

谁是雾霾“真凶”

长三角等三大区域污染源解析 年底将初步完成



—列火车在南京的雾霾中穿行。

爆表！爆表！爆表！元宵节以来的3天中，北京市空气中PM2.5浓度始终保持着这样的节奏。同时，我国33个城市发生了重度及以上污染。但雾霾频发一年多来成因之惑始终未能解开。环保部副部长吴晓青近日透露，环保部已开始“出手”污染源解析。

机理不明是治理雾霾瓶颈之一

中科院物理研究所研究员张仁建发布的一篇研究论文称汽车尾气对北京PM2.5的“贡献”不足4%，引发社会广泛争论。尽管中科院很快作出回应，称研究严重低估城市机动车排放对PM2.5“贡献率”。

“中科院的这项研究只是众多研究中的一项，每个研究都有其特定的条件。目前关于雾霾成因的研究仍在进行中，希望公众能够理性看待某个特定的研究结果，不要绝对化，更不要与其他研究相对立。”中国工程院院士郝吉明在接受新华社记者专访时说。

整体减排难度大，造成了雾霾的持续与反复。江苏省环保厅总工程师刘建琳说：“中国的污染状况既有因能源结构不合理导致的伦敦型大气污染，又有因交通原因造成的洛杉矶型大气污染。大气污染源多样，呈复合型。”

“即使所有污染源全部切断，都不可能立即明显降低污染，改善大气污染状态唯有靠长期治理。”江苏省环保厅大气办副主任单阳说。

环保部副部长吴晓青坦言，底数不清、机理不明、

“限”“堵”手段只是权宜之计

2014年起，继北京、上海、广州等城市后，天津市开始实施汽车限购政策。

郝吉明说，关于雾霾成因的研究基本认可了机动车污染在千万人以上大城市的贡献。在这类城市中，机动车保有量、使用频率以及密集度都很高，机动车污染贡献占据重要位置。另一方面，控制汽车总量不仅是控制机动车污染的一招，也与缓解交通拥堵、保障能源安全以及应对气候变化等政策导向相关。

“但必须认识到，在行政手段之外，以经济和市场手段促进机动车管理乃至整个雾霾治理仍有很大空间。”郝吉明说。

国务院发展研究中心社会发展研究部巡视员林家彬说，北京多中心的城市格局尚未形成，道路设计不够合理，车流主要集中在大路上，而作为疏解交通毛细血管的小路却发展不够充分。

“拥挤的人口、拥堵的交通、输入性生活消费、脆弱的环境自净力，再加上城市本身的热岛效应，如果防控措施跟不上，城市环境必然日益恶化。”林家彬说。

大气保卫战需你我共同努力

面对频发的雾霾，有网友调侃说，在PM2.5面前，人人平等。而无法忽略的另一面，是每一脚油门、每一根燃烧的秸秆、每一串红红火火的爆竹背后，都有我们对PM2.5的“贡献”。

十八届三中全会以来，从生态文明的关注，到政绩考核体系的改革，各级地方政府在大气污染防治方面的动力前所未有地增强。而另一方面，每一位公众在这场“呼吸保卫战”中的主动性能否充分调动，仍是摆在各级政府面前的重要课题。

“我国推动环保的动力更多来源于上级机关，是自

技术不足是制约我国大气污染防治工作的瓶颈之一。

“公众要理性看待数据，科学家更应理性一点。我们对治理的过程一直在跟进，现在的工业布局也在发生变化。”北京大学环境科学与工程学院教授胡敏说，PM2.5的来源是呈现多样性和变化的。方法上，做雾霾源解析应多用几种方法，发挥各种方法的优势。时间上，需要一年以上的监测，获取大量的监测信息，做大量的污染源分析，还要有一定的研究模型。同样监测点的选择也非常重要。

不容忽视的一个现状是，我国目前面临的大气污染问题是发达国家近百年来经历的大气污染问题的集中体现，其规模和复杂程度在国际上未有先例，也没有成熟的控制经验可以借鉴。

环保部已开始“出手”污染源解析。根据安排，到2014年6月底前，北京、天津和石家庄3个城市将首先完成污染源解析的初步结果，到2014年年底，京津冀、珠三角、长三角区域完成污染源解析的初步工作，解析结果将适时向公众公布。

雾霾频发的背后，是亟待转型升级的产业结构、亟须调整的政绩考核制度以及亟待改变的生活生产方式。

以汽车尾气治理为例，相对于私家车，公共交通在环保方面具有显而易见的优越性。20世纪六七十年代，日本重视依靠轨道交通引导城市副中心发展，经过多年建设，在早高峰时的市中心区，有91%的人乘坐轨道交通工具。

显然，完善城市公共交通系统，给市民公交充分尊严，要比单纯“限购”“限行”更能治本。交通运输部新闻发言人何建中说，便宜、便利、有尊严的公共交通系统是多数人冷落私家车、选择公共交通方式出行的主要原因。

“探索雾霾治理之路，简单的‘堵’或‘限’已难以应对。这需要从体制机制上实现社会整体治理水平的提高。”国务院参事、中科院可持续发展战略研究组组长牛文元说。

上而下的。而国际经验表明，自下而上的动力来源在环保治理中效果更加明显。”林家彬指出。

环保部部长周生贤强调：“各级政府要探索更加人性化的治霾手段，驱动治霾的努力成为每个个体自觉的行为。”

在这场大气保卫战中，没有谁可以独善其身。我国已着手建立区域协作联动机制，在全社会树立同呼吸、共奋斗、大气污染防治人人有责的行为准则，为空气质量持续改善奠定坚实基础。

“中国式”治霾尴尬何在？

重重雾霾加重了人们的疑虑——从“洒水抑尘”到“停工停课”，从“雾霾罚单”到“免职开除”，各地治理雾霾的措施多样、语态坚决，为何效果并不明显？突破“十面霾伏”的症结何在？

“尴尬”的应急措施

近日，环保部出台了《关于加强重污染天气应急管理工作的指导意见》。北京、上海、江苏等地也出台或制订空气污染应急预案。《福建省重污染天气应急预案》已上报福建省政府。辽宁的省级及各市重污染天气应急预案也已编制完成。

然而，各地的应急措施在操作过程中却存在诸多“尴尬”。记者在雾霾天采访时了解到，对于“提醒性、建议性”的“蓝色预警”应急措施，很多人既不了解其具体内容，也无法真正按照建议“减少户外活动”。

上海市尽管已发布《上海市环境空气质量重污染应急方案（暂行）》，但关于雾霾严重时，学校是否需要停课，目前并没有明确规定。对此，上海市教委官方微博表示，这是出于综合因素的考虑，并不能说停就停。因为“决定何时停课应综合考虑家长接送、学生的家庭照看和上下学路途安全等因素”。

面对重度雾霾突袭，不少城市甚至还没有相关应急预案。一些已制订预案的城市也并未及时启动，造成有预案不“应急”、有应急无“预案”的尴尬局面。

“一些地方发生过环保部门提出执行应急措施，但最终未能执行的‘尴尬’。”环保人士马军说，对空气污染指数的预判和大规模应急措施联系在一起，对政府部门的执行能力、协作能力都是巨大的考验。

艰难的“治本”之道

面对反复来袭的雾霾污染，“应急固然必要，治本更为迫切”已越来越成为共识。为确保治霾效果，各地也不乏雷霆之举。

但环保专家认为，我国雾霾成因复杂，治理周期较长，尽管采取了系列措施，很多地区短期内都难见到明显效果。与此同时，严厉治污措施与群众现实利益之间的矛盾也日益凸显。

在兰州，由于洒水抑尘导致道路结冰，交通事故频发，引发诟病；但更多质疑是政府工作重心向环境保护上调整带来的深层变化。在对原有燃煤锅炉进行天然气改造过程中，由于涉及点多面广、工程量大，致使部分地区供暖延期半个月，受影响的供热面积达290多万平方米。除此之外，单双号限行造成严重的市民出行困难，更是引发舆论风波。

记者还了解到，目前不少地方根本没有负责大气污染防治工作的专业机构和专业人员，不少地方是内部挪用编制。江苏省环保系统的一位专家表示，治污、治霾总体来说处于“有心无力”的状态，各地的应对和治理能力与形势要求不匹配，导致“只能抓重点，从水污染、重金属污染到大气污染，哪个有事抓哪个”。

本版图文均据新华社