

偷龍轉鳳 罐頭換「大銀」

惠康經理「穿櫃桶」認罪

【本報訊】一名好賭的惠康分店經理為還賭債，竟「穿櫃桶底」從公司夾萬盜竊十萬元「散紙」博翻身，為逃避同事耳目，事後還將多個罐頭放入夾萬補給重量。公司職員後來檢查夾萬發現內裡硬幣全數不翼而飛變了罐頭，立即告知上司報警。涉案經理昨在觀塘裁判法院承認一項盜竊控罪，還押至十一月二十一日宣判。

精心設計此宗偷龍轉鳳騙局的被告莫耀倫（五十一歲），報稱為惠康超市經理，控罪指其在惠康超市內偷竊九點八萬元現金。裁判官裁決時指出，被告的行為愚蠢，違反誠信，加上所偷金額龐大，因此待索閱其背景報告始量刑。

控方案情透露，惠康職員於上月初檢查夾萬時發現內裡存有的九點八萬元「散紙」全數不翼而飛，只剩下一大堆罐頭，大驚下告知上司報警。警方調查期間，被告心知無力還債唯有自首，承認於數星期前，他一手攜著大布袋，另一手打開夾萬，將內裡「散紙」全倒入大布袋內，之後將一大堆罐頭食品放入夾萬內。

被告還承認犯案後用這筆錢博翻身，不料全數輸掉。被告稱，因衝動才會盜竊公司財產；而放入夾萬的罐頭是用來補給重量，藉此掩人耳目。



惠康一名經理因賭賭穿公司櫃桶，被控盜竊認罪月底宣判（資料圖片）

警訊講港人深圳求助 警務協作令跨境罪行降

【本報訊】鑑於近年深港兩地接觸頻繁，兩地於零三年成立了深港陸路口岸警務協作機制。警察公共關係科總警司吳家聲表示，機制令跨境罪案數字有所下跌。港台長青節目《警訊》，亦第二次以深圳及本港警方合作為題材，拍攝港人在內地遇到罪案的求助途徑、個案分析，以及介紹深圳市公安局，特輯將於未來兩個月播放。昨日，港台為特輯舉行啓動儀式。深圳市公安局宣傳處處長蕭明表示，節目有助兩地居民了解不同的法治。

奇華終止澳門廠房合約

【本報訊】奇華餅家標榜是「香港手信」的奇禮系列下，奇禮芝麻椰絲鳳凰卷發現致癌物的事件，餘波未了，奇華餅家昨晚發表聲明，就生產該產品的澳門製造商涉及無牌經營事件致歉，並已即時終止雙方合作關係，銷毀所有該店生產的食品。

奇華餅家表示，旗下製造及供應的三百款食品，除過禮大茶之外，所有均由香港奇華於長沙灣的廠房自家製造，只有八款澳門地道食品，外判予澳門生產。據該公司所知，有關澳門的餅家製造商，持有商業登記證，但現聞悉該店舖未完全辦妥營運牌照事宜，已即時終止有關合作，並已全部回收該店生產的食品及全面銷毀。顧客如有查詢可致電奇華餅家27856066。

馬評人「第一」病逝



【本報訊】澳門賽馬會前執行董事兼行政總裁梁建民（見圖），昨日下午病逝於香港沙田大圍仁安醫院，享年七十五歲。

梁建民出生於一九三三年，於上世紀六十年代從事評馬工作，當年替香港各大報章撰寫賽馬專欄，筆名「第一先生」，在港澳馬圈中屬資深評馬人。梁氏乃澳馬會主席何鴻燊外甥。來澳前在港電視台評述賽馬，曾與著名評馬人董驃及張基等拍檔講馬。

一九八九年澳門賽馬會由台灣人開辦，梁建民曾出任主席特別助理。至二千年，梁建民獲委任為澳馬會執行董事兼行政總裁。〇七年因健康問題辭去該職務，轉任董事局特別顧問。梁建民生前熱愛運動，喜歡游泳及打網球。雖古稀之年但身體強健。豈料年前患病，昨日終不敵病魔，與世長辭。梁建民年前因患病入院，並多次作開腦手術，住院期間一直與病魔糾纏。近期病情轉壞，至昨日不治。消息傳來，其親朋友好聞者惜之。澳馬會昨日宣布，於即將舉行的星期日賽馬，第五場賽事完結後，全場默哀一分鐘。



土木工程拓展署將會在龍尾發展人工泳灘，預料工程可在明年中開始動工（本報攝）

龍尾泳灘料通過環評

【本報訊】記者黃俊鋒報道：政府在大埔龍尾發展人工泳灘的計劃，因為環保團體擔心工程會破壞當地的生態環境，一直受到反對。不過政府最新的調查報告指出，龍尾灘的生態環境與香港其他的沙灘無異，政府將在下周一，向環境諮詢委員會（環諮會）提供補充資料，預料可以順利通過環評。當地居民普遍支持發展計劃，認為可以恢復龍尾灘舊貌。

土木工程拓展署在本年二月至七月委託顧問公司，向龍尾灘和吐露港內另外五個與龍尾灘生態環境相似的海灘，包括汀角東、荔枝莊、榕樹澳北、船灣和烏洲，進行生態價值調查，結果顯示龍尾灘找到一百三十九類生物物種，在整體生態評分中只排第四，加上土木工程拓展署再為龍尾灘，進行定量生態調查，包括潮間帶樣線調查、潮間帶底棲調查及潮間帶樣方魚類調查。

土木工程處處長葉世初表示，根據調查結果，龍尾灘的生態環境與香港其他的沙灘無異，而且該處亦沒有特別或具有個性的物種。土木工程拓展署已向環諮會提交調查報告，並將在下一環諮會會議上提供補充資料，以及進行討論，

預料環諮會將會有條件接納計劃，並順利通過環評。不過葉世初說，如果環保團體提出司法覆核，將會影響原訂時間表，工程可能因此延期。

土木工程拓展署高級工程師黃志斌表示，整項工程花費約一點五億港元，一旦工程落實，土木工程拓展署將會採取紓緩措施，減低工程對當地生態環境的影響，包括落實在蘆荻田、龍尾、黃竹村和大美督的渠務改善工程，將該地區的污水接駁至大埔污水廠，從而改善龍尾一帶的海水水質。此外，工程施工期間，土木工程拓展署將設置防沙網，使工程所產生的懸浮粒子不會隨風飄揚，同時亦與大埔區議會合作，成立一個跨部門的組織，監察龍尾灘的水質。

當地的居民普遍支持政府發展龍尾灘的計劃。龍尾村村長陳漢明表示，希望政府早日落實工程，可以為當地居民，提供多一個康樂設施。蘆荻田居民代表梁福表示，以前經常前來龍尾灘遊泳，不過自從船灣淡水湖動工以後，龍尾灘就逐漸荒廢。梁福認為，工程有助恢復龍尾灘舊貌，並可改善現時龍尾灘的環境。



投資近50億元公路建設 為龍崗發展提速

未來幾年，深圳龍崗同時迎來大運會和加快特區內外一體化兩大歷史機遇，站在新的歷史起跑線上，今後4年龍崗的使命就是全力配合市裡做好大運會的籌辦工作，並以此為契機，加快推進龍崗現代化建設，努力實現跨越式發展。

本報記者梁彥

深圳市龍崗區建築工務局領導為媒體記者介紹公路施工情況

由於2011年的大運會以及深圳市委市政府要求特區內外一體化發展的要求，深圳市龍崗區組織了海外、中央、地區近三十家媒體的「實踐科學發展觀，尋訪龍崗看變化」的大型採訪活動，主要參觀採訪了目前龍崗區的主幹道路及軌道交通建設，橫坪公路、沙荷路、北通道……一條條交通「大動脈」的建設都在加班加點確保按時完成通車任務。某工地的高架橋上還掛起了「掀起大幹150天的施工高潮」的大紅條幅。

外環線橫坪路年底分段通車

為了服務大運，深圳龍崗區公路局加快推進「9+2」工程籌備與建設，在區公路局主要負責的11個項目中，開展前期工作的項目有9個，在建的項目有2個，合計里程101.5公里（其中改建里程36公里，新建里程65.5公里），總投資約49.7億元。「9+2」工程籌備建設作為當前及今後5年內工作的重中之重，將主



地鐵施工現場工人們加班加點搶工期

要採取三點措施進行強力推進：首先是抓住徵地拆遷和管線遷改的難點，突破制約工程建設的瓶頸；其次是統籌兼顧，協調各方，整體推進項目前期工作；最後以服務大運為目標，全面啟動市政設施綜合治理。

龍崗區公路局局長邱中興表示，儘管公路網建設過程中一度遇到徵地、拆遷等障礙，但目前工程進度已顯著加快。一系列交通「動脈」的建成，將大大緩解市民的出行壓力，同時也會極大的促進深圳城鄉一體化的發展，解決龍崗交通發展的瓶頸。

截至2008年10月底，該區總投資為17.5436億元的橫坪公路已累計完成建安工程的90%。2009年1月將確保楊木坑至赤子香路全長20.8公里通車。

過境交通集散主幹道

而全長17.08公里，跨經布吉、橫崗、龍崗、龍城四個街道辦的沙荷路，是深惠路南側與之平行的又一條區域性幹道。沿線分別與布沙路、沙平路、鹽排高速、惠鹽高速、疏港鐵路、公園路、大康路、現狀橫坪公路、康徑路、荷康路、寶荷路及其他街道內道路相交。全線設置隧道2座，橋樑6座，雙向六車道的城市I級主幹道，目前也已完成總投資的45%。此外



，設計等級為城市快速路、全長13.34公里的北通道，預計今年寶荷路荷康路段主車道通車，富康路—牛始埔路段完成道路基層，具備青路面施工的條件。今年完成總形象進度的40%工程總體預計明年年底（1、2標除外）完成。該區公路網的「編織」，正在逐步地完善。

據龍崗區建築工務局領導介紹，沙荷路與現深惠路基本平行，其建成將大大緩解深惠路交通壓力，是作為深惠方向第二條貫通道路的重要組成部分，是區域內貫通東西方向的一條城市I級主幹道，將極大減輕深惠路布吉至龍崗區間的交通壓力，可替代或部分替代深惠路作為過境交通集散的城市主幹道。

大運地鐵建設如火如荼

作為深圳2011年大運會的主要交通軌道深圳地鐵3號線的建設，從2005年底奠基就引起了外界的關注。由於地鐵3號線工程同時增加了國道205深圳段改造工程、地鐵3號線西延段工程、布吉客運樞紐工程、福田綜合交通樞紐工程、龍崗綜合交通樞紐工程五大樞紐工程，使地鐵工程面臨工期緊、任務重等嚴峻的考驗。

工程完成情況可控範圍內

深圳地鐵3號線的建設採用分段同時開工，根據地鐵3號線投資公司與深圳市政府簽訂的2008年度目標責任規定，今年完成地鐵3號線雙龍至紅嶺段的投資29.2億元，地下段完成車站主建主體55%，區間主建主體25%；高架段完成車站、區間主建主體各75%，車輛段完成主建主體工程40%。西延段工程2008年完成投資計劃4.8億元，車站主建工程30%，益田停車場完成主建工程25%。目前各項工程完成情況都在可控範圍內。

國道205深圳段改造工程2008年計劃完成投資3.7億元，主要開展市政管線和橋樑施工。截至10月底，土石方工程累計完成23%，電氣工程累計完成7.2%，給排水管累計完成13.7%，箱涵累計完成27.7%，交通疏解（砼路面）累計完成11.9%。

「小業主，大社會」的建設管理模式

地鐵3號線工程是國內第一條以區一級政府為主體推動的軌道交通線路，從設計、規劃、拆遷到建設管理都由區一級政府來主導。對區政府和三號線公司來說，是挑戰，更是難得的發展機遇。為了把地鐵3號線建成國內領先、國際一流的地鐵線路，區委區政府決定從有限的資源出發，對地鐵3號線工程建設採用「小業主，大社會」的建設管理模式，利用「外腦」，利用國內外先進專業資源，引進國內外先進技術和管理經驗，由地鐵3號線公司負責具體實施。

在無國內外成熟經驗可供借鑒的困難條件下，地鐵3號線公司在做好工程前期準備工作的同時，以項目建設管理的專業化，有效控制項目質量、成本0和建設工期為目標，積極探索工程建設管理的實現方式。通過聘請國際知名工程諮詢公司承擔項目管理和設計管理、監理工作，實行工程項目勘察設計總承包，聘用施工管理諮詢服務公司負責工程施工管理，實行施工圖設計施工總承包等方式，保證了地鐵3號線工程前期籌備工作的高效，項目管理達到國際水準，工程設計達到國內領先水平。

妥善處理工程建設與沿線居民的生活矛盾

地鐵3號線深圳特區內羅湖段是繁華的商業區，人車活動頻繁，特區外龍崗段沿國道205敷設，車流繁忙，客觀上講，儘管在主休工程實施前一定程度上完善了交通疏解設施，但施工場地佔用、施工噪音、材料、渣土運輸對沿線居民出行和生活造成影響是無法避免的。在採取有效措施，盡量減少影響的同時，積極做好宣傳工作，工程建設得到了廣大市民的理解和大力支持。

由於目前秋冬兩季是地鐵建設的黃金期，目前在建設工地上的近一萬五千名工人都在加班加點搶工期，為此相關管理部門都嚴格執行《勞動法》的有關規定，推行工資手冊制度，對民工的工資不拖不欠。



深圳地鐵3號線車站鳥瞰圖（本報攝）