

在六环路内设立载货汽车低排放区,对国III排放标准柴油载货车实行禁限行

北京柴油车污染治理再升级

韩继波 本报记者文雯

北京市平谷区机动车排放管理站的张明杰近日一直在大旺务、上堡子等11个机动车检查点位之间奔波,对重型柴油车实施24小时全域无缝隙监管。10月6日傍晚,在回京执法检查信息时,张明杰不小心从楼梯上踩空,扭伤了膝盖和脚踝。但是,拖着伤腿,他和其他34名同事继续坚守在岗位上。

数据表明,国庆长假期间北京市移动源执法检查共出动793组次、2463人次,其中人工检查重型柴油车68231辆次,检查各类机动车284011辆次,共处罚排放超标车辆21辆次,拟处罚2.51万元;环保上路监督抽测违法数量1329辆次,交通管理部门处罚超标804辆次。



高排放柴油货车被限

设置两年过渡期,两类国III柴油货车限时上路

北京市前不久出台《关于对部分载货汽车采取交通管理措施降低污染物排放的通告》(以下简称《通告》)。《通告》要求自9月21日起,北京将在六环路(含)范围内设立载货汽车低排放区,外埠国III柴油货车全天禁止在六环路上及以内道路通行;每天6时至23时,北京市五环路(不含)以内道路禁止载货汽车通行,五环路主路禁止核定载质量8吨(含)以上载货汽车通行。

为了“照顾”两类车,北京市设置

了两年过渡期,也就是2017年9月21日至2019年9月20日,每天零时至6时,只有经相关管理部门确认为保障本市生产生活需求,并办理进京证的国III柴油货车、整车运送鲜活农产品的国III柴油货车,这两种车辆才可以进入六环路(含)以内道路行驶。

过渡期后,六环路(含)以内道路全天禁止所有国III(包括本市和外埠)排放标准柴油载货汽车(含整车运送鲜活农产品的)通行,包括北京市核发号牌的载货汽车。



严管柴油货车尾气污染

北京市柴油车占本地排放源20%以上

今年是“大气十条”第一阶段收官之年,北京市进一步加大大气污染防治力度,将目标转向机动车尾气排放污染,尤其是加强柴油车排气污染监管。

国家城市环境控制技术研究专家彭应登介绍,一辆国III重型柴油车的颗粒物(PM)排放量相当于200多辆国IV小轿车排放总量,其排放的氮氧化物(NOx)相当于100辆左右的国IV小轿车排放量。对排放不达标或更早期阶段的重型柴油车而言,这个倍数更高。

“北京市大气PM_{2.5}贡献中机动车占本地排放源31.1%,其中柴油车占本地排放源20%以上。”彭应登指出,目前,北京市机动车保有量约为582.3万辆,机动车的氮氧化物、颗粒物年排放量分别为6.5万吨和0.34万吨。

北京市的重型柴油车约有23万辆,占机动车保有量的4%左右,但排放的氮氧化物占机动车排放总量的50%以上,直排颗粒物占机动车排放总量的90%以上。”



严格查处违规及超标车辆

设立26处综合检查站,新上256套电子警察设备

9月21日起,北京市交管部门联合环保等部门,在全市货车进京主通道的26处综合检查站、办证处、设立站区综合执法组,实施全天24小时轮班作业,对进京货车逐车核查,并在全市12条高速公路及主要国省道,采取打开中间隔离、码放交通导改设施等措施,设立货车掉头通道,对违反禁限规定及尾气超标车辆及时劝返。

为了保证规定顺利实施,对于违反规定进入六环路及以内行驶的外埠货车,北京市交管部门将依法处以100元罚款并记3分的处罚。北京市环保部门则以路检夜查、入户等方式,加大场站及重点路段环境执法力度,依据相关法规对环保违法车辆处以300元以上3000元以下罚款。

在现场执法方面,北京市依托全市各环路、进京联络线卡控岗和巡逻岗,对途经外埠货车进行拦截抽查;非现场管理则依靠路面执法科技设备,采集外埠进京货车信息,并与进京通行证数据库和绿色通道车辆数据库进行比对。对绿色通道车辆不予处罚。

北京市交管部门还充分依托新型移动执法终端、电视监控系统

小贴士

如何认定国III柴油车?

车辆初次登记日期在2013年7月1日以前的柴油货车,认定为国III及以下排放标准。(环境保护部《关于实施国家第四阶段车用压燃式发动机与汽车污染物排放标准的公告》(2011年第92号)规定,自2013年7月1日起,所有生产、进口、销售和注册登记的在用压燃式发动机与汽车必须符合国IV标准的要求)。



北京市环境执法人员在高速路口设立执法点,严格检测进京柴油车尾气排放。韩继波摄

专家访谈

严格柴油车排放 加强区域联防联控

本报记者文雯

北京市将下一步治理大气污染的重点转向了国III柴油货车。柴油车排放对大气环境质量有哪些影响,严管柴油车还需要强化哪些技术、政策要求?记者日前专访了国家城市环境控制技术研究专家彭应登。



中国环境报:柴油车尾气污染如何控制?除了末端治理外,还有哪些方法可以治理柴油车尾气污染?

答:柴油车排放的污染物主要是PM和NOx。由于柴油发动机内混合气的平均空燃比通常大于理论空燃比,故其CO及HC排放明显低于汽油发动机,而PM和NOx排放明显高于汽油发动机。因此,柴油车是PM和NOx的重点控制对象,而汽油车是VOCs和NOx的重点控制对象。

对柴油车排放的控制分为两个方面:一是加强对新车的源头控制,提高排放标准并改善油品质量,同时严控新车上牌环节,督促各检测场按目录核注册车辆;二是加强对在用车辆监管,加快老旧车淘汰,强化排放达标监管。

柴油车排气后处理技术包括氧化型催化转化器(DOC)、连续再生的颗粒捕集器(CRT)、选择性催化还原技术(SCR)及氮氧化物储存型后处理技术(NSR)等。柴油车尾气要实现严格的排放,主要是通过燃烧过程优化、废气再循环(EGR)和多种

后处理技术的组合实现,如先通过燃烧过程改善,将颗粒物降低到足够低的水平,再采用选择性催化还原器(SCR)技术净化NOx排放;也可先采用冷却的EGR技术将NOx降低到足够低的水平,再采用颗粒捕集器降低PM浓度。

为达到相当于欧洲第四阶段排放控制水平的排放控制要求,国家发布的《柴油车排放污染防治技术政策》明确提出,应采用更高压力的电控燃油喷射、可变几何参数的增压中冷、冷却式废气再循环(EGR)、多气阀技术、可变速涡轮增压,并配套相应的排气后处理技术的综合治理技术路线。

此外,柴油车尾气要实现严格的排放,必须不断改善车用燃油品质。例如,北京市、天津市已同步执行国V新车排放标准和车用油品标准。2017年1月1日北京实施了第六阶段车用燃油标准,3月1日起全面供应第六阶段标准的车用汽、柴油。



中国环境报:据您所知,北京市目前对柴油车尾气排放监管出台了哪些技术或者政策要求?

答:对在用车辆的监管,主要是加快老旧车淘汰、强化排放达标监管。北京市在加快老旧车淘汰方面一直走在全国前列。2017年9月20日,《北京市促进高排放老旧柴油货运车淘汰方案》对外公布,即日起至2019年9月20日期间,报废或转出高排放老旧柴油货运车可享受政府补助,报废符合条件的重型柴油车最高可补贴10万元。

强化排放达标监管,主要是严格在用重型柴油车的日常执法监管。例如,北京市为确保重型柴油车排放达标,长年采取进京路口检查、路检夜查、入户抽查、遥感监测和定期年检等一系列监管措施。针对车辆排放是否超标、OBD是否报警及报警后车辆行驶情况,排放控制装置是否齐全并与排放标准是否匹配,是否正常添加尿素等内容进行环保检查,依



中国环境报:柴油车排放标准监管中应存在哪些问题,下一步还要加强哪些方面的监管?

答:柴油车排放监管面临的问题有以下两个方面:

一是存在较多的真标假车。由于以往一些省市车辆上牌无环保前置审查,因此一些汽车企业在国家强制实施国III、国IV标准后故意造假。例如北京市对外埠重型柴油车摸排及检查发现,标明是国III、国IV标准的绿标车,实际有不少是国II标准以下的黄标车。

二是保障城市民生刚性需求的重型柴油车,大多承担着城市基本生产生活所需物资的运输。例如北京市虽然已发布黄标车限行和其他车辆的有关限行通告,并在进京路口进行车辆尾气排放检查,但对于此类车辆的检查和执法难度较大。

对于真标假车问题,建议国家和省市环保部门应继续加强新生产车辆环境监管,进一步加大对外埠进京或过境重型柴油车销售市场的抽查力度,并严格实施车辆注册登记的环保前置审查。同时,加强区域协同管控。

针对周边省市新车和在用车排放标准不统一、车辆年检基础数据收集不全等问题,应共同研究区域机动车排放污染物控制应对措施,加强机动车排放污染控制措施和经验交流,逐步实现机动车排放业务监管数据共享及区域机动车排放污染联防联控。

对于保障民生柴油车的难管问题,可在规划上将货运集散地及物流园区迁到城市郊区或城市以外区域,市内运输任务由城市绿色车队或者纯电动车承担,避免外埠重型柴油车进入城市区域以内。

值得注意的是,一些地方在强化交通运输领域污染防治时出台实施方案规定:在不具备接入铁路运输条件的煤炭码头,用天然气等清洁能源车辆进行煤炭运输。这种做法我认为不妥当,因为天然气卡车并不是真正的清洁能源车,其氮氧化物排放甚至高于柴油卡车。

气象万千

◆杨丽娟

河北省邢台市以“拼刺刀”的精神和魄力,突出重点,精准发力,坚决打赢大气污染防治攻坚战,确保秋冬季期间空气质量达到市级标准,细颗粒物浓度比同期下降20%以上,达到96微克每立方米以下,重污染天气比同期下降18%以上,不超过46天。

县级领导包乡,科级领导包村

邢台县委、县政府首先落实责任分解,组织召开2017~2018年秋季大气污染防治攻坚战行动动员大会,印发《2017~2018年秋季大气污染防治综合治理“1+6+3”攻坚方案》,确定了重点工作,明确停、限产企业名单,细化责任分工,强化督查,严格问责机制,层层传导压力。

实行县级领导包乡、科级领导包村的网格化管理模式。每个县级领导分包一个乡镇,每周至少两天下沉到乡镇亲自督导大气污染防治工作,实行与乡镇同奖同罚的考核机制。

加大投入,调动各种资源治气。由县人事部门组织成立“2+3+5”空气质量专项督导组(即两名环保局专业人员,3名乡镇环保工作人员和5名环保专业人员),负责环城5镇环境保护督导工作。另外,投入360余万元,购置洒水车、高效吸扫车等共计18辆(台),每天喷洒不低于4次。

成立43支驻村工作队

扎实做好煤改气(电)、取缔燃煤小锅炉攻坚战。邢台市从县直部门抽调43支驻村工作队,制定“三清”(即清炉具、清煤池、清煤场)工作奖惩办法,建立督导机制,县委、县政府主要领导定期调度,分管领导现场调度,“两办”督查室和环保局逐村督查,使压力层层传递。2017年对54个村共计20584户实施清洁能源替代工程,全县130台燃煤锅炉全部拆除到位。

扎实做好整治“散乱污”企业攻坚战。邢台市“散乱污”企业数量多、且主要围绕在市区周边,治理难度较大。在征求各方意见的基础上,通过充分酝酿和论证,确定了“散乱污”企业整治方案,共涉及“散乱污”企业181家(其中,列入关停取缔118家,整改提升63家),全部按要求落实到位。扎实做好排放大户转型升级攻坚战。重点是中煤旭阳和德龙钢铁两家企业的落后产能淘汰和上档升级改造。中煤旭阳总投资3.5亿元实施1-5号焦炉压力熄焦和6、7号焦炉干熄焦改造工程。德龙钢铁公司2017年第四座全封闭料场、2#

高炉炉前除尘扩容改造、新建烧结皮带通廊等环保项目建成投用。

联合执法,严厉处罚

邢台市通过组织夜查+晨查,突击检查+常规检查及乡镇互查等方式,对辖区内123家手续齐全企业开展拉网式排查,发现问题立即要求整改,严格执法,顶格处罚。截至今年第三季度共立案42起,移交公安8起,查封扣押12家,共处罚金106.5万元。

联合公安、交通、水务、住建等部门对大沙河开展夜间联合执法行动,今年9月共扣押运输车辆15辆,公安传唤10人,有效震慑了环境违法行为。

广泛宣传引导,奠定公众基础。每周三首播《环保进行时》栏目,在环城乡镇及景区设立空气质量电子显示屏4块,深入乡镇、农村举办环保宣传活动,通过创新形式,广泛宣传,形成了人人关心、人人支持、人人参与的大气污染防治新氛围。

《农林生物质与燃煤混燃发电研究报告》出台

因地制宜发展生物质与燃煤耦合发电

本报见习记者王珊北京报道

中国生物质能源产业联盟、水电水利规划设计总院等11家单位近日联合在京发布《农林生物质与燃煤混燃发电研究报告》(以下简称《报告》),提出以发展生物质与燃煤耦合发电治理大气污染新思路。

《报告》认为,我国包括秸秆在内的农林剩余物资源丰富,约4.6亿吨可供能源化利用,折合2.3亿吨标准煤。受收储运等因素影响,目前每年能源化利用实为4000万吨左右,利用率不足10%。农林生物质能源化利用有较大的发展空间。

按照能源发展“十三五”规划,为确保2020年国家非化石能源占比达到15%的战略发展目标,煤电装机应控制在11亿千瓦。《报告》建议,为实现煤电减量目标,发展生物质

耦合发电必须遵循容量等量替代和电量等量替代原则。

按照这个原则,到2020年发展1500万千瓦生物质耦合发电,可减少煤电发电量约700亿千瓦时,可使煤电发电量比重下降约1个百分点。将减少化石能源消费量4800万吨,减排二氧化碳12576万吨,减排二氧化硫40.8万吨,使燃煤火电装机容量比重下降约1.5个百分点,使燃煤火电发电量比重下降约2个百分点,减排效果显著。

《报告》指出,各级政府和相关企业应制定等量替代工作方案,落实各方责任。国家能源主管部门应根据可再生能源和生物质能规划发展目标,制定全国生物质耦合发电替代煤电总体工作方案,将替代任务落实到各个省(区、市)和相关发电企业。

新乡大力实施供热攻坚行动

确保供热普及率达到85%的目标

本报讯 河南省新乡市集市中利用9~10两个月的时间,实施供热攻坚行动,确保全面完成10月底前新增供热面积880万平方米及供热普及率达到85%的目标。

今年采暖季到来前,新乡市计划完成29个项目、约32公里的集中供热管网建设,并与新增用热小区的供热庭院管网连接。同时,完成42个小区配套供热设施建设;力争完成68个老旧小区配套供热设施建设;对供热管网未覆盖的铁西、新东区域,积极推广使用燃气清洁能源的取暖方式。

对老旧零散小区,大力推广燃气壁挂炉供热和地源热泵设施的建设和;对老旧小区供热配套设施的建设,采取政府引导、市场化运作的方式,由辖区政府牵头组织,制定建设方案。

新乡市政府还要求辖区区政府组织街道办事处、社区居委会对老旧小区居民的实际用热需求进行调查摸底,鼓励用户使用热电厂产供热,争取用热率达到60%以上;对建筑面积较小、分散的老旧小区,整合建设供热配套设施,为引入社会资本建设供热配套设施创造条件。

曲晓青

