

海上垃圾每年1.5萬噸 7成「膠」

95%港產多源自岸上康樂活動 27黑點優先清理

香港文匯報訊（記者 羅繼盛）2012年「膠粒」事件引發公眾關注本港海上垃圾問題。特區政府因應事件成立的「海岸清潔跨部門工作小組」昨日發表「海上垃圾研究報告」，指政府部門每年收集約1.5萬公噸海上垃圾，其中逾70%為塑膠及發泡膠，估計大部分海上垃圾均來自本地，少於5%為非本地垃圾。報告又臚列27個海上垃圾「黑點」，當中包括大嶼山貝澳、南丫島洪聖爺灣等康文署公眾泳灘。當局會優先處理有關「黑點」，增加清理垃圾次數。

因應「膠粒」事件成立的「海岸清潔跨部門工作小組」委託顧問公司於2013年4月至2014年3月進行相關研究，研究結果昨日公布。研究報告指，政府部門每年收集約1.5萬公噸海上垃圾，約70%為漂浮垃圾，其餘則為沿岸垃圾。同時，逾80%垃圾來自陸地，包括由岸邊及康樂活動產生。

東面海岸收非本土垃圾較多

當局並根據垃圾上的簡體字包裝的比例推算，大部分海上垃圾均來自本港，只有少於5%為非本地垃圾，即使東面海岸所收到簡體字包裝垃圾數量相對多，比率也僅約10%，且簡體字垃圾不等於一定來自內地。海上垃圾當中，逾70%是塑膠及發泡膠。

研究發現，本港每逢雨季海上垃圾較多，且積聚在屯門、荃灣、南區及離島區；旱季垃圾多積聚東面海岸。研究識別了27個需優先處理的地點，其中10個列為「高度關注」，另有3個刊憲公眾泳灘，包括大嶼山貝澳、南丫島洪聖爺灣和海美灣，被列為「中度關注」。

「清潔香港」創辦人 Lisa Christensen 表示，在最近一次海岸清潔活動中，義工在南丫島、大嶼山及大浪灣等沒刊憲的沙灘，42天內收集3,000噸垃圾。她說，每年活動所收集的垃圾量也有所上升，估計與市民的消費習

慣、人口增加及社會存在「我拋垃圾，等人去執」的心態有關，需透過教育方可治本。

膠袋徵費後有所減少

她又提到，首階段膠袋徵費實施後，沙灘收集的膠袋尤其超市膠袋量有所減少，故期望新一輪膠袋徵費實施後，沙灘膠袋可進一步減少。

世界自然基金會香港分會項目經理（育養海岸）楊松頌表示，雖然「膠粒」事件發生多年，但南面海灘仍然發現膠粒，反映問題長期存在，甚至未來幾百年都留在沙灘，影響生態環境。

環保署助理署長阮慧賢表示，香港海岸線長逾1,100公里，水域面積較陸地大，但海上垃圾量僅佔都市固體廢物約0.5%。她強調政府不會輕視問題，但情況未算失控，當局會透過源頭減廢、清理海洋垃圾處理問題，並會透過堆沙比賽及邀與環團合作開展清潔活動，向公眾推廣教育信息。

阮慧賢強調，多個政府部門會加大力度，優先處理27個海上垃圾「黑點」，制定跟進行動，並增加清理垃圾次數。海事處在颱風後會沿岸巡邏，特遣海岸清理隊在雨季前和期間清除藏於岩石海灣的垃圾。渠務署會繼續在雨水渠和明渠出口測試浮欄，減少垃圾進入海洋。康文署亦會在西貢4個泳灘，以及一海濱長廊增設飲水機，以響應環保。



■「海岸清潔跨部門工作小組」昨日發表「海上垃圾研究報告」，列出27個海上垃圾「黑點」，包括3個康文署公眾泳灘。香港文匯報記者羅繼盛攝



■2012年夏天，香港社會各界攜手清潔海岸膠粒。資料圖片

工聯民航工會挺三跑 倡東涌公屋配機場工

香港文匯報訊（記者 翁麗娜）機場人手不足，影響發展規劃。工聯會民航工會昨日表示，支持興建機場第3條跑道以確保香港國際航空交通樞紐地位，但現時逾6萬個機場職位仍欠10%人手，估計三跑落成後，所需勞工更倍增至逾14萬，擔心加劇人手荒問題。工會期望港府做好相關人力資源規劃，例如將東涌或鄰近地區的公屋優先分配給機場工作人士。工聯會立法會議員鄧家彪認為，政府需增加年輕人加入航空業的誘因。

行政會議早前通過興建造價1,415億的機場第三跑道，民航工會表示支持有關決定，指若香港不興建三跑，就會失去在鄰近地區的競爭優勢。工會又稱，世上無完美計劃，社會各界應結束爭議，共同在發展中解決矛盾。

民航工會主席張樞宏表示，造成人手荒的主因包括工資低、工時長、車費貴、工作量多及搭車難。他指各個工種包括地勤、空運貨站、維修及餐飲都缺

人，主要因為機場偏遠，以及薪酬不夠吸引，而部分工種例如停機坪駕駛員工，月薪較市區同類工種1.5萬元更低。

增優惠一條龍培訓 吸新血

張樞宏認為當局應在跑道落成前制定措施，吸引更多人到機場工作。他建議當局訂立更多優惠政策，尤其推動東涌區居民選擇到機場工作，包括擴大現有機場巴士員工優惠、推動本地青年由教育到就業的一條龍人才培訓計劃。

他並建議政府參考以前啓德機場搬遷時，優先讓機場員工編配東涌等地區公屋等，以吸引市民，特別是年輕人到機場就業。

人手短缺亦導致專業技術面臨青黃不接的問題。民航工會副主席丁崇基以其公司為例，負責維修飛機的前線員工約有2,000人，當中半數人平均年逾50歲，接近60歲的退休年齡。他指新入職的學徒很快辭職，除了無法傳承技術，亦加重原有舊人的工作負擔，造成惡性



■民航工會支持興建三跑，惟擔心加劇機場人手短缺問題，希望當局做好人力資源規劃。翁麗娜 攝

循環。他無奈說：「即使機場與市區人工一樣，但考慮交通時間、費用，（年輕人）寧願做sales（售貨員）。」

鄧家彪：改善待遇解人手不足

鄧家彪表示，機場工作特點包括經常輪

班、深宵工作，一般人若非居於東涌，需支付高昂車費，「為何在現時3.3%的（低）失業率下，要做這份工呢？」他續稱，若政府希望社會主流支持三跑，需解決機場人手不足的問題，改善整體待遇，吸引更多人投身行業。



■無綫短片截圖

香港文匯報訊（記者 文森）潮流與「惜食」，但有機構卻反其道而行，大玩「掙蛋糕」浪費食物，連「大噍鬼」也要「表態」。無綫電視近日為宣傳新節目安排，推出一段宣傳短片，片中旁白稱將一個蛋糕比喻為新節目，而多名女藝員則將一個個蛋糕拋向另一名女藝員，旁白更問道：「你都想Feel吓哩？」

片段推出後，不少網民都在社交網站上留言，批評有關行為浪費食物。而「惜食香港運動」吉祥物「大噍鬼」昨晚在其社交網站 facebook 專頁貼圖，圖中「大噍鬼」手持蛋糕，咀角沾有忌廉，與片中其中一名女藝員相似，並稱「365、好蛋糕、好味道」。「大噍鬼」又不點名批評有關片段：「一年365日，邊日都好。蛋糕，都係要用嚟食嘅，唔係用嚟噉！」

「大噍鬼」批TVB掙蛋糕浪費食物

香港文匯報訊（記者 文森）食物及衛生局局長高永文昨日出席一個活動時表示，自願性醫保計劃諮詢期前日完結，共收到580份意見書，當中460份屬個人提出，120份由團體提出。他指出，當局需時整理，之後會再與保險業界開會商討，期望數月後可提出建議，並預期最快年底或明年初可向立法會提交條例草案。

高永文指出，當局在諮詢期期間曾與數十個專業醫護組織溝通，亦有與病人、社區組織等交換意見。他續稱，有機構調查顯示，有逾半受訪者

香港文匯報訊（記者 文森）食安中心昨日公布，一批預先包裝葡萄乾「Raisins Golden Jumbo」防腐劑含量超標，樣本含百萬分之2,900的二氧化硫，超出法例標準的百萬分之1,500。涉事產品品牌為「Nature's Choice」，來源地為南非、智利及美國，有問題的批次編號為2939-01，最佳食用日期為今年9月30日前。食物安全中心呼籲市民不要食用，而業界如持有受影響的產品，亦應立即停止出售。

自願醫保最快年底交草案

支持醫保，亦有部分基層市民表明不會參與計劃，但仍支持醫保的方向，因為他們明白若中產人士投入醫保行列，可令基層輪候公營醫療時間縮短。他表示，不希望自願醫保計劃推行受阻延，故當局會盡快做好工作，目標是今年底或明年初向立法會提交有關的條例草案。

高永文：澳洲有問題藍莓無供港

另外，被問及本港爆發甲型肝炎及有傳聞指與進食藍莓有關時，高永文稱早前澳洲爆發甲型肝炎時，食安中

心已證實香港沒有同一批次的產品，並為安全計，同一間廠生產的同類產品亦已經下架，他認為食安中心當時已因應本港風險作出處理。

高永文又表示，本港今年至今有64宗甲型肝炎個案，較以往多，而根據流行病學調查，當中8個患者曾進食過藍莓、10多人則進食過其他醬果類，但衛生署檢視病例及病毒型號分布，找不到共同原因。他表示，當局會繼續抽查讓市民放心，但現時毋須假設該些個案有共同源頭，並呼籲市民吃莓類食品前要徹底清潔。

一批進口葡萄乾防腐劑含量超標

食安中心發言人表示，早前接獲澳門當局通報指，一個香港入口的葡萄乾樣本二氧化硫含量超標，故中心即時聯絡涉事的本港出口商「The Natural Tea Company(HK)Limited」，根據有關商戶提供的資料顯示，該問題批次食品經另一入口商從美國進口，已沒有存貨。

中心已通知涉事商戶上述檢測結果，及指令其停售有關問題批次的食品，並聯絡該產品的入口商及包裝商或分銷商，以跟進有關食物的來源和分銷情況，又

指令回收受影響批次的產品。根據該包裝商或分銷商提供的資料，回收工作已完成，中心過去3個月亦沒有收到食用有關產品後不適或投訴個案。

發言人續稱，二氧化硫是一種經常用於乾果、醃菜和經加工處理的肉製品等不同種類食物中的防腐劑。如偶爾進食上述含有二氧化硫的葡萄乾，不會對健康造成不良影響，但個別人士對該種防腐劑有過敏反應，可能會出現氣喘、頭痛或噁心等徵狀。

老隧申加價 11.9% 允2018年前不再加

香港文匯報訊（記者 文森）大老山隧道早前向政府申請加價，平均加幅高達11.9%。立法會交通事務委員會昨日開會討論加價事宜，有議員擔心此舉會帶來連鎖效應，令市民交通開支上升。隧道公司解釋稱，大隧近年財政收入不理想，期望可按規定增加收費以獲得合理回報，又承諾於2018年專營權屆滿前，不會再申請加價。運輸及房屋局表示，釐定及審批隧道收費時，會考慮多個因素。

大老山隧道去年9月提出加價15%，但經政府游說後，今年3月26日修訂原建議，提出私家車及的士隧道費增加3元，由現時的17元加至20元；巴士加1元；公共小巴及貨車的收費則不變，加權平均加幅為11.9%，新收費預計於今年12月1日實施。

陳克勤批「賺到盡」 王國興憂連鎖效應

立法會交通事務委員會昨日討論加價申請，多名議員均表明反對大老山隧道加價。民建聯陳克勤表示，今次已是隧大第8次加價，而每次加價都「獅子開大口」，批評隧道公司是把握專營權剩餘的最後數年「賺到盡」。

工聯會王國興則憂慮大老山隧道一旦加價將帶來連鎖效應，導致運輸業收費上升，加重市民交通費負擔。另有議員估計，大隧加價後會令司機轉用較便宜的獅子山隧道，反令大隧收入減少，獅隧則變得更擠塞。

大老山隧道公司總經理黃子建回應稱，現時大隧回報率只有6.1%，僅及法例容許的一半，期望可透過調高隧道費增加盈利，取得合理的投資回報。他又謂，公司慎重考慮市民的負擔能力後，已將加幅下調，幅度亦略低於自上次加價以來的累計通脹。他更承諾大隧落實今次加價後，於2018年專營權屆滿前，都不會再申請加價。

邱誠武：政府考慮「用者自付」等原則

運輸及房屋局副局長邱誠武表示，政府釐定及審批隧道收費時，會考慮「用者自付」原則、對交通流量的影響等多個因素。根據現行法例，隧道費經由行政長官會同行政會議與隧道公司協定而更改，若加價申請被否決，隧道公司有權訴諸仲裁，惟大老山隧道過去7次加費均毋須訴諸仲裁。

新社聯政總請願反加價



■新社聯反對大老山隧道大幅加價。

香港文匯報訊（記者 文森）立法會交通事務委員會昨日討論大老山隧道申請加價事宜，新社聯副總幹事、沙田區議員李世榮，連同社區幹事等一行逾20人到政府總部門外請願，強烈反對大老山隧道大幅加價。新社聯代表指出，大老山隧道2013年已將私家車收費由15元上調至17元，若今年再調升至20元，加幅驚人，同時亦會令市民的交通費負擔日重，百上加斤。

責賺巨額利潤 不顧社會責任

新社聯代表稱，大老山隧道公司自1988年以來，獲享30年專營權，今次已是多次加價。截至去年6月，大老山隧道公司專營期內的累積盈利為12.83億元，是次加價後，內部回報率更可增至6.91%，且今次加幅遠超通脹。代表又指，基層市民長期承受高物價之苦，生活已十分艱難，惟隧道公司在賺取巨額利潤之下，仍申請大幅加價，完全不顧社會責任。

新社聯又認為，加價會直接增加獅子山隧道的擠塞，影響市民的交通出入。新社聯強烈反對大老山隧道大幅加價，要求政府暫緩大老山隧道的加價申請，並於隧道公司30年專營權在2018年屆滿後收回經營權，交由政府經營，以減輕市民交通費負擔。

的士商：收入不敵通脹

香港文匯報訊（記者 文森）市區的士日前向運輸署申請加價，建議起錶價加2元，變為24元，之後每次跳錶劃一加2毫，最快年尾實施。的士商會主席黃保強昨在一個電台節目上表示，現時的士司機的收入嚴重滯後，期望加價後能增加司機的收入，並吸引更多年輕人入行。

他表示，加價後商會再進行調查，了解的士司機收入有否實質增加，其後再與工會及的士司機從業員總會商討，酌量增加少許車租，「因為通脹不單是司機，我們維修車廠、車租亦追不上通脹。」

杜榮堂倡加長途車費

出席同一節目的工聯會汽車交通運輸業工會的士分會主任杜榮堂表示，同意要增加司機收入，但他批評運輸署當年定下「短加長減」方案，未能打擊折扣黨，反而用司機的收入補貼乘客，故他認為應增加長途車費，而非只是起錶加價。對於市區的士商會提出起錶及跳錶同時加價，杜榮堂認為是「勉強接受」，並建議當局考慮開放禁區，以及於鐵路站附近增設的士站等，才能增加司機收入。