

小区景观杨梅诱人莫乱摘

口感酸涩农药残留久,私自攀爬采摘摔伤原则上需自行担责

□记者 陈逸麟

本报讯 六月杨梅季到来,除种植基地晚稻杨梅即将上市,舟山多个居民小区内的景观杨梅树也陆续挂满红果,不少市民顺手采摘食用。小区绿化杨梅是否可以随意采摘?记者实地走访多个小区并咨询专家、律师。

新城中湾佳园小区种有40多株杨梅树。6月10日上午,记者现场走访看到,树上虽已悬挂禁止采摘警示牌,仍挡不住居民采摘的脚步。33幢楼前绿化带内部分杨梅树枝条被折断,果实散落地面,一片狼藉。

“贴了告示也没用,总有人采摘,他们摘完,我就得去清理路面枝叶、烂果。”小区一位保洁人员说。

“摘的人不少,主要是小区居民,其实小区杨梅口感不好。”一位业主坦言。

当天上午10点左右,记者在该小区目睹了这样一幕:一位居民提着塑料袋径直走到杨梅树下,钻入树冠采摘,很快折弯树枝,还踩踏了草坪。

谈及采摘缘由,他边摘边说,“摘点杨梅回家泡酒,外面买的可能泡过药水,阿拉实在不放心,自家楼下的杨梅天天看着,更干净。”

随意采摘带来诸多隐患,物业为此十分头疼。中湾佳园小区物业经理钟杰介绍,树枝受损、草坪踩踏只是小事,最担心居民攀爬采摘时失足摔伤,后续极易引发纠纷。此前物业曾提前打落部分杨梅规避风险,却遭到部分业主反对,“有些业主认为杨梅留着好看,不让我们打掉,甚至还发生过口角。”

普陀东港山水人家小区也面临同样难题。小区门口低矮杨梅树果实已被采摘一空,高大老树攀爬危险系数更高。6月11日,物业工作人员忙着悬挂警示标识,清理居民采摘遗留枝叶和踩烂的杨梅。

“小区共有十余棵杨梅树,保安巡逻发现采摘行为都会及时劝阻。”物业经理助理张泽楠表示,私自攀爬采摘一旦发生摔伤、误食中毒,责任界定十分棘手,物业对此十分担忧。

小区枝头红艳艳的杨梅看似诱人,实质并不适合食用,市林科院科研所所长陈叶平作出专业解读。

“从品种看,小区杨梅多为原种,口感酸涩,多数人难以接受。”陈叶平说,市面上销售的晚稻杨梅多经嫁接改良,才能达到酸甜可口的口感。

另一方面,小区杨梅主要用于绿化,养护需定期除虫喷药。“小区虫害种类更多,故多喷洒广谱杀虫药,残留期通常2~3个月,甚至更久,远超果园杨梅树。”陈叶平表示,小区人车密集,日均产生大量生活垃圾,在此环境下生长的果实更易出现重金属等有害元素超标的问题。

除食用风险外,擅自采摘绿化杨梅还存在法律隐患。浙江六和(舟山)律师事务所律师周韩宇作出普法解读。

“《民法典》第二百七十四条明确规定,小区绿地及绿化树属全体业主共有。私自采摘若对果树造成严重损坏,可能构成侵害共有利益。”周韩宇表示,从法律层面来看,成年人应预见攀爬风险,若因私自上树采摘不慎摔伤,原则上需自行承担担责。

嵊泗泗礁岛 陆上客运中心预计下月投运

□记者 胡园园

本报讯 近日,记者在嵊泗县泗礁岛陆上客运中心北区施工现场,看到三层高的公共交通场地楼已全面成型,内部精装修与室外地面铺装、管线敷设等附属工程正在同步推进。整个项目已进入收尾冲刺阶段,预计7月正式投运。

“目前,整体项目进度已完成85%,二楼区域已基本完成装修,一楼区域正在进行吊顶安装,整个工程计划6月底完工。”该项目经理洪能钢表示。

嵊泗县泗礁岛陆上客运中心项目于2024年4月正式动工,总投资1.36亿元。工程以526国道为界分南北两区建设,总用地面积22309平方米,新建陆地公共交通场地楼和检修车间两大单体建筑。其中,公共交通场地楼即客运中心,建设面积为3965.3平方米,共三层,内部规划候车大厅、售票大厅、餐厅、商业

门厅等功能分区,可同时容纳近200人候乘。

该项目建成后,将与小菜园码头客运体系互联互通,形成“水陆联动”格局,实现陆上客运的集中调度与高效换乘,全面提升当地交通基础设施条件,方便旅客出行。“新建的客运中心与小菜园码头无缝衔接,旅客乘船抵港后,可经连廊步行100米直达客运中心,实现水陆快速换乘。”嵊泗县交投公司总经理助理赵静览向记者介绍。

作为全市首个规划集海、陆、空于一体的综合交通枢纽,该项目在客运中心楼顶预留了直升机停机坪,规划打造专属起降点位。赵静览描述起未来场景:“旅客到站后,既可乘公交去各大景区,也可到对面码头坐船游东部小岛,还可从这里登上直升机进行空中观光。”此外,嵊泗县交投公司还将进一步调整完善泗礁岛上的公交站布设和车辆班次,全面优化海岛交通体系。

舟山百艘远洋“骑手” 集体返港

万吨渔获物保鲜送达,请给五星好评



□通讯员 周杭琪 倪妮 张旭东
余若望 何丹微 文/摄

吊臂猛地甩钩,叉车贴着地面疾驰,成吨的金枪鱼、鱿鱼从船舱滑入转运筐。

作为全国重要的远洋渔业核心枢纽,连日来,舟山国家远洋渔业母港迎来年度渔轮集中归港窗口期,惠群码头3座码头同步满负荷运转,近5600吨金枪鱼、8500吨秘鲁赤道鱿鱼等大批远洋渔获物集中卸港,全港呈现千帆归港、渔获物满仓的火热丰产图景。

今年1至5月,基地累计完成渔获物进关卸货量约34万吨,产能释放稳定有力,其中5月单月卸货量达8.6万吨,刷新历史同期最高纪录。

走进舟山惠群码头,氛围直接拉满。

3号码头,来自塔拉瓦、中南泰海域的围网金枪鱼船一字排开,近5600吨金枪鱼正“排队下车”;2号码头,“宏润冷2”运输船卸下8500吨秘鲁赤道鱿鱼,工人们分拣、装卸、转运一气呵成;1号码头更是开启“双船并靠”模式,多批返航捕捞船轮番靠泊、错峰生产,主打一个高效。

“这拨集中返港从5月起就势头很猛,高峰要一直持续到7月,预计有200多艘远洋渔船陆续回家。”舟山惠群远洋渔业发展有限公司副总经理姜宏介绍,本轮大规模返港并非偶然,捕捞船长年在公海渔场作业,受船况、船员等因素影响,通常两年需返回港一次;再加上今年全球鱿鱼配额调整、国际油价波动、企业布局

优化等多重因素叠加,直接引爆了这场“归港潮”。货多了是喜事,但对港口调度、通关速度、仓储保鲜、现场作业等领域来说,是妥妥的“压力测试”。

面对集中归港的高强度作业压力,基地提前谋划,主动联动海关、边检等口岸部门打通通关堵点、提升联检效能。

目前基地单日最高可完成8艘船舶联检手续,常态化安排2艘船舶同步卸货,已累计完成近80艘渔船卸货任务。同时,基地提前研判、统筹资源,优化船舶靠离、装卸、堆存全流程,构建“到港即卸、即卸即存、全程保鲜”闭环,全方位守护渔产品品质。

海关、边检、海事等单位也同步主动靠前服务,开通远洋渔货物专属通关绿色通道,优化船舶申报、现场查验、快速放行全流程,持续压缩通关时长,实现远洋渔船“快靠、快卸、快通、快离”,全面提升港口集约化、高效化作业水平。

丰产更要稳产,稳产更要提质。

如今,舟山远洋渔业已告别单纯比拼吞吐量、拼规模的发展模式,朝着链条化、智慧化、品牌化的高质量方向进阶。下步,舟山国家远洋渔业基地将持续深耕向海经济,以智慧化改造赋能传统渔业转型升级,完善远洋捕捞、冷链仓储、精深加工、市场销售全链条配套体系。依托双码头联动格局,持续延链补链强链,精耕全市“一条鱼”特色渔业产业链,全力打造全国一流现代化远洋渔业枢纽港,为区域海洋经济高质量发展持续注入蓝色动能。