

“创森”是保卫环境与生命

□本报特约评论员
干国荣



如果我们任凭所处的城市一片混沌、十面“霾”伏的话,那么我们即便住在高楼豪宅,行在宽敞道路上,也会感到十分窒息的,也就是说不宜居的,幸福指数是不高的。因此,“创森”就是对我们生存环境和生命的保卫。

满目绿色的股市让人揪心,可是满眼绿色的城市定会让人心旷神怡。近日,省关注森林执行委员会向我市下发了预检意见,高度肯定我市创建森林城市工作“决心大、气魄大、力度大、变化大、成绩大”。这五个“大”,足见我市“创森”成效所在(详见本报9日1版相关报道)。

闭目遐想,当炎炎夏日我们身处森林中,一定会有一种沁人心脾的感觉,因为它是天然氧吧,我们呼吸的是纯净的空气,还有大自然特有的芬芳气息。走进森林,能净化心灵。这几年颇受城里人青睐的乡村游、休闲养生游,就因为大山深处有无尽的诱惑,呼吸新鲜空气,住住小木屋,泡泡温泉浴,是莫大的精神享受。但是如果我们任凭所处的城市一片混沌、十面“霾”伏的话,那么我们即便住在高楼豪宅,行在宽敞道路上,也会感到十分窒息的,也就是说不宜居的,幸福指数是不高的。因此,“创森”就是对我们生存环境和生命的保卫。

森林城市,用句当下时髦的话,好比“城市+”,就是把森林“移植”到越来越“水泥丛林”化的城镇里来。即模仿自然界的森林生态模式,依据城区道路绿化景观概念规划,按照植物多样性的复层种植和多层次种植的配置,科学打造有层次有变化的道路绿化,以彰显生态效益,这无疑是一项十分巨大的民生工程。好在我市上下齐心协力,紧紧围绕“创省级森林城市,建生态宜居永康”的目标,大力推进“六大”重点绿化工程,进一步优化了城乡森林生态环境,“创森”工作创出了特色,取得了明显成效。

我市三年“创森”,结出累累硕果,每个永康人都是见证者,见证了五个“大”之不易不简单。大工程带动、大手笔投入、完成三江六岸景观及城区各大公园提升工程、新增绿化面积12993亩、大力开展省市级森林村镇建设、人均绿化面积9.36平方米……所有这些,都归结到了市民最直观的感受中:现在无论开车到哪,眼前的绿意越来越

越多,变化真的很大!’这个直观感受,胜过千言万语,是对政府民生工程的最好褒奖。

依据《城市绿地分类标准》,园林城市、园林县城和园林城镇达标值均为 ≥ 9 平方米/人,生态市达标值为 ≥ 11 平方米/人。目前,我市人均公园绿地面积已达9.61平方米,已经超过园林城市、园林县城和园林城镇的国家标准。尤其空气负离子平均浓度达到934个立方厘米,已经达到国家二级标准($\geq 700-1500$);良好以上空气天数比例达到83.8%,这是很大的进步与改善,也是老百姓如今最关注的环境指标。虽然2014年全国人均公园绿地面积为12.64平方米,但作为“五金城”来说,变化已经很大了。

当然,我们也知道,“创森”工作永远在路上”,因此全市上下正在乘势而上,再掀“创森”新高潮。同时,一边“创森”,一边还要“保森”,节能减排、低碳生活,也是森林城市建设中的一大重点课题。

东永高速的“魔力派对”

□本报评论员
张赤奎

东永高速通车后,真正将诸永、金丽温、甬金、杭金衢等高速公路有机地联系在一起,金华区域内的高速至此形成了大闭合。

这几天,微信朋友圈一直被东永高速开通的消息刷屏,先是开通前的预告,再是开通当日的盛况,接下来是各种“秀”各种“晒”,似乎不去这条高速上溜一圈,都对不起朋友们的热情。

6日9时52分,省交通运输厅副厅长王寅中宣布东永高速正式通车。这条高速的建成,也使得金华区域内的高速大闭合圈真正形成,实现了金华到各个县市区的“直来直往”(详见本报7日1版相关报道)。

资料显示,东永高速于2009年12月22日举行开工典礼,至今已有五年半的时间。这条全省最短的高速公路,也是全省第一条由地方政府自筹建设的高速公路,全长只有44.699公里。虽然短,但自开工以来,东永高速的建设进程一直是永康东阳两地百姓关注的焦点。可以说,大家对这条高速公路的开通,用“翘首以盼”来形容一点都不为过。

这么短的一条路,为什么会有这么大的“魔力”?今后又会给我们的生活带来哪些影响?

从高速路网布局看,金华、义乌、东阳、永康这几座浙中地区最具活力的城市之间,通过杭金衢、甬金、诸永、金丽温等高速公路连接,呈倒“U”字形,唯一的缺口,就是永康到东阳。东永高速通车后,真正将诸永、金丽温、甬金、杭金衢等高速公路有机地联系在一起,金华区域内的高速至此形成了大闭合,也大大改善我市对外交通条件。

最直观的感受就是,永康人去宁波、杭州、上海的距离缩短近40公里。比如,以前去杭州有两种方案,一种是先上金丽温,到金华后再转杭金衢;另一种方案,先走东永一线,至东阳上甬金高速。前一种方案需要绕行,相对用时较短。后一种方案虽然路程短,但由于东永一线通行车辆多,特别是上下班高峰时段容易拥堵,花费的时间更多。而今,有了东永高速,直来直往,节省了时间,心情想必也会大为舒畅。

再者,东永高速对我市来说,其缓解交通压力、提升出行效率的意义更是重大。不单是去宁波、杭州、上海的车程缩短了,去西溪、龙山,也能上高速“任性”一把。尤其是对那些经常在这些乡镇和城区之间往返的人来说,“今后不用怕了,高峰期就上东永高速。”虽然路程差不多,但原来可能需要一个多小时,现在只需20分钟不到。

东永高速的开通,还使得我市与东阳在城市空间布局上紧密衔接起来,对加快两地产业结构升级,促进区域经济的持续快速发展,使两地经济发展更好地融入浙中城市群,有着重要作用和意义。

我市经济对外贸的依存度高达67%,可以说,东永高速将为我市经济打开一条新的发展快车道:无缝对接宁波港、上海港,搭乘“新义欧”专列,快捷驶入“一带一路”。同时,我市与东部发达地区城市群之间的相互辐射力,也会因东永高速的开通而被成倍放大。同时,“东永义同城效应”也将凸显。

此外,随着东永高速的开通,我市第三产业发展也将迎来绝佳的战略机遇期,旅游业、乡村民宿游将驶上“快车道”。方岩风景区、西溪影视基地、五金购物游等旅游线路,完全可以和前仓镇的盘龙谷、后吴古村落、大陈民宿等旅游资源串联起来,串点成线,将永康一日游升级为二日游,甚至几日游,进一步做大商旅蛋糕。

东永高速的“魔力”远不止于此,它还会带来哪些“惊喜”,让我们拭目以待。

削减前置审批是市场之幸

□本报特约评论员
薛建国



削减不必要的前置审批,是为市场松绑,激发市场活力。眼下,包括行政审批制度改革在内,改革毫无疑问已经进入了“深水区”,到了啃硬骨头的时候,不把这块硬骨头啃下来,就会让这块硬骨头给卡死。削减不必要的前置审批,就是为市场发展赢得更大空间,由此改革才能走向纵深。

这又是一个改革的好消息。我市取消12项非法定前置审批条件,涉及公安等9个部门,这意味着今后百姓办事会更加便捷(详见本报5日1版相关报道)。

前置审批,这是一个令人一听就感到腿脚发软的问题。企业申请一个项目或老百姓办个什么事,为什么说要跑断腿,就是“前置审批”给害的。

去年11月5日的国务院常务会议上,李克强总理表示,企业“见菩萨就烧香”的状况必须改变。为此,他提出“五个一律”,削减前置审批。这“五个一律”是:对属于企业经营自主权的事项,一律不再作为前置条件;对法律法规未明确规定为前置条件的,一律不再进行前置审批;对法律法规有明确规定的前置条件,除确有必要保留的外,通过修法一律取消;核准机关能通过征求部门意见解决的,一律不再进行前置审批;除特殊需要并有法律法规依据的外,一律不得设定强制性中介服务和指定中介机构。

削减不必要的前置审批,是为市场松绑,激发市场活力。眼下,包括行政审批制度改革在内,改革毫无疑问已经进入了“深水区”,到

了啃硬骨头的时候,不把这块硬骨头啃下来,就会让这块硬骨头给卡死。削减不必要的前置审批,就是为市场发展赢得更大空间,由此改革才能走向纵深。

削减不必要的前置审批,是政府革自己的命,是需要勇气的。审批是政府权力的体现,削减前置审批,不仅会淡化一些职能部门的存在感,而且一同削减的还有一大笔“办证费”。

这一改革,减轻审批成本,提高办事效率,肯定会令百姓和企业叫好。但好是好,还必须提防一些职能部门可能在执行中搞变通。比如说,一些前置审批项目表面上取消了,但可能变成“前置程序”的形式继续存在。虽然一些审批项目取消,但“庙”还在,“菩萨”还在,还需要“香火”来生存。所以,改革一定要彻底,不留死角,不留可钻的空子。

取消了12项不必要前置审批,是不是另外所有审批都是“必要”的呢?这是一个应该得到正视的问题。在西方市场经济国家,没有法律依据,任何行政管制和审批行为都是无效的。因此,取消12项不必要前置审批,是刚开了个头,各部门据此要进行认真核查,

对没有法律依据的审批事项一律清理,努力做到前置审批“法无授权不可为”。

设置前置审批这个环节,在特定的时期发挥过特定作用。改革开放初期,市场化秩序还不规范,通过审批,予以把关,淘汰不合格项目,防止无序、重复投资,达到规避市场风险的目的。随着市场规范化的进一步提高,这种审批把关已严重制约了市场发展,是该退出历史舞台了。现在这种改革,无疑将大大压缩某些部门的权限,堵住利益输送“暗道”,肯定会令少数人感到不快,但相比由此引起的阵痛,未来的改革红利更为诱人。

这种改革是市场之幸,但不排除有人会产生这样的担心:取消前置审批条件,会不会出现市场胡来现象?这种担心不是没有道理,但我们更应关注这种改革释放出来的投资潜力和发展活力。况且,只要投资者不是想做“一锤子买卖”,就不会产生太多逾矩者,这也是由市场的内在理性和自我淘汰功能决定的。再则,削减前置审批并不意味着撒手不管、放松监管。相比过去那种只重前端审批,不顾过程监管的模式,强化事中事后监管其实更有利于规范市场行为。