



新聞公報

香港政府新聞處印發 · 皇后大道中 · 拱北行 · 電話：五十二三三一九一

一九八二年六月九日
星期三

目錄

運輸司談交通政策	第一頁
大學及理工教育學費水平	第三頁
沙田職業資料展覽	第四頁
新界政務署長讚揚仁愛堂成就	第五頁
電氣化火車乘客數目增加	第六頁
地下鐵路地盤拯救組	第七頁
柴灣道交通措施	第八頁
交通意外應可預防	第八頁
諮詢中心服務大受歡迎	第十頁

運輸司施格今日在回答一些人士指責政府在運輸方面成就有所不足時表示，政府第一個同意以往確還可以做更多工作，但他指出，這樣做可能會影響到各項優先次序。運輸司說：「尤其在一九七〇年代後期，房屋獲得最優先發展，其理由不論從前或現在亦非常明顯。」

至於撥出更多資源發展運輸之要求，當局在每年制訂工務計劃的行政過程中，已經與其他計劃的撥款要求一併提出及作徹底辯論。

「結果是在房屋、教育、醫療、社會福利、水務、交通及運輸，及其他方面，謹慎地作出一個優先次序安排。」

施氏說：「在一九七五至一九七九年財政年度預算案後的公眾討論中，我記不起有任何改變優先次序以便有利於運輸的建議，或任何對相對優先處理運輸問題之長遠影響表示之關注。」

施氏今日在保良局午餐會上致辭時稱，他不認為很多人會對那些叫囂爭取社會資源撥作龐大道路工程計劃以便私家車可以獲得不受限制增長及活動之人士有很大耐心。

他說，他們十分明瞭，或如果他們停下來想一想，亦會明白本港在地理上及人口上均不可能興建一個足夠可以維持車輛不受限制增長及活動的道路系統；就算假定是可能的話，此舉會佔取其他重要發展計劃，如房屋、教育及醫療；再者，增加此項對勞動力及建築業方面的需求會引起十分嚴重通貨膨脹後果。

但施格指出，由一九七六至八二年之六年內，政府經動用三十六億元於道路計劃，九十七億元於地下鐵路，另十五億元於九廣鐵路。

一九八二—八三年度之財政預算案亦撥出十二億元於道路工程，以及再增加七億三千萬元於九廣鐵路電氣化計劃，而地下鐵路亦繼續發展，動用約十八億元興建港島綫。

施氏說，此等數目相當龐大，反映出政府之運輸政策：透過改善道路運輸，擴充非道路運輸，擴展道路系統，及確保公共交通及貨車獲得優先使用，然後是私家車等措施，以便優先改善公共交通及貨車之流通。

他說，布政司署於去年九月設立運輸科，由專責司級官員掌管，並有各級支援人員，最重要者是設有運輸策劃組。

他又說，此舉使到運輸政策及運輸策略計劃得以脫離土地及環境保護問題獨立存在。

行動責任則由運輸署集中處理，尤其是交通管理職務。工務司署路政處交通運輸組之大部份工作都已轉往該署。

運輸署組織亦已加強，設立分區辦事處，各由一名助理署長掌管，轄下並有專業機械及運輸人員協助。而與警方交通總部之統籌亦已重予檢討，作進一步加強。

施格說：「簡而言之，當局正將對運輸政策之意見及需要統籌成爲全面之策劃及計劃；在有關之局及委員會內可以就運輸事務充份發言；而行動方面事務更大大加強，包括最重要者是可以在地區階層就區議會對此等問題日益增加之關注，作出反應。」

「在制訂政策方面，當局獲得交通諮詢委員會之意見及廣泛經驗，裨益甚大，而區議會展開工作後，亦提出更多之意見及建議。他們在需要與意見，以及資源及可行辦法之相互作用上所佔之地位，對繼續發展政府計劃及政策日益重要。」

編輯注意：施格演辭全文（英文本）會放置稿箱備取。

大學及理工教育學費水平

政府已要求大學及理工教育資助委員會假設訂定三間院校之學費水平，以便計算一九八五至八六年度之資助撥款。

學士學位課程之假定學費為四千二百元，理工學院全日制非學士學位課程為三千二百元。

至於收費之實際數目，則由該等院校自行決定。

政府發言人謂，一九八五至八六年度之假定學費水平，較諸用以計算一九八四至八五年度資助之水平高出六百元，係符合逐漸增加以學費支付經常費用之百分率之政策。建議之數目亦已計及通貨膨脹在內。

他指出，估計在一九八五至八六年度需由公帑撥十二億元，支付三間院校相當大部份之經常費用，而假定學費之收入僅為九千萬元。

他又說，上述計算尚未包括現行非經常發展計劃之龐大費用，迄今估計約會動用公帑八億九千萬元進行一九八一至八六年之非經常計劃。

三間院校內逾半學生都有接受學生資助計劃之援助，以繳付全部或部份學費。

該項計劃旨在確保不會有學生因為經濟問題而不能入學，資助水平會相應調整，以反映出學費之增加。

發言人稱，目前之慣例是每年預先四年公佈收取之學費，使到就讀該段期限或較短課程之學生在入學時便知道整個課程內要繳交之學費。

沙田區職業資料展覽

一個內容豐富的沙田區職業資料展覽，將於星期五（六月十一日）揭幕，旨在輔導求職人士，俾能全面瞭解沙田區各行各業的就業機會情況。

展覽會為期三天，由區議會及三個政府部門主辦，專為區內人士及學生而設。展覽假沙田禾輦商場大堂舉行，開放時間由上午十時至下午八時。

展覽籌備委員會主席沈佑陽今日（星期三）表示，大會特別安排專車接送，方便學校團體到場參觀。

參加展出的攤位共十八個，其中有廠商、銀行機構、教育機構及政府部門。

此外，更有特備幻燈片及電視錄影帶介紹各種行業的工作性質。

勞工處又策劃專題講座，講題有：「製衣業之就業機會」、「香港理工學院簡介」及「選擇職業需知」。

沙田理民官夏思義、勞工處助理處長蘇莫秀霞、社會福利署沙田區總福利主任劉啓存及沙田鄉事委員會主席韋漢良將主持揭幕儀式。

免費入場券在禾輦社區會堂備索。

編輯注意：

為期三天的沙田區職業資料展覽開幕典禮將於星期五（六月十一日）上午十一時在沙田禾輦商場大堂舉行。歡迎派員訪攝。

新界政務署長盛讚仁愛堂成就

新界政務署長麥法誠今日（星期三）主持仁愛堂第三屆董事局就職典禮時說，仁愛堂與有關當局建立良好關係，所以能在衷誠合作之下，為迅速發展的屯門新市鎮提供急需的設施及服務。

政務司鍾逸傑亦出席今日盛會，為仁愛堂總理主持監誓。

麥氏說，經過五十年時光，仁愛堂現已成為新界舉足輕重、組織健全的機構之一。最近，不少重要的計劃已一個緊接一個完成，其中包括去年九月落成的大興體育中心，今年二月啓用的仁愛堂友愛幼稚園及三月落成、建築費四百萬元由該堂捐助的仁愛堂分科醫療中心等。

他續說：「來年，仁愛堂將有更輝煌成就。仁愛堂陳黃淑芳紀念中學將於九月落成啓用；設計新穎、設備完善、工程龐大、建築費達四千萬元的仁愛堂社區及室內體育中心，將於本年底落成。」

「英皇御准香港賽馬會捐款五百萬元在大興邨附近興建的游泳池現正在興建中，將於明年落成啓用。」

「此外，仁愛堂正在籌劃一座新穎及設計上別出心裁的骨灰花園，並正與政府各有關部門進行洽商。」

他又說：「以上各項驕人成就，充份說明具備眼光遠見及決心所能達致的成果。」

「仁愛堂既已奠下基礎，至宜再接再厲，在兼顧龐大創辦費、經常開支及妥善管理各項設施的重要性之餘，審慎籌劃日後的計劃。」

一九八二—八三年度仁愛堂主席一職由陳中行獲選當任。

九廣鐵路局自上月月初第一期近郊綫電氣化服務開始以來，火車乘客之增幅已達百分之五十。

鐵路局發言人表示：由五月六日至五月三十一日之廿六日內，火車乘客數字為一百五十二萬一千人，而四月份整個月之乘客數字則為一百二十萬七千六百六十六人。該數字等於每日平均載客約六萬人，而四月份及三月份則分別為四萬人及三萬六千人。

發言人說：上月份電氣化火車通車後除最後一個星期外，其餘三個星期日，每日均有十萬人乘搭火車。最後一個星期日（五月三十日）由於有暴風雨關係，火車乘客只得五萬二千人。

他說：目前以第一期電氣化火車只來往九龍與沙田之間來說，乘客數字能有這個增幅，實在十分令人鼓舞。

他說：「我們對第一期電氣化服務通車的首個月乘客增加幅度感到滿意。我們相信在市民逐漸習慣使用這個新系統後，乘客數字將繼續有穩定的增長。」

預料到明年夏天紅磡至羅湖全綫電氣化通車後，九廣鐵路局列車每日將接載十五萬名乘客。

根據估計，到八十年代中期火車乘客將每日增至二十五萬人，而到一九九零年則每日增至五十萬人。

消防事務處地下鐵路地盤拯救組

消防事務處已於本月設立地下鐵路地盤拯救組第二隊加強該組實力，以應付地下鐵路興建港島支綫時的任何意外。

該拯救組直接隸屬香港總區，由一名消防區長指揮。

拯救組於去年成立時，屬下拯救隊只有一隊。鑑於地下鐵路港島綫工程將加緊興建，當局必須提供足夠的救援服務；拯救組第二隊因此成立，以配合地下鐵路港島綫加壓隧道工程的開始。第一隊駐守港灣道消防局第二隊駐守上環消防局。

兩隊成員共八十五人，包括一名區長，六名助理區長，六名高級隊長或隊長，及七十二名員佐級人員。

指揮該拯救組的消防區長為許景平區長。他說：「拯救組的職責是應付加壓隧道、直井或加壓槽內所發生之火警和意外。」

所有隊員是根據年齡和優異之體能狀況特別挑選出來。合格隊員必須預先接受體格檢驗，包括骨骼關節等之X光檢查，及氣壓室試驗；日後仍需要定期接受體格檢驗。

任何隊員如患上傷風或其他輕微疾病時，將會立刻被豁免擔任拯救任務，及需要再次接受體格檢驗。

由於拯救組通常是在加壓環境下工作，故此需要使用特別的器材裝備，例如呼吸器和手提無線電話器。其他特別裝備還包括能連續發出警號以顯示被困者位置的警報器及安全帶。

許區長強調說：「拯救組已作好準備，並隨時可處理在地下鐵路興建地盤所發生之任何緊急事故。」

柴灣道交通措施

運輸署宣佈：筲箕灣道東行車輛，一律禁止於筲箕灣道與柴灣道交界處掉頭，由即日起生效。

此外，筲箕灣東大街西行車輛，須直接駛入筲箕灣道，而不經柴灣道。

該處已設有標誌指導駕車人士。

交通意外傷亡應可預防

本港每年因交通意外死傷人數達二萬三千名，每月約有四十人死亡，其嚴重程度足以比諸瘟疫。

而運輸署道路安全研究部總工程師韋理達則極力強調，這種「瘟疫」是可預防的。

韋氏於今日一個午餐例會上演說，指出交通意外中，行人遭遇的危險最大。行人佔失事死亡人數之六成及傷殘人數之四成。

因此，他強調說，雖然社會經濟需要倚靠車輛運送貨物，但同時亦須為行人提供安全設施。

他表示，在中區部份地點及各新市鎮內，當局已照顧到行人的方便，而在其他很多情況下，亦已考慮及他們的需要。但很不幸，所提供的設備很多時候都並不足夠。

韋氏說：「我們有多少次見到足以讓所有路人使用的寬闊行人徑？即使行人徑本身寬闊，但經常有小販、建築工程，及街上雜物阻塞行人路。」

他說：「儘管當局建造行人天橋，但有時天橋的水準不高，只適宜年青力壯的市民使用。」

他並且談及駕車人士對行人的態度。他說，有些駕車者視行人如蠅蛆，認為他們阻礙交通。

韋氏強調，如要行人意外減少，這種普遍態度必須改變。

為要進一步減少此類意外，政府於去年成立了一個道路安全研究部，以在其他國家尤其其是英國非常成功的同類部門為根據，研究香港交通意外的情況。

道路安全研究部在成立後第一年中，經已研究了一百三十處地點，包括行人意外頻密，及其他類型意外的地點。

他說：「我們已不斷提出一些可能解決某種困難的廉宜方法，而在調查研究及補救改善方面的工作，均令人滿意。」

韋氏說：交通意外受害者中，由六歲至十一歲的小學學童為數不少，道路安全研究部正提供教材予教育署，向學童灌輸有關知識。

該部亦供給相若教材予教育電視節目，俾能向各校學生「傳播道路安全的真諦」。

他又說：「只向學童宣傳是不足夠的，因為在大部份意外中，學童都由家長陪同，所以家長們亦是該部的宣傳對象。」

導致這個情況是由於現行印製的道路安全手冊數量不多，但該部正重新編訂道路交通守則，以包括所需詳情。

韋氏說：「根據其中資料，運輸署將來會印製更多傳單及籌辦宣傳活動。」

他說：不少老人亦在交通意外中喪失性命，故老人亦被列為宣傳活動的對象。

他說，自從公共諮詢服務於一九六一年開始以來，政務總署已成功地鼓勵更多市民利用此項服務，同時，諮詢中心網亦每年擴展以應不斷增加的需求。

他說：「諮詢中心係直接與各理民府連繫，它們係為區內團體及區議會服務者。」

目前港九新界十八個區內共設有五十三個諮詢中心，主要處理詢問、投訴及宣誓事項。

鮑文指出提供全面公共諮詢服務的主要原因，係社會上所有人士遲早都會與政府有接觸。

他說：「可以理解地，一般市民對政府的結構及程序都可能感到複雜——他可能不知道向何處求助，或由於他事務繁忙，因而歡迎他的事項能立刻獲得處理的機會。」

他簡述諮詢中心的服務時說，主要係嘗試解答有關政府部門的政策及工作程序的基本詢問，及有關區內團體及公共設施的其他問題，如公益金及交通機構等。

各中心亦派發政府各式申請表格，例如有關公共居屋、護照、回港證、商業登記等申請表格。

至於投訴方面，鮑文表示雖然諮詢中心的工作人員並沒有任何行政權力，但是，仍不失為可供公眾人士尋求協助的其中一個途徑。

例如，一位市民遇到有關交通或食水供應的問題，諮詢中心的職員便可將個案轉達有關當局。

鮑氏說：「值得注意的是，自地區行政推行後，各諮詢中心接獲的投訴，可轉呈地區管理委員會及區議會，並由他們繼續處理。」

提到另一項受歡迎的服務，鮑文說所有諮詢中心均有
人員負責為宣誓人監督。

他說租務主任計劃及法律援助計劃亦與諮詢中心有聯
繫。

「市民尋求此等服務，可與諮詢中心職員聯絡約見時
間，而中心職員亦於晚間在其中主要的辦事處協助當值
的律師。」