總工程師擔任主席。

一九九一年及一九九五年的帳目審查

1.6 掘路工程引致交通阻塞，對市民造成不便，一直是大眾關注的問題。以社會成本而言，交通阻塞對時間和金錢造成的損失可以很大。審計署在一九九一年十月公布的《審計署署長第十七號報告書》，已指出有待改善的地方，以減少發生公用設施掘路工程延誤的次數。政府帳目委員會在一九九二年一月公布的第17號報告書中，亦關注到掘路工程的數目大增，並促請當局採取行動，加強管制掘路工程。

1.7 在一九九五年，審計署為跟進上述問題進行了一次審查。在一九九五年三月公布的《審計署署長第二十四號報告書》中，審計署提到掘路工程工作小組(註5)已制訂工作計劃，以解決掘路工程引起的種種問題。工作計劃包括多項改善措施，例如：

- (a) 在路政署增設職位，以統籌掘路工程，並增加巡視工地的次數，從而確保公用事業機構遵守掘路許可證的規定，特別是要減少無充分理由但任由工地無人施工的情況；
- (b) 規定工地無人施工兩天或以上，便須鋪設臨時蓋板；
- (c) 規定要在掘路工地標示告示板，列明預計竣工日期、工程性質，可供查詢或投訴的電話號碼；及
- (d) 設計一套稱為公用設施工程管理系统(工程管理系统)的電腦系統。這套系統是以地圖為基礎，用來協助管理掘路工程，以及促進公用事業機構之間的資訊交流。

1.8 審計署在上述報告書亦指出，延遲實施掘路許可證收費計劃對政府造成的重大財政影響(註6)。

1.9 政府帳目委員會在一九九五年七月公布的第24號報告書中，提及委員會察悉當局為減少公用設施工程出現延誤所採取的各項措施，並建議應採取其他措施，進一步加強原有措施的成效。以下為主要措施：

- (a) 改善政府部門之間的協調，以及更密切監察各公用事業機構；

註5：掘路工程工作小組於一九九三年八月成立，由工務局局長擔任主席，成員包括運輸局、路政署和警務處等多個有關的決策局和部門的代表。工作小組受命於一九九三年十月底或之前制訂措施，減少掘路工程的次數、縮短施工期和紓緩工程帶來的影響。

註6：根據《土地(雜項條文)條例》，掘路許可證是免費簽發的。政府認為應向持證人收費，以取回十足成本。

- (b) 路政署應定期檢討其招聘政策，以確保有足夠人手巡查掘路工程；及
- (c) 懲罰無充份理由而令工程延誤的公用事業機構。

1.10 在其第 24 號報告書中，政府帳目委員會亦建議應盡快實施掘路許可證收費計劃。

1.11 在一九九五年十月的政府覆文中，當局接納政府帳目委員會的建議。

帳目審查

1.12 基於上述背景，特別是上文第 1.9 及 1.10 段提及政府帳目委員會所作出的建議，審計署最近再進行另一次審查，研究政府在加強管制公用事業機構掘路工程方面的工作。這項審查工作集中研究以下範疇：

- (a) 工程管理系統和其他加強統籌及管制公用事業機構掘路工程的措施，在實施方面的情況（見下文第 2 部分）；
- (b) 呈報工地巡查結果（見下文第 3 部分）；
- (c) 工地巡查次數（見下文第 4 部分）；
- (d) 損毀地下公用設施的問題（見下文第 5 部分）；及
- (e) 實施掘路許可證收費計劃及新的處罰制度（見下文第 6 部分）。

審計署已就上述範疇提出多項建議。

當局的整體回應

1.13 路政署署長歡迎這次帳目審查。他表示：

- (a) 這帳目審查持平、具建設性。在香港這種人煙稠密的地方，管理公用設施工程殊非易事；審計報告察悉路政署多年來在這方面所作出的努力，實在值得鼓舞；及
- (b) 路政署一直以來不斷求進，今後亦會繼續努力不懈。為此，該署會考慮審計署的建議。事實上，其中部分建議，正反映該署已開展並落實的行動。

第 2 部分：公用設施工程管理系统和其他改善措施

2.1 本部分探討路政署為了加強統籌和管制公用事業機構掘路工程，在過去幾年實施工程管理系统和採取其他行動的情況。

背景

2.2 除緊急工程外，公用事業機構如擬進行掘路工程，必須先向路政署作初步登記。路政署人員利用工程管理系统，找出互相衝突的施工建議(即施工地點和時間相近的工程建議)，然後要求公用事業機構自行協調，接着再提交彼此同意的施工時間表，供路政署考慮。假如公用事業機構不能解決互相衝突的施工建議，路政署人員不會簽發掘路許可證。

實施工程管理系统

2.3 一九九五年七月，路政署向立法會的財務委員會(財委會)申請撥款，設立電腦系統(即工程管理系统)，估計非經常開支為5,300萬元，用於協助統籌和管制大量的公用事業機構掘路工程。工程管理系统是一套以電腦網絡為基礎的中央綜合系統，把路政署總辦事處、路政署區辦事處、運輸署、警務處和公用事業機構連接起來。該系統可以處理以地圖為基礎的數據，在統籌掘路工程方面，能迅速查閱有關的地理資料，並能審批掘路許可證申請以及處理其後工程的管制(見上文第1.7(d)段)。此外，有關的公用事業機構可以經由本身的終端機，把申請掘路許可證的資料上載該系統，又可以下載路政署的審批結果。

2.4 根據一九九五年七月的財委會文件，採用工程管理系统來改善查閱和提供掘路資料後，將有助路政署規劃、統籌和編排掘路工程，避免“重複掘開路面”(註7)。該系統也會有助路政署取得下列成效：

- (a) 把審批掘路許可證申請所需的時間，由 14 個工作天減至 5 個工作天，從而節省人手，否則估計每年需要 39 人處理現有和預計的工作量；
- (b) 採用該系統提高工作效率後，可以把巡查公用事業機構掘路工程的次數增加約 10%，並藉此加強管制，確保工程符合掘路許可證的規定，以及可以盡早糾正不妥當或不安全的工程；及

註 7：一九九五年的財委會文件估計，在擬進行的掘路工程中，約有15%的施工地點和時間相近。工程管理系统可以加強統籌工作，使不同的公用事業機構可以在接近的時間在同一地點進行掘路工程，減少在短期內需要重掘路面。

- (c) 更嚴格評估掘路許可證核准的施工期並改善管制機制後，估計可以把平均為期 38 天的掘路工程施工期縮短約 10%。

根據財委會文件，這些改善措施轉過來又可以減少掘路工程對市民造成的干擾，並提高道路安全。工程管理系統在一九九七年十月啟用。

落實預計成效

2.5 一九九八年七月，路政署就工程管理系統完成了一份計劃推行後部門報表(部門報表)。根據部門報表，一九九五年財委會文件所述的成效大部分都能夠落實。二零零零年八月，審計署查閱路政署的記錄，以確定最新的情況。下文表一列出路政署在一九九八年七月進行的檢討結果，以及審計署在二零零零年八月進行的審查結果。

表一

落實工程管理系統的預計成效

一九九五年財委會 文件預計的成效	一九九八年七月 部門報表記錄的結果	二零零零年八月 審計署審查的結果
(a) 把審批掘路許可證申請所需的時間，由 14 個工作天減至 5 個工作天	已落實預計成效。	1999–2000 年度，在公用事業機構申請掘路許可證的個案中，有 96% 的審批時間不超過 5 個工作天 (註 1)。
(b) 把巡查公用事業機構掘路工程的次數增加約 10%	已增加巡查次數 (按每份掘路許可證每月的巡查次數計算——註 2)。	自一九九八年八月至今，路政署兩度把規定的最少巡查次數，由每個工地每星期巡查兩次，減至每個工地每 10 天巡查一次 (路政署的解釋見下文第 4.4 段)。
(c) 把平均為期 38 天的掘路工程施工期縮短約 10%	以每份掘路許可證計算，掘路工程施工期由平均 38 天縮短至 35 天，減幅為 8% (並非原來估計的約 10%)。原因是採用工程管理系統的效果，未必可以在最初六個月內完全反映出來。	在 1999–2000 年度，以每份掘路許可證計算，掘路工程施工期已由 35 天，減至平均 31 天，減幅為 11% (註 3)，顯示情況續有改善。(與一九九五年財委會文件所載的 38 天比較，在 1999–2000 年度，施工期已縮短 18%。)

資料來源：路政署的記錄

註 1：對於有些掘路許可證的申請超過 5 個工作天才完成審批，路政署解釋，是由於個案複雜，或公用事業機構遲交所需資料，所以審批時間較長。

註 2：審計署的調查顯示，路政署比較兩個時段 (即一九九七年二月至四月和一九九八年二月至四月) 的巡查數據而得出這個結論。比較結果顯示，每個月到每份掘路許可證進行工程的工地巡查的次數增加了 13%。

註 3：根據工程管理系統所記錄的動工日期和竣工日期計算。這些數據由公用事業機構提供，路政署難以核實，因此不一定完全準確。無論如何，這已是路政署掌握到的最完備數據。

2.6 審計署注意到路政署以下述方式監察和匯報上文表一所載的數據：

- (a) 在審批掘路許可證申請所需的時間方面，路政署經常監察有關數據。這些表現數據載於周年預算中的管制人員報告；
- (b) 在巡查公用事業機構掘路工程的次數方面，路政署透過統籌委員會(見上文第1.5(c)段)，每月監察這些數據。不過，這類巡查的表現數據並無載於管制人員報告；及
- (c) 路政署經常監察以每份掘路許可證計算的平均掘路工程施工期的數據。不過，這些數據並無載於管制人員報告。

審計署對在管制人員報告披露表現指標的建議

2.7 鑑於公用事業機構掘路工程造成的干擾深受市民關注，審計署認為，向公眾披露上文第2.6段所述的數據有好處，因為這樣可以有助加強問責性，也讓立法會知悉這些表現指標。因此，除了掘路許可證申請的審批時間這項已公布的數據外，審計署建議路政署署長應考慮把下列表現指標列入管制人員報告：

- (a) 巡查公用事業機構掘路工程的次數；及
- (b) 以每份掘路許可證計算的平均掘路工程施工期。

當局的回應

2.8 路政署署長歡迎審計署的建議。他表示：

- (a) 他大致上不反對在管制人員報告內載列巡查次數，以及以每份掘路許可證計算的平均掘路工程施工期的數據。不過，他認為這些數據未必可適當衡量路政署的工作表現；及
- (b) 他同意這些數據是很有用的管理資料，而路政署也透過例如區辦事處管理會議或維修工作小組(註8)等渠道，定期檢討這些數據，以便找出問題所在和有待改善之處。

註8：維修工作小組由路政署助理署長(總辦事處)擔任主席，成員包括三個區辦事處、結構部和研究拓展部的總工程師。維修工作小組每季召開會議，以監察路政署的道路維修工程和有關公用設施工程的工作。

路政署採取的其他行動

2.9 審計署注意到，除了採用工程管理系统外，路政署也在其他多個範疇繼續採取行動，盡量減少公用事業機構掘路工程對市民造成的干擾 (詳情見附錄A)。這些行動大致可以分為下列幾個範疇：

- (a) 減少引致交通阻塞和對市民造成不便 (例如公用事業機構在進行公用設施工程時，必須建造妥善的行車道沙井蓋)；
- (b) 加強統籌公用事業機構掘路工程 (例如向公用事業機構發出指引，簡化統籌程序)；
- (c) 加強對工地環境的管制 (例如工地表現欠佳的公用事業機構須向路政署提交工程進度照片)；及
- (d) 提高路政署工地巡查工作的質素 (例如在一九九八年進行了三次標準化行動)。

2.10 關於第2.9(d)段，路政署為提高工地巡查工作質素而採取的行動將於下文第3部分闡述。

第 3 部分：呈報工地巡查結果

3.1 本部分研究路政署為提高工地巡查工作質素而採取的行動。

掘路許可證的規定

3.2 掘路許可證的規定列明工程質素的要求和減少對市民干擾的措施，供持證人遵守。路政署定期更新掘路許可證的規定。掘路許可證的規定大致可分為下列三類：

- (a) *工地的要求* 這類規定主要是涉及安全要求和道路工程責任 (例如設置足夠的交通標誌和車輛通道)；
- (b) *通知書的要求* 這類規定要求持證人依時向路政署提交通知書 (例如在施工前兩天提交預先通知書)；及
- (c) *良好做法* 這類規定要求持證人遵守特定程序，或採取防範措施 (例如向有關的地政處查閱最新的圖則，以查明公用設施工程會否影響私人擁有的裝置)。

工地巡查

3.3 路政署區辦事處的監工 (註 9) 定期巡查公用設施工地，以確保工地設施符合掘路許可證的規定。他們使用劃一的工地巡查清單，來記錄不妥善之處。清單上的項目包括工地安全、道路工程責任和工程技術。對於記錄到有不妥善之處的公用設施工地，路政署人員會把清單副本送交有關的公用事業機構，並在有需要時加上一封函件，要求即時採取補救行動。

監察表現數據

3.4 統籌委員會負責監察公用設施工地的主要表現指標，包括違反掘路許可證規定和無人施工工地的數據。在每月會議上，統籌委員會討論這些數據，並要求公用事業機構解釋及改善服務質素。

3.5 下文表二和表三顯示，一九九五年至二零零零年 (截至二零零零年九月) 違反掘路許可證規定和無人施工工地的統計數字。這些統計數字是根據區辦事處人員呈報的工地巡查數據整理而成。

註 9：監工的職責包括監督道路維修工程和路邊斜坡工程、巡查道路和斜坡，以及巡查公用設施工地。他們是由督察級人員管理。

表二

一九九五年至二零零零年 (截至二零零零年九月)
違反掘路許可證規定的統計數字

年份	違反規定的百分率	
一九九五年	1.5%	} (註 1)
一九九六年	1.6%	
一九九七年	1.4%	
一九九八年	1.7%	
一九九九年一月至十月	2.3%	
一九九九年十一月至二零零零年九月	6.7%	(註 2)

資料來源：審計署根據統籌委員會每月統計數字所作的分析

註1：在一九九九年十一月之前，採用下列方法計算違反規定的百分率：(記錄到有不妥善之處的巡查次數 ÷ 該段期間的巡查次數) × 100%。

註2：由一九九九年十一月開始，已改用下列方法計算違反規定的百分率：(巡查工地期間記錄到有不妥善之處的工組數目 ÷ 已巡查的工組數目) × 100%。因此，無法直接比較一九九九年十一月之前和之後的統計數字(參閱下文第3.9(c)段)。

表三

一九九五年至二零零零年 (截至二零零零年九月)
無人施工工地的統計數字

年份	無人施工工地的百分率 (註)
一九九五年	2.6%
一九九六年	1.3%
一九九七年	0.5%
一九九八年	0.3%
一九九九年	0.3%
二零零零年 (截至九月)	2.2%

資料來源：審計署根據統籌委員會每月統計數字所作的分析

註：以下列公式計算無人施工工地的百分率：(記錄到無人施工工地的巡查次數 ÷ 該段期間的巡查次數) × 100%。

一九九八年標準化行動

3.6 路政署研究拓展部根據維修工作小組的指令，在一九九八年二月至十一月期間，進行了三次標準化行動，目的是找出三個區辦事處巡查工地所依據的標準。行動中，研究拓展部選出若干公用設施工地，進行視察，並把巡查所得的結果與路政區人員的巡查結果比較 (註 10)。根據標準化報告，研究拓展部人員通常比路政區人員發現較多不妥善之處。研究拓展部認為，由於路政區人員不願在劃一工地巡查清單上記錄所有不妥善之處，因此統籌委員會的違反規定統計數字未必能準確反映工地實況。

3.7 根據研究拓展部的意見，路政區人員不願記錄所有不妥善之處的原因如下：

- (a) 當時違反規定統計數字是根據巡查次數計算，把工地分為“有不妥善之處或沒有不妥善之處”兩類。工地一記錄到有不妥善之處，即使只是輕微違規，

註 10：在標準化行動中，研究拓展部從工程管理系统資料庫隨機選定若干公用設施工地，然後派員在某星期每天巡查這些工地。這些巡查與路政區人員的巡查是分開進行的。巡查之後，研究拓展部要求區辦事處提交選定工地的所有巡查記錄，並比較兩組人員在同一天各自進行的巡查結果。

也會被列作有不妥善之處工地計算。為此，路政區人員傾向於不理會輕微不妥善之處；及

- (b) 只要承建商答應稍後糾正問題，路政區人員未必會把不妥善之處記錄。這種做法可能是為了與承建商保持良好工作關係，以及鼓勵他們盡快作出糾正。

3.8 針對上述結果，研究拓展部建議：

- (a) 區辦事處應設立內部審查機制，例如由督察級人員抽樣審查工地巡查報告，以確保報告準確無誤；及
- (b) 應修訂違反規定統計數字的計算方法，以便路政區人員較樂意把不妥善之處記錄在巡查清單上。

路政署因應研究拓展部建議而採取的行動

3.9 因應研究拓展部的建議，路政署已採取下列行動：

- (a) *向屬下人員發出提示便箋* 區辦事處把研究拓展部的標準化行動結果和建議告知工地人員。此外，又提醒他們須把觀察到的所有不妥善之處全部記錄；
- (b) *舉辦培訓課程* 為監工舉辦有關工地巡查準則的培訓課程；及
- (c) *修訂違反規定統計數字的計算方法* 一九九九年十月，聯絡委員會(見上文第 1.5(b) 段)通過路政署有關修訂違反規定統計數字計算方法的建議，把基本單位由巡查次數改為“已巡查的工組數目”(註11)。路政署期望，採用修訂方法後，監工會較樂意把觀察到的不妥善之處記錄在清單上。修訂方法由一九九九年十一月起採用(見上文第 3.5 段表二的註 2)。

二零零零年一月進行的公用設施工地聯合巡查

3.10 為評估更改違反規定統計數字計算方法(見上文第 3.9(c) 段)的效果，在二零零零年一月，研究拓展部對一九九九年十一月和十二月的違反規定統計數字作出分析。分析結果顯示，路政區人員沒有記錄到不妥善之處的巡查，佔一九九九年十一月進行的巡查的 78%，而一九九九年十二月，則有 91%。

3.11 鑑於沒有記錄到不妥善之處的巡查所佔的百分率相當高，在二零零零年一月，研究拓展部與區辦事處對 29 個選定的工地進行聯合巡查。聯合巡查結果顯示，並無記錄到不妥善之處的巡查所佔的百分率是 28% (即 29 次巡查中有 8 次)。

註 11：“工組”是一組與公用設施工地有關的工程項目，例如“安全——工人”工組由“並未為工人安排適當通路”、“工人並未穿上反光外衣”和“工人並未戴上安全帽”等幾個項目組成。這些工程項目表列於劃一工地巡查清單上。

3.12 研究拓展部認為路政區人員所呈報的違反規定的統計數字仍未能準確反映工地實況。為進一步解決這個問題，在二零零零年二月，研究拓展部向維修工作小組建議下列改善措施：

- (a) 再次提醒路政區人員違反規定統計數字作為管理工具的重要性。長期及 或蓄意不記錄違反規定的情況會視為並未妥善執行職務；
- (b) 對於缺乏巡查公用設施工地經驗的路政區人員，應提供在職訓練；及
- (c) 督察級人員應巡查選定的工地，特別檢查工地人員的巡查記錄。

3.13 維修工作小組在二零零零年二月的會議上通過研究拓展部的建議。

公用設施工地巡查的指引擬稿

3.14 二零零零年七月，研究拓展部發出《公用設施工地審核巡查指引》(指引) 擬稿，向各區辦事處徵詢意見。指引的目的，是向路政區人員提供有關巡查公用設施工地的指引。該份指引擬稿訂明工地人員進行巡查時所應遵從的程序，以及下列監察措施：

- (a) **督察級人員進行突擊巡查** 督察級人員應在監察期內從所有正在施工的工地抽選 5% 進行突擊巡查；
- (b) **監察和提交報告** 維修工作小組應檢討進行突擊巡查的百分率，並應顧及巡查結果的質素和路政區人員的工作量。各區辦事處應擬備統計數字，供維修工作小組定期覆檢；及
- (c) **標準化巡查** 研究拓展部會每六個月進行獨立的標準化巡查，確保所有路政區人員根據相同標準填寫工地巡查清單。

3.15 截至二零零零年十二月，路政署仍未為指引擬稿作最後定稿。

審計署對呈報工地巡查結果的意見

3.16 **需要準確的違反規定數據** 統籌委員會需要準確的工地情況數據，以便有效地監察公用事業機構在掘路工程方面的表現和制訂適當的改善措施。因此，工地人員能準確地報告工地巡查結果，反映工地實況，是很重要的。對於路政署近日致力改善呈報工地巡查結果方面的質素，審計署表示歡迎。審計署留意到，指引擬稿(截至二零零零年十二月時仍未作最後定稿) 訂明一些對改善工地巡查質素不可或缺的程序。審計署認為，有必要不斷密切監察這些程序的執行情況，確保員工遵從。

3.17 **有需要公布違反規定的數據** 有關違反掘路許可證規定和工地上無人施工的數據，是衡量公用事業機構在掘路工程方面表現的主要指標。因此，值得考慮於管制人員報告內向市民披露這些數據。此舉會加強問責性，並讓立法會知道公用事業機構在掘路工程方面的表現。

審計署對呈報工地巡查結果的建議

3.18 審計署**建議**路政署署長應：

- (a) 盡快為指引擬稿作最後定稿，然後發給各區辦事處；
- (b) 密切監察指引所訂程序的執行情況，確保路政署人員遵從；及
- (c) 考慮把有關違反掘路許可證規定和工地上無人施工的數據，列入管制人員報告，以加強問責性。

當局的回應

3.19 路政署署長接納審計署的建議。他表示：

- (a) 路政署正為指引擬稿作最後定稿，並已考慮到各區辦事處的意見。指引將會正式發出；
- (b) 路政署會不斷密切監察指引所訂程序的執行情況，確保轄下人員遵從；及
- (c) 他不反對把有關違反掘路許可證規定和工地上無人施工的數據列入管制人員報告。他認為雖然這些數據未必可適當衡量路政署的工作表現，但都是有用的管理資料。

第 4 部分：工地巡查次數

4.1 本部分闡述路政署減少工地的巡查次數及對此的解釋。

減少巡查次數

4.2 路政署有規定公用設施工地的巡查次數。但是自一九九八年至今，該署已兩度調低每個工地的最低巡查次數，從“每星期最少兩次”減至目前的“每 10 天一次”。減少巡查次數是維修工作小組會議商討後的結果，詳情如下：

- (a) 標準化小組在一九九八年進行標準化行動 (參閱上文第3.6段) 後作出報告，指監工對有些工地的巡查次數，少於“每星期最少兩次”這個當時的最低要求。一九九八年八月，維修工作小組討論標準化小組的報告，最後決定由各區辦事處按每條道路對公眾的重要性，決定巡查掘路工程的次數，最多是每天一次，最少則是每星期一次。維修工作小組同意以每星期巡查一次作為最低要求；及
- (b) 在二零零零年五月的維修工作小組會議上，各區辦事處的代表表示，由於工作量增加，他們難以達到每星期巡查一次這個最低要求。他們說減少巡查次數未必會導致工程水準下降，又說由於加強管制，巡查工作的質素已有改善。各區辦事處建議把巡查的規定次數進一步減至每12或16天一次。考慮到他們的意見，維修工作小組最後決定最低要求是每10天巡查一次，並把這個要求納入公用設施工地巡查指引。

公用設施工地巡查的指引擬稿

4.3 二零零零年七月發出的指引擬稿 (見上文第 3.14 段) 也有提及巡查次數的事宜。該份指引擬稿包括下列指引：

- (a) **巡查次數** 整體而言，各區辦事處的總體巡查次數應達到的水平，是每10個掘路許可證工作天 (註12) 進行一次巡查。就個別工地而言，路政署人員應致力達到規定的巡查次數要求，但對表現記錄欠佳的工地可增加巡查次數，而對有良好記錄的工地則可減少巡查次數；及
- (b) **定期檢討** 維修工作小組應檢討巡查次數，檢討時應考慮公用事業機構在掘路工程的表現 (註13) 以及路政區人員的工作量。各區辦事處應備存有關的統計數字，供維修工作小組定期檢討。

註 12：“掘路許可證工作天”一詞，指持證人報稱的動工日期起至竣工日期止的曆日。

註 13：如上文第 3.3 段所述，路政區人員使用劃一的工地巡查清單來記錄工地巡查期間發現的不妥善之處。清單上的項目包括工地安全、道路工程責任和工程技術。路政署在評估公用事業機構在掘路工程方面的表現時，會參考這些工地巡查結果。

路政署對減少巡查次數的解釋

4.4 就上文第 4.2 段所載有關審計署的審查結果，路政署在二零零零年九月告知審計署，該署的高級管理人員經過仔細考慮當時情況，包括該署的其他工作量、緩急次序，以及提高公用設施巡查質素等問題後，才作出審慎決定，減少巡查次數。路政署表示：

- (a) **該署其他工作的緩急次序** 由於資源有限，路政署必須研究其他職責範圍 (例如道路及斜坡維修) 的服務水平，並將人手重行調配到最有需要的地方；
- (b) **監工的工作量增加** 隨着道路維修工程數目不斷增加 (註 14)、市民的期望愈來愈高，加上工作質素不斷提升，使工地人員的工作量日益繁重。此外，路政署人員還要負責額外的維修工作 (例如維修路旁斜坡)，以致影響可分配執行與公用設施工程有關職務的時間 (註 15)；
- (c) **改善工地巡查質素** 工地巡查的質素即使不比巡查次數更為重要，亦起碼同樣重要。經過一九九八年的三次標準化行動後，巡查工作的質素不斷得到改善。不過，由於並無增撥資源，因此，路政署只有減少巡查次數。為了可以更注重巡查工作的質素，維修工作小組同意將巡查次數減至每 10 天一次；
- (d) **其他管制工作** 工地巡查固然重要，但並非表示不能檢討和增減巡查次數。如路政署認為加強對公用事業機構掘路工程的其他管制來彌補巡查工作，便可減少巡查次數。舉例說，通過常設組織 (即政策統籌組、聯絡委員會和統籌委員會) 的會議來管制掘路工程也很重要。事實上，不少管制措施都是由這些會議提出的；及
- (e) **監工人手短缺** 各區辦事處的監工人手嚴重短缺。在一九九七年及一九九八年，差不多每一、兩個月便須成立遴選委員會招聘監工。儘管如此，由於成功聘用率低，以致空缺水平仍然偏高 (註 16)。

審計署對巡查次數的意見

4.5 審計署注意到，路政署決定減少巡查次數，主要是因為要調派人手應付工作量日益增加的其他職務。路政署認為，加強其他管制公用事業機構掘路工程的措施，可相對

註 14：路政署告知審計署，在 1994-95 至 1998-99 年度期間，維修人員處理的道路維修施工通知上升了 87%，但監工人手只增加 11%。雖然路政署獲得資源以開設額外的監工職位來負責道路及路旁斜坡的維修工作，但正如下文第 4.4(e) 段所述，招聘監工的工作存在困難。

註 15：在一九九五年，共有 62 名監工可調派巡查工地，但到了 1999-2000 年度，主要因為工作量增加和額外維修工作，只可調派等同 32 名監工的人手處理與公用設施工程有關的職務。

註 16：路政署告知審計署，一九九七年及一九九八年的二級監工平均招聘率 (獲取錄並到任的申請人數 ÷ 獲約見的合資格申請人數 × 100%) 分別是 21% 和 23%。

減少巡查。審計署也注意到，指引擬稿規定維修工作小組必須定期檢討巡查次數，當中須考慮公用事業機構在掘路工程的表現和路政區人員的工作量。審計署對這項規定表示歡迎，因為這樣可確保巡查次數有任何調整時，路政署高層人員定期監察此舉在干擾市民方面的影響。

4.6 關於指引擬稿提出每 10 個掘路許可證工作天至少要巡查一次的規定（見上文第 4.3 (a) 段），審計署從工程管理系统數據中得知，在二零零零年八月及九月（註17），路政署每 11.6 個掘路許可證工作天巡查一次，稍低於規定的最少次數。對於審計署的意見，路政署在二零零一年二月告知審計署，該署二零零零年十月、十一月及十二月的巡查次數已見改善，平均每 10.2 個掘路許可證工作天便巡查一次。審計署注意到路政署近期作出的改善。審計署認為，路政署有需要繼續竭力協助區辦事處符合最少巡查次數的規定。

審計署對巡查次數的建議

4.7 審計署建議路政署署長應：

- (a) 繼續密切監察區辦事處的巡查數據，如數據顯示未能遵守每10個掘路許可證工作天必須巡查一次的現行規定，應要求作出解釋；
- (b) 採取適當行動，包括考慮是否需要重行調配人手或要求增撥資源，協助區辦事處達到規定的巡查次數；
- (c) 密切監察維修工作小組定期檢討巡查次數的結果，以確定減少巡查次數會否導致公用事業機構掘路工程的工作表現下降；及
- (d) 根據維修工作小組的檢討結果，考慮是否需要增加巡查次數。

當局的回應

4.8 路政署署長接納審計署的建議。他表示：

- (a) 他會繼續不斷密切監察區辦事處的巡查數據。至於在二零零零年八月和九月間進行的巡查，區辦事處解釋，當時他們須優先處理道路維修工程和改善巡查公用事業機構掘路工程的質素；
- (b) 有需要時，他會採取適當行動，協助區辦事處達到規定的最少巡查次數。不過，他認為應准許區辦事處自行調整短期工作的優先次序，並應在一段較長時間衡量他們的工作表現；及

註 17：自二零零零年八月起，研究拓展部着手分析工程管理系统數據，以計算區辦事處的巡查次數。巡查次數根據以下資料計算出來：(a) 掘路許可證，附有由公用事業機構報告的施工日期和竣工日期（至於未完成的工程，則根據預先通知書上的資料計算——見下文第 4.9 段）；及 (b) 就這些掘路許可證進行的巡查次數。

- (c) 他會密切監察維修工作小組的檢討結果，以確定減少巡查次數會否導致公用事業機構在掘路工程的表現下降。他也會根據維修工作小組的檢討結果，留意是否需要增加巡查次數。

預先通知施工

4.9 在審查巡查次數時，審計署注意到另一相關事宜，就是持證人提交有關工程的預先通知書。根據掘路許可證的規定，持證人必須在施工日期至少兩天前(緊急工程除外)，向路政署提交預先通知書。此舉是為方便路政署人員編排巡查時間表，同時也方便其他有關機構(例如本身裝置可能受影響的其他公用事業機構)安排本身的巡查工作或協調措施。

4.10 審計署於二零零零年八月分析了5 709份掘路許可證，有關工程全都是在二零零零年二月至七月展開(註18)，並已完成。分析結果顯示，有2 043份掘路許可證(佔36%)不符合施工兩天前提交預先通知書的規定。審計署亦發現，11間主要公用事業機構中，有6間超過36%這個平均違規率(比率由38%至65%不等)。違規個案為數眾多，使提交預先通知書的規定不能達到原來目的。

4.11 對於上述審查結果，路政署在二零零零年九月告知審計署：

- (a) 路政署清楚知道，違規個案對其監管公用事業機構掘路工程的成效所造成的影響。該署發現，整體來說，路政署人員能夠對有提交預先通知書的工地進行的巡查次數，比沒有提交預先通知書的工地為多；
- (b) 路政署已透過政策統籌組(見上文第1.5(a)段)和聯絡委員會的會議，與公用事業機構的管理高層跟進事件；
- (c) 至於沒有提交預先通知書便展開的工程，路政署已要求公用事業機構提交補充通知書，以便該署備存完整的記錄；並已要求他們提醒轄下工作人員，如沒有在兩天前提交預先通知書，即屬違反掘路許可證的規定，在極嚴重的情況下，該署可能會撤銷有關掘路許可證；及
- (d) 情況正在改善，而路政署會繼續監察有關數據。

審計署對預先通知書的意見和建議

4.12 審計署留意到，路政署保證有關提交預先通知書的情況正在改善，並會繼續監察有關數據。審計署建議路政署署長應：

註18：由二零零零年一月十七日起，公用事業機構可通過工程管理系统以電子方式向路政署提交預先通知書。此舉方便就違反在兩天前提交預先通知書的規定進行詳細分析。這項分析不包括毋須提交預先通知書的緊急工程。

- (a) 繼續密切監察違反在兩天前提交預先通知書這項規定的個案比率；
- (b) 與公用事業機構合作，繼續實施適當措施，確保他們遵守提交預先通知書的規定；及
- (c) 在極嚴重的情況下 (例如公用事業機構不理會路政署多次發出的警告)，考慮是否需要撤銷掘路許可證，以防止違反規定。

當局的回應

4.13 路政署署長表示同意審計署的建議。他會與公用事業機構合作，繼續致力確保他們遵守在兩天前提交預先通知書的規定。

第 5 部分：損毀地下公用設施

5.1 這部分探討路政署協助盡量減少地下公用設施受損毀的措施。

背景

5.2 掘路工程進行期間可能會損毀地下公用設施，有時會造成很高的直接及社會成本，因為路面交通和公用設施的運作會受阻。

路政署的角色

5.3 根據路政署在審計署進行審查時作出的解釋，在防止地下公用設施受損毀(由該署負責的工地除外)方面，該署的角色是運用本身有限的資源，設立並執行一套機制，使公用事業機構掘路工程受到合理的監察和規管。其他有關方面也有以下的角色：

- (a) 持證人和承建商在進行掘路工程時，有責任採取一切必要措施，防止地下公用設施受損毀；
- (b) 地下公用設施的擁有人也有責任採取足夠的保護措施，避免本身的公用設施受損毀；及
- (c) 處理公用設施受損毀的其他法例，如《氣體安全條例》(第 51 章)和《電力條例》(第 406 章)，是由其他政府部門負責執行(註 19)。

路政署協助盡量減少地下公用設施受損毀的措施

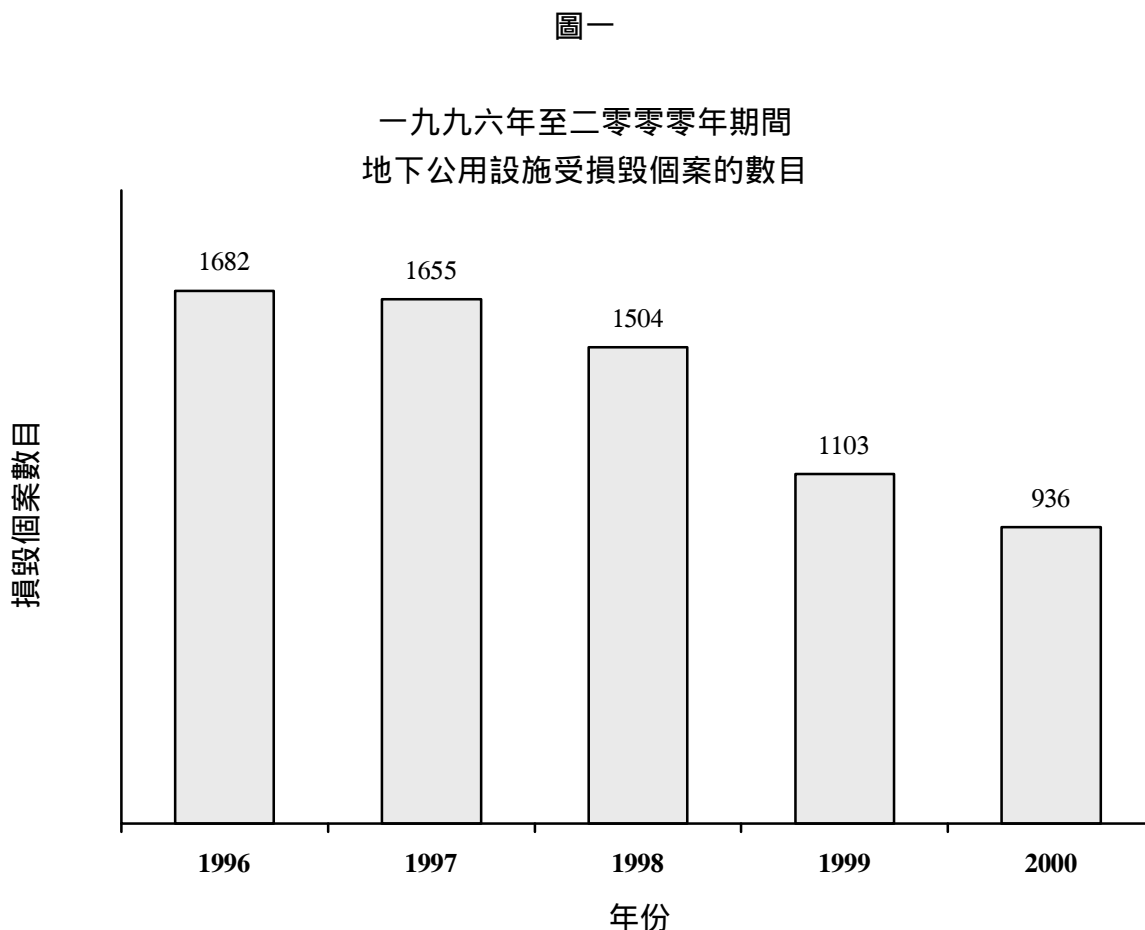
5.4 多年來，路政署已採取各項措施／行動，協助盡量減少地下公用設施受損毀。這些措施／行動包括：

- (a) 監察地下公用設施受損毀的數據(見下文第 5.5 及 5.6 段)；
- (b) 透過掘路許可證的規定，管制公用事業機構掘路工程(見下文第 5.7 段)；
- (c) 在路政署的道路工程合約內加入防範條文(見下文第 5.8 段)；及
- (d) 研究以電子方式交換公用設施記錄(見下文第 5.9 至 5.12 段)。

註 19：機電工程署負責執行《氣體安全條例》和《電力條例》，以及有關氣體與電氣設備和裝置安全的附屬規例。該署亦負責處理一切與規管和監察氣體和電力行業有關的日常事務。

監察地下公用設施受損毀的數據

5.5 由一九九五年年底起，路政署向公用事業機構收集有關地下公用設施受損毀的資料，包括每項公用設施受損毀的次數和誰引致損毀(即公用事業機構和其承建商)。下文圖一列出一九九六年至二零零零年期間公用事業機構呈報的損毀個案數目。



資料來源：路政署的記錄

5.6 路政署根據所得的資料，每季編製統計數字，提交聯絡委員會討論。在聯絡委員會會議上，會要求損毀個案比率高的公用事業機構進行調查和改善情況(註20)。

註20：例如在一九九六年十二月，聯絡委員會對渠務署的承建商造成多宗損毀事件表示關注。渠務署應聯絡委員會的要求，在一九九七年五月完成一項研究，制訂減少損毀公用設施事件的措施。結果，由渠務署承建商造成損毀的個案，由一九九六年的223宗減至二零零零年的119宗，跌幅達47%。二零零一年一月，渠務署告知審計署，該署會繼續密切監察損毀數據，並會與路政署合作，採取措施，盡量減少地下公用設施受損毀。

根據掘路許可證的規定管制公用事業機構掘路工程

5.7 根據掘路許可證的標準規定，持證人須採取一切必要的防範措施，保護現有公用設施不會因進行工程而受損毀。例如，他們的承建商須：

- (a) 在開始挖掘工程之前，把公用事業機構掘路工程的建議送交各有關方面傳閱，並取得公用設施記錄；
- (b) 在進行任何挖掘工程之前，使用適當的偵測儀器測定埋藏地底設施的位置(註 21)；及
- (c) 僱用足夠和富經驗的工地人員監督重型機械的操作。

路政署道路工程合約內的防範條文

5.8 路政署在其道路工程合約內加入各種條文，規定承建商審慎行事，以防損毀地下公用設施。例如，規定路政署的承建商在進行任何挖掘工程之前，須偵測地下公用設施的位置。展開挖掘工程之前，他們須與公用事業機構協調，並進行挖掘測試工程或使用偵測儀器。他們也須僱用安全主任駐守工地。據路政署表示，評估承建商的表現時，其中一項主要項目是看他們有否謹慎處理公用設施。

以電子方式交換公用設施記錄的研究

5.9 如上文第 5.7(a) 段所述，在進行掘路工程之前，持證人須從其他公用事業機構取得有關的公用設施記錄。為改善公用事業機構之間傳送公用設施記錄，政策統籌組在一九九六年成立一個工作委員會，研究以電子方式交換公用設施記錄的概念。

5.10 在一份提交一九九七年防止損毀地下設施專題研討會(註22)的文件內，路政署表示：

- (a) 由於要取得公用設施記錄需時很長，因此有些承建商還未取得記錄便已冒險開始挖掘工程。這種做法增加挖掘工程進行時損毀地下公用設施的機會，實屬不宜；
- (b) 政策統籌組轄下工作委員會展開工作期間，路政署亦同時申請撥款，對設立電腦系統以電子方式交換公用設施記錄是否可行，進行業務研究；及

註 21：路政署在一九九四年至一九九九年期間發出三份偵測地下公用設施儀器的技術報告。在報告中，路政署比較了本港市面有售的偵測儀器的表現。二零零零年三月，路政署向所有公用事業機構分發一份有關現時無坑技術近期發展的報告摘要，內容包括有關技術及器材的資料，可有助公用事業機構在進行公用設施工程時盡量減少挖坑工程。

註 22：研討會由政策統籌組舉辦。路政署和多間公用事業機構均有提交文件，講述他們防止地下公用設施受損毀的措施。

- (c) 預料快捷有效交換公用設施記錄，將有助減少公用設施受損毀的機會，特別在進行緊急工程為然。

5.11 有關以電子方式交換公用設施記錄的業務研究於一九九九年三月展開，並於同年十一月完成。根據該業務研究報告，目前處理索取公用設施記錄 (通常是印文本) 需時兩至八星期。擬議設立的電腦系統會大幅縮短取得公用設施記錄所需的時間，有助減少地下公用設施受損的機會，特別在進行緊急工程 (經常須立即進行而又尚未向有關公用事業機構取得全面資料) 的情況為然。報告建議分兩個階段實施這個系統。

5.12 二零零零年二月，政策統籌組通過業務研究提出的有關建議。參加擬議計劃者，包括路政署和大多數公用事業機構 (註 23)，均須分擔計劃的費用和遵從實施時間表。二零零零年十月，路政署委任顧問推行第一階段的擬議系統。有關工作預期在二零零二年一月完成。

審計署對路政署盡量減少地下公用設施受損毀的措施的意見

5.13 **聯絡委員會會議上監察數據** 自一九九五年以來，聯絡委員會一直監察每季的損毀個案數字，並要求有關的公用事業機構調查及改善情況。這項措施，連同其他措施，令損毀個案數字下降，由一九九六年的 1 682 宗減至二零零零年的 936 宗，跌幅達 44%。情況獲得改善，審計署表示歡迎。審計署認為，為加強問責性，值得考慮把損毀個案數字列入管制人員報告。

5.14 **造成損毀的原因** 路政署收集有關損毀個案的資料，供聯絡委員會討論。這類資料包括每項公用設施的損毀個案數字和造成損毀的有關方面 (即公用事業機構和其承建商)。為作進一步改善，審計署認為路政署應考慮收集有關損毀原因的資料。審計署認為，這些資料有助路政署和公用事業機構制訂適當的改善措施。再者，發生損毀事件意味可能有人違反了掘路許可證的規定。了解損毀原因，有助路政署找出持證人有否違反有關的掘路許可證規定。

5.15 **以電子方式交換公用設施記錄** 為盡量減低地下公用設施受損毀的機會，公用事業機構之間快速傳送公用設施記錄是很重要的。為做到這點，路政署已向審計署保證，該署正帶頭推行以電子方式交換公用設施記錄的計劃，並採取所有必要的行動，確保計劃如期實施。審計署支持路政署採取的行動。

審計署對路政署盡量減少地下公用設施受損毀的措施的建議

5.16 為了把損毀個案數字減至最低，審計署建議路政署署長應：

- (a) 透過聯絡委員會會議，繼續監察地下公用設施受損毀的數據、尋求改善方法 (例如收集損毀原因的資料)，以及採取所需的改善行動；

註 23：路政署告知審計署，參加計劃與否純屬自願，並非所有公用事業機構同意參加這項計劃。

- (b) 考慮把損毀個案數字列入管制人員報告，以加強問責性；及
- (c) 繼續監察以電子方式交換公用設施記錄這項計劃的進度，確保計劃如期實施。

當局的回應

5.17 路政署署長歡迎審計署的建議。他表示：

- (a) 他樂見審計報告察悉路政署在減少地下公用設施損毀個案數字所作的努力。路政署會繼續監察有關情況，並尋求改善方法。例如，在二零零零年十月舉行的聯絡委員會會議上，路政署要求公用事業機構提交季度報告，匯報他們向轄下曾引致公用設施損毀的承建商作出的制裁。此外，亦要求公用事業機構提交季度報告，匯報他們監察公用設施受損毀情況的機制有何具體改善。路政署正與公用事業機構商討呈報格式細節；
- (b) 如果可從公用事業機構取得損毀原因的資料，他不反對收集有關資料。公用事業機構的初步意見顯示，他們經常難以確定損毀原因，尤其在有必要優先處理緊急維修工程時為然。他們也關注到過早披露懷疑個案會產生的問題。雖然如此，路政署會繼續與公用事業機構討論此事；
- (c) 雖然他認為損毀個案數據未必可以適當衡量路政署的工作表現，但不反對把有關數據列入管制人員報告；及
- (d) 他會密切監察以電子方式交換公用設施記錄這項計劃的進度，確保計劃如期完成。

第 6 部分：實施掘路許可證收費計劃及新的處罰制度

6.1 本部分探討當局在實施掘路許可證收費計劃及新的處罰制度方面的進度。

背景

6.2 **庫務局的研究** 掘路許可證的收費問題在一九八七年首次提出。庫務局就有關問題進行研究後，認為應對公用事業機構徵收掘路許可證費用，以收回行政成本及減少大量掘路許可證在簽發後取消的情況。

6.3 **政府帳目委員會的建議** 審計署在一九九五年三月發表的《審計署署長第二十四號報告書》中，籲請關注掘路許可證收費計劃延遲實施所帶來的重大財政影響。同年五月，當局在政府帳目委員會聆訊中表示，工務局已成立一個工作小組，負責研究掘路許可證收費計劃的實施問題，並會採用收回全部成本的收費原則。同年七月，政府帳目委員會發表第24號報告書，建議盡快實施掘路許可證收費計劃，以及對並無充分理由而延遲竣工的公用事業機構施以處罰（見上文第 1.9(c) 及 1.10 段）。

6.4 **當局的回應** 在一九九五年十月的政府覆文中，當局向政府帳目委員會表示會安排盡早修訂《官地條例》（現稱《土地（雜項條文）條例》），以便規定徵收掘路許可證費用（註 24）。當局又向政府帳目委員會表示，正研究向表現不理想的公用事業機構採取處罰的可行性。

6.5 **有關掘路許可證收費計劃及新的處罰制度的建議** 一九九六年年初，當局就實施掘路許可證收費計劃及新的處罰制度制訂建議。根據該項建議：

- (a) 當局會引進一個兩層制度，規定公用事業機構須領取挖掘地點佔用牌照，而其承建商則須領取掘路許可證。這個制度有助檢控違反掘路許可證規定的承建商（註 25）；及
- (b) 自一九七二年以來，違反掘路許可證規定的最高罰款一直維持在5,000元。當局建議修訂《官地條例》，根據維持相若購買力的原則，把最高罰款增至30,000元（註 26）。

註 24：工務局負責實施掘路許可證收費計劃及新的處罰制度；規劃地政局負責處理有關的修訂條例草案；路政署則提供支援。

註 25：掘路許可證目前是簽發予公用事業機構而非其承建商，因此路政署難以對違反掘路許可證規定的承建商作出檢控。根據建議的兩層制度，承建商會成為持證人，因此可被檢控。原先建議的兩層制度在一九九六年年終修訂為一個單層制度。根據這個簡化制度，掘路許可證會簽發予公用事業機構，但其承建商亦會“被視作”持證人，因此，雙方均可因違反掘路許可證規定而被檢控。

註 26：違反掘路許可證規定的建議最高罰款（30,000 元）介乎《刑事訴訟程序條例》（第 221 章）所訂的第四級罰款（25,000 元）與第五級罰款（50,000 元）之間。因此，當局其後在二零零零年十一月建議將最高罰款定於第五級的水平（即 50,000 元）。

實施進度緩慢

6.6 當局在一九九五年承諾“盡早”修訂有關法例後，曾預留一九九七年四月、一九九九年四月及二零零零年二月的立法會會議時段（註 27），以便向立法會提交有關實施掘路許可證收費計劃及新的處罰制度的法例修訂。不過，審計署注意到，有關的工作進度緩慢，截至二零零一年一月，有關的修訂條例草案仍未提交立法會審議。

6.7 對於並無如期在預留的立法會會議時段提交修訂條例草案的原因，審計署注意到以下各點：

- (a) 一九九七年四月十六日的立法會會議時段 根據工務局的記錄，沒有使用這個時段的原因是法律草擬指示擬稿要經律政司審批，所需的時間比預期為長（見附錄 B 的 (f) 項）；
- (b) 一九九九年四月二十八日的立法會會議時段 當局並無記錄不使用這個時段的原因（見附錄 B 的 (k) 項）；及
- (c) 二零零零年二月二十三日的立法會會議時段 工務局決定押後提交有關的修訂條例草案，以便與各公用事業機構進一步討論有關事宜，因此並無使用這個時段（見附錄 B 的 (s) 項）。

有關的大事年表載於附錄 B。

最新進展

6.8 二零零零年六月，立法次序編排委員會再預留了二零零一年二月七日的一個立法會會議時段，以便提交修訂條例草案。審計署於二零零零年九月曾與規劃地政局及工務局討論有關此事進展緩慢的問題。二零零零年十月，規劃地政局擬定了一份行動計劃，以便於二零零一年二月七日向立法會提交修訂條例草案。行動計劃大綱見下文表四。

註 27：立法次序編排委員會由政務司司長出任主席，並由行政署長提供協助。委員會負責決定立法會會議時段的分配。各決策局獲配會議時段後，須準時擬備有關的條例草案，以便提交立法會審議。

表四

規劃地政局為提交修訂條例草案的行動計劃 (二零零零年十月)

項目	日期	行動
(a)	二零零零年十月十九日	舉行跨部門會議，以解決尚未處理的問題
(b)	二零零零年十月三十日	工務局向立法會秘書處提交文件的限期
(c)	二零零零年十一月六日	立法會規劃地政及工程事務委員會 (立法會事務委員會) 開會
(d)	二零零零年十二月十三日	律政司為修訂條例草案定稿
(e)	二零零零年十二月十五日	規劃地政局向行政會議秘書處提交行政會議文件 (由工務局草擬) 的限期
(f)	二零零一年一月二日	行政會議開會
(g)	二零零一年一月十二日	修訂條例草案刊登憲報
(h)	二零零一年二月七日	規劃地政局向立法會提交修訂條例草案以進行首讀及二讀

資料來源：規劃地政局的記錄

審計署對實施進度的意見

6.9 在實施適當的處罰制度方面進度緩慢，使路政署不能使用有效的工具加強管制公用事業機構掘路工程 (見上文第6.5段)。至於在實施掘路許可證收費計劃方面進度緩慢，亦有重大的財政影響。政府徵收掘路許可證費用的目的，是要根據收回全部成本的原則收回行政成本 (見上文第6.3段)，但這個目的尚未達到。關於這點，審計署估計政府向非政府持證人 (註28) 發給掘路許可證的每年行政成本，以2000-01年度的價格水平計算，約達 7,600 萬元。審計署的成本估計，詳載於附錄 C。

審計署對實施進度的建議

6.10 審計署建議規劃地政局局長及工務局局長應密切監察將有關法例修訂提交立法會的進度，確保掘路許可證收費計劃及處罰制度的實施，不會再有延誤。

註 28：根據建議的掘路許可證收費計劃，為進行政府工程 (例如水務工程) 而簽發的掘路許可證，不會徵收掘路許可證費用，以減省政府的行政工作。

當局的回應

6.11 二零零一年一月，規劃地政局局長表示：

- (a) 由於在草擬法例時發現新的技術問題，致令修訂條例草案無法趕及完成最後定稿，以便在二零零一年二月七日提交立法會；及
- (b) 這些技術問題經已解決。有關的決策局和部門正加快工作，務求盡快向立法會提交有關的修訂條例草案。

建議的掘路許可證費用

6.12 根據二零零零年一月提交立法會事務委員會討論的一份參考文件，當時建議的掘路許可證費用如下：

表五

掘路許可證費用建議

(a)	每份掘路許可證的簽發費用	940 元
(b)	每次延續掘路許可證的費用	330 元
(c)	掘路許可證認可有效期內及任何延續期間按日收取的費用	67 元

資料來源：路政署的記錄

路政署計算掘路許可證費用成本的方法

6.13 根據該份參考文件，建議的掘路許可證費用是按2000-01年度的價格水平，根據每年1.28億元的預計成本釐定，作為辦理掘路許可證及執行工地巡查的費用。

6.14 根據路政署的成本估計，掘路許可證建議費用內的一項主要成本是巡查工地所需的職工成本。路政署預算須調派185名監工負責這項工作，每年的職工成本為5,760萬元。這個預算是假設每個工地均按要求次數（即每星期兩次）進行巡查而計算出來。

有關路政署成本計算方法的審查結果

6.15 進行審查期間，審計署曾與路政署討論採用每星期巡查兩次這個假設來計算成本和掘路許可證費用，是否恰當的問題。審計署在二零零零年八月告知路政署：

- (a) 路政署於一九九八年八月將規定最少巡查次數減至每星期一次，並於二零零零年五月再將巡查次數減至每10天一次(見上文第4.2段)。因此，假設每星期進行兩次巡查，與路政署的現行做法不符；及
- (b) 採用每個工地每星期巡查兩次的假設來計算成本和掘路許可證費用，有超額收回成本之虞。因此，路政署有需要審慎重估巡查工地的職工成本，並相應修訂掘路許可證費用。

修訂後的掘路許可證費用建議

6.16 二零零零年十一月，工務局向立法會事務委員會提交一份參考文件，以供討論。該份文件載有修訂後的掘路許可證費用建議如下：

表六

修訂後的掘路許可證費用建議

(a)	每份掘路許可證的簽發費用	1,440 元
(b)	每次延續掘路許可證的費用	375 元
(c)	掘路許可證認可有效期內及任何延續期間按日收取的費用 (註)	31 元

資料來源：路政署的記錄

註：與二零零零年一月建議的67 元比較，按日收取的費用已大幅減至31 元，主要因為已對執行工地巡查的預計職工成本作出重大的削減(見下文第6.18 段)

路政署修訂後的掘路許可證費用成本計算方法

6.17 根據該份參考文件，建議的掘路許可證費用是按2001-02年度的價格水平，以每年8,500 萬元的預計成本釐定，作為辦理掘路許可證及執行工地巡查的費用 (註 29)。

註 29：二零零零年十二月，路政署再次對成本作輕微修訂，把預計成本增至每年8,800 萬元。因此，建議的掘路許可證費用已修訂為：(a) 每份掘路許可證的簽發費用為1,500 元；(b) 每次延續掘路許可證的費用為420 元；及(c) 掘路許可證認可有效期內及任何延續期間按日收取的費用為31 元。庫務局批准建議的掘路許可證費用。

6.18 至於執行工地巡查的職工成本 (見上文第 6.14 段)，路政署的修訂預算是該署須調派32名監工負責這項工作，職工成本為每年1,050萬元。審計署對路政署的成本計算方法進行審查，結果顯示這個修訂預算是根據路政署各區辦事處申報的1999–2000年度實際人手情況計算。審計署認為這個修訂預算更準確地反映路政署執行工地巡查的實際成本。此舉會減低超額收回成本的機會，因而解決了審計署在上文第6.15段所述的關注問題。

自一九九六年以來路政署就加強管制掘路工程所採取的行動

日期	主要事項
(a) 由一九九七年六月起生效	規定除標示一般告示牌外，還須另外豎立告示板，向行人解釋工地明顯無人施工的原因。
(b) 由一九九七年八月起生效	在掘路許可證上增訂一項標準規定，要求持證人在挖掘前，以不須開坑測試方式勘查地下公用設施路線的分佈。
(c) 一九九七年十月	實施工程管理系統，加強公用事業機構掘路工程的協調和管制工作。
(d) 由一九九七年十一月起生效	規定工地表現欠佳的公用事業機構須向路政署提交工程進度照片。
(e) 一九九八年一月至五月	路政署就“加強統籌公用設施工程及接續進行壕坑挖掘工程試驗計劃”進行第一次研究，目的是探討不同公用事業機構共同挖掘／修復壕坑及接續施工的可行性。
(f) 一九九八年二月	路政署對公用設施工程進行第一次標準化巡查。
(g) 一九九八年三月	路政署對公用設施工程進行第二次標準化巡查。
(h) 由一九九八年六月起生效	路政署在掘路許可證上加入一項標準規定，訂明未經該署批准，不得任由工地無人施工。
(i) 一九九八年十一月	路政署對公用設施工程進行第三次標準化巡查。
(j) 一九九八年十二月	路政署發出工程管理系統的統籌公用設施工程指引，以便簡化統籌程序。
(k) 由一九九九年一月起生效	規定持證人必須在工地上豎立告示板，向駕駛人士解釋工地明顯無人施工的原因。
(l) 由一九九九年三月起生效	若建議的掘路工程會影響敏感道路的交通流量，持證人必須進行交通影響評估研究，以評估建議工程可能對交通造成的影響。一九九九年三月，載於敏感道路一覽表上須進行交通影響評估的道路／路段數目，由原來的 126 條增至 144 條。

- (m) 一九九九年四月 路政署完成對“加強統籌公用設施工程及接續進行壕坑挖掘工程試驗計劃”進行的第二次研究(見上文(e)項)。關於接續進行壕坑工程的問題，各間公用事業機構就共同進行挖掘及修復工程，同意有關措施。
- (n) 由一九九九年六月起 利用電子方式預先發放公用事業機構將會進行公用設施工程的資料。
- (o) 二零零零年一月 為盡量減低工程對交通和環境造成的干擾，路政署與公用事業機構就行車道上裝設沙井蓋的指引，達成協議。

實施掘路許可證收費計劃及新的處罰制度
大事年表 (截至二零零零年十一月)

日期	主要事項
(a) 一九九六年三月	工務局及路政署就建議的處罰制度及掘路許可證收費計劃，諮詢立法會規劃地政及工程事務委員會(下稱立法會事務委員會)。議員質疑是否必須採用繁複的申請程序。
(b) 一九九六年五月	工務局、路政署及各公用事業機構舉行會議。各公用事業機構反對建議的兩層制度及掘路許可證收費計劃，理由是有關建議會為他們帶來額外的行政工作及增加運作成本。
(c) 一九九六年十一月	當局預留一九九七年四月十六日的立法會會議時段，以便向立法會提交修訂條例草案，就實施掘路許可證收費計劃及新的處罰制度作出規定。
(d) 一九九六年十一月	工務局及路政署向立法會事務委員會提交修訂建議。先前建議的兩層制度(見上文第 6.5 段)簡化為單層制度。立法會事務委員會對建議並無異議。
(e) 一九九七年一月	庫務局根據 1997-98 年度價格水平得出的成本計算結果，批准建議的掘路許可證費用。
(f) 一九九七年四月	工務局並無在一九九七年四月十六日(即預留的立法會會議時段——見上文(c)項)向立法會提交修訂條例草案。根據工務局的記錄，這是由於法律草擬指示擬稿要經律政司審批所需的時間比預期為長。
(g) 一九九七年十月	當局告知政府帳目委員會，法律草擬指示已經定稿，但由於臨時立法會規定提交的文件須符合“必不可少”這個條件，而擬議的條例草案並不符合這項規定，因此只能押後提交(即 1997-98 年度立法會會期後)。
(h) 一九九八年九月	當局再預留一九九九年四月二十八日的立法會會議時段，以便提交有關的修訂條例草案。

- (i) 一九九九年一月 在一九九九年一月十二日的政策統籌組會議上，路政署告知各公用事業機構，已預留一九九九年四月二十八日的立法會會議時段。
- (j) 一九九九年四月 在一九九九年四月八日的政策統籌組會議上，各公用事業機構關注到諮詢時間不足。他們認為，由於營商環境改變及近期經濟下調，一九九六年的諮詢 (見上文 (b) 項) 已不合時宜，必須進行另一輪全面諮詢。他們又關注到，他們只在一九九九年一月十二日的政策統籌組會議結束時，才接到頗為非正式的通知，指修訂條例草案會在同年四月二十八日提交立法會 (見上文 (i) 項)。路政署告知各公用事業機構，儘管已預留了四月二十八日的立法會會議時段，但工務局無意使用該時段。
- (k) 一九九九年四月 規劃地政局通知行政署長，他們無意使用一九九九年四月二十八日已預留的立法會會議時段，但沒有記錄箇中原因。
- (l) 一九九九年六月 當局再預留二零零零年二月二十三日的立法會會議時段，以便提交修訂條例草案。
- (m) 一九九九年九月 規劃地政局向法律草擬專員發出有關該修訂條例草案的法律草擬指示。
- (n) 一九九九年九月 在一九九九年九月二十九日的政策統籌組會議上，路政署通知各公用事業機構，已預留二零零零年二月二十三日的立法會會議時段。各公用事業機構反對有關建議，並要求獲得立法及諮詢程序時間表。他們認為，諮詢期需要三個月。
- (o) 一九九九年十一月 庫務局根據 1997–98 年度建議的掘路許可證費用及計至 2000–01 年度的價格水平，批准建議的掘路許可證費用。
- (p) 一九九九年十二月 一九九九年十二月一日，工務局向各公用事業機構發出一份諮詢文件。文件指出，與一九九六年的建議 (見上文 (d) 項) 相比，除了收費率根據 2000–01 財政年度的推算成本作出修訂外，其餘並無重大更改。

- (q) 一九九九年十二月 在一九九九年十二月二十二日的政策統籌組會議上，各公用事業機構再次反對有關建議。他們認為諮詢時間不足，因為他們在一九九九年十二月初(即有關的立法會事務委員會會議在二零零零年一月十三日舉行前六星期)才收到該份諮詢文件，比他們較早時要求的三個月諮詢期為少(見上文(n)項)。
- (r) 二零零零年一月 二零零零年一月十三日，立法會事務委員會討論有關建議。議員要求工務局提供更多資料。
- (s) 二零零零年一月 二零零零年一月十四日，工務局告知立法會事務委員會，他們決定押後提交修訂條例草案，以便與各公用事業機構進一步討論有關事宜。
- (t) 二零零零年二月 庫務局從政府收入及環境保護的立場考慮，對實施掘路許可證收費計劃一再延遲一事表示關注。庫務局敦促工務局要致力爭取較早的立法會會議時段，並要將提交修訂條例草案列為首要工作。
- (u) 二零零零年五月 工務局與工商服務業推廣處(註)聯合委聘顧問進行一項規管政策影響評估。顧問須研究實施掘路許可證收費計劃及處罰制度的成本與裨益，以及對各方可能造成的影響。
- (v) 二零零零年六月 當局再預留二零零一年二月七日的立法會會議時段。
- (w) 二零零零年十一月 二零零零年十一月六日，立法會事務委員會再次討論有關建議。當局修訂了掘路許可證的建議收費水平(見上文第 6.16 段)。

資料來源：工務局、規劃地政局及路政署保存的記錄

註：工商服務業推廣處隸屬於工商局，成立的目的是締造一個真正可方便營商的環境，並為服務業提供支援，俾能在要求日高的經營環境中保持競爭力。

附錄 C
(參閱第 6.9 段)

審計署估計政府每年向非政府持證人
發給掘路許可證的行政成本

		(萬元) (註 1)
路政署每年發給掘路許可證的行政成本	(a)	8,410
地政總署每年發給掘路許可證的行政成本 (註 2)	(b)	1,040
政府每年發給掘路許可證的行政成本總和	(c) = (a) + (b)	9,450
審計署估計每年向非政府持證人 發給掘路許可證的行政成本 (註 3)	(d) = (c) × 80%	7,560
		約 7,600 萬元

資料來源：路政署及地政總署的掘路許可證成本報表

註1：成本按2000-01年度的價格水平計算。

註2：在未批租土地(公用道路除外)上進行的挖掘工程，掘路許可證是由地政總署簽發。

註3：約80%的掘路許可證是發給非政府持證人的，因此以80%計算每年向他們發給掘路許可證的行政成本。