

缓堵治污：机动车单双号限行有用吗？

如何将十几天的“APEC蓝”变成一年365天的“北京蓝”？在一场“APEC单双号限行实验”后，有人提出能否将北京单双号限行常态化。对此北京市委常委、常务副市长李士祥表示，北京是否实施单双号限行常态化，尚需认真的研究和论证。

环保和交通专家分析认为，单双号限行肯定会直接减少尾气排放，但此举是否可行尚需研究，不能轻易决策。对普通大众来说，单双号限行可能带来的出行保障和利益补偿问题不可忽视。

限行直接减少尾气排放

据北京市环保局的统计，机动车是北京市PM2.5源解析中排名第一的污染源，占比31.1%，尽管已经执行了更严格的摇号措施、每周一天轮换限行，但不能否认的是，机动车数量是唯一只增不减的污染源，机动车保有量逐年逐月攀升。

北京市交管局数据显示，截至2014年10月末，北京共有机动车561.3万辆。北京市环保局机动车排放管理处处长李昆生说，近年来，为加大机动车排放污染控制力度，北京市不断加严新车排放标准、加强在用车排放监管、逐步改善油品质量、加大老旧车淘汰，全面治理机动车排放污染，取得了一定的成效。但是，由于机动车总量增长过快，使用强度过大，使机动车污染减排效果大打折扣。

在APEC会议期间，通过北京全市单双号行驶、渣土车与黄标车等限行等措施，至少200多万量车辆停驶，氮氧化物减排44%，颗粒物(PM)减排58%，VOCs减排49%。这种直接效果显而易见。

淘汰黄标车更紧迫

北京市环保局大气处处长于建华指出，在北京等地，采取政策来减少污染排放，启动经济手段调节已到必要时刻，执行更严格限行、划分低排放区、征收交通拥堵费，甚至是推动阶梯性油价，或将成为未来政策走向。有专家指出，一些市场化的控车手段直指“缓堵”，而在“缓堵”后才能治污，这两者之间的联系紧密型尚需论证，但从APEC期间的效果看还是存在较大正相关性的。

与此同时，有专家提出与其对所有车进行单双号限行，还不如对低排放标准汽车和黄标车进行单独限行，并加大淘汰力度。北京市机动车540万辆汽车中，国三、国四、京五共有约440万辆，其余国一约35万辆、国二约60万辆，黄标车(国一以下的汽油、国三以下的柴油)不足2万辆。经这场“APEC蓝”试验测算，北京市“单双号”的减排效果，与“将北京市国一、国二老旧车全部换成国五”的效果相同。

出行保障与经济补偿

中国人民公安大学交通管理工程系教授高万云认为，单双号是否常态化，不能单纯从某一个部门某一个角度来看。比如说从公安交通管理部门的角度，或者是环保部门的角度来看，APEC会议期间采取的单双号限行措施，路上的车辆大量减少，肯定对缓解交通拥堵、改善空气质量有很好的效果。但对于一个城市来说，交通还涉及生产、生活、经济发展等诸多领域。

一方面，如果出现单双号限行，私家车减半后公共交通能否顶住压力？去年出台的《北京市空气重污染应急预案》中指出，若启动单双号限行，全市公共交通预计增加客流200万人次。这种突然增加的临时客流压力，将给公交、地铁提出更高的保障要求。

根据上述大气污染应急措施，若实施单双号，北京全市将增加2.1万至2.5万辆运营车次，备班车辆不少于150辆。与此同时，部分专家指出，在严重污染日，与其倾力大量增加公共交通运力保障市民出行，不如更多考虑适当停工、停课，一方面保障市民健康，另一方面也将缓解公共交通压力。

另一方面，面对可能出现的单双号限行，不少车主在网上吐槽对如何保障自身经济利益表示担忧。车主和专家都建议，应对限行车辆考虑减免税费的政策，以让政策更加有理有据。

(新华社)



连日来，郑州持续雾霾天气，空气污染严重，给人们的生产生活带来严重影响。图为11月27日，窗外的建筑笼罩在雾霾之中。

□新华社/发

“APEC蓝”有能力成为“新常态”

——发改委副主任解振华说气候

如何看待《中美气候变化联合声明》中两国确定的不同减排目标？“APEC蓝”能成为“新常态”吗？全国碳排放交易市场何时能建立？在25日《中国应对气候变化的政策与行动2014年度报告》发布当天，发改委副主任解振华和气候司司长苏伟对热点问题进行了回应。

中国减排目标为何是2030年“左右”？

在日前发布的《中美气候变化联合声明》中，中美两国宣布了各自的行动目标。美国到2025年实现在2005年基础上减排26%—28%并努力减排28%。中国计划2030年左右二氧化碳排放达到峰值且将努力早日达峰，到2030年非化石能源占一次能源消费比重提高到20%左右。

解振华说，中美两国制定的不同减排目标是根据各自国情作出的决定，体现了发达国家和发展中国家发展阶段的不同。“应该说这个联合声明是双赢的，是两国合作的一个亮点，也对多边进程起到很大的推动作用。”

为什么是2030年左右，而不要2030年之前呢？解振华解释说，到2030年还有16年，根据中国经济和社会发展阶段的特点，其间面临很多不确定性。“如果确定一个非常准确的时间或者数字，实际上并不科学。但我们明确要努力争取，尽可能早地实现目标。”

解振华认为，中国确定这样的目标，实际上是给自己建立了一个倒逼机制，促

进国内发展方式转变和结构调整、转型升级，提高经济增长质量和效益。“现在关键是要采取行动。对中国公布的目标，我们是有信心的。”

“APEC”能成为“新常态”吗？

“APEC蓝”和“新常态”成为当前最热词之一，大家关心何时才能让“APEC蓝”成为“新常态”？

解振华说，环境问题特别是空气污染，跟发展方式、能源结构、生活方式有直接关系，现在我们采取的应对气候变化措施与治理大气污染有协同效应，且成效显著，2013年中国煤炭和石油消费占一次能源消费总量比重同比下降0.6和0.4个百分点。

“到2030年，中国的大气污染问题会大大改善，‘APEC蓝’不是不能实现的问题。”解振华表示，北京在APEC期间能够出现这种天气，说明只要采取措施，空气质量是能够改善的。短期实施可能对经济社会发展有一些影响，但把时间拉长，让措施更准更有力度，就能早一点实现“APEC蓝”。

全国碳排放权交易市场何时能建立？

据苏伟介绍，中国从2011年开始启动了7个省市的碳排放权交易试点，经过

两到三年，这些试点从机制建设、法制建设、规则建立、交易平台建设等都已完成，并从去年年底到今年上半年已陆续上线交易，总体起步较为平稳。

根据当天发布的报告，截至2014年10月底，中国7个试点省市碳交易市场共交易1375万吨二氧化碳，累计成交金额突破5亿元。

苏伟表示，下一步将重点推动立法进程，尽快出台碳排放权交易管理办法，同时进一步加快全国碳排放权交易市场建设，争取在2016年开始运行。

“这肯定是一个很长的过程，需要逐渐探索、不断改进。”苏伟说，“我们希望到‘十三五’末的时候，能够有相对比较成熟的全国碳排放权交易市场。”

中国对利马气候会议有何期待？

利马气候会议将于12月1日到12日在秘鲁首都利马举行。作为中国代表团副团长、首席谈判代表的苏伟表示，中国政府希望利马会议能积极落实在此之前达成的关于2020年前各方加强行动的共识。“发达国家要大幅度提高2020年前的减排力度，兑现在资金、技术转让、能力建设方面向发展中国家提供支持的承诺。”

“同时，也希望利马会议能够按照公平原则、共同但有区别的责任原则和各自能力原则，推动明年的巴黎会议就2020年后国际应对气候变化的进一步行动达成协议。”苏伟说。(新华社)

他山之石

美拟执行更严格的空气质量标准

美国环境保护署近日公布新的空气质量标准提案，要求进一步减少雾霾的主要成分之一——地面臭氧的污染。这一化学物质会诱发呼吸系统疾病、加重哮喘和其他健康问题，甚至可能导致过早死亡。

按照新提案，美国国家空气质量标准中的地面臭氧浓度标准限值将从现有的75ppb(十亿分之一)降低到65至70ppb，同时还考虑更低的标准限值60ppb。

美环保署说，这一提案是在最新的100多项科学研究基础上提出的，将更好地保护环境和公众健康。该机构将征求公众意见，并举行3次公开听证会，计划于明年10月公布最终版本。

按照美国《清洁空气法》，美环保署应

每隔几年更新一次空气质量标准，75ppb的地面臭氧标准是在2008年制定的。

地面臭氧不是人类活动直接排放的污染物，而是由交通和工业生产排放的挥发性有机物和氮氧化物等在阳光作用下发生化学反应形成的。

美环保署估计，要达到新提案的臭氧标准，到2025年全美每年将要投入39亿至150亿美元以控制污染物排放。不过，据预测每年可减少64亿至380亿美元的医疗开支，每年可预防750人至4300人过早死亡，以及32万至96万次儿童哮喘发作。

“达到所提议标准获得的益处将远远超过成本。”美环保署在声明中说，“如果这一标准最终定案，我们为达到标准投资

的每一个美元，都将在健康受益方面获得多达3美元的回报。”

但这一提案仍招致有关行业组织批评，称这项提案将给美国的经济带来沉重负担。美国全国制造商协会发表声明说，新提案“可能成为强加于美国行业最昂贵的规定”，“会危及最近刚有起色的制造业”。最近在美国中期选举中控制了国会两院的共和党人则声称，这项提案是“给美国中产阶级狠狠一击”，“是把工作推向海外的又一措施”。

美环保署曾于2010年提议，把地面臭氧浓度标准限值改为60至70ppb，但由于能源行业和共和党人的反对，美国总统奥巴马屈服于压力，要求环保署撤回相关提案。(新华社)

评论

以更坚决的驱霾应对“霾又来”

尽管“霾去霾又来”，我们对治霾也没必要过于消极，虽然治理过程漫长，但也要一步一个脚印地积极谋求改变。

APEC会议已经闭幕将近半个月，北京民众仍很怀念那几天的“APEC蓝”。但是，根据北京市环保局最新的空气质量趋势通报，最近一周北京还将经历两次空气重污染过程。延用APEC会议期间空气质量保障经验，北京相关工业企业已提前做好启动应急措施的准备，河北石家庄、保定等6城市已启动尾号限行措施。

这几天同样遭受雾霾困扰的是河南郑州，某市民写了一封批评市长治霾不力的公开信，在舆论场上掀起了轩然大波。值得玩味的是，在市长回应公开信承诺将进一步采取有力措施治霾的第二天，郑州市就遭遇了一场更严重的雾霾天。

无论北京、郑州还是其他饱受雾霾困扰的城市，民众都希望蓝天白云成为常态。从中央到地方，也已经或正在制定雾霾治理方案。然而，雾霾治理是一个复杂的系统工程，综合各方面因素评判，我们或将长期面对“霾去霾又来”的现实。

北京等地为何频频出现雾霾？打开地图，就可以发现一个直观原因——位于燕山山脉以南太行山脉以东的华北平原地区，冬季容易受地形和气候影响，形成逆温层。逆温层特点是大气稳定、不流动，空气污染物不容易扩散，当各种工业排放气体、采暖废气持续排入大气，污染物浓度会越来越高。历史上很多空气污染事件，如比利时马斯河谷、美国多诺拉、英国伦敦烟雾事件，都和逆温层有关。

为雾霾“做贡献”的诸多因素中，采暖和工业废气、机动车排放是主力。但问题是，我们并不能把所有工厂和供暖企业都一关了之——APEC会议期间京津冀地区限产停产也只是“特事特办”。要有效减少雾霾，只能在降低污染物浓度上下功夫。这就涉及能源消费结构调整、城市产业布局调整、城市交通政策调整以及城市人口管理等，这些涉及利益博弈，每一项都是“知易行难”，难以迅速见成效。

从其他国家的治理经验来看，雾霾虽然并非不能治理，但也都经历了较长时间。在治理过程中，严格的环保立法和执法起了重要作用。历史上，发生严重的空气污染事件后，相关国家和地区都制定了关于燃料使用、废气排放的各种标准和规范。对于今天的中国来说，加强环保立法的思路可以借鉴，但必须改变过去环境执法疲软的状态，否则，治霾规划制定得再好也可能是“空头支票”。

不过，我们对治霾问题也没有必要过于消极，虽然治理过程漫长，但也要一步一个脚印地积极谋求改变。最近发布的《中国应对气候变化的政策与行动2014年度报告》显示，根据中国制定的减排目标，2030年左右，大气污染问题将改善；发改委副主任解振华明确表示，到2030年，“APEC蓝成常态”并非完全不能实现的问题。

2030年“APEC蓝成常态”，这应该是底线，是最后期限。既然雾霾那么招人恨，“驱霾”已成共识，我们何必还要“吸霾”十几年呢？期待各地各部门像当年抓GDP那样，下下狠功夫，也跨越跨越，让治霾过程尽量变短一些，让“APEC蓝成常态”来早一些。

(新华社)