

# 新病毒肆虐全球 各國須加強協作

德國腸出血性大腸桿菌疫情仍未有受控跡象，現時德國感染人數已增加至1733人，造成17人死亡，疫情並在瑞典、丹麥、英國、荷蘭和法國等歐洲國家迅速擴散。出血性大腸桿菌不僅傳染力驚人，毒性足以致命，而且病菌的病原體極為罕見，源頭至今未明，極可能是新型變種病菌，大大加重了治療及控制的難度。各國政府必須加強協作，在世衛牽頭之下，整合各國的醫學科學隊伍，及早追查病毒源頭，研製治療藥物，以免演變成另一次沙士疫情。同時，本港也應加強入境檢測並且暫時禁止歐洲的蔬果進口，以策安全。

近兩周以來，由受污染蔬菜引起的腸出血性大腸桿菌疫情，從德國迅速蔓延至歐洲大陸，世衛更指這次疫情非常巨大，非常嚴重。原因不單是疫情的傳播速度及死亡率都是近年罕見，而且與以往大腸桿菌的疫情比較，這次是從沒有見過的新品種，很大機會由變種而來，毒性更為猛烈，令各國要時間難以作出有效反應，增加了疫情擴大的風險。令人憂慮的是，各國衛生部門至今對病毒的追查仍然莫衷一是，甚至連傳播的源頭都是眾說紛紛。如果未能及早將病毒控制，將有可能重演當年沙士全球爆發的覆轍，這也是世衛發出警告的主因。

這一輪疫情除了導致千多人受感染之外，對於歐

洲的經濟也造成了沉重的打擊。由於多數患者都曾生食黃瓜、西紅柿、生菜等蔬果類食物，多國在源頭未清楚之下，都傾向採取封鎖清野方式，限制歐洲各國蔬果進口。這對於多個以出口蔬果為主的歐洲國家打擊尤為嚴重，西班牙每周因此銷毀數百噸農產品，該國蔬果產業面臨崩潰。德國農業每天損失在200萬歐元以上。事件更引發各國輿論，令歐洲經濟復甦蒙上陰影。世衛應統籌各國科學團隊的協作，加強資料及研究成果交流，盡快追查病源及傳播途徑，以便找出治療及控制方法，以免疫情延宕日久對各國造成更大的打擊。

雖然疫情至今主要在歐洲地區爆發，但本港不能掉以輕心，特別是不少港人都有到德國旅遊的紀錄，而歐洲蔬果也有入口本港。因此，當局必須有備無患，加強對從德國入境人士的身體檢測，並要求有關人士如果出現腹部絞痛、肚瀉等症狀，必須立即到醫院求醫。醫管局也應作好準備，調撥病床應付可能出現的個案。同時，由於現時病毒估計主要由生的蔬果傳播，香港應暫時禁止歐洲蔬果進口，直到世衛發現真正的病源為止。而市民遊歐時也要注意安全，確保食物煮熟才進食，將感染風險降至最低。

(相關新聞刊A1版)

# 加快抽驗進度 保障食品安全

台灣「塑化風波」不斷蔓延，食物及衛生局局長周一嶽昨日表示，食品安全中心專家小組決定把塑化劑列入恆常檢測範圍之內，並以每公斤食物含1.5毫克為上限，凡超標的食品和藥物均會禁售。當局及時堵塞漏洞，將塑化劑檢測常態化，有助防範含塑化劑的食品繼續流入本港，毒害市民。本港市場的台式食品早已成行成市，當局應該要求本地經營者主動提交檢驗證明，以加快抽驗進度，穩定消費者信心。

現時台灣當局規定，生產商及零售商需要為所售的產品提供不含塑化劑的證明，做法值得香港仿效。因為，本港現時加強檢驗入口食物，只能保證新入口的食品不含塑化劑，但是在此之前，本港的台式食品、食肆早已大行其道，深受消費者歡迎，這些大量存在本港市面上的食品是否安全、是否適合食用，才是對消費者健康更重要的問題，更需要接受檢驗。日前，浸會大學公布的抽驗調查也有驚人發現，指本港99%市民的體內含有塑化劑，反映本港食品飲料含有塑化劑情況相當普遍，根本不限於台式食品。受塑化劑污染的食品太多，單靠政府抽驗效果杯水車薪，必須規定本地生產商、零售商主動提交本港化驗所出具的證明，才能加快檢驗進度。

受塑化劑污染影響，本港的台式食品、食肆生意一落千丈，餐飲業界也希望政府委聘認可化驗所協助檢測，以求在短期內消除危機，挽回消費者的信心，幫助業界盡快擺脫經營困局。事實上，測試食品是否含有塑化劑並非尖端科技，本港的私營化驗所完全做得到。問題在於得到政府認可的化驗所太少。目前本港只有14間認可食品化驗所，當中只有4間擁全面食品測試，包括需求甚殷的成分分析檢測認可資格。雖然政府已確定檢測和認證是本港六大優勢產業之一，但認可化驗所不足卻成為制約檢測和認證產業快速發展的瓶頸。食品安全保障是本港仍擁有的優勢之一，政府應該把握「塑化風波」對檢驗業帶來的機會，長遠更要在土地、資金及技術上積極扶持，真正將香港發展成為區內食物化驗中心。

(相關新聞刊A2版)

## 重要新聞

TOP NEWS

2011年6月4日(星期六) 香港 文匯報 WEN WEI PO

A4 責任編輯：潘曉平

# 專家料港府有信心「翻案」 「觀景山」連接線擬年底開工

# 爭分奪秒 大橋港段斬件招標

香港文匯報訊(記者 羅敬文、陳寶瑤)港府正就港珠澳大橋環評報告的司法覆核案提出上訴，為免工程嚴重受阻，當局力圖以「兩條腿走路」的方式爭取大橋如期於2016年通車，決定把工程「拆件」分期進行前期準備工作。其中，路政署昨日就大橋香港接線觀景山至香港口岸段工程，發出投標者資格預審公告，預算今年底至明年初開展工程。有環境諮詢委員會成員指出，有關做法罕見，顯示港府在司法覆核案中蠻有信心。

環境保護署已就港珠澳大橋環評報告的司法覆核案上訴，上訴庭已定於8月23日進行聆訊。港府為減少工程影響港珠澳大橋2016年通車的目標，運輸及房屋局局長鄭汝樺早前指會研究就大橋工程分期進行，以彌補司法覆核及上訴而延誤工程推展的時間，而路政署亦於昨日刊憲，把部分工程「拆件」及進行招標預審。

### 投標資格預審公告刊憲

路政署昨日刊憲公布就大橋香港接線觀景山至香港口岸段工程，發出投標者資格預審公告，招標涉及7個建造項目，包括沿香港國際機場東岸填海23公頃、興建長約1公里的觀景山隧道、在新填海區建造長約1.6公里的雙線3線行車道、連接香港口岸及機場的道路，以及土木、機電工程等。文件亦列明當局有權拒絕任何申請。在招標文件中，當局已列明工程涉及司法訴訟，即使選定承辦商後，港府仍有權單方面取消招標，而毋須作出任何賠償。

當局預算工程於今年底至明年初展開，約需54個月，申請人需於6月27日中午前提交申請文件。路政署發言人表示，有關司法覆核裁決對大橋本地工程推展時間表有一定影響，現正研究分期進行工程及壓縮工程時間表，並重新檢視環評報告，推展香港境內各項工程的前期

工作，包括為有關工程進行所需的招標程序。

### 路政署：工程有實際迫切性

路政署發言人表示，今次發出投標者資格預審公告，是因為有關工程項目在時間上有實際迫切性，需要盡快展開，必須抓緊時間先在本年內完成相關預審及招標，好讓工程的所需法定程序完成，並獲立法會財務委員會撥款後，便可立即開展工程，以爭取實現大橋於2016年完工通車的目標。

### 環境諮詢委員：做法罕見

環境諮詢委員會成員文志森表示，當局在工程未獲批准前便進行招標預審，做法罕見。雖然招標預審提前進行可縮短時間，但容易引致各界抨擊，甚至受法律挑戰。他又稱，路政署預算最快今年底動工是「過分樂觀」的想法，相信有關當局有信心在上訴庭中取勝，但一旦敗訴，由於環評程序需時，即使即時補做基線評估，也恐怕難以趕及年底動工。

港珠澳大橋本地工程，還包括香港口岸填海工程，涉及範圍約150公頃，已展開招標。但由於遭受司法挑戰，當局已多次延長截標期，從原定4月15日延至5月13日，再延至7月8日。



### 招標工程內容

工程項目：港珠澳大橋香港接線觀景山至香港口岸段

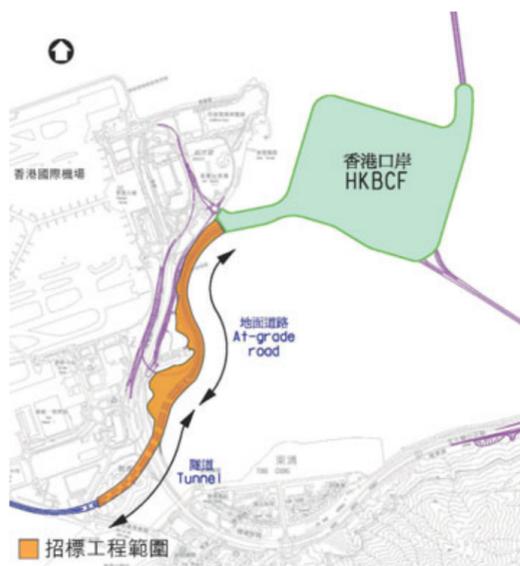
建造項目：

1. 沿香港國際機場東岸填海23公頃；
2. 興建1公里長的觀景山隧道，往香港口岸的東行車道設有3條行車線；往大橋的西行車道設有4條行車線；
3. 在觀景山隧道西面入口處，興建與高架橋連接的橋台及相關道路工程；
4. 在23公頃填海區上興建1.6公里長的地面道，雙線3線行車道須設路肩，並連接至香港口岸；
5. 連接香港口岸及機場的道路；
6. 港龍航空大樓以南的填海區上興建公路營運及維修大樓；
7. 相關土木工程、岩土、海事、環保、排水、街道照明及交通標誌等工程。

時間表：今年底至明年初展開，需時54個月

資料來源：路政署

製表：香港文匯報記者 羅敬文



路政署昨日就港珠澳大橋香港接線觀景山至香港口岸段招標發出投標者資格預審公告。

### 基建招標需時半年

香港文匯報訊(記者 文森)香港進行任何大型基建工程都有一套既定程序，當港府決定展開某項基建工程之後，首先要進行環境影響評估，及同步向公眾諮詢，了解公眾意向以及工程對周圍環境造成的累積污染總量，倘若沒有超出環境可容忍的上限，再考慮過環境諮詢委員會的意見後，環保署署長便會批出環境許可證。

當局取得工程的環境許可證後，便可為工程進行預審招標及正式招標的程序，需時約半年，經評審委員會選定中標的承辦商後，當局便會就中標承辦商開出的工程造價，再向立法會財務委員會申請撥款，撥款通過便可開展工程。

# 投資1800億買飛機 國泰挺增建跑道

香港文匯報訊(實習記者 陳紫茵)機管局就是否興建第3條跑道進行公眾諮詢，其中興建方案涉及1,362億元巨額造價，引起公眾關注。但國泰航空行政總裁史樂山表示，以逾千億元鞏固香港航空樞紐地位物有所值。他還表示，集團購置新飛機的投資也達1800億元，比加建跑道的投資更龐大。他又強調，倘若香港只擴建機場，3至4年後便會飽和，成本效益低，不能切實解決問題，故集團支持增建跑道。

### 劉鎮漢：有利旅業長遠發展

國泰航空支持港府興建第3條跑道，以解決機場容量的限制，維持香港長遠競爭力。史樂山認為，當局應盡快落實項目，因為第3條跑道可提升機場實際容量至每年62萬航班升降架次，以應付至2030年以後的需求。對於新跑道於2023年落成前，機場容量出現飽和以及「空窗期」，史樂山認為，當局仍有時間解決問題，集團將視乎空運需求，作出安排。他又相信，當



局或會考慮加費，協助融資。另外，香港旅遊發展局總幹事劉鎮漢也認為機場加建跑道，有利香港旅遊業長遠的發展。他表示，香港作為「旅遊勝地」，每年訪港旅客人次增長5至6%，同時亦是國際運輸樞紐，機場配備和設施實有需要提升。他認為，香港是旅遊目的地和中轉站，一旦機場載客容量飽和，會阻礙香港的未來發展。他希望各界著眼於項目興建所帶來的長遠利益，踴躍向當局提供意見，回應建機場第3條跑道的諮詢。

國泰行政總裁史樂山認為興建第三條跑道是維持香港樞紐長遠競爭力的最有效方案。中通社

# 千億新跑道 機管局研用者自付

香港文匯報訊(記者 羅敬文)機場管理局提出耗資逾千億元的機場第3條跑道「世紀工程」，有助鞏固及提升香港競爭力。耗資龐大，融資方案遂成為社會關注點。機管局行政總裁許漢忠(見圖)昨日表示，加建跑道有迫切性。他透露，機場運作多年，作為唯一股東的特區政府股本回報高達190億元，機管局每年更有70億至90億元融資能力，但建跑道的投資龐大，必須透過其他渠道融資，並認為「用者自付」是行之有效的財務安排，可考慮徵收機場建設費。

### 許漢忠強調工程有迫切性

香港史上造價最高的機場第3條跑道，機管局於昨日起諮詢公眾。許漢忠昨日出席電台節目時稱，目前機場雙跑道系統每小時最多可處理68架次航班升降，加建跑道能提升機場客貨運量，為香港帶來長遠利益，造價亦高值得，並強調工程有迫切性，否則連帶旅遊業，以至香港整體競爭

力亦受影響。至於「世紀工程」造價高達1,362億元，許漢忠強調屬初步估算，填海造地成本已佔工程費的45%，但最終結算的造價水平，仍要視乎實際情況而定，因素包括環保要求對造價的影響。他又稱，加建跑道可鞏固及提升香港作為國際航空中心地位，既可創造就業，在末在20年亦可為香港帶來9,120億元經濟效益。

### 聽眾關注外勞及白海豚

對於工程的融資安排，許漢忠強調「用者自付」是行之有效的財政安排，並會確保項目不會變成「大花筒」。他稱，機管局每年有70億至90億元融資能力，但能力始終與投資額有距離，要研究透過政府注資補貼或開徵機場建設費，並指目前航空公司及乘客亦要「用者自付」支付起降費、保安費及離境稅等，做法行之有效。

造工人不足以應付工程需要，最終唯有輸入外勞。世界自然基金會環境保護經理梁士倫表示，建跑道方案未有提供數據解釋對環境的影響，並指跑道選址位處中華白海豚3個重要棲息地的中間位置，將影響海豚的活動。許漢忠表示，機管局推展有關工程時無意輸入外勞，並指當局重視環保，單是採用新技術填海方法已須額外花費90億元，有關技術亦曾應用於日本羽田機場的第4條跑道，證實可有效減少填海對水質造成的負面影響。他又稱，現正就機場的未來路向諮詢公眾，待落實後便會詳細討論環保問題。



聽眾陳先生致電電台，質疑工程是否有迫切性，擔心多項基建工程陸續上馬，建