

財務委員會 人事編制小組委員會討論文件

2001年6月20日

總目 186—運輸署 分目 000 營運開支

請各委員向財務委員會建議，在運輸署開設下述編外職位，為期 5 年 —

1 個總工程師職位
(首長級薪級第 1 點)(98,250 元至 104,250 元)

問題

我們需要在運輸署的市區分區辦事處加強首長級人員的支援，以便為本港發展全面性的行人設施制定整體策略和統籌各項主要的區域性行人環境改善計劃與及行人設施的發展、設計和推行工作，從而達到改善行人環境。

建議

2. 我們建議在運輸署開設一個編制以外的總工程師（首長級薪級第 1 點）職位，為期五年，擔任市區分區辦事處轄下一個新設的行人設施部的主管人員。

理由

3. 步行是最合乎可持續發展原則的運輸模式，可紓緩對運輸系統的需求，亦不會對環境帶來不良的影響。

4. 當局現擬為本港發展全面性的行人設施制定整體策略。一名總工程師職級的專責人員是需要去負責制定有關策略，並且統籌各項改善行人設施計劃的發展、設計和推行工作。我們需要一名具備豐富行政經驗和專業才能的首長級人員，負責 —

- (a) 制定本港行人設施的規劃和設計標準；
- (b) 找出現有行人設施不足之處；
- (c) 擬訂推廣策略令公眾認識行人設施在我們的整體運輸系統中所擔當的角色；以及
- (d) 監督行人環境改善計劃和行人通道系統計劃的推行情況。

5. 關於第 4(a)段，該名新任的總工程師須與規劃署和其他有關方面緊密合作，就行人設施訂定規劃和發展綱領。有關工作包括檢討現有的《香港規劃標準與準則》內有關行人設施的部分，以便訂定一套新指引，提高這類設施的標準。規劃署負責有關行人設施的概念規劃，以應付因不同土地用途模式所產生的需求，而該名總工程師則須要在規劃的早期階段找尋機會，以便在新開發的發展地帶內加設行人設施，並且制訂策略，在已發展地區加設行人設施。他亦須負責留意外國在使用新式行人設施(例如高速的自動人行道)方面的發展，以及研究可否把這類設施引進本港。

6. 關於第 4(b)段，新任的總工程師需要就每個區域的行人設施進行整體性檢討，除已物色到的地點外，在其他已建設區域探討可否推行切實可行的行人環境改善計劃和加設行人通道系統。行人環境改善計劃只是行人設施的其中一種形式，其他設施包括行人通道系統、山坡行人電梯、自動人行道等。該名總工程師必須找出現有行人設施不足之處，並且決定應實施哪種行人設施。他亦須負責策劃、設計和實施可行的計劃。

7. 關於第 4(c)段，市民和運輸業一向忽視了行人設施的重要性。新任總工程師將會負責制定策略，令公眾更了解行人設施在整體運輸網絡中所發揮的作用。有關工作包括：舉辦座談會和工作坊，探討世界各地行人設施的發展，以及本港行人設施的規劃；就政府改善行人設施的計劃，以及步行這種交通模式如何配合不同運輸模式的發展等問題，徵詢運輸業和區議會的意見。

8. 關於第 4(d)段，新任的總工程師需要監督現有和將來的行人設施改善計劃的規劃和實施情況。直至今日為止，我們已完成了銅鑼灣、尖沙咀、旺角、中環、灣仔、佐敦和深水埗的行人環境改善計劃的概念規劃。我們亦已在銅鑼灣、尖沙咀和旺角實施規模較小的行人環境改善計劃，以便改善行人環境及推廣改善行人設施需要的概念。在 1999 年至 2001 年年中推行的各項行人環境改善計劃，現載於附件 1。公眾對初期的行人環境改善計劃作出非常正面的反應，並要求在其他地區推行同類的計劃。我們建議在未來數年將計劃伸展往其他地區(附件 2)。由於部份計劃覆蓋地方範圍廣泛而且行人和汽車流量極高，尤以擬議中的中環和灣仔區行人環境改善計劃，因此需要制定大型的交通管理措施以及需要向各政府部門、運輸業、區議會和市民作出廣泛徵詢。新任的總工程師將會負責督導這些計劃的實際規劃和諮詢工作。

9. 在過去兩年間之經驗顯示，實行人環境改善計劃是需要大量資源，例如廣泛諮詢受影響人士的意見、與其他部門及公用事業公司保持緊密連繫等。為了使計劃能夠成功推行，並且令改善行人設施的整個方案能延續下去，我們必須不斷進行宣傳、教育及推廣工作。如上所述，我們已承諾在未來數年實施更大型的行人環境改善計劃，例如在中環及灣仔實施的計劃，以及銅鑼灣及旺角計劃下往後實施的階段。為了實施這些更大規模和更複雜的計劃，我們有需要成立一專責小組，由建議增設的總工程師率領，以便在整個過程中督導計劃的進行，並保持工作進度。建議中的總工程師職位將會以編外形式開設，為期五年，主要職責是制定整體實行人環境改善計劃的策略，及監督各計劃實施初期的情況。政府會在五年後檢討此職位是否需要及決定最合適的員工支援安排。

10. 建議開設的總工程師職位，職銜定為總工程師／行人設施，將會向助理署長／市區負責。該職位將由一名高級工程師、一名總運輸主任、四名工程師、一名高級運輸主任及兩名二級運輸主任提供支援。我們亦預期需要借助外間人手，以便該工作小組能夠維持在最小的規模，但同時有快速及高質素的表現。運輸署市區分區辦事處現時及建議的組織圖載於附件 3。建議開設及 4 的總工程師／行人設施職位的職責說明則載於附件 4。

經考慮的其他選擇

11. 我們曾審慎研究將該總工程師的職責指派給部門其他總工程師負責的可行性，但由於其他總工程師均忙於從事下列其他同樣重要的職務，因此這做法並不可行 —

- (a) 策劃科內的五名總工程師均忙於管理基本地區交通模擬模式及泊車需求研究、進行交通及運輸研究及調查、策劃運輸基建、就道路安全及標準提供支援，以及監察主要道路計劃及優先鐵路計劃（該等計劃由《鐵路發展策略 2000》所建議）的規劃及實施工作。
- (b) 技術服務科內的兩名總工程師均忙於管理區域交通控制及閉路電視系統的操作及擴展工作、策劃和發展智能運輸系統，以及實施建議中的運輸資訊系統及運輸管理及資訊中心。
- (c) 市區及新界分區辦事處內的五名總工程師均忙於從事所屬分區內的地區交通管理職務。他們並無餘力參與行人環境改善計劃的設計及實施工作。

對財政的影響

12. 按薪級中點估計，實施這項建議所需增加的年薪開支為 1,213,200 元。實施這項建議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）為 2,063,000 元。此外，實施這項建議需增設六個非首長級職位（一名總運輸主任、三名工程師／助理工程師和兩名二級運輸主任）。這些職位按薪級中點估計的年薪開支為 3,005,040 元，而每年平均員工開支總額（包括薪金和員工附帶福利開支）則為\$5,151,000 元。我們已在 2001-02 年度的預算內預留足夠的款項，支付這項建議和額外非首長級職位的開支。

背景資料

13. 運輸局在 1999 年 10 月公布的新訂長遠運輸策略，其中一項是在運輸和土地用途規劃方面更着重行人的需要。目的是減少短途使用汽車的次數和人車爭路的情況，使交通更為暢順、道路更加安全，而行人環境亦普遍能得到改善。為推行新訂的長遠運輸策略，運輸署須要採取更積極及進取的方法，進行規劃行人設施。

14. 過去兩年，當局在銅鑼灣、尖沙咀和旺角已實行人環境改善計劃，以改善現有的行人設施。這些行人環境改善計劃在設計上顧及了各區的特色。一般來說，行人環境改善計劃分為三類，包括 —

- (a) 全日行人專用街道—行人享有絕對優先權。只提供緊急服務的車輛行駛，而服務車輛則只可在指定時段內行駛；
- (b) 部分時間行人專用街道—車輛只准在指定時段內行駛，並且不設路旁停車位，不過，此類街道會設有停車灣位，供上落客貨之用；以及
- (c) 悠閒式街道—行人路會擴闊，並設有少量停車位。當局不會限制車輛在這些街道上行駛。不過，當局會採取一些減低交通流量措施，例如設置較窄的行車線和減速平台等，使車輛減慢行車速度。

15. 在 1999 年至 2001 年年中推行的各項行人環境改善計劃，現載於附件 1。這些都是規模較小的個別計劃，旨在測試公眾對本港實施這些計劃的接受程度。附件 2 載列在未來數年建議實施的行人環境改善計劃。

16. 在 2000 年施政報告內的運輸局施政方針中，我們曾承諾在銅鑼灣、尖沙咀和旺角實行人環境改善計劃，以及在中環、灣仔、佐敦和深水埗推廣同類計劃。我們已就前三個地區的首階段計劃，以及其他四個地區的概念規劃，徵詢有關區議會的意見。我們會繼續就有關計劃繼後的階段和實施細節，徵詢他們的意見。他們普遍支持實行人環境改善計劃和興建行人通道。然而，部分區議員關注到大型行人環境改善計劃，例如位於皇后大道中和莊士敦道的計劃，可能對交通造成影響。我們會在實行人環境改善計劃前，先行制訂交通管理措施，以解決他們所關注的問題，並會密切監察交通情況。

17. 目前，運輸署內有一個小組負責規劃和統籌各項行人環境改善計劃，當局曾根據獲授權力，由 2000 年 7 月 24 日至 2001 年 1 月 23 日增設一個編外的總工程師／環保交通策略（首長級薪級第 1 點）的職位，除其他職責外，他主要負責監督中環、灣仔、佐敦和深水埗的行人環境改善計劃的概念規劃。以上四個行人環境改善計劃的初步設計已於 2001 年初完成，而編外的職位亦在 2001 年 1 月完結。其後，市區分區辦事處暫時肩負起銅鑼灣、尖沙咀和旺角區行人環境改善計劃的初期實施工作。我們需要一名總工程師職級的專責人員率領實施和發展在附件 2 中所列出的行人環境改善計劃，當中包括 3 個(銅鑼灣、尖沙咀和旺角)現時已推行的行人環境改善計劃在餘下階段的工程及 4 個(中環、灣仔、佐敦和深水埗)新計劃的初期發展。

18. 在現時已實施的行人環境改善計劃，餘下的推展工作會比初期實施階段的工作更為複雜。在個別地區廣泛推行行人專用區計劃必須要配合當區現時和未來的發展。這方面包括和規劃署、民政事務總署、警務處和甚至旅遊事

務署作出緊密磋商。我們未來是需要將行人專用區視作地區土地用途規劃的一部份，並不如我們在第一階段將街道直接劃為行人專用區。因此，由一個首長級的人員負責及統領工作是必需的。在廣泛推行行人專用區的情況下，工程施工的時間將會和很多已計劃的地下工程有所衝突。地下工程包括鋪設新的食水和排污管道，以及更新替換舊的電纜和煤氣喉管等等。我們需要和政府其他部門，各公用事業公司和公共交通營運者全面協調和磋商，以便作出一個各方面都接受的施工計劃和交通改道的安排。在這個過程之中，我們亦要廣泛諮詢各受影響的人仕，更需要主動宣傳來推動計劃的可接受性和減少在實施期間對各方所帶來的不便和影響。

19. 另一方面，新的行人環境改善計劃，尤以中環和灣仔區的計劃，牽涉範圍甚廣亦更富爭議性。因為當中計劃涉及到在本港部份最繁忙的交通走廊上推行主要的交通管理措施。同時，推行這些計劃亦需要用一段較長的時間。

20. 我們曾於 2001 年 5 月 17 日將一份有關建議開設總工程師／行人環境改善計劃職位的文件，交給立法會交通事務委員會傳閱。在 2001 年 5 月 25 日的委員會會議上，委員並沒有提出任何反對意見。

公務員事務局的意見

21. 政府已審慎考慮是否有其他方法，為運輸署提供所需的首長級人手支援，以應付工作所需，並確保工作效率和成效。政府認為這項建議恰當和合理。公務員事務局考慮出任上述建議職位的人員所掌管的工作範圍、所須肩負的職責，以及需參與的專業工作後，認為該職位的職系、職級和開設期均屬恰當。截至 2001 年 6 月 1 日，運輸署的編制設有 27 個首長級職位。

首長級薪俸及服務條件常務委員會的意見

22. 由於我們建議以編外方式設立該職位，因此，如建議獲得批准，當會按照議定程序，向首長級薪俸及服務條件常務委員會報告有關安排。

運輸局
2001 年 6 月

在 1999 年至 2001 年年中實施的行人環境改善計劃

- 在下列地點設立全日行人專用街道
 - 羅素街（介乎利園山道與波斯富街之間的路段）
 - 百德新街（介乎怡和街與記利佐治街之間的路段）
 - 渣甸坊

- 在下列地點設立部分時間行人專用街道
 - 利園山道（介乎啟超道與軒尼詩道之間的路段）
 - 駱克道（介乎景隆街與百德新街之間的路段）
 - 東角道
 - 記利佐治街（介乎東角道與百德新街之間的路段）
 - 西洋菜南街（介乎奶路臣街與豉油街之間的路段）
 - 赤柱大街
 - 赤柱市場道

- 在下列地點設立悠閒式街道
 - 啟超道
 - 羅素街（時代廣場前面）
 - 西洋菜南街（介乎奶路臣街與亞皆老街之間及介乎豉油街與登打士街之間的路段）
 - 奶路臣街
 - 海防道
 - 樂道
 - 漢口道
 - 廣東道（介乎海防道與北京道之間的路段）
 - 北京道（介乎亞士厘道與漢口道之間的路段）

正在積極策劃階段的行人環境改善計劃

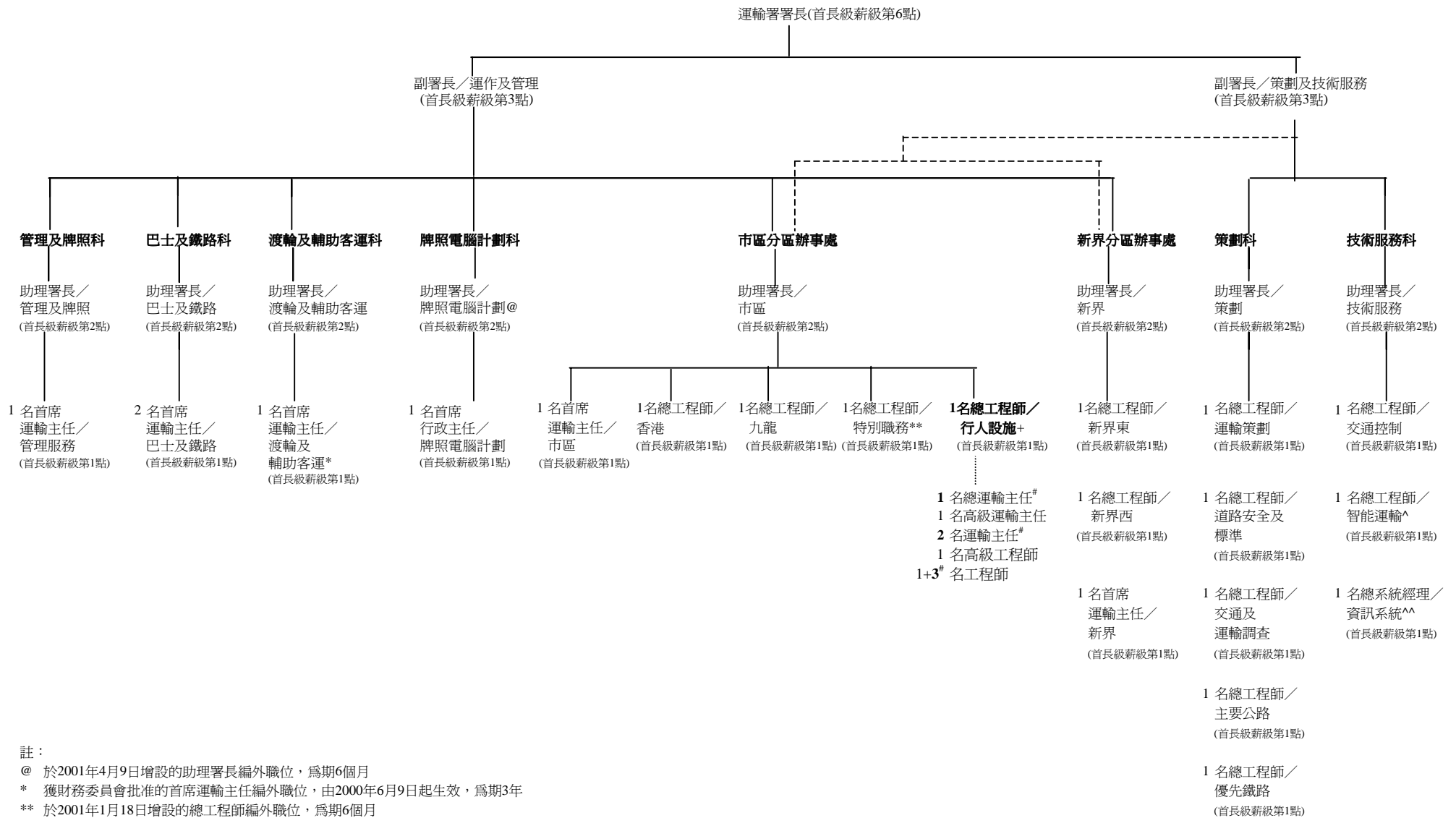
- 在下列地點設立全日行人專用街道
 - 戲院里
 - 昭隆街
 - 南京街（介乎白加士街與上海街之間的路段）

- 在下列地點設立部分時間行人專用街道
 - 德己立街（介乎雲咸街與威靈頓街之間的路段）
 - 和安里
 - 蘭桂坊
 - 鴨寮街（介乎欽州街與南昌街之間的路段）
 - 北河街（介乎鴨寮街與汝州街之間及介乎福華街與福榮街之間的路段）
 - 桂林街（介乎鴨寮街與汝州街之間及介乎福華街與福榮街之間的路段）
 - 福華街（介乎欽州街與南昌街之間的路段）
 - 廟街（介乎南京街與佐敦道之間的路段）
 - 南京街（介乎上海街與炮台街之間的路段）
 - 西貢街（介乎吳松街與上海街之間的路段）

- 在下列地點設立悠閒式街道
 - 白沙道
 - 恩平道
 - 利園山道（餘下路段）
 - 蘭芳道
 - 富明街
 - 希慎道
 - 開平道
 - 新寧道
 - 記利佐治街（介乎百德新街與告士打道之間的路段）
 - 莊士敦道
 - 譚臣道
 - 謝斐道（介乎盧押道與菲林明道之間的路段）

- 柯布連道
- 盧押道
- 皇后大道中（介乎德己立街與砵甸乍街之間的路段）
- 士丹利街
- 德己立街（介乎皇后大道中與威靈頓街之間的路段）
- 砵甸乍街（介乎德輔道中與皇后大道中之間的路段）
- 士丹頓街
- 伊利近街
- 卑利街
- 擴闊德輔道中的行人路（介乎畢打街與砵甸乍街之間的路段）
- 擴闊域多利皇后街的行人路（介乎德輔道中與皇后大道中之間的路段）
- 擴闊租庇利街的行人路（介乎德輔道中與皇后大道中之間的路段）
- 都爹利街
- 安蘭街
- 花園街
- 山東街
- 豉油街
- 登打士街
- 廣東道（餘下路段）
- 北京道（餘下路段）
- 亞士厘道
- 宜昌街
- 汝州街（介乎南昌街與欽州街之間的路段）
- 擴闊南昌街的行人路（介乎荔枝角道與福榮街之間的路段）
- 擴闊欽州街的行人路（介乎福榮街與荔枝角道之間的路段）
- 福榮街（介乎欽州街與南昌街之間的路段）
- 桂林街（介乎元州街與福榮街之間的路段）
- 北河街（介乎元州街與福榮街之間的路段）
- 南京街（介乎彌敦道與白加士街之間的路段）
- 寧波街（介乎彌敦道與炮台街之間的路段）
- 北海街（介乎彌敦道與上海街之間的路段）
- 吳松街（介乎甘肅街與佐敦道之間的路段）
- 白加士街（介乎佐敦道與吳松街之間的路段）
- 擴闊上海街的行人路（介乎甘肅街與佐敦道之間的路段）
- 寶靈街（介乎彌敦道與白加士街之間的路段）
- 庇利金街（介乎柯士甸道與佐敦道之間的路段）
- 西貢街（介乎白加士街與吳松街之間的路段）

運輸署市區分區辦事處現時及建議的組織圖



註：

@ 於2001年4月9日增設的助理署長編外職位，為期6個月

* 獲財務委員會批准的首席運輸主任編外職位，由2000年6月9日起生效，為期3年

** 於2001年1月18日增設的總工程師編外職位，為期6個月

+ 將會增設的新首長級編外職位

將通過部門編制委員會機制開設的6個非首長職位

^ 由人事編制小組委員會於2001年6月13日通過的總工程師編外職位，為期5年(尚待財務委員會通過)

^^ 由人事編制小組委員會於2001年6月13日通過的總系統經理編外職位，為期3年(尚待財務委員會通過)

總工程師/行人設施的建議職責說明

職級：總工程師(D1)

直屬上司：運輸署助理署長/市區(D2)

職務及職責

1. 制訂推廣步行模式的策略和有關提供行人設施的指引/標準
2. 完成實施銅鑼灣、尖沙咀和旺角的行人環境改善計劃
3. 制訂和設計中環與灣仔、佐敦和深水埗的行人環境改善計劃，就統籌計劃進行有關的諮詢工作，並推行該等計劃
4. 就其他地區的大型行人環境改善計劃進行可行性研究
5. 統籌綜合行人道系統的策劃工作
6. 制訂推廣步行模式和行人環境改善計劃的宣傳策略和計劃
7. 就行人環境改善計劃的實施，與運輸署其他分科、其他政府部門和交通服務營辦商聯絡，並統籌有關工作
8. 掌管和指導行人區計劃部的工作