

干海参原价3499元现价1998元,即食海参298元买三赠三

本报野生海参热受市民追捧

本报聊城10月15日讯(记者张召旭) 15日,本报野生海参直销惠活动正式启动,活动当天就有众多市民来本报抢购野生海参。干海参原价3499元现价1998元,即食海参298元买三赠三仅合人民币149元,还等什么,抓紧时间来抢购吧。抢购地址:聊城市兴华路与向阳路交叉口西北角古楼办事处二楼(齐鲁晚报·今日聊城编辑部)。

15日上午一大早,市民陈先生就来到本报编辑部购买野生海参。“虽然我不会区分海参是否是野生的,但齐鲁晚报的信誉还是值得信赖的。”陈先生说,他的妻子刚怀孕,正式需要进补的时候,

他先后看了很多海参专柜,但价格相差太多,又怕买到糖干或掺假海参。看到本报海参直销惠的消息后,他立马赶了过来。

“1998元的干海参价格确实便宜,我就是冲着直销来的。”市民刘女士说,到齐鲁晚报买海参既便宜又让人放心,而且本次销售的海参品质确实不错,而且价格也相当优惠。仅15日一天,就有十多斤干海参以及数十斤即食海参被市民抢走。

作为名贵的滋补品,秋冬季是吃海参的最佳时节,营养学家认为,海参性温,味甘,咸,有补肾、益精、消炎、利湿的功能,有增强体质、预防疾病、延缓衰老

的功效。因其性偏温,中医常用其治疗肾虚等症,将其同大补元气的人参并列,称“其性温补,足敌人参”。

眼下又到了最佳进补海参的时节,但市民普遍反映市面上在售的海参价格太高,普通老百姓吃不起,稍微便宜的又怕存在以次充好等质量问题。为了回馈广大水城市民,为了让市民吃上真正物美价廉的海参,本报讲过多层筛选,最终决定从知名海参企业——胶东人家深海野生进购保纯正海参。

国内海参分为深海海参和浅海海参两类,深海海参生长在水深50米至100米的大海里,生活

在超低水压下,样子很丑,刺小或无刺。大部分老百姓在市场买到的都是浅海刺身,对深海海参不太熟悉,但随着市民越来越注重海参饮食健康,深海野生海参因来自深海无污染海域真正纯天然无公害的野生海参,日益被广大老百姓所追捧,去年甚至到了一参难求的境地。今年胶东人家与深海野生海参海城官方协调加大了采捕量,可以使更多的老百姓享受到深海野生海参对身体的滋补保健。

真正纯天然无公害的野生海参采用传统技术,是海参产品中的极品,虽然外观没有经过各种特殊加工后的海参那么美观,

但最大限度保留了其原始的样子,保证营养成分不流失,打开包装后可以闻到浓浓的海味。采用环保、无污染的健康包装,产品有保障,吃得放心。

本次海参直销惠活动将采用从码头直接到市民餐桌的模式,省去中间所有环节,以史上前所未有的超低价回馈水城市民。干海参原价3499元现价1998元,即食海参298元买三赠三仅合人民币149元。

抢购地址:聊城市兴华路与向阳路交叉口西北角古楼办事处二楼(齐鲁晚报·今日聊城编辑部)

抢购电话:0635-8277092

全市农村公路开工1302公里

超额完成年度建设任务

本报聊城10月15日讯(记者杨淑君) 记者从聊城市交通运输局获悉,截至9月底,全市农村公路开工1302公里,超额完成市政府确定的1000公里的年度建设任务。

记者了解到,村级公路网络化示范县建设是我省实施的重要民生项目,聊城市冠县、临清、东阿三县(市)列入第二批

示范县范围,建设计划为1113.8公里。其中临清、东阿、冠县三个村级公路网络化示范县续建任务822公里,中央车购税计划298.7公里。各示范县充分发挥农村公路建设与养护的主体责任,坚持政府发动、交通推动、部门联动和社会互动“四轮驱动”,强力推进了网化示范县建设。各示范县均十分重视这

一重点项目建设,冠县甚至正努力力争将三年的村级公路网络化建设两年完成,更好地服务农村经济的发展。

根据市里的要求,从今年一律不准再建设等外路,凡新建农村公路必须四级路以上,路面宽度不少于4米。同时,对沥青路、水泥路、路基、路肩的标准进行了严格规定,不达

标的不得开工建设,边沟排水不达标的不准开工建设。同时,新建路段统筹配备齐全了标志标线等配套设施。

截至9月底,全市开工农村公路1302公里,完成路基整平1302公里,基层铺筑1211公里,面层摊铺1125公里,共完成投资6.88亿元。已超额完成市政府定的1000公里年度建设任务。

聊城济南客运列车 预计下月开通

本报聊城10月15日讯(记者杨淑君) 随着邯济铁路扩能改造工程全线贯通,聊城至济南旅客列车已开始试运营,预计11月份将正式开通。

记者了解到,邯济铁路起自京广铁路邯郸南站,终到济南枢纽焦斌站,横跨京沪铁路,途经河北省邯郸市、山东省聊城市、德州市辖区。邯济铁路位于河北省东南部和山东省西北部,西连邯长铁路,东接胶济铁路,并与京广、京九、京沪三大干线衔接,是山西中南部地区重要的煤炭外运通路,也是我国铁路网东西向主干道之一。然而,由于单线内燃牵引,其运能运量一直受限且无法开通客运功能。

聊城火车站相关负责人介绍,自该段铁路扩容改造,原本运行的聊城至济南列车暂停至今,由于火车票和汽车票价相比,存在优势,很多乘客关心线路开通问题。聊城北站为区段站,证明该铁路以货运为主,但也开行少量班次客车。

聊城市邯济铁路扩能指挥部工作人员介绍,9月25日下午14点30分,随着晏城北站至焦斌站的开通,邯济铁路扩容改造工程山东段实现贯通。日前,现在聊城到济南的旅客列车已在试运营阶段,预计到11月份将会正式开通。聊城火车站相关负责人介绍,聊城至济南的客运列车一旦开通,远期聊城至青岛、潍坊、威海、烟台等南北方向的客运列车有望开通。

聊城至德州 将建城际快铁

本报聊城10月15日讯(记者杨淑君) 记者从聊城交通部门获悉,根据全省统一规划,聊城至德州将建城际快铁。

记者了解到,快速铁路是指设计时速160公里及以上的铁路;而城际铁路是指在人口稠密的都市圈或城市带,规划和建设快速铁路客运专线系统,特点是相对距离短,公交化运营。由此可见,聊城至德州的城际铁路设计时速将在160公里及以上,逐渐提高为每小时200公里。根据规划,基于德龙烟铁路的建设,德州市至烟台市将有动车开行,这样聊城市民就可以乘快铁到德州,然后由德州坐动车到烟台。

据介绍,这一规划以济南综合交通枢纽为核心,形成“一环六射”城际交通,济南都市圈,“六射”中建设济南到聊城、德州等六个城市的交通线,除了济南外的几个城市之前建成环形交通,“一环”中将建设聊城至德州高速公路和快速铁路。

如果这一规划得到实施,省内旅游将更加便捷,聊城市民去烟台看海将更加便捷。

供暖季温度不达标退费1000多元

业主渴盼自管站收归热企直管

本报记者 张召旭

随着供暖季日益临近,本报8451234“问暖热线”也是一片火热,其中不少业主反映自管站克扣流量等诸多问题,期待能像济南一样,把自管站收归热企直管。记者了解到,尽管相关政策法规已明确回收自管站,但回收工作存在投入不足、政策难以细化等多个问题,直接造成了自管站回收难题。



很多小区业主都希望把自管站收归热企直管。 本报记者 张召旭 摄

温度不达标 退钱也不愿意

日前,凤凰新城小区业主任先生拨打本报“问暖热线”反映说,他们小区换热站由小区物业管理,最近几个采暖季供暖效果一直不理想。“我们是最早的地板采暖小区,按理说温度应该没有什么问题,可最近两年效果一直不好,特别是去年,我家里的温度一直在十三四度左右。”任先生说,物业也曾多次上门查看,可一直也没能解决,最后物业退给他一千多元的取暖费。

“说实话,我交钱取暖为的是家里暖和,根本不在乎退多少钱。”任先生说,他也问过物业公司,小区处于供暖管道末梢,而且小区供暖率比较低,物业也有物业的难处,既然物业在当中吃力不讨好,还不如把小区自管站移交给供热企业,毕竟他们更专业。“我从报纸上看到,济南在几年之前就开始了移交自管站了,不知道聊城什么时候开始。”

“虽然供暖期间业主家里温度基本都能达标,可每年都要停暖几次,而换热站管理人员也没有给业主一个说法,所以我们想将供热公司直管小区换热站。”城北小区东区业主王先生说,由供热公司直管以后,出现了供暖不热、停暖等问题,业主就可以直接找供热公司。可现在小区换热站由开发商管理,很多事情找开发商都没能得到妥善解决。

自管站移交有规定 但没具体细则

记者了解到,城区一共有将近300个换热站,其中归热企直管的不足40个,大部分的换热站都由开发建设单位管理。

“城区自1998年集中供暖以来,还没听说过有自管站移交给供热公司的事例。现在自管站都是小区物业购买供热企业的蒸汽或高温水,通过自己的换热泵,把蒸汽或高温水转换成热水供给居民。”城区一供热公司工作人员表示,供热企业按蒸汽流量收费,因此自管

站供热能省就省,自管站都是独立的产权单位,供热企业根本没法监管。

聊城市供热办工作人员表示,自管站难以监管是个老大难。按照《山东省物业管理条例》,住宅小区内的供热应全部移交给供热企业,由社区所在市级人民政府制定具体移交的实施细则,但聊城目前还没有具体的移交细则。在2013年4月1日实施的《聊城市物业管理办法》中规定,住宅小区内的专业经营设施设备,由专业经营单位负责设计、建设、维护和管理。专业经营设施设备包括变电、二次供水、换热、燃气调压等设施设备及相关管线和计量装置。但这也只是针对以后的新建小区,对于一些老小区目前还没有具体的移交细则。

赔钱的没人要 赚钱的不出手

城区一家供热公司供热负责人表示,自管站移交最大的障碍就是资金问题。“自管站的产权都不属于供热公司,如果

要移交,把整个产权移交给我们还是只有我们派人管理,这都需要政府出台具体政策。”城区一供热公司负责人表示,现有的自管站多因年久失修管网老化,如果把产权移交给供热公司的话,维修、更换设备就需要大量的资金,这部分钱由谁来出?如果单纯由供热公司出显然是不可能。

“虽说取暖费涨到了23元/㎡,但现在我们仍然赔钱,物价局核算的取暖价格并不包括二级站的运营费用,如果把自管站回收回来,运营成本就会有很大一部分缺口。”该负责人表示,每个自管站至少需要两个人管理,市区200多个自管站就需要将近500多人,也是一笔不小的开支,“这500人只有冬天才有活干,采暖期一结束,他们可能会失业,这也是一大难题。”

城区一家供热公司工作人员介绍,一些比较大的小区,经营状态良好,采暖季肯定赚钱,这种情况下自管站的产权单位一般不愿意放弃这块肥肉。所以就出现了物业公司不愿意交出自管站的现象。