

两会期间,环保问题成为热议话题之一。东营团人大代表和政协委员针对全省环境治理和保护问题,纷纷提出建设性意见。

多位代表建议加强对水气、土壤等环境污染的治理

# 重拳治理污染 倒逼企业转型

文/片 本报特派记者 郝文杰

1月28日,在省十二届人大四次会议东营代表团全体会议期间,多位人大代表建议,加强水气污染、土壤污染等环境治理,环境也是生产力和竞争力,是一切的根本。



省人大代表、东营市委副书记、代市长赵豪志



省人大代表、东营市农业局副局长燕海云



省人大代表、胜利油田胜利勘察设计院孙晓春

## 打击环境违法要下死手下狠心

省人大代表、东营市委副书记、代市长赵豪志建议说:“当前全国老百姓反映很强烈的雾霾、水气污染问题,尽管在治理上是取得了一定成绩,但总体上感觉还是在恶化。应该抓住出台新《环保法》的契机,下大力气来抓这项工作。另外,通过抓治理来倒逼企业转型。特别是治理不是一个地方的问

题,需要一个地区,甚至全国都一起来抓才能见到效果。水气污染是可以治理的,但是单靠一个地区、一个部门不行,必须全社会来治理,在全社会形成氛围。”

“有时我们闻到的异味,很多是企业排放不达标,偷偷排放造成的。且不用说提高排放标准的问题,如果所有

的企业都按照标准执行,现在的污染形势就会有很大的改观。这项工作现在确实应该下死手、下狠心。对环境违法行为就得严厉打击,公开打击。治理水气污染、土壤污染应该提到一个更高的层面。发动全社会的力量,调门儿再高一点,力度再大一点。”赵豪志说,现在环境就是生产力、竞争力。

## 建设农产品质量安全线

说到环境问题,省人大代表、东营市农业局副局长燕海云说,还要关注农产品质量安全,建议加大建设农产品质量安全线的投入。

“这几年,东营市的农产品质量和安

全在全省都是比较不错的。但从全省来讲还是面临由土壤污染引起的农产品质量安全隐患,包括过度使用化肥、农药,地膜使用不规范,以及重金属污染等造成的农药残留超标等。另外,大气和水的

污染多多少少会被农作物吸收,带来隐形的安全问题。”

燕海云建议,省政府加大对农产品质量安全线的投入,真真切切让老百姓吃上放心农产品,保障百姓的饮食安全。

## 渣土车掉落垃圾 谁破坏谁打扫

环境污染治理的建议,在会上引起代表们的广泛关注和热议。来自胜利油田胜利勘察设计院孙晓春代表说:“现在扬尘还是很严重的。我专门去了解过,环卫工每天早上5点就起来扫马

路,到晚上8点才回家,很辛苦。但是,他们的工具很简陋,笤帚只能扫落叶、烟头啥的,那些灰尘很难扫。特别是一些没有防护措施的渣土车留下的垃圾。”

张秋波代表说:“还是一个管理不严

的问题。不要让环卫工去扫,谁破坏谁打扫,扫完再罚款,要重罚。不能让他们破坏了,让环卫工倒霉了。”

现场多位代表建议加大清扫机械化的投入,并建立对渣土车监管的机制。

省政协委员、东营市政协主席吕雪萍:

# 建立全省跨区域污染防治机制

本报1月28日(特派记者 郝文杰)省政协十一届三次会议上,省政协委员、东营市政协主席吕雪萍带来了《关于加大区域联防联控力度提升全省环境质量的建议》的提案,呼吁建立全省跨区域污染防治机制。

提案中提到,跨区域污染的问题仍是影响东营环境质量的重要因素。每年的9、10月份,只要一刮东南风,东营中心城区市民总能受到马粪味、农药味、烂鱼烂虾味的“眷顾”。据调查,污染的源头是位于东营中心城区东南方向的寿光市羊

口镇,那里分布着多家化工、制药、鱼粉加工企业,与东营中心城区直线距离不到20公里。再比如,2014年8月份,东营市河口区发生严重空气异味污染事件,群众反映强烈。经调查,污染源头是位于滨州市沾化县、与河口区直线距离约20公里的一个“土小”炼油企业。

近年来,我省加大执法力度,查处取缔了一批无手续、高耗能、高污染的“土小”企业。但受经济利益驱使,一些不法分子开始向权属不清、环境监管薄弱的边界地区转移,“土小”企业死灰复燃的

问题严重。

有的企业甚至专门选址在两市交界处“安营扎寨”,像有的“土小”企业办公场所在淄博,生产设备在东营,整个企业四分之三的面积在东营,具体生产者却是淄博的。另外,传统的属地负责的管理模式已经不适应现阶段污染防治要求。各地单打独斗治理污染的思路是无法保证环境质量。《大气污染防治法》在跨区域治理方面还处于空白。

为改善全省环境质量,吕雪萍在提案中建议省政府成立跨行政区的污染联

防联控协调组织机构。建立联席会议制度,健全会商机制和通报制度,不定期召开由有关部门和相关地方人民政府参加的专题会议,协调解决跨区域污染问题。并围绕区域性污染防治目标、任务以及区域内重大活动的环境质量保障等工作,形成具体的解决方案。

同时,吕雪萍还建议建立区域污染联防联控联合执法制度。由省级环保部门牵头,协调公安、电力等有关部门,建立联合执法机制,建立和完善监测、考核、评估、处罚建议等制度。

省人大代表、利津县三阳纺织有限公司细纱车间操作主任张翠翠:

# 利津居民过黄河大桥能否一日一票?

本报1月28日讯(记者 张园园 孙川)“希望能改进利津黄河大桥的收费方式。”28日,在省十二届人大四次会议期间,来自利津的省人大代表、利津县三阳纺织有限公司细纱车间操作主任张翠翠在接受记者采访时说。

张翠翠介绍,利津黄河大桥自建成通车以来,极大地方便了利津县居民的出行,也为促进利津县的经济、加快融入黄蓝“两区”建设发挥了很大的作用。“近年来,因为工作和生活的原,居住在利津县的居民很多人需要每天往返利津、东营两地。”张翠翠说,这些人中,少的当天往返一次,多的要往返几次,“但每次通行都要交纳通行费,感觉这样负担过重,并且当天往返按次收费方式也不太合理。”

张翠翠介绍,从利津到东城,在不加倒车时间的情况下,乘坐131路公交车到西城得40分钟,再换乘公交到东城最快也得1小时50分钟,乘坐132路公交车虽然可以直达东城,而且1小时50分钟能够到达,“但这趟车一天只有两班,且从利津最晚发车时间为16:15,但这个点所有单位、企业都不下班。”张翠翠说,如果选择开车的话,费用又太高,累计下来一个月过桥费就会花掉自己不少的工资。

针对上述情况,张翠翠提出了“对本县居民驾驶车辆当天往返的实行‘一日一票’的收费方式”、“对本县单位车辆和出租车实行月票收费”这两条建议。

## ●记者调查:如果一周开车上下班,得花100元过桥费

周末回老家,对在利津工作、老家在广饶的徐女士来说,并不是一件轻松愉快的事,“花50块钱加一罐气,可以跑一个来回,但每次过利津黄河大桥都要交10块钱过桥费,这样仅路上就是一笔不小的开支。”徐女士告诉记者,因为家中有事,她曾在半个月内在利津和广饶之间来回跑了7次,“光过桥费就花了140块钱。”

这还不是最让徐女士头疼的。“我和老公在东营区买了房,搬家之后,如果我继续在利津工作,一周五天每天开车上下班的话,得花100块钱的过桥费,一个月下来这一块儿的支出得400块钱。”徐女士忍不住叹口气,“想想都觉得害怕。”

另外,徐女士觉得利津黄河大桥收费方式最不合理的方面在于,只要过了大桥

收费站,就算刚走出去一米再回去也要再交一遍钱,“这种方式太不合理,有时忘了拿东西,再回去一趟还得再交一遍钱。”

东城的出租车司机张师傅告诉记者,每次有去利津的活儿,他都觉得挺纠结,“跑利津这种长途,与跑市里短途不同,虽然打车费不低,但是去那边肯定是空车回,加上过桥费,利润并不那么可观。”张师傅说,每次载客去利津都会和乘客商量谁付过桥费,“正常情况下,乘客付去时的过桥费,我们自己付回来的,但是有时候也会遇上不愿意付的乘客。回来空车、与乘客纠缠过桥费是跑利津遇到的最大问题。”

利津一瓜果合作社的经理王燕则告诉记者,他们运进或者运出水果基本不用交

过桥费,但是空车进出时则需要缴纳,“过桥费虽然算不算上压力,但的确是笔支出。”王燕说,他们合作社有四辆货车,但是除了日常运货,合作社工作人员也需要经常外出洽谈生意,“每次来回都收过桥费,一段时间算下来也不少。”

记者采访中了解到,许多经常往返利津的市民都表示,改变利津黄河大桥的收费方式非常必要。徐女士说:“利津黄河大桥开通后的确方便了很多,但是这个一次10块钱的收费方式应该改一下,就算不降价,让同一天往返大桥的市民只交一遍钱也行啊。”王燕也告诉记者,利津黄河大桥走的最多的还是利津人,大桥收的最多的还是利津人的钱,“这样是不合理的,也不利于利津经济的发展。”(本报记者 孙川)

## ●部门说法:按标准执行 遇多收费可打部门监督电话

东营市物价局收费管理科的工作人员表示,利津黄河大桥这种收费方式以及收费标准制定是由山东省物价局、山东省交通厅直接下文确定的,“文件是直接下到利津黄河大桥的管理单位的,市物价局无法干预这一定价,利津黄河大桥的管理方也是直接给省有关部门‘打

报告’。”该工作人员说。

据介绍,利津黄河公路大桥收费站收费期限为28年,自2001年9月26日起至2029年9月25日止。其中,1吨以下(含1吨)的机动车辆,每车次收费10元;1吨以上至5吨(含5吨)的机动车辆,每车次收费15元;5吨以上至10吨(含10吨)的机动车辆,

每车次收费20元;10吨以上至20吨(含20吨)的机动车辆,每车次收费25元;20吨以上的机动车辆,每车次收费30元。

“目前是按照这一标准执行,如果遇到多收费之类情况,市民可以拨打物价部门的监督电话。”该工作人员说。(本报记者 孙川 张园园)