



## 鯉魚門大橋詳細研究

預期可於本年底完成

地政工務司麥德霖今日（星期三）在立法局會議上透露，鯉魚門大橋之詳細研究已於今年二月展開，預期會在本年底完成。

麥氏在回答羅德丞議員的諮詢時表示，政府於一九七四年委任顧問進行一項綜合性運輸研究的同時，亦就鯉魚門跨海大橋計劃作出初步研究。

羅德丞議員之問題為：「請問政府，最初於何時獲得顧問公司通知，謂興建鯉魚門大橋問題，需要進一步研究；政府又於何時決定從事此項研究，並終於何時委託專家負責進行？」

麥德霖說：「於一九七五年之研究結果指出，雖然航空及海事方面之需要會使橋樑設計受到嚴格限制，但整個興建計劃是可行的。」

「不過，由於七十年代中期之經濟情況的影響下，海底隧道之交通使用量仍不算太高，及建設工程計劃競爭有限資源，在當時跨海大橋計劃並無優先之條件，能使計劃再推進一步。」

麥氏又說，由於海底隧道之行車使用量在七十年代末期劇增，政府在一九八零年一月委託顧問，就有關跨海交通之長期及短期解決方法，進行研究。

他說：「在這為期兩年之研究過程中，顧問公司把鯉魚門大橋列於多項長期辦法之首。」

「研究報告指出，主要未解決之難題，是跨海大橋對啓德機場儀錶着陸系統做成之影響，必須進行更詳細之調查，因此，政府再委派顧問進行詳細之研究。」

「若研究結果證明可行，詳細之設計工作便會隨即展開，以期整座大橋能於一九八六年底完成，屆時在港島及九龍兩面之大橋引道亦將會完成。」

醫務署將在一九八六年間  
在新界增建六所牙科診所

醫務衛生署計劃在一九八六年間，在新界完成增建六所牙科診所，為區內居民提供服務。

醫務衛生署署長唐嘉良醫生今日（星期三）在立法局會議席上答覆非官守議員楊少初的詢問時，作以上表示。

楊議員的問題為：「請政府告知本局，是否有計劃將政府牙科服務擴展至新界，特別是新市鎮及離島？」

唐署長表示，目前已有八間政府牙科診所設於新界，為居民提供緊急治療服務，而這些牙科診所，均設於新市鎮及離島。

此外，新界區內的瑪嘉烈醫院，亦會視乎病人的醫療程序的需要，而提供牙科服務。

唐署長更表示：「三間在計劃中於八十年代末期在新界區落成的主要醫院，亦將包括這項服務。」

他又說：政府於一九八七年，在新界設立三間學童牙科診所，展開護理小學生牙齒的工作。

### 十五項古蹟已受法例保護

民政司黎敦義今日（星期三）在立法局會議上說，自從古物古蹟條例於一九七六年生效以來，已有十五項古蹟由憲報公佈在受保護之列，包括古代石刻、碑銘、堡壘、廟宇、村落及有歷史性建築物。

黎氏說，此外，約有四百項較次要的具歷史價值的古蹟等亦受到有關行政措施上的保護。

黎氏是在答覆蘇國榮議員的詢問時，作以上透露。

蘇國榮議員的問題為：政府可否告知本局，對於保存有歷史或文化價值的建築物及古蹟，有何進展；又現正採取甚麼措施，以宣揚本港這些建築物及古蹟？

民政司說，市政總署轄下古物古蹟事務組進行的保存古蹟工作，最近獲得有力推動，因有兩項撥款於本年設立，一項為一百萬元作修復用途的總撥款，另一項為二十五萬元作維修古蹟用途的撥款。

他說：「一條例本身最近已受全面檢討，結果擬定若干修訂，以改善法律保護程序。」

黎氏說，他希望不久可向立法局提出一項修訂法案。

有關宣傳方面，他說，每次當有歷史價值的東西被發現、在憲報公佈或予以修復時，報章和電視通常都有相當多的宣傳。

黎氏說，古物諮詢委員會出版一本資料詳盡的年報，供市民免費索閱。最新的一期年報，現正在編製中。

他說，此外古物古蹟事務組正在編製一本小冊，說明對於保存古蹟正在進行甚麼工作，怎樣進行，和介紹受保護的主要項目。該小冊子可於本年底出版。

### 學前教育幼兒服務 統籌工作相當足夠

教育署署長許瑜今日（星期三）在立法局會議上說，現時負責學前教育及幼兒服務各政府部門間的默契及統籌工作，相當足夠。

許氏於答覆班佐時議員的詢問時作以上表示。

議員班佐時牧師的問題為：「鑒於小學教育及學前服務白皮書的建議將在本年九月實施，政府可否說明，將如何更有效調協幼兒中心及幼稚園所提供的教育服務？」

許氏說，自從一九八一年七月小學教育及學前服務白皮書發表後，政府已成立一個常務委員會以統籌教育署及社會福利署的學前教育及幼兒服務工作。該委員會主席由布政司署一位高級官員擔任。

許氏說：「該委員會將繼續討論如何實施白皮書所提出的各項建議。」

至於本年九月開始實施的新政策，許氏說委員會已注意到其引起的有關問題。這些問題包括逐年提高幼稚園入學年齡，所謂幼兒班的措施，費用津貼、租金津貼、工作人員訓練及幼稚園的起碼教學工具等。

許氏說當局已發出多份通告，說明白皮書的大致要求，並將會發出這類通告。

許氏指出教育署亦曾與幼稚園及幼兒中心主辦人進行多次正式及非正式會談。所以他們應該完全了解他們在本年九月間及至到一九八五年九月的過渡時期所需要做的工作。白皮書的各項建議將於一九八五年九月實施。

他說：「這些問題的精粹在於各方面的磋商，充份的宣傳和彈性的處理。」

有關政府對重要事宜資料  
分發新聞界務求公平詳盡

民政司黎敦義今日（星期三）在立法局表示，當局於分發所有有關政府重要事宜的資料時，均力求盡可能做到公平及詳盡。

黎氏於答覆議員班佐時牧師之詢問時作以上表示。

班佐時議員的問題為：關於向中英文傳播媒介編輯及記者講述政府重要問題的簡報會，政府可否就有關的政策發表聲明？

民政司說：「重要的政府事宜都會以文字，談話及記者會的方式盡可能作詳細解釋。」

他指出，所有文字資料都是以中英文書寫，而記者會則是在一個有英語及粵語即時傳譯設施的室內舉行。

他說：「所有文字資料都分發給本港所有的新聞傳播媒介及新聞機構，而任何海外新聞聯絡員亦可獲得這些資料。」

他又表示，所有記者會都開放予所有新聞界參加，不論他們的刊物是以何種文字出版。

立法局批准担保地鐵公司還款

立法局今日（星期三）批准政府担保地下鐵路公司付還一項六千六百萬元之貸款。

在該項担保下所借得的款項，將用以支付港島綫的供應、製造及裝置在列車上及車軌旁儀器，以及在筲箕灣與柴灣車廠之間建築隧道的費用。

這項担保，使到政府對地下鐵路公司未付還貸款的承擔保證數額共達七十三億一千八百萬元。

### 壓縮空氣中工作之工人

X光檢驗改為每年一次

根據立法局今日（星期三）通過之修訂規例，在壓縮空氣中工作之工人接受骨壞死病X光檢驗，將由現時之每六個月一次改為每年一次。

署理勞工處處長許舒博士在會議席上呈交一項名為一九八二年工廠暨工業經營（在壓縮空氣中工作）（修訂）規例時，解釋上述檢驗次數變更之原因。

他指出，本港自一九七七年進行壓縮空氣工作，曾進行檢討該業工人之健康情況，英國亦曾作同類檢討，結果證實骨壞死病之病例為數不多。

許博士說：「在衡量X光檢驗的療效作用時，必須顧及電離子輻射對個別人士造成之危險，現已決定由六個月改為一年的X光檢驗對預防骨壞死病更為恰當。這將會對電離子輻射造成的危險減半而又毋須放棄任何預防疾病措施。」

他又說：他知悉在英國有關人士亦將建議對當地之壓縮空氣中工作醫療守則作類似之修改。

### 新界離島四地政處

各有一位政務主任

地政工務司麥德霖今日在立法局會議中表示：目前已有四位政務主任，分別在屯門、荃灣、西貢及離島四個地政處工作。他們各自直接向本區的地政專員負責，工作範圍包括聯絡該區的地政處、理民府及其他部門、地區管理委員會、區議會及該區居民。

地政工務司係在答覆楊少初議員的問題時，作以上表示。楊少初議員的問題為：「請政府透露，派至地政署各區辦事處的政務主任數目及其職責？」

地政工務司又說：此外，在各區的地政處內，他們更擔任特別職責，包括協調清拆工作，遷徙鄉村，實施小型鄉村屋宇政策，及實施鄉村環境改善計劃等。

他又透露本年七月間，將另有四位政務主任會分派往元朗、大埔、沙田及北區四個地政處工作。

#### 僱傭法案修訂

##### 增加浮動假日

一項建議增加一天浮動假日的修訂法案，今日（星期三）在立法局提出首讀及二讀。

署理勞工處處長許舒博士今日在動議該項一九八二年僱傭（修訂）法案時說，倘法案獲得通過，則擬於明年一月一日起生效。

許博士在談及該項建議的背景時稱：去年六月，勞工處、新界民政署及民政署曾就公眾假期及法定假日兩者間之差別而徵求市民意見。

最後，當局建議：作為增加法定假日之初步，由一九八三年起，增加另一法定假日，使法定假日之數目增至十一天。

許博士指出，該法案之目的是使該建議付諸實行。

他說：法案亦建議倘某法定假日、另定或代替假日適逢爲僱員之休息日，則該休息日之翌日得成爲僱員之假日。

關於浮動假日方面，許博士說：該法案亦建議，倘僱主對該兩天或其中一天浮動假日不予訂定，則在僱員之要求下，該等假日將可撥入彼等之有薪年假內。

倘僱主沒有指定該等浮動假日之日期，而僱員亦未曾要求將之撥入有薪年假內者，則彼等可於六月份第二個週末後之星期一及八月份最後一個星期一享用該兩浮動假日。

該法案之辯論押後舉行。

按照現時之僱傭條例，受條例保障之僱員每年可獲十天有薪法定假日。

若僱主基於種種原因，須僱員於法定假日工作，僱主必須於事前四十八小時通知僱員，另定之假日可於法定假日之前或後六十日內，給予僱員。

但如雙方同意，則法定或另定假日三十日內之任何一天，皆可作爲僱員之代替假日。

### 政府有全面政策

#### 處理泊車的問題

運輸司施恪今日（星期三）稱，政府有全面政策，處理在路旁及離開街道停泊車輛的問題。

施格是在立法局會議上答覆蘇國榮議員之詢問時作以上表示。蘇議員之問題為：「政府可否說明，是否有全面政策，以處理在路旁及離開街道泊車的問題？」

他說，政策之目的是要支持改善公共交通的較廣泛戰略性目標，及較合乎經濟地使用道路系統。

他說，政策的要點包括發展多層停車場以協助減少現時泊車位之短缺情況；利用土地作為臨時的汽車及貨車停車場；在住宅及其他建築物訂定泊車標準；鼓勵為駕車者提供泊車後轉乘其他交通工具之設施；擴大設置泊車收費錶的範圍以確保路旁泊車位更充份地利用；以及對非法泊車採取執法行動。

施格說：「泊車政策現已檢討多時，在獲得交通諮詢委員會的意見後，本人希望在兩個月內向行政局呈交省覽。」

#### 立法局今通過動議 長俸增百分之十二

立法局今日（星期三）通過將所有長俸增加百分之十二，並於本年四月一日起生效。該項增加全年總數估計為四千零二十萬元。

銓叙司羅能士在動議通過該項調整時說，政府一貫公佈的政策是維持公務員長俸的原有購買能力，而這是透過對長俸作定期調整所獲致，以反映生活水平之變動。

羅能士說，在一九八一年七月一日至一九八二年三月三十一日為期九個月的檢討期間，甲類消費物指數的每年平均變動率上升二十六點一點或百分之十一點四。

他說，一貫的做法是將該數字以整數計調低，而將長俸調整為百分之十一。然而，自一九七六年以來，即採用法根據甲類消費物指數之變動作為調整長俸的現行方法後，其間六年之中有五年的增加百分率以整數計調低。

他說：「在過去數年來，這導致剩出百分之零點五九的淨數十二，因此，將本年的增加率百分之十一點四調高至百分之十二，實屬合理。」

新界區地產繼承人  
政務總署審查申請

署理律政司黎守律今日（星期三）在立法局會議上說，確定地產繼承人事宜，仍由政務總署負責審查。

但是由今年四月一日起，新成立的地政署已接管了新界各區的土地登記處（荃灣區除外）的工作，辦理土地繼承人登記。

黎守律答覆楊少初議員詢問時又說，地政署將負責新界各區的土地登記處，直至註冊總署能接掌該等事務為止。

他說，荃灣區的土地登記處，已由註冊總署管理。

運輸司施恪在立法局表示  
政府曾考慮限制擁有車輛

政府曾考慮直接限制擁有車輛及限制使用車輛的措施，但現時暫不實行該等措施。

運輸司施恪在立法局會議上表示，基於社會及經濟的理由，政府認為不宜完全扼殺擁有汽車的願望。

因此，政府認為在直接訴諸限制擁有車輛的措施之前，應先嘗試其他措施，該等建議今日下午呈交立法局考慮。

運輸司施恪說，限制擁有汽車的最直接和有效的辦法是限制車輛的數目。

這項限制可以將限制數額訂定在現時已註冊車輛數額，加上已制定的每年增長率，這增長率以後可每隔一段時期，根據道路的容量和車輛的使用率加以檢討。

他說：「這項措施的闡釋頗為簡單，並可快速及輕易執行，且亦有效；此外，其效果可準確地評估，而在處理上亦很靈活。」

這措施祇會影響每年比較少數的有意購車者，但對現有車主則並無影響。由於這項措施並不增加政府收入，而祇會減少收入的增長率，因此不會引致執行限制措施是為增加收入，這種混淆視聽的論調。

施氏說，但是却會造成一個很大的困難，就是將來每年准許增加車輛的分配問題。

他指出，關於限制車輛數目方面也有一些不同的主張——例如每戶祇准擁有一輛車；或除非同時能提供泊車位，否則不准擁有汽車等等。

他又說：「雖然我們目前還不建議實施對車輛數目的限制，但將來就難保了；如果現在建議的措施證實不足，將來就可能必須訴諸此策。」

施氏指出，本港祇有百分之十七的家庭擁有或使用自用車，與先進國家比較，比率實是非常低。

他說，本港繼續繁榮將會增加對汽車的需求，因為人們將更有能力要求全港各地有更好的道路讓他們行駛。

施氏說：「與其他各國作數字上的比較並無實際意義，因為他們人口的分佈比我們的更廣泛；但這類數字，如英國的百分之六十和美國的百分之九十五，對香港來說簡直不可想像。」

「由於我們的地理環境，和交通基本建設的能量有限，所以即使由現時的百分之十七增加到百分之二十五，也需要一段非常長的時間，才可應付。」

談及限制使用車輛，運輸司說，這些限制的目的是減少車輛在繁忙時間及擠塞地點使用。

他指出，在香港，此舉極難實行。

施氏說，其他國家曾試行各種辦法，例如分雙單日使用車輛，使每輛車只能在隔一日進入指定地區；或由車主自行指定每週之一天或多天不使用車輛，而在車前擋風玻璃上貼上標貼說明。這些國家都曾施行這些計劃，雖然其成功程度不一。

他說：「我們認為這些措施在香港很易造成欺騙或被人逃避，且在執行上所需人力極大。」

「此外還有一點須要考慮，不但目前擁有二輛或更多車輛的車主可以免受這些措施所影響，而且事實上這些措施更會鼓勵車主購買更多車輛。」

運輸司表示，很多傾向於接納在擠塞地區限制用車的人士指出，在寬敞大路或在非繁忙時間內不應限制用車。

施氏說，政府亦曾考慮及地區牌照計劃及道路分價收費系統（包括徵收道路使用費，辦法是在車輛上裝上電子感應器，該感應器可經由設於路上的儀器開啓——這辦法頗具吸引力，但仍未發展至在經濟上及執行上值得施行的程度）。

他說，我們不能建議採用這些措施中任何一種，其主要原因有二：這些措施不能實際施行，因為在香港我們不能滿意地劃定有限的擠塞地區，亦不能設立進入或駛出點或提供另可選擇的道路，更不要說所需的在市區邊緣的停車位了。

「實際的情形是擠塞的道路太多，地區太廣。」

另一個限制用車辦法是發出繁忙時間用車牌照，向在指定的繁忙時間內行駛的車輛徵收額外牌照費。

這是處理這問題的明確和公平的措施，由於地理問題，且擠塞地區是這樣廣泛，政府考慮這措施所得的結論是，這措施須在全港施行。

他說：「任何比較特定的辦法均不能公平執行。在全港執行這措施所需的人力不足夠，因而會引致車主普遍漠視這計劃，以尊重法律的立場來說，這點實難以接受。」

施氏又說：在行政方面，這措施對早已承擔過重的定額罰款制度，加上這份壓力，而法庭又因須審理對這類事件提出答辯的案件而增加大量工作。

施氏說：「最後而又顯著的反對理由是這措施可能引致偽造或賄賂，以圖逃避。我還須加說一點，在企圖有效執行這制度時因為須截查車輛牌照，更可能因而阻礙交通流暢。」

他說：「當局因此決定，限制自用車增長率的第一個辦法，應是增加購置、擁有和使用自用車的費用。」

「此舉並非禁止個別人士擁有自用車或電單車，但他自己須在個人預算上作出決定。」

集中交通事務職責  
有關工作積極展開

運輸司施恪今日（星期三）在立法局會議上說，對於確保有關交通政策的意見和需要，於在各方面發展和實施之際能有效地跟政府的決策和計劃相配合，這項重要事情，他本人予以密切注視。

施恪是對羅德丞議員問及有關集中交通事務職責的進展時作以上答覆。

他說，交通管理職責，已集中由運輸署負責，新設的運輸科亦增加人手。運輸署於本年四月一日作改組擴展，前工務司署路政處之交通及運輸分處，已轉歸入運輸署。

施恪說：「完成運輸署改組的第三步措施是於香港、九龍及新界分別成立三個分區辦事處，每一個分區辦事處由一名運輸署助理署長管理，負責該區交通管理及公共交通事務。每位助理處長將由運輸主任及工程師職級的專業人員予以輔助。」

他說，該署現正進行招聘兩名助理處長，他們將於下月初上任。至於在以下職級增設首席交通主任的新職位可能性，則視乎未來十二個月內所得的經驗來決定。

施恪說，有關改組的另一方面正受警務處長密切注視，這是派出一名高級警務人員在擴大後的運輸署內辦公，以便利統籌警務處交通總部的交通事務。

他又說：「警務處編制已在交通處副處長之下增設總警司新職位，負責與運輸署聯絡及在交通管理及執行事務上向運輸署及運輸科提出意見。」

財政司：  
抑制車輛之建議  
非用以籌集收入

財政司彭勵治今日（星期三）表示，政府為解決道路日益擠塞的明顯問題而須例外地採取各種可行方法的行動，是一望而知的。

他說：「這些方法涉及之財政措施，並非用以籌集收入，而是作為針對車輛之使用的抑制。」

彭氏是在運輸司施恪解釋政府為著社會利益而採取行動來抑制交通日益擠塞的原因之後，在立法局會議席上發言。

財政司表示，政府多年來之政策是稅項之徵收應主要用於財政方面。

他說，這政策一定自然地不單與財政預算的「每年度」觀念有關，亦與「未雨綢繆」觀念有關，以便在有需要時有所保障。這是每個精明商人和一家之主都明白的。

他說：「誠然，亦有重大的經濟理由，特別是能反映出合理的反通貨膨脹措施及政策的需要。」

彭氏在談及保護公共賦稅令有關自星期二（五月四日）午夜起生效的汽車首次登記稅、每年牌照費及輕質燃油稅時表示，一九八二／八三年度額外的經常收入估計約為十億元。但是這數字可能會較少，要視乎這些措施之有效程度。他說，這數字是根據經驗而計算出來的。

彭勵治說，這筆意外的收入，將會被審慎處理。

他又說：「要擔保收入是沒有可能的，但這顯然不會減低政府的決心，在不久的將來推行其開支龐大的極重大交通計劃。」

### 政府務求減少自用車增長率

運輸司施恪今日（星期三）在立法局會議席上表示，政府目的是將香港自用車的增長率減為每年百分之五。

他說，這比率雖依然嚴重，但仍可應付。

施恪強調說：「人和貨物以高度效率流動，對本港的經濟和社會健全極為重要。我們須明白政府當局志在必行，以達到目的。」

他又說，這百分之五增長的目標，將會在十二個月內再次切實予以檢討。

他說，雖然政府繼續進行道路建設計劃，及運用各項管理及控制措施，但如果任由現時的車輛增長率繼續下去，單靠這些措施還是不足以避免情況進一步的惡化。

以可行車道路每千米註冊車輛的數目計算，目前香港已經有最高的世界紀錄，到一九八一年底已增至每千米二百八十二輛。而車輛的高度增長率並沒有任何減低的跡象。

實在說，過去五年自用車每年增長超過百分之十三。如果這情況繼續不受限制，至一九八七年，路面上將有自用車逾三十萬輛。至一九九一年可能達到四十萬輛或更多。

他說：「這些數字簡直驚人，而要是有些人努力減低他們現時或將來的顯赫地位亦只可以說是無補於事。」

施格說，按照一九七六年整體交通研究報告書限制於每年百分之五的增長率是可以應付的。這樣，至一九八二年初，將會有自用車十六萬九千輛。但事實上，至本年底，本港共有註冊車輛二十一萬七千輛，亦即較根據一九七三年的擠塞情況認為可接受的水平超出近五萬輛。此外，本港有超過二萬八千輛電單車。

施格說：「導致這急劇增長率的主要原因是香港的經濟增長，這增長的水平在一九七三年後的經濟衰退期，亦即在顧問進行研究期間，是無人預測得到的。」

廣泛來說，過去十年內全面道路容量每年增加不超過百分之三，而車輛每年增長百分之八點四。

同期內註冊車輛由十二萬五千輛增至三十三萬輛。自用車由八萬輛增至二十一萬一千輛。

施格指出：一項最常見的批評是我們的問題在於欠缺充分的道路發展計劃。

他說：「即使可行車道路比現時的發展增加一倍，車輛的增長率仍大大超逾要維持一九七三年擁塞情況的水平。」

大致來說，如果自用車的數目達到四十萬輛，現時市區的主要道路網必須倍增。

他說：「這將導致現時道路要變層行車和私人產業的大批遷拆。政府不認為這是切合實際的提案。」

施氏強調政府的龐大道路興建計劃將會繼續。

若干大型建設將在未來數年內完成，包括港島東區走廊、沙田／大埔沿岸公路、屯門公路的另一行車道、屯門繞道及機場隧道。

他表示即使能夠注入可觀的額外資金，該計劃亦不能大大加速進行，因為必須計及策劃時間、技術資源和對建築業的其他需求。

一連串的其他重要和急需的建設已在或接近策劃階段，這包括第二條接連港九的固定海港通道，但由於花費龐大和技術繁複，故必須參照其他財政和資源的優先次序予以謹慎考慮。

施氏表示，在市區繁密的道路網內增添新路的機會顯然是甚微。道路容量簡直不能增加足以應付車輛無限制的增長。

他指出，以當前價格計算，從一九六九一七〇至一九八〇一八一年度，建造道路的開支每年增加百分之二十四，這不包括新市鎮道路建設的相當龐大的數額在內。

他說：「儘管作了這樣的努力，在這期內，可行車道路長度，每年平均只增加約百分之二。」

施恪說，近年來公共交通工具行程的速度已因擠塞而下降。在一間主要的巴士公司方面，據估計要在一九八一年維持一九七九年的服務水平，需要加多八十六部巴士。關於香港電車公司，在一九八一年同樣數目的車輛，比一九七一年能行駛的哩數減少百分之三十八。

他說：「這不單在服務上說是效率低，在經濟上的效率也低。這表示維持同樣服務的水平，要付出更高車資，或更壞的是要減低服務水平。」

目前，在最繁忙的時間內，在港九市區五十六處主要交叉點，擠塞是經常現象。如果目前車輛增長率持續下去，在五年內這數目會上升至一百三十二處。

他指出，在三月中旬的某星期內，港九市區內接到的擠塞報告，每天平均四十六宗。

他說，交通阻塞的惡化，對本港的經濟，治安和生命財產都可能有嚴重的後果。

例如，貨車負擔極其重要的經濟任務，如果貨車不能暢通地行駛，那麼經濟便會受到打擊。還有執法人員要到達事故現場去處理問題時所受的妨礙，也正如居民本身所受的沮喪一樣。

滅火車因擠塞造成的延誤已達非常嚴重的程度。今年第一季內香港九龍火警出動次數中超過百分之十四因此受延誤。而救護車出動受阻的頻率更爲高。

施格繼續概述現時實行減少擠塞的措施。這些措施包括交通控制和管理，發展道路以外公共交通系統，發展道路方面公共交通系統，以及泊車設施和管制。

在泊車設施和管制方面，施格強調，在不會產生更繁忙的交通，以致當地的道路網難以負擔而致交通情況惡化的情況下，應該盡可能提供較多泊車位。

他說：「至於說當局利用泊車設施，或故意令泊車設施不足，以便抑制在繁忙地區使用車輛，根本沒有此事。

「當局對泊車情況的進展及政策的檢討，將於不久完成，本人可以向各位議員保證，本人非常重視這方面的交通政策。」

提及交通控制和管理措施時，他說，當局現正準備要求財政司批准，使在西九龍的精密地區交通控制計劃，得以擴展至東九龍，以及在港島實施。

該計劃以電腦在時間上配合控制交通訊號，減少了在西九龍區的行車時間，並使車輛速度增加大致達三分之一。

施格說：「然而，地區交通控制只能改善交通流動；如果擠塞情況極為嚴重，以致在有關道路網內車輛無法動彈轉移，則該計劃亦不能發揮作用。」

他續說，交通管理措施包括監察主要路口的交通訊號，禁止車輛轉右，單程路，禁止各貨上落區、及禁止在繁忙時間停車。這些措施現已廣泛推行，並在可能範圍內會進一步擴展。

施格說，使公共交通工具獲得比自用車更大優待使用道路的優先計劃，在一九八一年內，已認定五十二處地點施行。這些計劃現時正受到詳細研究。

### 渡輪服務法案二讀

運輸司施格今（星期三）日在立法局會議席上說，雖然政府可能要求一間特許渡輪公司提供一項個別無利可圖之服務，但在決定是項服務的收費水平及所提供服務之方式是會連同該公司之整體經營及利益以作評估。

運輸司施格今日動議二讀一九八二年渡輪服務法案時說，渡輪公司對政府在新法案之條款上賦予之權力及政府管制特許權所涉及及相同範圍內更詳盡的規定表示關注。

施氏說：本人明白他們的焦慮，此舉可能是當局要求渡輪公司經營無利可圖的服務而遭受損失，有違審慎的商業法則。

運輸司指出，此等服務條款是以公共交通服務為原則，政府有需要運用若干程度的管制去保障，市民使用公共交通之利益。

他說：「雖然在若干情形下，也許會指定一間擁有特許權的渡輪公司需提供個別可能無利可圖之服務，但在決定收費之水平及所提供服務之整體方式時，政府是會將此等因素連同特許權經營者之整體經營及利益一併作評估。

#### 避免本港道路繼續擠塞 施格詳細解釋有關措施

運輸司施格今日（星期三）宣佈一套目的在阻止本港道路繼續擠塞的建議。

建議中的第一項工作，是採取提高私家車的首次登記稅，每年牌費和輕質燃油稅，來限制私家車數目的增長。

對於貨車、公共及私用巴士、公共及私用小巴（包括專綫小巴）和的士，則沒有建議作任何改變。不過政府會密切注視與這些交通工具有關的情況。

施格在立法局提交該套建議時，清楚說明所有建議都是以大多數人士利益為前提，並已顧及到物質、地理及資源上的限制，以及其他發展計劃的需要。

他指出逾百分之八十本港市民沒有私家車。有關措施旨在利便及改善路上公共交通工具的操作。

他說：「任何政府都不喜歡所作所爲，使到即使屬於極少數的人蒙受不利影響。但在目前情況下，政府相信已證明爲大眾利益起見，要限制私家車數目的增長。」

事實上，雖然政府致力建造更多道路，採用道路改善計劃及多種交通管理措施以增加目前道路之容量，又實行集體運輸鐵路及九廣鐵路現代化等道路以外的公共運輸系統，道路交通情況繼續惡化，有更多的地區出現更多時間的擠塞情況。

「我們面對的惡化情況，可能達到一日之內有極大部份時間有許多地點都有寸步難移的程度。」

「這可能會對經濟、治安、生命及財產有嚴重的影響。」

政府曾考慮多種方法以改善情況，但所獲得之結論是使車輛數目的增長受若干形式的限制是唯一合理及可行的選擇。

### 首次登記稅

根據提交立法局的建議，私家車及電單車的首次登記稅（上一次修訂是在一九七九年）照每種車輛的價值的原有稅率加倍徵收。

私家車	現行稅率	建議稅率
☆ 價值在二萬元以下	百分之三十五	百分之七十
☆ 二萬元至三萬元	百分之四十五	百分之八十
☆ 三萬元以上	百分之四十五	百分之九十
電單車（兩輪和三輪）	百分之三十五	百分之七十

假使汽車商人將所增稅率全部轉嫁買家負擔，則汽車市價會因而增加百分之十六至十九不等。

### 每年牌照費

每年牌照費最近一次的修訂日期係一九七九年，現時調整把這項牌照費廣泛增加三倍如下：

私家車、其發動機氣缸容量

現時牌照費

建議牌照費

(甲) 不超過一，〇〇〇立方厘米	四〇〇	一・八〇〇
(乙) 不超過一，五〇〇立方厘米	六〇〇	二・七〇〇
(丙) 不超過二，五〇〇立方厘米	九〇〇	三・六〇〇
(丁) 不超過三，五〇〇立方厘米	一，二〇〇	四・五〇〇
(戊) 不超過四，五〇〇立方厘米	一，五〇〇	五・四〇〇
(己) 超過四，五〇〇立方厘米	一，八〇〇	六・三〇〇
電單車（包括小型電單車等）	二〇〇	一・〇〇〇

四個月期牌照費仍按比例計算。

施氏認為足以影響新車輛註冊的增長率和左右現有車主繼續擁有汽車的決定，上述是最低限度的增幅。

他說：「牌照當然很易進一步調整，視乎這些增加的效果而定。」

建議將目前汽缸容量不超過一千立方厘米及由一千至一千五百立方厘米的兩類車輛合併，被認為是適當，因為如果車主將擁有的車輛由較高一級轉至較低一級，便會削減這些建議的效果。（在三月底時共有一萬五千三百六十三輛汽車是汽缸容量一千立方厘米以下，而汽缸容量在一千及一千五百立方厘米之間的則有八萬八千二百三十三輛。）

施氏於解釋加費之基礎時說，一九六六年，乘客運輸研究會建議，到七十年代初期，倘車輛增長率不致無法控制，則每年牌照費應增至平均二千元。事實上，即使到一九七三年，平均牌照費只是二百三十二元。

一九七六年，整體交通研究建議，到一九九一年，平均牌照費，以一九七四年價格計算，應為二千六百三十二元。

施氏說：「以直綫增加計算，並計及通貨膨脹，一九八一年底中間插入的數字，以當時價格計算，應約為二千八百五十元。事實上，一九八二年三月三十一日的平均費為六百九十五元。」

他指出，整體交通研究是在經濟衰退時期進行，當時低估了一九七六年以後的本港生產總值增長率。該項研究中有關每年牌照費水平的數字因而亦屬低估。

「還有，由於在過去五年內未有將牌照費增至整體交通研究所建議的水平，我們可以說已有損失。」

他表示，現在的建議會使平均牌照費增至二千一百元。

### 輕質燃油的稅項

第三項建議是對輕質燃油（即汽車油及飛機用燃油）的徵稅每公升增加七角。最後一次調整是一九七六年。建議的增稅不過是將徵稅水平提升至一九七六年的水平而已。

不過，施氏警告說，運輸政策的因素，而非稅收政策因素，可能會促使當局考慮以後再增加徵稅，這一可能仍然存在。

他說當局不擬增加公共運輸工具，即巴士、公共小巴及的士所用油渣的稅項。因為增稅之舉的影響力雖然相當微小但亦會影響經營的成本。

不過，對於燃燒油渣的私家車，有關建議為在每年的牌照費上，每年加收一千元，使之與汽油私家車因增加輕質燃油徵稅所受的影響相等。目前這類已註冊的車輛大約有四千五百輛。

施氏解釋一千元增加額是基於假定一名私家車車主每年駕車哩數為八千哩，而每加侖汽油可行二十五哩，則他每年會耗用三百二十加侖或一千四百五十三公升汽油。

其他會受影響的耗用輕質燃油人士，包括少數的輕型飛機和船艇使用者及擁有着。增加徵稅將會使他們的燃油費用增加約百分之二十五。

施氏說：「由於他們並不是這些措施所要對付的目標，他們要受到同樣的待遇實屬不幸。但若製訂及安排不同稅率，會遭遇實際的困難，因此不能為這兩種人士作特別的徵稅安排。」

他又說：「這樣或會令他們感到不快，但對他們來說，最少這項增加只是恢復原來的徵稅水平。」

施氏指出，的士是公共交通工具的必需和有用的附屬部份，因此跟貨車，公共及私用巴士，公共小巴等一樣，不包括在建議之內。

他說：「但不要以為的士是永遠會像現時一樣受到優惠的待遇，當局會密切注意情況的發展。」

他提出警告說，如有證據顯示公共小巴充作自用車的代用品，當局將會迅速採取行動。

至於預約出租汽車是獲發牌照載運乘客的私家車。因此，建議之新措施適用於這種車輛。

施氏指出建議之措施可能不是最終的解決辦法。

他說：「當局的意圖是試行這些措施，評估他們的效力，如有需要，銳意推行，或加採其他措施以求達到限制自用車的增長回降至每年百分之五，這是我們認為可堪應付的。」

他又認為「可在十二個月內再有效地檢討情況。」

施氏強調：「人和貨物以高度效率流動，對本港的經濟和社會健全極為重要。我們須明白政府當局志在必行，以達到目的。」

政府和地方社團加強合作  
對順利進行發展計劃有助

青衣理民官譚榮邦今日（星期三）主持青衣商會第三屆職員就職典禮時表示，政府及青衣區內地方社團之間，必須加強合作，使發展計劃得以順利進行。

譚氏指出，青衣之人口在十年內將增加四倍至二十萬人。

他說：「在這個人口劇增及新市鎮的發展過程中，自不免出現各種問題。」

他並引述即將清拆的青衣舊墟及門仔塘為例。

他指出，在青衣舊墟，受清拆影響的範圍廣闊，而涉及之賠償款項數目亦很大，「因此政府各部門正就此事進行磋商，希望能於短期內有所決定。」

他說：「青衣舊墟是數十年來青衣區內工、商及社交活動中心，對未能將舊墟面目保持而必須清拆，至為可惜。」

「但政府將會盡量作出適當安排以減輕受影響人士可能遭遇的困難。」

至於門仔塘的船排廠，在短期租約期滿後而須限期清拆，並不獲得任何補償或徙置一事，譚氏表示同情。他解釋說，根據該等廠戶與政府簽訂短期租約條文規定，該等土地乃由廠戶以低廉價格向政府暫時租用，而當政府需要徵用該等土地時，廠戶必須將之交還。

他希望找出辦法，幫助受影響的人士，減輕他們的負擔。

譚氏又說：「這些只是未來十年內我們可能需要面對的挑戰之一部份，因此政府及青衣區內地方團體之間，必須攜手合作，使發展計劃得以順利進行。」

今屆青衣商會主席為王德仁、副主席為鄧良和黎志謀。三人均為獲選連任，任期為兩年。

本季最後兩個賽馬日  
電氣化火車前往馬場

九廣鐵路局將於本季最後的兩個賽馬日，即五月九日（星期日）及五月十五日（星期六），將電氣化火車服務伸展到沙田馬場車站。

鐵路局發言人今日（星期三）宣佈上述消息時表示：在該兩日，前往馬場之列車將由下午十二時零二分至下午二時零二分，每隔十分鐘開出一班。而接載乘客返回九龍之列車則會由下午四時四十四分起每隔十分鐘由馬場車站開出一班，直至下午六時三十四分止。

九龍站至沙田馬場站全程之行車時間為十七分鐘。

由沙田以北前往馬場之乘客須於沙田站轉車，而由市區前往馬場者則可乘搭地下鐵路在九龍塘站轉搭火車。

九廣鐵路車票將不會在英皇御准香港賽馬會之場外投注站發售。

前往馬場之車票將不設單程票。來回車票可於賽馬日七天前從各車站購買，但五月九日之車票則只設三日預售。

由馬場回九龍之單程車票則於賽馬日在沙田馬場投注處發售，每張售一元五角。

此外，前往馬場車票亦不設頭等及兒童票。  
往馬場之雙程車票之票價如下：

成人雙程票

車票價格

羅湖	上水	粉嶺	大埔	大學	沙田	九龍塘	旺角	九龍	成人雙程票	車票價格
三元	二元	二元	一元	一元	一元	三元	三元	三元		

### 工業處處長參觀大埔工業邨工廠

工業處處長曹廣榮今日（星期三）參觀大埔工業邨內兩間工廠。

曹氏在校正實驗室主管戴萊的陪同下，首先訪問美特容器（香港）有限公司，由該公司執行董事林順忠及高級行政人員引領參觀。

美特容器（香港）有限公司於一九七八年五月成立，其中部份資金是新加坡投資。現時香港祇有兩間工廠製造兩塊鋁片啤成的汽水罐，該公司即為其中一間。該公司並生產盛載油、燃油及爽身粉的印花鐵罐及鋁罐。其他產品包括盛載油、洗髮水及洗潔精的塑膠瓶、鋁質防盜蓋和果醬蓋、皇冠蓋、易拉蓋、紙桶和紙筒。

該廠有員工共三百六十五人，其產品主要是銷往東南亞及中東的啤酒及飲料製造商。

曹廣榮並參觀興華半導體工業有限公司，該公司總經理徐思綽在場迎迓。

興華半導體工業有限公司於一九七九年組成，是三間獲准在大埔工業邨生產硅片集成電路的工廠之一。該廠的生產過程，全部在中央空調系統的超淨工作間進行，並安裝獨立的供水系統，供應去電離子水和去礦物質水。

現時，該廠大部份的產品是本銷的，該公司計劃擴展其市場至歐洲、北美洲及東南亞等地。

港督卸任離港  
新聞採訪安排

編輯注意：

新聞界代表訪港督麥理浩爵士伉儷在五月八日（星期六）離港情形已安排詳情，另由新聞公報增刊發表。該增刊將於今晚分發於政府新聞處稿箱內備取。

根據在上次採訪安排所收到的提名，用以進入位於皇后碼頭的位置A及位於大會堂架空走廊的位置B的記者證章，現可於拱北行七樓政府新聞處新聞編發室領取。

英外交聯邦部次官來電  
賀電氣化列車投入服務

英國外交及聯邦事務部次官鮑斯達勳爵今日致賀電予代理總督夏鼎基爵士，祝賀九廣鐵路電氣化服務展開。

他在電文中囑咐夏鼎基爵士代向曾經參與九廣鐵路電氣化工程的策劃、管理和執行等工作的全體人員致賀。

他又說，九廣鐵路是中國和香港之間的重要交通綫。他認為鐵路現代化有關工程的施工效率，和一面施工一面行車，實在使人欽佩。