

# 財務委員會 人事編制小組委員會討論文件

2006 年 5 月 3 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，保留運輸署技術服務科下述編外職位，由 2006 年 6 月 22 日起至 2008 年 6 月 21 日止，為期 2 年—

1 個總工程師職位

(首長級薪級第 1 點)(92,650 元至 98,300 元)

## 問題

運輸署技術服務科在 2001 年 6 月 22 日開設 1 個總工程師編外職位(首長級薪級第 1 點)，由出任人員監察有關應用智能運輸系統的措施。該職位的開設期將在 2006 年 6 月 22 日屆滿。然而，運輸署需要這個首長級職位繼續提供為期 2 年的支援，以監督智能運輸系統策略下的運輸資訊系統和交通管制及監察系統的實施情況，以及資訊科技應用項目的發展工作。

## 建議

2. 我們建議保留運輸署技術服務科的總工程師編外職位(首長級薪級第 1 點)，為期 2 年，由 2006 年 6 月 22 日起至 2008 年 6 月 21 日止。

## 理由

### 開設職位

3. 2001 年 6 月 22 日，財務委員會(下稱「財委會」)批准開設 1 個總工程師編外職位(首長級薪級第 1 點)，即總工程師／智能運輸職位(見 EC(2001-02)11 號文件)，為期 5 年，至 2006 年 6 月 21 日止，以應付在發展和實施智能運輸系統方面日益複雜繁重的工作。該職位於 2001 年 6 月開設時，總工程師／智能運輸在 5 年任期內須處理的主要工作，包括實施擬議智能運輸系統策略下各主要項目(即運輸資訊系統、行車時間顯示系統、交通管理及資訊中心、在主要道路網設置交通管制及監察系統設施)，以及透過與公營／私營機構合作，推廣智能運輸系統應用項目的發展工作。總工程師／智能運輸職位於 2001 年 6 月獲准開設時的職責說明載於附件 1。我們預期智能運輸系統策略下尚未完成的項目須到 2008 年才能完成，因此有需要把該職位再保留 2 年。

附件1

### 自 2001 年 6 月以來總工程師／智能運輸所負責的工作

4. 總工程師／智能運輸職位自 2001 年 6 月開設以來，出任人員制訂了智能運輸系統策略下各主要項目的工作計劃，透過公營／私營機構合作以推廣智能運輸系統應用項目的開發工作，協調和聯繫有關各方面以推行各主要項目，以及為新措施籌劃資源。已完成的工作包括擴展互聯網上的交通消息服務，在港島裝設行車時間顯示系統和相關的行車速度圖，設立交通控制中心(屬交通管理及資訊中心的一項試驗計劃)，批出實施運輸資訊系統的合約，完成擴展偵速攝影機系統的調查研究，以及籌劃有關交通擠塞收費和採用先進科技處理事故的研究。

5. 交通管制及監察系統方面，至今已完成的工作包括在青衣北岸公路及深港西部通道／后海灣幹線實施交通管制及監察系統，更換機場隧道及香港仔隧道的交通管制及監察系統，以及在馬料水至大埔一段吐露港公路及通往竹篙灣迪士尼樂園的接駁道路安裝閉路電視系統。此外，總工程師／智能運輸目前正監督下述項目的規劃及設計工作：在市區及新界增設閉路電視攝影機及可變信息標誌，以及在吐露港公路及大坑至元洲仔一段粉嶺公路、屯門公路、中環灣仔繞道、港珠澳大橋及北大嶼山公路連接路安裝交通管制及監察系統。總工程師／智能運輸現正監察在東涌道、八號幹線沙田至青衣段，以及荃灣九號幹線伸延路段實施交通管制及監察系統的工作。

## 未完成及新的工作

### (A) 運輸資訊系統

#### *原有建議*

6. 智能運輸系統策略下的其中一項主要建議，是建立中央運輸資訊系統，以中央數據庫的形式，蒐集、處理和發放全面的交通運輸資料。該系統主要提供兩項服務，即智能道路網及公眾運輸資訊服務。運輸資訊系統項目簡介載於附件 2。總工程師／智能運輸負責管理運輸資訊系統項目，確保該項目能如期順利完成。

附件2

#### *其後的發展*

7. 隨着財委會在 2001 年 6 月 1 日批准撥款 6,360 萬元(見 FCR(2001-02)7 號文件)，運輸署在 2002 年 4 月招標承辦推行運輸資訊系統的工作，並在 2003 年 5 月批出合約。項目原定在 2004 年 12 月完成。不過，正如當局在 2005 年 8 月向立法會交通事務委員會作出的匯報(見資料文件 CB(1)2213/04-05(01)號)，運輸署與承辦商在實施該項目的過程中遇上問題，導致工程嚴重延誤。合約最終在 2005 年 2 月終止。在整段期間，總工程師／智能運輸密切監察項目進度，並採取行動處理承辦商提出的問題，確保系統設計符合合約所訂明的規定。在後期，運輸署與承辦商出現嚴重意見分歧，總工程師／智能運輸就此為高層管理人員提供專業支援及意見，一方面力求為該項目作出補救，另一方面則致力維護政府的利益。在考慮承辦商所提建議時，總工程師／智能運輸領導項目小組進行詳細分析，並諮詢參與其事的有關各方，確保系統的重要構件及主要功能不受影響。

8. 運輸資訊系統是智能運輸系統策略下的其中一項主要項目。該系統對內可大大改善運輸署的日常運作，對外亦可使運輸服務營辦商、增值服務供應商及一般市民顯著受惠。雖然有關項目的發展受到上述阻延，但政府十分希望在可行情況下盡快推行運輸資訊系統，使各有關方面早日受惠。因此，運輸署在 2005 年 11 月為承辦推行運輸資訊系統重新招標。

9. 在擬備新的招標文件時，總工程師／智能運輸密切聯繫政府物流服務署及律政司，並根據處理上一份合約所得的經驗，商定須加入合約的條款，以避免有關問題再度發生。總工程師／智能運輸必須繼續與有關各方保持密切聯繫，確保新合約能夠如期順利完成。

#### *最新情況*

10. 2005 年 5 月 9 日發生嚴重交通擠塞事故後，環境運輸及工務局局長委任專責小組，檢討緊急交通事故協調工作並建議改善措施。專責小組提出多項建議，其中一項是設立地理信息系統平台，以蒐集和發放即時交通資訊和處理事故。在這方面，利用地理信息系統運作的智能道路網可提供基礎設施，綜合和發放來自其他系統(例如閉路電視系統、行車時間顯示系統及自動事故偵測系統)的即時資訊。鑑於我們需要智能道路網為市民提供準確的最新交通消息，加上服務供應商強烈要求獲提供共用智能道路網平台以助開發附加服務，因此我們要盡快建設智能道路網。

11. 基於上述原因，我們在 2005 年 11 月為運輸資訊系統合約重新招標時，重點集中在建設智能道路網，而公眾運輸資訊服務則會另外推行(詳見下文第 12 段)。運輸資訊系統項目的最新範圍和主要工作載於附件 3。評審標書工作已接近最後階段，新合約預期會在 2006 年年中之前批出，合約期為 18 個月，預計系統可在 2007 年年底或之前完成。

附件3

12. 公眾運輸資訊服務方面，公共交通機構、學術機構及私營機構近年相繼開發了多款提供同類服務的產品。為免工作重疊和浪費資源，運輸署會繼續聯繫服務供應商，探討合作機會和尋求最佳方案，以符合成本效益的方式，盡快推行公眾運輸資訊服務。政府與服務供應商商討和協定政府的角色和財務安排(例如可行的合作模式方案、分工、數據及系統的擁有權)時，需要首長級人員督導有關工作。我們計劃在運輸資訊系統在 2007 年年底或之前準備就緒時，推出公眾運輸資訊系統。

*保留總工程師／智能運輸職位的需要*

13. 要確保運輸資訊系統能有效、順利推行和如期啓用，我們需要一名專責的首長級人員密切監察和管理項目計劃，包括主要工作時間表、所需的相關資源、分工、各方的合作及其他相關事宜。我們有需要保留總工程師／智能運輸的職位，由出任人員提供專業意見及指示，並與新承辦商的高層管理人員定期舉行會議，確保彼此清楚了解對方的要求，有足夠資源可供運用，以及在遇到問題時及早解決。我們認為需要由一名首長級的交通工程師監督運輸署所管轄的事務，提供運輸方面的專業知識，使有關項目如期推行。

14. 除了項目管理外，推行運輸資訊系統亦會大大改變運輸署的日常運作模式。我們有需要保留總工程師／智能運輸的職位，由出任人員聯繫有關各方，包括運輸署各分科、公共交通機構及有關政府部門。出任人員並須提供指引以制訂一套系統，藉以綜合現時收錄交通意外、交通黑點、泊車、全年交通統計數字、行車時間調查及公共運輸和共用數據標準資料的各個系統。目前獨立運作的步驟，例如提供公共交通服務時間表、運輸統計數字、交通燈訊號數據、專題調查結果等，大多都會轉為網上處理，許多記錄都會變換成可利用空間索引的數碼數據庫。總工程師／智能運輸亦須聯同有關各方探討如何進行業務工序重組，以簡化有關業務職能的工作流程，從而加強蒐集、檢索和分析交通運輸資料的工作。他亦須就運輸資訊系統在交通及運輸數據標準、數據分析功能、工作流程發展等方面的效能和限制，提供專業意見，然後定出實際可行的做法。業務工序重組的工作既複雜又敏感，需要首長級人員充分的指引和果斷的決定。

15. 運輸資訊系統有助私營機構發展增值服務，例如公共交通運輸資訊服務、車隊管理及車內導向系統，更令廣大市民受惠。總工程師／智能運輸現正與各電訊服務供應商磋商，安排把閉路電視系統取得的即時交通資訊發放予流動電話用戶。我們須繼續加強與私營機構合作，利用運輸資訊系統產生的資料，促進增值服務的發展和供應。我們需要首長級人員的支援，以便有效聯繫政府各局／部門，與私營機構商討合作機會，以保障政府在公私營合作項目中的利益。

16. 運輸資訊系統和公眾運輸資訊服務這兩個項目均預期在 2007 年年底或之前完成。有系統啓用後，預計需要數個月時間處理在啓用初期所出現的問題，我們建議把總工程師／智能運輸的職位保留至 2008 年 6 月 21 日，以應付運作上的需要。

## (B) 交通管制及監察系統

### *未來推行的項目*

17. 智能運輸系統策略的另一項主要建議，是在全港主要公路設置交通管制及監察系統，以加強交通管理架構。這個系統由閉路電視攝影機、事故偵測器、可變信息標誌、可變車速限制顯示屏、行車線管制燈號組成。運輸署可透過系統監察交通情況、偵測交通事故、向駕車人士提供重要交通資訊、實行改道措施，以改善交通管理。如保留總工程師／智能運輸職位的建議獲得通過，在未來兩年，出任人員會繼續規劃和推行上文第 5 段所述尚未完成的項目，包括中環灣仔繞道、港珠澳大橋、北大嶼山公路連接路、東涌道、八號幹線沙田至青衣段、屯門公路等的交通管制及監察系統，並進行中九龍幹線交通管制及監察系統的規劃工作，以及繼續為現有和新近完成的交通管制及監察系統／閉路電視系統的運作及維修保養提供指引。

### *保留總工程師／智能運輸職位的需要*

18. 科技日新月異，交通管制及監察系統日趨複雜，與其他系統的配合亦更繁複。首長級人員在項目的規劃及推行的整個過程中的參與尤其重要，特別是港珠澳大橋及北大嶼山公路連接路等跨境路線的項目，建造時間非常緊迫，而且必須與內地機關緊密聯繫。我們需要首長級人員持續的支援，以繼續進行交通管制及監察系統的各個計劃項目。到 2008 年年中總工程師／智能運輸職位開設期屆滿時，我們會檢討運輸署的人手編制，包括考慮當時的工作量和研究可否由其他首長級人員兼顧餘下的工作。

## (C) 智能運輸系統策略下的其他措施

19. 除運輸資訊系統和交通管制及監察系統外，智能運輸系統策略亦建議制訂其他新措施，即行車時間顯示系統和交通管理及資訊中心。過去數年，總工程師／智能運輸負責領導這兩項措施的發展工作。具體來說，港島的行車時間顯示系統及相關的行車速度圖分別在 2003 及 2005 年推行，而交通控制中心則在 2003 年設立。不過，由於總工程師／智能運輸須負責上文第 4 及 5 段所述的智能運輸系統策略下的其他主要措施，工作繁重，而行車時間顯示系統和交通管理及資訊中心這兩項措

施，則與運輸署其他總工程師的工作相關。因此，進一步推行這兩項措施的職責已交予其他總工程師負責，以便總工程師／智能運輸能專責推行運輸資訊系統和交通管制及監察系統的項目，以及發展智能運輸系統策略下的資訊科技系統／應用項目。這兩項措施及其最新發展的簡介載於附件4。

附件4

#### (D) 其他資訊科技系統／應用項目

20. 目前，總工程師／智能運輸轄下有智能運輸系統組和交通管制及監察組，負責提供支援，執行上述工作。如保留該職位的建議獲得支持，總工程師／智能運輸會同時監督電腦事務組和基本建設組，確保運輸署內其他資訊科技應用項目的發展能配合運輸資訊系統。他亦會督導智能運輸策略的推行工作，以及有效使用和保養運輸署現有的資訊系統。雖然總工程師／智能運輸轄下有一隊專業的資訊科技技術人員提供支援，但若要充份應付運輸署的運作需求，他在運輸事務及交通管理方面的專業知識至為重要。

21. 下列項目尤其需要總工程師／智能運輸的專業意見－

- (a) 落實和改善基建網絡，以切合運輸資訊系統在推行方面的需要；
- (b) 開發資訊科技應用項目，以便透過運輸署網頁及流動電話向公眾發放緊急交通資訊；
- (c) 採用先進科技，提升緊急事故交通協調系統，當發生緊急交通事故時，方便部門內部和各部門之間的溝通；以及
- (d) 督導和管理運輸署的資訊保安政策，包括有關閉路電視、行車時間顯示系統、區域交通控制系統及日後的運輸資訊系統的智能運輸系統應用項目的資訊科技保安事宜。

我們預計上述項目會在 2008 年年中或之前完成。在臨近 2008 年年中時，我們會考慮當時的工作量，檢討電腦事務組和基本建設組的人手編制，並探討可否在總工程師／智能運輸的職位開設期屆滿後，把有關人員撥歸其他首長級人員管理。

22. 經修訂的總工程師／智能運輸的職責說明，以及運輸署的現行和建議組織圖分別載於附件 5 及附件 6。

附件5及  
附件6

### 曾考慮的其他方法

23. 我們曾審慎研究可否把總工程師／智能運輸現時或日後的職務交由運輸署其他 6 名總工程師負責，但認為這個做法並不可行。總工程師／主要公路發展和總工程師／優先鐵路發展分別全力監督主要公路發展計劃及鐵路計劃的策劃及推行工作；總工程師／交通及運輸調查負責各項交通及運輸調查，並已接手督導有關把行車時間顯示系統擴展至九龍區的規劃工作；總工程師／運輸策劃負責運輸基礎設施的規劃工作；總工程師／道路安全及標準研究負責處理與道路安全及標準有關的事務，並就制定道路安全政策及策略向道路安全議會提供支援；餘下的總工程師／交通控制則負責策劃和推行工作，增設區域交通控制系統和交通燈控制道路交匯處閉路電視系統，以及處理現有系統的運作及擴展事宜。這名總工程師亦須監督設立經加強的緊急事故交通協調中心(由現有的交通控制中心改組而成)及區域交通控制中心的工作。由此可見，有關總工程師本身的職務已相當繁重。

24. 我們亦曾考慮把有關的主要工作交由一名運輸署助理署長(首長級薪級第 2 點)直接監督。不過，大部分的工作都要求有關人員經常與各工作小組和不同的相關機構溝通及深入參與。因此，由職級屬總工程師(首長級薪級第 1 點)的首長級人員負責這些工作會是最合適及有效的安排。這樣，運輸署助理署長便可集中處理制訂整體策略、監察項目進度、與對等機構高層人員協調、爭取和管理資源等工作。

### 對財政的影響

25. 按薪級中點估計，實施這項建議所需增加的年薪開支為 1,144,200 元。至於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)，則為 1,703,000 元。環境運輸及工務局會調配內部現有資源，應付所需的額外開支。有關建議已列入 ECI(2005-06)6 號文件內。



## 諮詢立法會事務委員會

26. 我們已在 2006 年 3 月 18 日向立法會交通事務委員會提交資料文件，供委員傳閱。委員已備悉本建議的內容，且並無提出任何意見。

## 背景資料

27. 運輸署曾在 2001 年進行《智能運輸系統策略檢討研究》。這項研究建議當局設立中央運輸資訊系統，並且採用更全面的交通管理架構，以增加交通流量和提高本港道路網的安全。我們推行了智能運輸系統策略檢討所建議的主要項目，並分別在 2002 年 5 月及 2003 年 3 月向立法會交通事務委員會委員匯報最新進展。其後，我們繼續推行各項有關措施。鑑於 2005 年 5 月 9 日發生嚴重交通擠塞事故，環境運輸及工務局局長委任專責小組負責檢討和建議改善措施，以加強緊急事故交通協調工作。專責小組已完成檢討工作，並提出 56 項建議。我們根據有關建議檢討智能運輸系統策略，並在 2005 年 8 月向立法會交通事務委員會提交資料文件，向委員匯報有關智能運輸系統的最新進展。

## 編制上的變動

28. 過去 2 年，運輸署在編制上的變動如下－

編制 (註)	職位數目		
	目前情況 (2006年 4月1日)	2005年 4月1日 的情況	2004年 4月1日 的情況
A	26+(2)#	26+(2)	26+(3)
B	268	268	268
C	941	944	980
總計	<b>1 235+(2)</b>	<b>1 238+(2)</b>	<b>1 274+(3)</b>

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及屬第一標準薪級的非首長級職級
- ( ) – 首長級編外職位數目
- # 截至 2006 年 4 月 1 日，運輸署並無懸空的首長級常額職位

### 公務員事務局的意見

29. 公務員事務局支持這項建議，同意保留該總工程師編外職位兩年，以便繼續提供所需的首長級人員專業意見，監督實施運輸署智能運輸系統策略下未完成的主要項目。公務員事務局考慮到出任擬保留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，認為擬保留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

30. 由於建議保留的職位屬編外性質，如獲准保留，定當按照議定程序，向首長級薪俸及服務條件常務委員會報告。

-----

環境運輸及工務局  
2006 年 4 月

總工程師／智能運輸

原有職責說明

(載於 EC(2001-02)11 號文件附件 5  
並在 2001 年 6 月獲財務委員會批准)

職級：總工程師(首長級薪級第 1 點)

直屬上司：運輸署助理署長／技術服務(首長級薪級第 2 點)

主要職務和職責－

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／系統整合承辦商及服務供應商，以便推行各項主要計劃；
5. 進行策劃及協調工作，配置資源，以推行有關應用智能運輸系統的新措施；
6. 進行策劃及推行工作，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，諮詢交通諮詢委員會、立法會交通事務委員會和各有關方面的意見，並在有需要時出席有關會議；以及
9. 監督智能運輸部的工作。

-----

## 運輸資訊系統項目簡介

政府的政策，是推廣應用創新科技，為服務增值。在交通運輸方面，當局會透過推行智能運輸系統達到這個政策目標。運輸署在 2000-01 年度進行《智能運輸系統策略檢討研究》，以期為本港制訂長遠的智能運輸系統發展計劃。研究建議當局設立中央運輸資訊系統和更全面的交通管理架構，以促進交通流量和提高本港道路網的安全。研究又建議當局鼓勵私營機構利用這些系統推出各種服務，以切合個別道路使用者的需要。當局在 2001 年 3 月向立法會交通事務委員會講解擬議智能運輸系統策略，議員對策略普遍表示支持。

2. 運輸資訊系統是智能運輸系統策略的一個主要項目。這個電腦系統把交通運輸資料整合處理，建立成可共用並格式化的中央數據庫，既方便共用資訊，又能快捷有效地分析數據。系統能蒐集、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、公共交通服務及交通事故等資料。運輸資訊系統主要提供兩項服務，即智能道路網及公眾運輸資訊服務。智能道路網提供有關行車方向、路口轉彎方向及停車限制等最新資料。智能道路網完成後，私營機構的增值服務供應商，包括電訊公司、車隊及貨運服務營辦商、物流及資訊科技機構等，都可利用這些資料以發展其他有關運輸資訊系統的應用服務，例如車內導向系統、車隊管理系統，以及為市民提供的個人資訊服務。公眾運輸資訊服務擬發展為互聯網服務，為公共交通工具的乘客及駕車人士提供交通運輸資訊，以便出發前計劃路線。公共交通工具的乘客可按車程、車資和轉車次數搜尋最佳路線，而駕車人士則可就車程及收費等在數碼地圖上搜尋最佳行車路線。

3. 2001 年 5 月 18 日的立法會交通事務委員會會議對擬議運輸資訊系統表示支持，財務委員會在同年 6 月 1 日的會議上通過撥款 6,360 萬元推行這項系統。當局在 2002 年 4 月招標推行運輸資訊系統，並在 2003 年 5 月批出合約。合約原定在 2004 年 12 月完成。然而，運輸署與承辦商在履行合約過程中遇到問題，以致工程嚴重延誤。合約最終在 2005 年 2 月終止。

-----

## 推行運輸資訊系統的範圍及主要工作

### 範圍

運輸署現有 200 多個不同格式的交通運輸數據集，存放在該署 7 個主要地點的辦事處。推行運輸資訊系統的範圍如下－

- (a) 建立一個儲存交通及運輸資料的中央數據庫，把各類服務功能模組統一併入部門網站內共用瀏覽器的用戶界面，方便該署的日常運作；
- (b) 根據交通及運輸資訊服務數據庫的資料建立應用模組，併入公眾網站內共用瀏覽器的用戶界面，透過網站向市民發放交通運輸資訊；
- (c) 利用數據庫內的最新資料建立服務配套，以支援向增值服務供應商提供智能道路網的工作；
- (d) 給其他政府部門從網上取得資訊：路政署可利用有關資訊協調道路維修計劃及推行主要道路項目；香港警務處及消防處可把交通運輸資訊用於其調派管理系統；以及
- (e) 為業界提供有關數據、通訊及應用界面的規範標準，提供有利環境以促進本港智能運輸系統的應用。

### 主要工作

總工程師／智能運輸及其屬下項目小組負責就以下工作管理承辦商的表現和聯絡各有關方面，以確保系統能如期順利推行－

- (a) 執行項目管理及質素保證工作，以確保系統能根據特定推行計劃及在核准預算內順利推行；
- (b) 監督和協調推行系統的各项工作，包括系統分析及設計；開發應用系統；劃一、轉換和轉移數據；網絡設計及配置；系統驗收測試和啓用；培訓；文件編製等；

- (c) 安排場地準備工作，以及硬件和軟件、運作復原設施、通訊電纜及其他設備的供應、運送、安裝、接合和整合；
- (d) 聯絡各政府部門及運輸機構，徵求他們同意交換和共用數據；
- (e) 重整業務工序和制訂推行計劃；以及
- (f) 安排日常的系統支援和維修服務。

-----

## 由運輸署其他總工程師負責的 智能運輸系統策略計劃

### 行車時間顯示系統(下稱「顯示系統」)

顯示系統的目的，是讓駕駛人士得知由港島經 3 條過海隧道前往九龍的估計行車時間。總工程師／智能運輸在 2003 年在港島各主要交通改道點安裝數碼行車時間顯示器，在港島順利實施該系統，其後在 2005 年在互聯網上推出行車速度圖。這些數碼顯示器及行車速度圖一直運作暢順。我們計劃將顯示系統擴展至九龍區各條過海通道的主要接駁通路，為駕駛人士提供更多資訊。由於顯示系統所採用的技術亦適用於有關行車時間、交通流動速度及交通流量等各項調查，為了善用資源，在九龍區推行的新行車時間顯示系統項目，已由該署現時負責有關交通及運輸調查事宜的總工程師／交通及運輸調查負責。

### 交通管理及資訊中心

2. 智能運輸系統策略亦建議設立交通管理及資訊中心，以便直接控制所有區域交通控制系統和交通管制及監察系統，以及透過智能運輸系統向傳媒及市民提供即時交通資訊。2003 年 8 月，運輸署實施了一項試驗計劃，在總部設立了交通控制中心。該交通控制中心由緊急事故交通協調中心(下稱「協調中心」)和新界區區域交通控制及閉路電視系統控制中心組成。根據交通控制中心運作的經驗，亦由於可採用最新的通訊科技，我們修訂了交通管理及資訊中心項目的計劃。我們計劃設立兩個各具獨特功能的獨立中心，即經改良的協調中心及區域交通控制中心，取代將所有交通控制設施集於一身的交通管理及資訊中心。經改良的協調中心由現有的交通控制中心演變而成，將會專責處理緊急交通事故，包括發布有關事故的資訊。區域交通控制中心則會設置本港所有交通控制設施，以及控制其日常運作。這兩個中心的設施會互相連接，讓各自的功能發揮最大效用。總工程師／交通控制現時負責區域交通控制及閉路電視系統的工作(包括規劃及建設有關的控制中心)，由他監督這兩個中心的建設工作會更為合適。

-----

總工程師／智能運輸職位  
修訂職責說明

職級：總工程師(首長級薪級第 1 點)

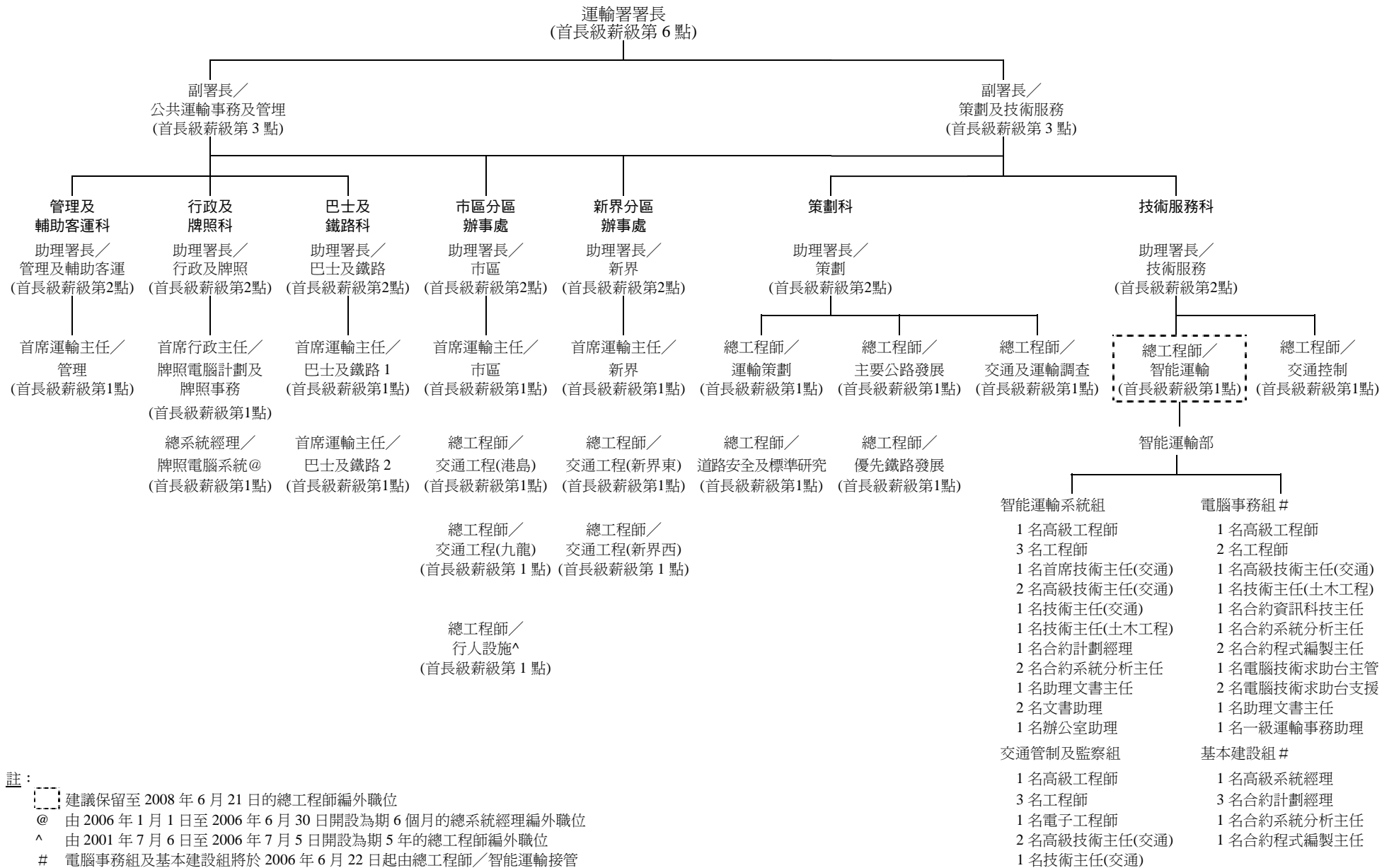
直屬上司：運輸署助理署長／技術服務(首長級薪級第 2 點)

主要職務和職責－

- (1) 透過與公營／私營機構合作，推廣本港發展智能運輸系統；
  - (2) 管理運輸資訊系統的推行工作；
  - (3) 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，以推行智能運輸系統(包括運輸資訊系統)；
  - (4) 負責策劃和推行工作，在進行大型道路工程時，於現有和日後的主要道路網設置交通管制及監察系統；
  - (5) 就運輸署的資訊科技發展提供意見及指引；
  - (6) 進行監督工作，確保運輸署現有資訊系統及基礎設施能有效運作，保養得宜；
  - (7) 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及資訊科技的新措施；
  - (8) 就智能運輸系統在本港的發展，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，並在有需要時出席有關會議；以及
  - (9) 監督智能運輸部(由智能運輸系統組、交通管制及監察組、電腦事務組及基本建設組組成)的工作。
-



運輸署現行和建議組織圖



註：  
 [ ] 建議保留至 2008 年 6 月 21 日的總工程師編外職位  
 @ 由 2006 年 1 月 1 日至 2006 年 6 月 30 日開設為期 6 個月的總系統經理編外職位  
 ^ 由 2001 年 7 月 6 日至 2006 年 7 月 5 日開設為期 5 年的總工程師編外職位  
 # 電腦事務組及基本建設組將於 2006 年 6 月 22 日起由總工程師／智能運輸接管