

浸濕紙皮「呢秤」影響循環再造

市民謬誤多 累回收工序增 谷高成本

香港文匯報訊(記者 鮑曼珊)昨日本港回收業界公布一項調查,列出十大市民錯誤的回收行為及謬誤,包括不少人會浸濕紙皮,令其更重秤,藉以提升回收價;把壓縮氣體及化學物料容器放進金屬回收箱;誤以為即食麵包裝袋可放進塑膠回收箱等。回收業界代表指,市民的誤解令回收商工序增加,成本上升。

由多間回收商、清潔商及物業管理組成的中港澳環衛總商會,昨日公布在回收業界眼中,十大市民錯誤回收行為及謬誤。總商會總幹事李琬婷指出,不少人會浸濕紙皮,令其更重秤,藉以提升回收價,但會令紙皮本身的纖維遭破壞,影響再造;把壓縮氣體及化學物料容器放進金屬回收箱,更有機會在回收過程中釋出有害物質。

即食麵包裝袋不能循環再造

李琬婷續指,不少人誤以為即食麵包裝袋可放進塑膠回收箱,但即食麵外層為玻璃紙,內層為聚乙烯或聚丙烯的複合塑膠薄膜密封而成,是複合袋,不能循環再造。另有人把電燈泡及陶瓷製品放進玻璃回收箱,其實玻璃回收箱只可回收純玻璃製品,因電燈泡內含金屬及鋼絲,而陶瓷並非玻璃製品,故兩者都不能放入該回收箱。

分解一噸塑膠成本逾千元

李琬婷表示,因為市民的誤解及錯誤做法,令分解回收物工序增加,成本上升,以塑膠為例,不少人把不可回收的複合樽或玩具放入回收箱,因而需要額外分解工序及成本,「一噸塑膠值數百元,但分解一噸的塑膠需要1,000元至2,000元。」

李琬婷亦指,過去有報道指,部分回收箱內物料最終被棄置到堆填區,不少市民對環保業界因而失去信心,故總商會發起「環保產業齊減廢約章」計劃,有57間回收、清潔及物業管理的公司參與,業界承諾會妥善收集回收物,教導員工及住戶分類及乾淨回收,確保回收物料交予有責任回收及循環再造商處理,向客戶及政府提供準確回收數據及官商民齊減廢。

黃錦星:膠袋徵費首月口頭警告

另外,環境局局長黃錦星昨日出席活動時表示,第二階段膠袋徵費下月1日生效,零售層面用膠袋最多,重點針對最大源頭去做。他指是次擴大了或改變了某些豁免範圍,實施第一個月,政府以較寬鬆的口頭警告過渡安排,指一個月時間足夠,可以令商戶熟習新指引,並認為徵費規定清晰。



調查公布回收業界眼中,十大市民錯誤回收行為及謬誤。 鮑曼珊 攝

業界眼中十大錯誤

回收謬誤	解說
1)紙皮濕水可以加重秤、賣貴些	紙皮濕水會破壞紙纖維,影響再造
2)膠掃帚、膠牙刷反正都是塑膠製造,都可回收	掃帚的鬚及掃帚本身是兩種不同的塑膠,是複合物料,難以分拆
3)壓縮氣體罐及化學物料容器,放進金屬回收箱	回收過程中,有機會釋出有害物質
4)拖鞋或鞋可以循環再造	拖鞋或鞋製造時加入大量化學物料,有機會配有金屬配件
5)即用即棄電池放進回收充電電池回收箱	與充電電池不同,即用即棄電池不能回收
6)電燈泡及陶瓷製品,放進玻璃回收箱	電燈泡有金屬及鋼絲,陶瓷不屬於玻璃製品
7)食物包裝袋,例如薯片袋可以回收	薯片包裝袋內層含有鋁箔,是複合袋,不能循環再造
8)即食麵包裝袋,放入塑膠回收箱	外層為玻璃紙、內層為聚乙烯或聚丙烯的複合塑膠薄膜密封而成,不能循環再造
9)複寫紙,放入廢紙回收箱	複寫紙含墨水,不可循環再造
10)電器產品,分類為塑膠回收	電器產品外殼大多由塑膠製作,但應分類為電子回收,由電子回收商分拆後再按不同物料分類循環再造

資料來源:中港澳環衛總商會 製表:香港文匯報記者 鮑曼珊



港鐵與承建商慶祝沙中線首段隧道貫通。 港鐵供圖

「穆桂英」鑽穿沙中上行線

香港文匯報訊(記者 羅繼盛)港鐵沙中線工程前日因混凝土流入路軌,一度令東鐵線服務受阻,昨日則傳來好消息。港鐵昨日宣布,沙中線由啟德至鑽石山的上行線隧道上週三成功貫通,成為沙中線首段完工的隧道。工程人員將回收隧道鑽挖機「穆桂英」並重新組裝,準備下半年在啟德展開下行線隧道工程。

港鐵行政總裁梁國權於上週三參與啟德至鑽石山的上行線隧道貫通儀式,指工程克服了多項挑戰,包括複雜地質情況,以及穿越太子道東和彩虹道兩條區內重要交通幹道地底。港鐵會繼續與持份者保持緊密聯繫,盡量減低工程對社區的影響。

準備下半年啟德下行線隧道工程

是次成功貫通的啟德至鑽石山的上行線隧道長750米,由名為「穆桂英」的隧道鑽挖機進行鑽挖。工程人員將會由隧道豎井回收「穆桂英」,稍後重新組裝,準備下半年在啟德展開下行線隧道工程。

陳茂波:樹管辦趁風雨季前完成評估

香港文匯報訊(記者 文森)寒冬過去,春臨大地,風雨隨之而來。發展局局長陳茂波昨日在網誌中表示,樹木管理辦事處今年初已開始樹木風險評估工作,安排適當人手巡查和跟進所需的風險緩減措施,務求在風雨季來臨前完成有關樹木風險評估及跟進工作,減低樹木倒塌風險。

講座展覽廣告短片推樹管

陳茂波表示,樹木辦由2月至4月會舉辦多場「風雨季前預防措施及私人物業樹木管理講座」,並在港九新界多個地點安排巡迴展覽提供樹木護理資訊,以及於報章刊載有關風雨季前的預防措施和私人物業範圍內樹木管理的資料。

樹木辦亦會在港鐵車廂內刊登橫幅廣告標語,以及在專線小巴播放有關樹木護理及常見樹木問題的短片,提醒市民注意樹木檢查和報告問題樹木。

他指樹木辦已於今年1月致函業主立案法團、業主委員會、物業管理公司、學校、資助機構等,提醒私人地段業主有責任妥善護養和管理位於其業權範圍內的樹木,以及有關物業管理人員應在風雨季來臨前加強樹木防護措施,及建議聘用經驗豐富和信譽良好的專業樹藝顧問或承辦商,以減低物業範圍內或設施附近的樹木風險。

對於曾有建議指,政府應提早完成樹木風險評估工作,陳茂波表示,觀察樹木在春季的成長和反應非常重要,有助決定採取哪些相應風險緩減措施,特別是適用於落葉樹木的措施,以及控制導致腐爛的真菌。因此,陳指現時進行年度樹木風險評估的時間安排,已考慮到某些樹木品種的生理、對樹木病原菌進行檢測等因素。

贈澳門大熊貓不公開徵名

香港文匯報訊(記者 施虹羽 澳門報導)澳門行政法務司長陳海帆昨日出席活動時表示,特區政府正密鑼緊鼓跟進大熊貓來澳事宜,本月底完成到立法會介紹行政法務領域2015年度施政方針後,會把大熊貓來澳工作排在優先次序。她指工作小組爭取今年上半年安排大熊貓到澳門與市民見面。

贈澳大熊貓「開關」

陳海帆昨日表示,稍後將帶領「跟進中央政府贈送大熊貓工作小組」成員到內地揀選新一對大熊貓,並與專家商量大熊貓命名方式。至於是沿用大熊貓乳名或用其他方式命名,小組將聽取專家意見,以合適方式命名,讓牠們更容易適應,因此毋須再進行公開徵名程序。

據悉,中央政府再送澳門特別行政區一對大熊貓工作於今年3月啟動。成都大熊貓繁育研究基地方面表示,本月13日第一次專家組工作會議綜合研究和評估大熊貓年齡、身體健康狀況、行為和心理健康、繁殖、遺傳等五個方面,制定「中央政府贈送澳門特區政府大熊貓選標標準」,並已從成都大熊貓基地推選的三對備選大熊貓中選出兩對。

去年6月,中央贈澳的大熊貓「心心」腎衰竭去世。此次成都大熊貓繁育研究基地表示,會加強考察澳門動物園場館,澳門飼養員會經常到成都大熊貓繁育研究基地交流學習。

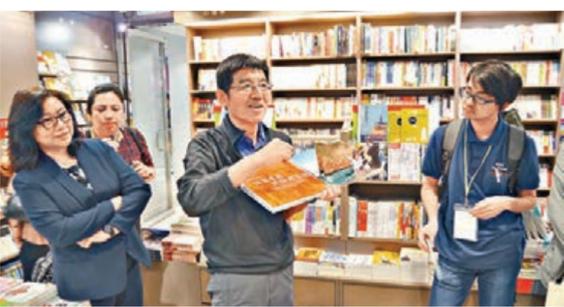


贈澳大熊貓「開關」

「地學科普研討班」海內外專家交流



科普講座上,眾人聚精會神聆聽。 羅繼盛 攝



「研討班」參觀書店地質公園書籍專區。 羅繼盛 攝

香港文匯報訊(記者 羅繼盛)國家國土資源部日前在香港舉行「地學科普能力建設研討班」,是中國香港世界地質公園首次獲國土資源部邀請,為內地地質公園和科普基地的工作人員進行交流和培訓。中國地質博物館代表表示,香港地質公園的科普傳播值得內地借鑒。內地地質資源豐富,未來可探討與香港科學館合辦展覽,加強兩地交流合作。

辦科普講座 參觀科學館

「地學科普能力建設研討班」由國土資源部科技與國際合作司發起,並由香港地質公園及國土資源部地質公園辦公室合辦,於本月16日至19日在香港舉行,內容包括科普講座、參觀香港科學館及灣仔天地圖書的地質公園圖書專區,並與10名來自德國、英國、加拿大、烏拉圭、澳洲等地的地質和科普專家,透過互聯網以視像形式交流。

漁農自然護理署署長黃志光及郊野公園及海岸公園委員會主席鄧竟成,上週四陪同「研討班」參觀西貢萬宜地質步道,鄧竟成更親自為「研討班」進行導賞。

內地專家:港經驗可借鑒

籌劃是次「研討班」的中國地質博物館副館長劉樹旺期望,「研討班」可加強內地和香港在地學科學傳播的經驗交流,共同提高地學科學傳播能力。他指香港地質公園在地學科學傳播的工作上,例如地學科學讀物、導賞員制度、指示牌等方面,都做得不錯,值得借鑒。香港有非政府組織參與營運的模式,對內地以政府主導的管理而言,也有很大啟發作用。

劉樹旺又指,內地地質遺跡,以至博物館地質藏品都非常豐富多樣,單是中國地質博物館,地質標本館藏便有20多萬件,未來可探討與香港科學館合辦展覽,加強兩地交流合作。

「研討班」參加者、雲南石林世界地質公園辦公室副主任黃姪莉表示,行程非常緊湊,與其他參加者互有交流,每天都有新啟發,對日後營運公園有幫助。

她表示,香港在推廣科普工作上,參與的界別非常廣,除了地質公園人員外,非政府組織、學生都參與推動科普工作,值得內地同業參考。

曾參與內地多個世界地質公園的申報和評核工作,以至香港地質公園成為國家地質公園的前期調查的中國地質大學(武漢)公共管理學院院長李江風認為,由於香港是在郊野公園和海岸公園的基礎上成立地質公園,公園基礎設施和法規保護方面都較內地成熟,值得內地地質公園和科普基地借鑒。

漁農自然護理署高級地質公園主任楊家明表示,喜見來自不同地質公園的管理和專業人員聚首一堂,把科研成果轉化為現實生活應用。他期望本港可透過「研討班」,在科普、創新技術、知識傳遞、能力建設等方面,促進各地質公園和科普基地合作。



「研討班」參觀地質步道。 漁農署供圖

議員倡政府推珠三角「泊岸轉油」



香港文匯報訊(記者 羅繼盛)

政府上周三向立法會提交規例,建議由今年7月1日起,遠洋輪船在香港泊岸後必須轉用低硫柴油,令香港即將成為亞洲區內首個規定「泊岸轉油」的港口。航運交通界立法會議員易志明,以及曾推動業界自發「泊岸轉油」並設立「乘風約章」的思匯政策研究所均期望,港府可進一步推動整個珠三角地區落實「泊岸轉油」,以造就公平競爭環境。

思匯政策研究所自2006年已開始在航運業界推動遠洋輪船「泊岸轉油」,思匯研究總監吳家穎(小圖,羅繼盛 攝)表示,是次當局就「泊岸轉油」訂立法例,是自1990年規定工業用燃料含硫量需降至0.5%後,另一個可即時改善空氣質素的政策。

航程佔時少 成本上漲微

吳家穎預計,本港落實「泊岸轉油」後,遠洋輪船燃油含硫量需由2.5%減至0.5%或以下,二氧化碳排放量可大減70%至80%,葵青等地區的空氣質素將明顯改善。他又指,雖然泊岸轉油會增加船隻燃料開支,但因船隻有90%時間在海上,「泊岸轉油」只佔航程很少時間,而且開支增幅分攤至各貨櫃後,上漲成本金額預料很輕微。

吳家穎指,國務院於2013年通過《大氣污染防治行動計劃》,各地政府由過往只針對個別排放

源頭,到近年希望全方位着手,盡早落實空氣質量指標,令內地不同城市逐漸關注船舶污染問題。隨着香港將於今年7月1日成為亞洲區內首個立法規定「泊岸轉油」的港口,他期望本港政府推動珠三角地區就「泊岸轉油」立法,甚至在中國內地沿岸設立「排放控制區」。

倡華南設「排放控制區」

航運交通界立法會議員易志明表示,現時行走歐美航線的大型船公司都需使用低硫燃油,故業界大都接受並支持落實「泊岸轉油」。不過,他指業界關注法規實施後,會增加香港港口成本,期望本港政府盡快與內地當局商量,在整個華南地區實行「排放控制區」,以造就公平競爭環境。

電壓制式未統一 岸電實行難

至於發展岸電方面,吳家穎坦言,航運業對實行仍有保留。他分析指,岸電需要港口和船隻同樣設有相關設備,但現時電壓和制式尚未有統一標準。若船隻所需要的港口只有少數有岸電設施,船公司未必願意安裝。

他又指,香港貨櫃碼頭現時設有岸電設施,但只限較少規模船隻,使用率很低;反觀深圳市政府對「泊岸轉油」和裝設岸電設備的船公司和港口公司均提供補貼。他促請政府可加快推動岸電發展,包括盡早交代啟德郵輪碼頭安裝岸電設備的研究結果。