

香港文匯報訊(記者 文森)心臟病在香港最常見的致命疾病中居第三位,威爾斯親王醫院早前引入微創技術,完成了兩宗經導管肺動脈瓣膜置換術(PPVI),使用新手術進行治療的患者無需開胸,可大幅減低治療的風險,並能縮短康復所需時間,是本港心臟病治療技術的一項重大突破。

# 救心不開胸 微創術建功

## 威院新技術減治療風險 縮康復時間

中 重度肺動脈瓣反流常見於先天性心臟病糾治術後,會導致右心室容量負荷大量增加,長期肺動脈瓣反流更可導致右心負荷增加、右心擴大,繼而引起右心衰、房性或室性的心律失常甚至是猝死。

同時,擴大的右心更會同時擠壓左心室,導致左心功能不全,進一步導致患者的臨床狀態惡化並威脅患者的生命。

醫生過往需要為患者開胸,植入人工肺動脈瓣,但如果患者需要第二次開

胸,手術難度會大增,危險性亦相對提高。

### 傳統手術只適合病情輕患者

另外,傳統的手術亦有限制,現有的經導管肺動脈瓣產品均為球囊擴張型瓣膜,只是適合病情較輕的患者。

患有先天性心臟病法羅氏三聯症的王先生40年前接受傳統心臟外科換瓣手術後,出現嚴重的肺動脈瓣反流情況,數年前接受其他瓣膜植入失敗,又無法接受外科手術,只能長期忍受心慌、憋氣等病況的煎熬。

不過,威爾斯親王醫院早前引入新技

術,王先生今年4月參與了由醫院管理局新界東聯網批准「VenusP-Valve 植入用於先天流出道畸形病人之前瞻性研究」專項計劃,7月以微創方式進行了PPVI手術。

### 有患者術後一星期能出院

PPVI手術毋須鋸開胸骨,不會損傷心臟,醫生只需在患者大腿根部穿刺,通過導管將自膨脹式的肺動脈瓣膜送到肺動脈處,並釋放在固定位置上,整個瓣膜釋放過程需時不到5分鐘。

王先生完成手術後一星期就能出院,

心慌、憋氣等症狀現時都有所改善,各項指標亦回復正常,現時只需服用藥物控制病情及定期覆診。

瓣膜為雙喇叭狀是自膨式經導管肺動脈瓣膜的特點,醫生將瓣膜置入患者體內前無需預先放置固定支架,亦不用擴張球囊,但肺動脈瓣環的適用範圍亦有16毫米至32毫米,可用於跨瓣補片的自體右心室出口阻塞,在臨床上可以滿足超過85%患者的需求。

香港亞洲心臟病中心主任林逸賢指,新技術較傳統手術更為便捷和有效,可為自體肺動脈瓣返流患者提供微創介入治療的選擇。



威爾斯親王醫院引入微創技術,完成了兩宗經導管肺動脈瓣膜置換術(PPVI)。

## 「B仔探險車」展市區自然生態

香港文匯報訊(記者 文森)雖然不少港人均認為香港是石屎森林,但其實香港亦具備豐富的生物多樣性。環境局局長黃錦星期望,於本月至12月舉辦的香港生物多樣性節,能有助市民認識本地的生物多樣性,在市區也可欣賞到自然生態。

漁農自然護理署今年以「自然大都會」為主題,得到包括政府部門、大學、民間組織和公私營機構等48個合作夥伴的支持,再度舉辦為期3個月的香港生物多樣性節,藉着舉辦逾100項多姿多彩的活動,推廣香港豐富的生物多樣性。

黃錦星昨日在金鐘添馬公園主持活動開幕禮時表示,在香港這個「自然大都會」,城市與自然和諧共存。在城市建設當中,不同政府部門的建築及工程項目,都將生物多樣性納入考慮,讓香港成為更可持續和宜居的地方,令市民在市區也可欣賞自然生態。

漁護署在此段期間將舉辦多個導賞團,讓市民參觀不同政府部門的建設項目,包括綠色建築、斜坡或植物工程,以及歷史文物項目。這些設施支持城市可持續發展,同時保育周邊生態及維護生物多樣性。參加者可觀賞到各式各樣建築及工程項目與自然生態的融



香港生物多樣性節2018在金鐘添馬公園舉行開幕禮。

合,了解都市生活與自然環境相和。

香港生物多樣性節昨日下午除在添馬公園舉辦電影欣賞,更設有「B仔探險車」,透過遊戲讓市民加深了解在香港繁忙都市也可與自然和諧共處。「B仔探險車」稍後將於全港不同地方與市民接觸。

香港生物多樣性節另有一連串活動,包括工作坊、展覽、講座、培訓課程、義工服務及家庭同樂日等,以推廣生物多樣性和培育欣賞自然的風氣,歡迎市民參加。

## 運署:無理據為巴士全裝安全帶

香港文匯報訊(記者 文森)運輸署署長陳美寶昨日出席「專營巴士服務獨立檢討委員會」聽證會作供時承認,強制要求巴士乘客佩戴安全帶,在執法上有難度,又指如果要在現有3,300部巴士加裝安全帶,需花6年至12年,動用6億元才完成,故在未有充分成本效益估算前,無足夠理據要求所有現役巴士均需安裝安全帶。

「專營巴士服務獨立檢討委員會」昨日舉行聽證會,繼續傳召陳美寶等多名官員作供。代表委員會的律師引述在本年初大埔公路發生致命交通意外後,運輸署成立的「加強專營巴士安全小組」報告,建議所有新採購的巴士均需配置安全帶。

委員會主席倫明高要求運輸署解釋,為何在國際相關的研究報告都沒有更新指引下,香港要求在市內

行駛的新增巴士都必須安裝安全帶。

陳美寶解釋,提出建議前,已與巴士公司和廠商開會,建議已考慮技術可行性,專營巴士公司亦願意為每輛巴士額外增加5,000英鎊成本,為新巴士安裝安全帶佔購買巴士總成本的1.5%,但可以為乘客提供額外保障,符合成本效益。

### 加裝後巴士成本升座位減

至於在現役巴士上安裝安全帶,陳美寶就表示,在每輛巴士加裝需花20萬元,需時一星期,現時全港有3,300架巴士,估計要花6年至12年,共6億元才能完成,且加裝後會令巴士座位減少,亦會影響巴士公司調配。她透露,九巴曾建議在長途路線的巴士上層加裝安全帶,但未獲城巴、新巴和大嶼山巴士支持。

### 強制佩戴 執法有難度

她引述巴士營運商表示,安全帶的使用率低,亦明白強制乘客佩戴安全帶,會對巴士公司和車長造成壓力,在執法上有難度。

陳美寶指出,政府曾與專營巴士公司研究,如何改善巴士黑盒的功能,提供更多數據,加強關注車長行為不當和急刹等問題,以便運輸署和巴士公司研究意外成因。

她表示,九巴已更新黑盒功能,設立車速界限值和收集加減速資料,相信有助監察巴士急刹車的情況。

對於倫明高質疑為何運輸署沒有要求專營巴士公司全面披露意外成因和理由,陳美寶解釋,相關資料可能涉及巴士公司的投資資料和財務成本,或涉及商業敏感數據,故未有要求全面披露,但表示可以要求巴士公司提交更詳細資料。

# 熱烈歡迎

## 福建省委書記于偉國率團訪港

### 祝賀2018閩港經貿合作推介會暨重點合作項目 簽約儀式圓滿成功



信和集團  
Sino Group

致意

