

財務委員會 人事編制小組委員會討論文件

2001年6月13日

總目 186－運輸署
分目 000 運作開支

請各委員向財務委員會建議，在運輸署技術服務科開設下述編外職位－

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

開設期為五年

1 個總系統經理職位
(首長級薪級第1點)(98,250元至104,250元)

開設期為三年

問題

運輸署技術服務科在發展和推行智能運輸系統方面的工作日趨複雜，工作量不斷增加，加上資訊系統的應用日漸普及，以致該科現有首長級人員的人手不足以應付各項工作所需。

建議

2. 我們建議加強運輸署技術服務科的首長級架構，在該科開設下述職位－

(a) 一個總工程師編外職位(首長級薪級第1點)，開設期為五年。出任人員負責監督各項工作，特別是有關智能運輸系統的應用事宜；以及

- (b) 一個總系統經理編外職位(首長級薪級第 1 點)，開設期為三年。出任人員負責協助制定資訊系統策略，就如何有效地運用資訊科技和管理資訊提供意見，監察資訊系統策略的推行情況，以及就各項與資訊系統有關的服務，進行日常支援工作。

理由

3. 現有的交通資料，如交通意外、道路工程和交通改道措施等資料，不單大多屬文字記錄，而且有不少是分別存放在不同的獨立系統，以致難於全面掌握，故未能充分利用。同時，本港主要利用由區域交通控制系統操作的電腦控制交通燈，以及在公路設置的交通管制及監察設施(例如閉路電視系統、可變信息標誌和行車線管制燈號)，進行交通管理和監察工作。然而，現有的區域交通控制系統，覆蓋範圍只限市區以及荃灣／葵青和沙田／馬鞍山等新市鎮。至於交通管制及監察設施，設置地點則只限屯門公路、北大嶼山快速公路和西九龍快速公路等幾條快速公路其中某些路段。這些系統分別由不同的控制中心操控，但控制中心之間並沒有緊密的聯繫。基於上述種種原因，道路使用者往往要到達現場，才知道該處的實際路面情況，這樣可能會造成不必要的交通擠塞和阻延。

4. 政府已制定政策，推廣創新科技的應用，以期為產品和服務增值。在交通運輸方面來說，我們必須推行智能運輸系統，以達到這個政策目標。推行智能運輸系統會對市民帶來多方面的好處，其中包括縮短行車時間、增加道路容車量，以及減少交通意外。智能運輸系統可加強車隊管理工作，有助促進商貿活動。同時，本港推行智能運輸系統後，便無須急於興建新的運輸基礎設施，基建方面的壓力也會相應減輕。目前，世界各地已發展的國家，以及日本、韓國和新加坡等亞洲國家，正積極推行智能運輸系統。相比之下，香港在這方面發展較為落後，必須急起直追。

智能運輸系統策略

5. 有見及此，運輸署在 2000 年 5 月進行了一項智能運輸系統策略檢討研究，以期為本港制定長遠的智能運輸系統應用計劃。這項研究探討本港推行智能運輸系統策略在技術、行政和財政三方面須具備的條件，目的是要確保根據智能運輸系統策略發展的各個不同系統能夠兼容並存，互相配合，務求能夠以快捷有效的方法，為所有道路使用者提供完善的綜合運輸服務。研究工作已在本年初完成。研究報告建議當局建立運輸資訊系統，並採用新的交通管理架構。研究報告又建議當局鼓勵私營機構利用這些系統，為個別道路使用者提供切合他們需要的服務。智能運輸系統策略檢討研究所得結果和所提出建議的摘要載於附件 1。交通諮詢委員會曾在 2001 年 2 月 27 日的會議上，討論有關研究結果，並對實施各項建議甚表贊同。其後，運輸署在 2001 年 3 月 16 日向立法會交通事務委員會提交建議的智能運輸系統策略，徵詢議員的意見。議員普遍贊成運用先進科技，提供運輸資訊，加強交通管理工作。不過，他們認為建議的計劃推行時間表(見附件 2)過於保守，應盡量加快進行各項推行工作。

6. 因此，我們必須加緊進行工作，加強區域交通控制系統和交通管制及監察系統，以配合智能運輸系統現時的應用程序；發展新的系統和設施，例如運輸資訊系統、行車時間顯示系統和交通管理及資訊中心；以及協助有關方面提供各項增值服務，例如車輛導向和車隊管理等，使他們在根據智能運輸系統策略提供增值服務時能夠互相協調，配合得宜。2001 年 6 月 1 日，財務委員會已通過撥款進行運輸資訊系統和行車時間顯示系統計劃。本港要成功推行智能運輸系統，不單要利用日新月異的先進科技，還要滿足不斷轉變的市場需求。從外國的經驗所得，推行同類智能運輸系統策略，大約需時五至十年，才能取得顯著成果。

資訊系統策略

7. 除智能運輸系統策略檢討研究外，我們在 2000 年還進行了資訊系統策略研究。該項研究因應本港現行的政策、運輸署的運作情況和可選用的科技，建議當局推行一套資訊系統策略，以應付運輸署在 2001 至 2005 年間和 2005 年以後在資訊方面的需要。研究報告提出的策

附件1

附件2

略，涉及充分利用資訊系統，以期達到我們的服務目標，為本港提供「世界上最優良的運輸系統」。研究報告建議，當局應以各項正在籌劃階段的主要計劃作為基礎，在未來數年推展資訊系統策略。有關計劃包括建立運輸資訊系統，設立交通管理及資訊中心，以及建立車輛牌照及駕駛執照綜合資料電腦系統¹等。研究報告指出，未來兩年可利用資訊系統進行多方面的工作，包括文件管理、知識管理、許可證處理程序自動化、人力資源管理和協調各部門的道路工程等，而且這些工作都可在短期內取得成果。此外，研究報告提出 18 項新措施，以加強規劃、管制和行政管理工作，提高服務質素，以及加強各方的協作關係。這些措施須再予研究，並會在 2002 至 2005 年間分階段推行。資訊系統策略成功推行後，運輸署便可改善內部的業務運作，以電子方式為市民提供服務，配合政府推行公共服務電子化的政策。資訊系統策略研究建議推行的各項計劃的詳細資料載於附件 3。

附件 3

8. 由於交通運輸方面的工作日趨複雜，特別是涉及智能運輸系統和資訊系統的應用事宜，以運輸署現時的組織結構來說，實難以妥善處理有關工作。因此，該署必須增加高層人員的人手，監督各項計劃的發展和推行工作。

開設一個總工程師職位

9. 為確保智能運輸系統策略能夠順利推行，並取得成果，我們必須密切監察行動方案的落實情況，並貫徹落實行動方案，當中所涉及的工作包括定出各項主要計劃的推行時間表和所需的資源，作出分工安排，加強各方的協作關係，以及處理其他相關事宜。因此，我們需要一名首長級人員，專職負責這些工作，並提供專業意見，定下發展方向，以便選出最為適合本港的做法。該名首長級人員須定出指引，以便就建議的應用程式／系統進行詳細設計工作，包括功能和操作上的要求、系統規格、界面標準，以及程式／系統整合和交換數據的裝置等。此外，他還須定出各項主要計劃的推行時間表，以及制定計劃，以便未來數年政府和私營機構互相合作，在本港推廣智能運輸系統的應用。

10. 我們需要一名首長級人員與政府各部門、運輸機構、系統供應商／系統整合承辦商和服務供應商緊密聯絡，居中協調，以便共同商定

¹ 車輛牌照及駕駛執照綜合資料電腦系統顧名思義是一個電腦資料系統，用以處理車輛和駕駛人士的登記和發牌資料。

彼此的分工安排，同時鼓勵和推動各方攜手合作，協力進行研究發展工作和提供各項服務。上述聯絡和協調工作的首要目的，就是確保各有關方面在工作上不會有所重複，以致浪費資源。擬設總工程師職位的出任人員須代表運輸署出席研討會和各委員會會議，解釋與各項計劃有關的事宜，並須與運輸署各科別、外間的顧問、機構、代理人和市民聯絡，居中協調，以解決有關在本港發展和推行智能運輸系統的各項問題。他必須不斷進行這方面的工作，力求順利推行各項主要計劃。

11. 擬設總工程師職位的出任人員須負責推展和監督各項現正進行和建議進行的智能運輸系統計劃。同時，該名首長級人員須定出指引，以便跟進其他有關事宜，例如體制安排、保護知識產權和私隱權等事宜。此外，他須參與法例草擬工作，就有關交通控制／管理、安全／執法、在車內安裝各種裝置等事宜，擬定新的法例。由於建議的智能運輸系統策略能否成功推行，市民是否接受是關鍵的因素，因此，擬設總工程師職位的出任人員必須不斷進行諮詢和推動工作，積極聽取區議會、交通諮詢委員會、立法會交通事務委員會和各有關方面對建議的智能運輸系統策略和各項主要計劃的意見，以便推行智能運輸系統策略。

12. 過去數年，智能運輸系統方面的發展迅速，涉及智能運輸系統的工作量大幅增加，工作性質日趨複雜，所牽涉的商業利益也愈來愈多。公營部門和商界對智能運輸系統的期望日漸提高，他們都希望運用嶄新的先進科技，提高運輸系統的效能，從而增加香港經濟的競爭力。因此，無論在加強現有智能運輸系統服務和提供新服務方面，兩者的需求都甚為殷切。運輸署實需要一名首長級人員專職負責這方面的工作。這名人員不但要迅速解答有關智能運輸系統的問題，還要參與其事，提供意見，以免引起混淆和誤解。由於智能運輸系統各項主要計劃將會在 2001 年至 2006 年間推行，故我們建議在智能運輸部開設一個總工程師編外職位，職銜定為總工程師(智能運輸)，開設期為五年，以作配合。

開設一個總系統經理職位

13. 為推行上述資訊系統策略，資訊系統部需要一名既能充分掌握資訊科技又能妥善管理工程項目的首長級人員，負責定出所需的架構和系統要求，以便利用資訊科技，改善運輸署的業務工序。目前，運輸署的資

訊系統支援架構零碎鬆散。資訊科技署的人員主要負責現有車輛牌照及駕駛執照綜合資料電腦系統的運作和維修保養，而運輸署電腦事務組(現時隸屬智能運輸部)的人員則負責其餘各個用作行政管理用途的電腦系統。運輸署基於資訊系統專業人員的人手、設備、行事方式和做法所限，實難以就各項主要的資訊系統計劃進行策劃和推行工作。隨着運輸署廣泛應用資訊科技，以改善業務工序，發展智能運輸系統，資訊系統對運輸署日後的發展會極為重要。運輸署建立一個完善穩妥的資訊系統運作和服務架構，可有助其達到工作目標。正是由於這個原因，所以資訊系統策略研究報告建議，運輸署應建立資訊系統架構，以便就各項資訊系統計劃的重大投資進行策劃、監察和控制工作。

14. 要建立上述的資訊系統架構，實需要有一名行政管理經驗豐富的人員。他必須具備所需的才能和技術，能夠充分運用資訊科技，全面重整業務工序。因此，我們需要一名職級屬總系統經理的首長級人員，擔此重任。該人員必須具備專業知識和技術，專責向運輸署高層管理人員提供有關資訊系統的意見，定出指引，以配合該署在資訊系統方面的需要，並協助選出最適合應用於本港運輸系統的資訊科技。他屬下會有多名由智能運輸部電腦事務組轉調過來的人員，協助進行工作。擬設總系統經理職位的出任人員須從首長級人員的角度，在建立資訊系統方面提供意見和給予支援，以便推行資訊系統策略研究所提出的資訊系統策略、各項可在短期內取得成果的計劃和新訂的措施，並且就各項有關資訊系統的服務提供日常的支援。同時，他須就各項正在籌劃階段的資訊系統計劃，提供資訊系統方面的專業意見和建議。擬設總系統經理職位的出任人員須代表運輸署出席各個研討會和計劃督導委員會會議，提供資訊科技方面的意見，並與署內各個科別、政府各部門、外間機構、業務伙伴和市民聯絡，居中協調，以解決運輸署在發展和推行資訊系統策略時遇到的問題。

15. 擬設的總工程師和總系統經理職位，兩者的職責大有差別，要求也截然不同。以專業知識和經驗來說，前者側重交通工程方面，而後者則着重資訊系統科技方面。總系統經理負責全力策劃和推行運輸署各項資訊系統計劃，而總工程師則負責智能運輸系統策略的推行工作。正如上文所述，智能運輸系統策略的推行工作，涉及多方面的事宜，必須與政府各部門、運輸機構、系統供應商／系統整合承辦商和服務供應商互相協調，合力處理。此外，總系統經理須因應總工程師所定的資訊系統功能和運作要求，就資訊系統科技和管理事宜，向總工程師提供意見。

16. 我們建議擬設總系統經理編外職位的開設期為三年，出任人員負責就運輸署的資訊系統制定初步計劃。在這段期間內，我們會進一步研究日後在資訊科技方面的工作安排，包括衡量究竟應由署內人員兼顧，還是聘請合約員工負責。

17. 建議開設的總工程師和總系統經理職位，兩者的直屬上司都是運輸署助理署長(技術服務)。運輸署技術服務科現行和建議的組織圖載於附件 4 件 4。上述擬設總工程師和總系統經理兩個職位的職責說明，分別載於附件 5 和附件 5 和附件 6。

附件 6

曾考慮的其他方案

18. 我們曾審慎研究可否把有關職務交由其他部別現有的六名總工程師負責，但最終認為這個做法並不可行，原因是該六名人員本身的職務已非常繁重，實無法兼顧上文所述的各項新增工作。總工程師(主要公路發展)和總工程師(優先鐵路)分別全力負責監督主要公路發展計劃和鐵路計劃的策劃和推行工作；總工程師(交通及運輸調查)負責監督地區交通模擬研究、泊車需求研究和各項與土地供應事宜有關的交通及運輸研究；總工程師(運輸策劃)負責運輸基礎設施的策劃工作；總工程師(道路安全及標準研究)負責處理與道路安全和標準有關的事宜，並就制定道路安全政策和策略向道路安全議會提供支援；總工程師(交通控制)則負責進行策劃和推行工作，增設區域交通控制系統和閉路電視系統，以及處理現有系統的運作和擴展事宜。

19. 由於運輸署技術服務科的工作日趨複雜，工作量不斷增加，我們認為必須增加首長級人員的人手，否則運輸署助理署長(技術服務)便難以有效地監督和管理各項重要的工作。

對財政的影響

20. 按薪級中點估計，實施這項建議所需增加的年薪開支如下—

| 編外職位 | 元 | 職位數目 |
|-------|------------------|----------|
| 總工程師 | 1,213,200 | 1 |
| 總系統經理 | <u>1,213,200</u> | <u>1</u> |
| 總計 | <u>2,426,400</u> | <u>2</u> |

21. 實施這項建議所需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 4,113,168 元。我們已在 2001-02 年度的預算內預留足夠款項，支付這項建議的開支。

背景資料

22. 由於在引入先進交通管理科技方面的工作不斷增加，因此，我們曾先後兩次運用獲轉授的權力開設總工程師編外職位，開設期為六個月。首先，我們在 2000 年 7 月 1 日開設了一個總工程師編外職位，開設期至 2000 年 12 月 30 日止。出任人員主要負責監督和管理運輸署進行的智能運輸系統策略檢討研究，以及交通管理及資訊中心計劃的初步可行性研究。其後，我們在 2001 年 2 月 9 日開設了另一個總工程師編外職位，開設期至 2001 年 8 月 8 日止。出任人員主要負責制定和推動行動方案，以推行擬議智能運輸系統策略各項主要計劃，包括設置行車時間顯示系統，建立運輸資訊系統和設立交通管理及資訊中心。根據政府的政策大綱，這三項計劃會分別在 2002、2003 和 2006 年完成。

23. 同時，由於急需建立資訊系統策略研究提出的資訊系統架構，我們運用獲轉授的權力開設了一個總系統經理編外職位，開設期為六個月，由 2001 年 1 月 2 日起至 2001 年 7 月 1 日止。出任人員負責策導工作，定出日後推行資訊系統策略的方向，以及建立一個定位清晰而且資源充足的資訊系統架構，以落實資訊系統策略研究的建議，建立資訊系統，從而進行內部改革。

24. 我們已在 2001 年 4 月 27 日向立法會交通事務委員會提交一份文件，建議開設總工程師和總系統經理職位。委員會已在 2001 年 5 月 18 日的會議上就該份文件進行討論。議員普遍支持開設職位的建議。

公務員事務局的意見

25. 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。公務員事務局認為擬設職位的職系和職級均屬恰當。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

26. 由於建議的職位屬編外性質，如獲准開設，當按照議定程序，向首長級薪俸及服務條件常務委員會報告。

運輸局

2001 年 6 月

0111A.DOC

智能運輸系統策略檢討研究 研究結果和建議摘要

智能運輸策略檢討研究建議當局設立**運輸資訊系統**，並採用新的**交通管理架構**，以改善交通運輸情況。該項研究又建議當局鼓勵**私營機構參與發展**，利用資訊系統為個別道路使用者提供切合他們需要的服務。

A. 運輸資訊系統

2. 運輸資訊系統是一個中央數據庫，用以蒐集、處理、分析和發放全面的交通運輸資料，包括交通情況、道路工程進度、交通改道措施、公共交通服務，以及交通事故調查等資料。市民可通過在道路設置的可變信息標誌、互聯網、傳媒和流動電話，直接或經由服務供應商取得有關資料。運輸資訊系統可即時更新和檢索交通資料，其效益包括一

- (a) 各政府機構可更有效地規劃和管理與交通運輸有關的工作。換言之，警務處可更有效率地實施交通管制或改道措施，路政署則可更妥善協調各項道路維修工程。此外，消防處和警務處調動緊急服務車輛時，如能掌握交通情況的資料，便可指示車輛避免駛經擠塞地點；
- (b) 巴士公司、鐵路公司、隧道營辦商和商用車輛營辦商等運輸機構可因應交通情況的轉變，立即在運作上作出調動，靈活應變；以及
- (c) 作為第三者的服務供應商可為車隊經理或個別道路使用者開發應用系統，利用流動電話或車內接收儀器，為他們提供全面而準確的交通資料。

B. 交通管理架構

3. 本港主要利用由區域交通控制系統操作的電腦控制交通燈，以及在公路設置的交通管制及監察設施(例如閉路電視系統、可變信息標誌和行車線管制燈號等)，進行交通管理和監察工作。

4. 然而，現有的區域交通控制系統，覆蓋範圍只限市區以及荃灣／葵青和沙田／馬鞍山等新市鎮。至於交通管制及監察設施，設置地點則只限屯門公路、北大嶼山快速公路和西九龍快速公路等幾條快速公路其中某些路段。這些系統分別由不同的控制中心操控，但控制中心之間並沒有緊密的聯繫。

5. 為改善上述情況，智能運輸系統策略檢討研究建議－

- (a) 區域交通控制系統的覆蓋範圍應擴大至包括所有新市鎮；
- (b) 應在所有現有和新建的快速公路設置整套交通管制及監察設施，包括閉路電視攝影機、可變信息標誌和行車線管制燈號；以及
- (c) 現有的區域交通控制中心和快速公路控制中心，以及運輸署的緊急事故交通協調中心，應合併為一個交通管理及資訊中心，以便更有效地協調全港的交通管理和事故處理工作。

6. 日後，交通管理及資訊中心會取代現有多個控制中心，直接操控所有現有和新設的區域交通控制系統，以及交通管制及監察設施。遇有緊急事故或影響範圍甚廣的嚴重交通意外，交通管理及資訊中心會負責協調各隧道／橋樑的營辦商、警務處、政府各部門和運輸機構，以便進行有關的交通管理工作。

私營機構可參與的發展

7. 運輸資訊系統和交通管理及資訊中心屬政府的運輸基礎設施之一，可提高本港運輸系統的運作效率，使其更快捷方便。此外，有關系統和中心亦可為私營機構提供所需的資料，以便他們開發商業產品，例如為駕車人士而設的車輛導向系統，以及為公共交通機構和貨運公司而設的車隊管理系統。隨着第三代流動電話面世，這些為個別道路使用者提供的綜合資訊和個人化服務相信會更為普及。

智能運輸系統帶來的好處

8. 推行智能運輸系統，會為本港社會帶來多方面的好處。由於智能運輸系統可提高交通管理工作的效率和成效，於是，道路的容車量便會增加，行車時間也會相應縮短。要增加道路容車量，採用智能運輸系統比建造新道路更符合成本效益。根據外國所得的經驗，全面推行智能運輸系統後，原有道路的容車量可增加約 20%。以本港來說，如要建造新道路以增加 20%的容車量，則單是道路築建費用便最少需要 300 億元(當中還沒有計算土地成本、技術上是否可行和對環境的影響等因素)。

9. 至於行車時間，根據外國的經驗，推行智能運輸系統後，行車時間可縮短 20%至 40%。以本港的情況來說，如果行車時間同樣縮短 20%至 40%，預計可帶來的經濟效益每年約為 140 億至 280 億元。此外，行車時間縮短，燃料耗用量以至車輛廢氣也會減少，正好符合我們減少路邊空氣污染的目標。

10. 智能運輸系統除了可改善交通管制措施，使交通執法工作自動化，還可協調交通事故處理工作。同時，智能運輸系統又可減少交通意外，使交通意外的死亡率降低，這樣運輸系統對所有道路使用者來說都會更為安全。根據外國的經驗，推行智能運輸系統後，交通意外率可減少 15%，在交通意外方面的損失每年可減少 1 億 7,500 萬元。

11. 智能運輸系統可改善車隊管理工作，從而降低經營成本，提高生產力，有助促進本港的商貿活動。提高運輸系統的質素，便可為市民提供更完善的服務，整個社會也會因此而受惠。此外，本港推行智能運輸系統後，便無須急於興建新的運輸基礎設施，基建方面的壓力也會相應減輕，對本港日後的持續發展會有所幫助。

12. 目前，在美國、英國和日本等已發展國家，採用智能運輸系統已是必然的趨勢。至於在新加坡、南韓和中國內地等亞洲國家，智能運輸系統的發展亦一日千里。香港要保持競爭力，在這方面必須急起直追，這樣可加強香港的國際都市形象，鞏固香港的地位。

推行計劃

13. 運輸資訊系統推行計劃預定在 2001 年年底展開。該計劃的其中一個項目，是建立公共運輸查詢子系統，以鼓勵市民使用公共交通服務，方便乘客外出前預先選定乘車路線。這個子系統建立後，有關公共交通服務的路線、車站、班次和收費等資料，便會貯存在同一系統內，方便乘客透過政府網頁免費瀏覽。這個子系統預計可在 2003 年年初供市民使用，而整個運輸資訊系統則會在 2003 至 2004 年年間完成。

14. 區域交通控制系統擴展計劃會由 2001 年起分期推行，以便把系統的覆蓋範圍擴大至包括所有新市鎮。首先納入擴展計劃的是大埔和北區，系統設計工作和安裝工程預計會在 2001 年 9 月展開，在 2003 年 11 月完成，估計費用為 9,700 萬元。其次是屯門和元朗，有關工程會在 2003 年展開，在 2005 年完成。

15. 除擴大區域交通控制系統的覆蓋範圍外，我們還會在 2002 和 2003 年年間在各條海底隧道的引路和主要幹線設置行車時間顯示器，向駕車人士提供其他路線的交通情況資料，讓他們可在抵達主要交通分流點之前，及早選定合適的行車路線。設置行車時間顯示器的費用估計為 2,000 萬元。

16. 日後，所有新建的快速公路和主幹路都會設有完善的交通管制及監察設施。至於現有的快速公路，我們會在進行道路改善工程的同時，分階段設置有關設施。首先，我們會由 2001 年開始，在吐露港公路分期進行有關工程。預計到 2010 年，大部分主要快速公路都會設有完善的交通管制及監察設施。

17. 有關設立交通管理及資訊中心的計劃，初步可行性研究將會在短期內完成。我們計劃在 2002 年展開設計工作和建造工程，以期交通管理及資訊中心可在 2006 年啓用。屆時，最新的路面交通資料便可即時輸入運輸資訊系統。除此之外，由運輸服務機構、隧道營辦商和其他商用車隊的管理人員提供的資料，亦可即時輸入系統，確保道路使用者能掌握全面的最新運輸資訊。

擬議智能運輸系統策略的推行時間表

| | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|-----------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 運輸資訊系統 | | | 1 | | | | | | | |
| 區域交通控制系統 | | | 2 | | | | | | | |
| 行車時間顯示系統 | | 3 | | | | | | | | |
| 交通管制及監察設施 | | 4 | | | | | | | | |
| 交通管理及資訊中心 | | 5 | | | | | | | | |

 既定時間表

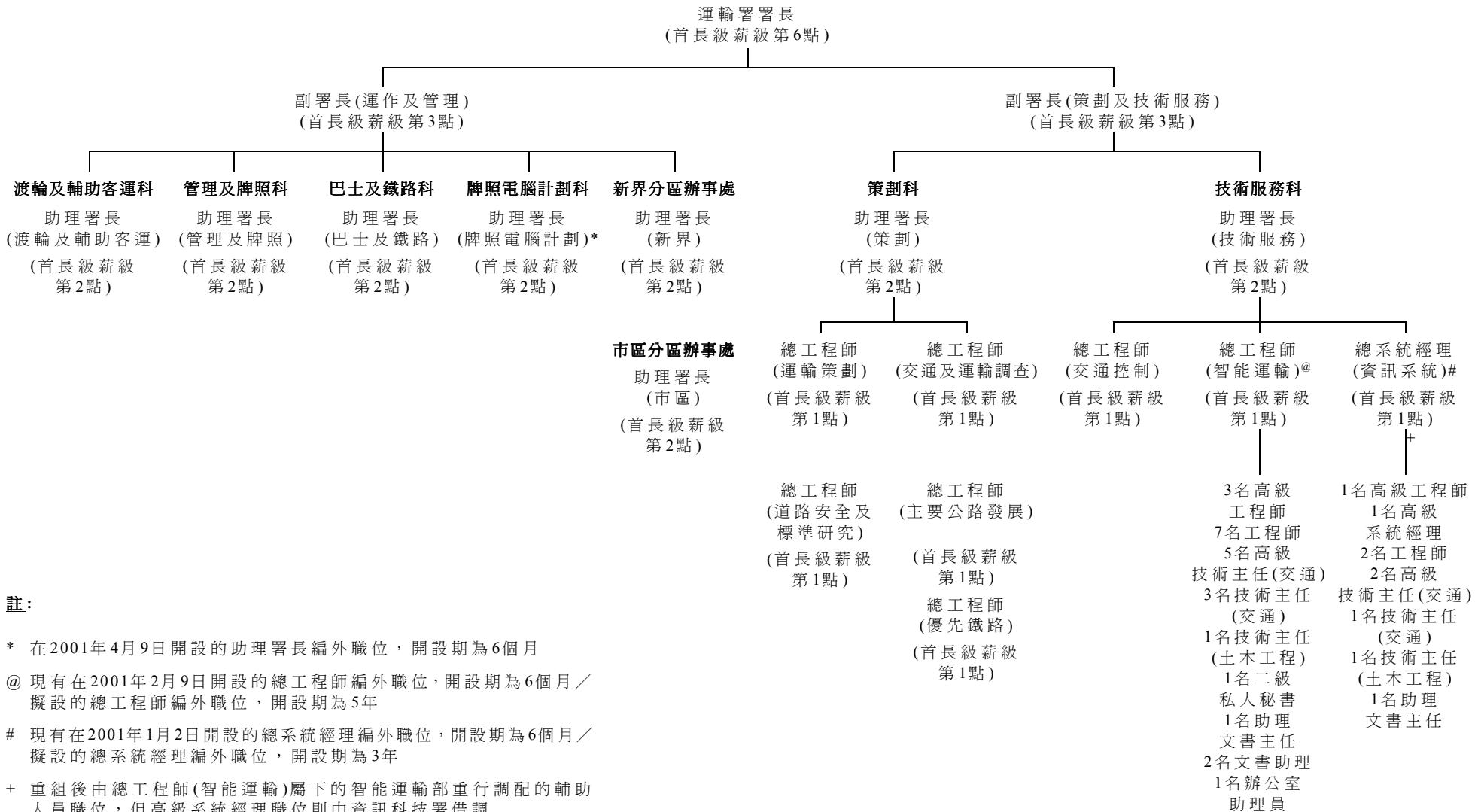
註：

1. 推行運輸資訊系統第一、第二和第三期計劃
2. 裝設大埔／北區和屯門／元朗區域交通控制系統
3. 在三條海底隧道港島區的引道設置行車時間顯示系統
4. 在吐露港公路設置交通管制及監察設施
5. 設立交通管理及資訊中心

資訊系統策略研究建議推行的計劃

| 工作範疇 | 計劃名稱 | 主要項目 |
|--------|----------------------------|--|
| 加強規劃 | 公共交通機構數據蒐集系統 | 建立公共交通機構數據庫和運輸規劃系統 |
| | 巴士車隊運作的最佳模式 | 建立巴士車隊運作的最佳模式系統、巴士公司數據庫和服務需求預測系統 |
| | 行人優先使用道路計劃 | 建立行人調查系統和行人設施規劃系統 |
| | 優先鐵路計劃 | 建立各類交通工具互相配合模式系統 |
| 加強管制 | 公共交通機構服務水平監察系統 | 建立服務水平監察系統 |
| 加強服務 | 重整車輛牌照及駕駛執照綜合資料電腦系統和發牌程序 | 建立車輛牌照及駕駛執照綜合資料電腦系統資料庫和發牌制度 |
| | 許可證處理程序自動化計劃 | 建立許可證管理系統 |
| 加強行政管理 | 知識管理系統 | 提升現有資料庫系統的功能，以便更妥善地重新利用現有資料，建立綜合知識管理系統 |
| | 文件管理系統 | 建立文件管理系統，以及影像和數據蒐集系統 |
| | 管理資訊系統 | 建立行政決策支援系統和策略規劃系統 |
| | 人力資源管理系統 | 建立人力資源管理系統 |
| 加強協作 | 推行公共服務電子化計劃，方便交通服務使用者和業務伙伴 | 制定策略、準則、業務和技術標準，以推行公共服務電子化計劃，方便交通服務使用者和業務伙伴 |
| | 協調政府各部門的道路工程 | 建立道路工程整合系統、工作流程管理系統和資產維修時間編排系統 |
| 資訊系統結構 | 運輸署資訊基建技術研究 | 制定資訊系統結構、標準、程序和方法，並定出指引，以推行資訊系統策略研究提出的資訊科技改革措施 |

運輸署技術服務科現行和建議組織圖



總工程師(智能運輸)職位
建議職責說明

職級：總工程師(首長級薪級第 1 點)

主要職務和職責 –

就下述職務向運輸署助理署長(技術服務)(首長級薪級第 2 點)負責 –

- (1) 就擬議智能運輸系統策略各項主要計劃的行動方案，進行推動和執行工作；
- (2) 透過與公營／私營機構合作，推廣智能運輸系統的應用；
- (3) 提供指引，以便推行擬議智能運輸系統策略各項主要計劃，包括建立運輸資訊系統，設立交通管理及資訊中心，以及建立行車時間顯示系統；
- (4) 協調和聯絡運輸署各個科別、政府各部門、運輸機構、系統供應商／系統整合承辦商和服務供應商，以便推行各項主要計劃；
- (5) 進行策劃和協調工作，配置資源，以推行有關應用智能運輸系統的新措施；
- (6) 進行策劃和推行工作，在現有主要道路網設置交通管制及監察設施；
- (7) 就運輸署的資訊科技發展提供交通工程方面的意見；
- (8) 就智能運輸系統策略檢討的建議，徵詢交通諮詢委員會、立法會交通事務委員會和各有關方面的意見，並在需要時出席有關會議；以及
- (9) 監督智能運輸部的工作。

總系統經理職位
建議職責說明

職級：總系統經理(首長級薪級第 1 點)

主要職務和職責 –

就下述職務向運輸署助理署長(技術服務)(首長級薪級第 2 點)負責 –

- (1) 就運輸署所有與技術和政策事宜有關的資訊系統以及系統管理工作，提供意見；
- (2) 進行策劃和協調工作，為運輸署定出在資訊系統方面的預算、資源和工作計劃，以確保所有工作安排妥當，配合得宜，而所有與資訊系統有關的工作方法正確無誤，並且切合需要；
- (3) 進行策劃和協調工作，發展和裝設新的系統，並維修保養現有的系統，使系統維持有效運作；
- (4) 根據既定政策和標準，監督運輸署資訊基建的推行工作；
- (5) 協調資訊系統的規劃工作，並就資訊系統結構提供意見，以確保系統結構既能符合有關規定、標準、原則和政策，又能維持有效運作，維修保養妥善，而且整個資訊系統各部分能互相配合，完整全備；
- (6) 與運輸署在商界和政府內部的業務伙伴聯絡，推行公共服務電子化計劃和其他有關資訊系統的措施；
- (7) 就各項正在籌劃階段並與運輸有關的計劃，包括建立運輸資訊系統，設立交通管理及資訊中心，以及建立車輛牌照及駕駛執照綜合資料電腦系統資料庫等，提供資訊系統方面的專家意見；以及
- (8) 管理資訊系統部，為運輸署各個科別提供有關資訊系統運作和技術方面的服務和支援。