

进入和过境北京的重型大货车对北京市大气造成了严重污染,北京市目前正和周边省市联手共同搭建一个超标车排放信息共享平台,以此推动异地处罚开展。但要真正控制住重型车污染,还要严格环保前置审查,从源头管好

◆本报记者原二军

每当夜幕降临,晚上22时过后,随着时间的向后推移,在北京市各大进京方向道路上的大型货车逐渐多了起来。在五环路上,一辆接一辆的大型货车疾驰而过;而在一些没有任何遮盖措施的大型运输车驶过之后,尘土随后扬起。

对于已经进入梦乡的人们来说,可能很少有人注意到这一幕;但对于夜深的北京城来说,这是一幅习以为常的景象。这时的北京城,也如同笼罩在浓雾中一般模糊不清。

让城市模糊不清的,不仅是沉沉的夜色,还有大量大型货车排放的污

染物。

“每天晚上进京送货或过境的重型货车有两三万辆,北京大气中的氮氧化物有一半以上是这些重型车排放的。”北京市环保局机动车排放管理处处长李昆生说,这些重型货车很多都不达标,对空气污染极大,这也是许多人感到北京夜间污染要比白天严重的主要原因。

对于已经基本解决黄标车污染问题的北京来说,重型柴油车将是下一步机动车污染治理的重点。而北京在提高排放标准的同时,也开始推动异地处罚工作的开展。但何时才能控制住这些进京和过境重型货车带来的污染,仍有待观察。

进京大货车

污染管不住?

调查: 大货车给北京夜晚带来哪些伤害?

进京主要道路实地调查显示,在夜间随着重型大货车通行频率的增大,污染程度要比白天严重得多

近年来,进京车辆数量逐年增加。有数据显示,北京主要道路进京口的进京和过境车辆已达日均20余万辆(次),其中夜间有两三万辆重型货车进城。这些使用污染排放量更大的柴油的大型货车,对北京大气造成了严重的污染。

北京空气质量监测结果也表明,在夜间12时左右至凌晨3时左右,是可吸入颗粒物浓度较高的时间段。北京市环保局分析认为,大量柴油货车夜间进城行驶是主要影响因素之一。

“北京大气中的氮氧化物有一半以上是这些重型车排放的。”北京市环保局机动车排放管理处处长李昆生说,每天过境和进京送货的不达标重型车排放对空气污染极大。

据李昆生介绍,一辆达标的国四重型柴油车排放的氮氧化物,相当于约90辆国四轿车的排放,与不达标或更低排放标准重型柴油车相比较,可能会达到100倍~200倍。

夜间两三万辆重型货车进入北京城,相当于有上百万辆小汽车在行驶,而这也是许多人感觉北京夜间污染程度要高于白天的主要原因。

北京夜间污染比白天严重,这也是不少人的直观感受。有人在网上抱怨说:“为什么夜间路上跑的汽车少了,许多人也下班了,但污染比高峰期还严重?根源就是进京的大货车,开的不但快,污染还很严重,一过车全是沙尘暴。”

北京夜间污染究竟比白天严重多少?为了对污染严重程度有一个比较明晰的了解,在2014年12月17日22时~12月18日凌晨2时之间,记者和民间环保组织“达尔问环境研究所”负责人赫晓霞带领的团队一起,持便携式PM_{2.5}监测仪器“LD-6S多功能激光粉尘仪”,沿北京城北边进京方向主要路段进行了实地监测。

由于受偏北风持续影响,2014年12月16日~12月17日,北京城的大

气扩散条件相对有利,这使得当天的大气质量状况较好。北京市环境保护监测中心发布的数据也显示,北京市城六区的PM_{2.5}平均数值,在12月17日8时为72μg/m³,10时为96μg/m³,12时为111μg/m³,14时为103μg/m³,16时为93μg/m³,整个白天基本是在100μg/m³左右波动。

记者和赫晓霞带领团队一行选取的具体监测地点分别为:京藏高速与北五环交叉点附近路段、京承高速与北五环交叉点附近路段以及北五环上清桥和来广营桥之间的路段,这些路段是从北京城北边方向入京的必经道路。

按照北京交通部门的规定,每天6时~22时,禁止8吨(含)以上载货汽车在五环路主路通行;外省、区、市载货汽车全天禁止在五环路(含)以内道路行驶。但为北京运送生产生活物资的外地载货汽车在办理进京货运通行证后,准许每天0时~6时进入五环路(含)以内道路行驶。因此,从晚上22时开始,在进京方向和五环路上行驶的大货车就逐渐增多。

在2014年12月17日晚上22时左右,记者一行来到京藏高速与北五环路交叉点附近的一座过街天桥下进行实地观察,发现此时通行的大型货车并没有预想中的多,但经常在一段时间里,会有多辆大货车相继驶过。

记者以10分钟为一个间隔,持便携式PM_{2.5}监测仪器在道路旁进行一次监测,多次监测的PM_{2.5}数据都已经超过了200μg/m³。

在2014年12月18日凌晨零点左右,记者一行来到在京承高速入京收费站附近路段进行监测,这时排队等候通过的大货车已经排成了长长一列。用手持便携监测仪器测定的所在路段PM_{2.5}数值也一直在370μg/m³~395μg/m³之间波动,瞬间值甚至突破了400μg/m³。

在2014年12月18日凌晨0时30分,记者一行人在北五环路看到,这时路

严重的污染。

更令人担忧的是,一旦这些假“绿标”车问世,带来就是持久的严重污染。李昆生指出,以重型车报废标准年限为15年计算,即使是过度超载运输,也需要8年~10年才能报废,而车况太差的绝大部分车不具备改造条件,这类造假超标车将污染至少5年~10年。而机动车排放是低空污染源,对人体健康的危害最为直接。车辆环保造假,就是用人体健康换取市场份额,这是“带血的”市场份额。

尽管北京在监管方面做出了很多努力,但对于进京和过境的重型货车,仍无法做到有效管控。在完成黄标车淘汰任务后,重型车将成为北京机动车污染防治的重点之一,要真正有效控制住重型车污染,除了与周边省市开展环保协作,根本之举,还要从源头上从严格管控,严格对车辆的环保前置审查,杜绝重型车的环保造假违法行为,把污染消除在上路之前。



在每天夜间,大约有两三万辆重型货车进入北京市区行驶,对北京大气造成了严重污染。图为晚上在北京北五环路上疾驰的大型货车。原二军摄

上通过的大型货车已经比两小时前明显多了起来。有一些运输渣土的大型车辆,甚至没有采取任何遮盖措施,车辆驶过后,一些渣土从车上掉落下来,后车再驶过后,卷起了一股扬尘。

在北五环路顾家庄桥附近路段,

记者一行采用“LD-6S多功能激光粉尘仪”,每隔5分钟进行一次采样监测,几次监测的PM_{2.5}数据都突破了370μg/m³。2014年12月18日0时50分的即时监测数据显示,当时的PM_{2.5}数值为379μg/m³,随后的几次监测也显示,PM_{2.5}也都突破

了370μg/m³。

参加过多次民间大气监测活动的赫晓霞说,这样的监测数据虽然只具有参考意义,但也可以从中看出,在夜间随着重型大货车通行频率的增大,污染程度要比白天严重得多。

探因: 进京和过境重型车为何会加重污染?

为降低成本,许多应该配置的基本装置没有配置或打了折扣,这些不达标车辆进入北京,就带来了严重的污染。而目前对这些车辆也做不到有效处罚

这些进京或过境的重型车为什么会如此严重的污染?在李昆生看来,根本原因在于这些车辆的污染物排放大都不达标。

李昆生介绍,很多进京送货的外地牌照重型车虽然都有“绿标”,但是排放大都不达标,“北京市曾抽查过进京送货的重型车,被抽查的135辆各种品牌的重型车本应都是国三绿标车,但实际上85%以上都是国二以下的黄标车。”

既然有了“绿标”,为什么还会出现排放不达标的情况?

李昆生介绍说,许多重型车生产厂家为了降低生产成本,增强所谓的“市场竞争力”,许多应该配置的基本设施没有配置或者打了折扣,最终导致排放无法达标。而自主品牌占主导地位的重型车市场,更是不遵守排放法规的“重灾区”。

“诚然,油品质量不匹配是阻碍全国机动车排放标准顺利实施的主要原因,但在实施国二排放标准时,在柴油质量基本满足要求的情况下,不少企业为争取市场份额,降低每辆车几百元至多上千元的成本,机械泵、涡轮

增压中冷技术装置等基本配置被省略,仍在生产和销售国一车辆和发动机。”李昆生说。

同样,在实施国三标准后,为了降低成本,许多重型车该上的装置或者被替代,或者勉强达标,但根本达不到国三标准,实际上还是国二标准的技术路线。但即使这种实际上是国二标准的技术路线,也没用全部应用在批量生产的车辆上。

据介绍,对汽车生产企业来说,实现国三技术标准,每辆车成本要增加1万元左右,国三升成国四则需要3万元左右。许多厂家包括很多大型国企为降低成本、占领市场,在车辆出厂时,把国二甚至是国一配置的车携带上符合国三标准的生产合格证后投入市场。

“从2003年实施国二标准以来,很多重型车生产企业就没有认真执行过排放标准,这种造假行为在2014年就被央视曝光过。”李昆生表示,许多地方没有像北京市一样在上牌时前置审核环保配置,导致假国二、国三车大行其道。这些不达标的重型车辆进入北京,也就带来了严重的污染。

管控: 未来如何管控进京和过境重型车污染?

目前北京着手和周边省市联手共同搭建一个超标车排放信息共享平台,推动异地处罚的开展。但要控制住重型车污染,最根本的还是要严格环保前置审查,从源头上管好

记者了解到,2013年4月,针对重型车带来的严重污染,北京就已发布了两项重型柴油车排放控制地方标准,这两项重型汽车地方标准主要针对最大总质量3.5吨以上柴油车和燃气车制定,对柴油车排放的限制可以达到欧六水平。

而为了有效控制数量众多、难以实施有效处罚的进京或过境重型大货车污染,北京目前正在做的一件事,就是和周边省市联手建立一个信息共享平台,进行异地处罚。

李昆生说,对于北京本地的大货车,可以进行入户抽查,但对于外地牌照大型货车,在处罚上仍存在一些疑问,北京市环保局准备和周边的河北、天津、山西、山东以及内蒙古等地协商,共同搭建一个信息共享平台,使进京或过境超标大型货车的信息做到互通有无。

按照这个设想,京津冀及周边省市车辆超标排放信息将可以通过这个信息共享平台实现异地共享,一旦当车辆进入其他城市出现超标排放行为后,就可以由车辆归属地对其进行处罚。

“实施异地处罚,从法律上讲应该可以做下去,去年我们就想把这个平台搭建起来,把这个数据库做起来。”李昆生说。

据记者了解,搭建超标车排放信息共享平台,属于京津冀及周边省市机动车排放污染防治一体化协作的一个重要内容。按照规划,推动京津冀及周边省市

机动车排放污染防治一体化协作,第一阶段由各地区互相通报过境及入境的异地违法车辆信息,执行在用违法车异地处罚,并利用北京市机动车排放实验室,对区域市场车辆进行抽查。同时开展对口协调支援,带动周边能力提升;第二阶段是搭建区域机动车排放污染防治监管电子系统,推进综合执法,并系统评估机动车减排效果;第三阶段建立区域法规标准,开展综合执法,并开展非道路移动机械管理工作。

而通过信息共享平台来实施异地处罚的举措,从2014年APEC会议开始,也开始准备建立。

据了解,在APEC会议期间,北京建立了外埠机动车超标排放信息“黑名单”制度,全市24个进京口将对名单中此前曾有超标行为的机动车进行重点排查,“黑名单”的车辆信息发给车辆所属地环保部门对其进行查处。

而北京市机动车排放管理中心的数据显示,此前在北京的路检夜查、入户抽查等环节中,查出的超标排放外地大货车约有6000辆~7000辆左右,这些信息都会进入“黑名单”中。北京将把进入“黑名单”的车辆信息发给车辆所属地环保局,由当地协助核查、处罚,并由当地将结果反馈给北京环保部门,如果已经处罚并且在进京口检查合格的车辆,将从“黑名单”中删除。对于实施异地处罚这一举措,有业



因为2014年12月18日凌晨0时50分在北京北五环顾家庄桥路段附近监测到的PM_{2.5}即时数据。原二军摄

记者手记

把污染消除在上路前

原二军

记者在采访李昆生时,对于目前进京和过境大货车带来的严重污染问题,他认为不能仅仅靠末端执法,而只有从源头解决问题,才能解决后面存在的一系列问题。

对于当下我国重型车生产和监管方面存在的严重问题,李昆生的看法可谓一针见血。如果不能从源头有效管控住这些问题,后面所做的一切努力,只能起到事倍功半的效果。

目前我国许多地方贴所谓“绿标”的假国二、假国三重型车大行其道,追根溯源可以追溯到重型车生产企业。自主品牌占我国重车市场的主导地位,为了降低成本、扩大市场占有率,许多重型车企走的是偷工减料甚至造假的路子,该上的基本环保装置没上,或者被替代。面对国家出台的污染物排放标准,许多重型车企压根儿就没认真执行,在上牌照时又没有得到有效监管,最终带来的是

业内人士认为要实现起来并非易事,但北京市机动车排放管理中心监察科科长陈三忠在接受媒体采访时表示,北京将在此方面率先以“黑名单”制形式实现破冰,并在APEC后将“黑名单”固定为常态化制度。

“我们建设异地处罚平台要做两件事,一是对新车的联合监测,二是对在用车的异地处罚。从法律角度来看,我认为没多大问题。”李昆生这样表示。

除了异地处罚之外,对过境重型货车采取“尽量向外推”的措施,也是北京长期以来都在考虑的一个举措,即从目前的五环路向外推到六环路。有消息透露,北京市交通委也正在研究制定外地货车禁止进入六环路内的政策,具体举措是考虑在六环路外建立货物集散地,进京送货的货车将货物统一运到那里,由北京的环保车辆取货。

同时,北京将和有关省市合作,加快北京市大外环路的建设,抑制过境北京的车辆进入北京。而这一合作项目也有了进展,河北省交通运输厅和北京市交通委近日发布的消息显示,全长940公里的“北京大外环”高速公路有望于2016年全线贯通,届时货运过境北京的车辆将逐渐转移至北京外围地区,可有效缓解过境北京带来的污染压力和交通压力。

“要控制住重型货车带来的污染,最根本的还是要从源头上管好。”李昆生说,北京对新车监管方面严格环保前置审查,每辆重型车上牌照时都要先检验环保相关的硬件配置是否存在,而许多地方在前置审查时根本不看基本硬件配置,只看随身携带的生产合格证,因此希望外地能像北京一样从源头把重型车管理好,严格环保前置审查。