



核心报道

空气污染

南京 连续轻度污染后 昨天中度污染

继上个周末的两天轻度污染以后, 昨天南京的空气质量更是明显下降, 达到了中度污染的水平, 部分时段甚至达到重度污染级别。记者发现, PM2.5和PM10的指数都不低, 汽车尾气以及扬尘污染等都比较严重。全省10个城市污染。 现代快报记者 吴怡

江苏 极重污染天 采取机动车限行

4月公布的《江苏省大气重污染预警与应急工作方案(暂行)》要求, 在已出现或未来2天内即将出现大气重污染情况时, 当地政府须及时启动预警。当启动一级预警, 也就是极重污染情况下必须采取工地停工、机动车限行等强制措施, 同时建议中小学停课。 综合

全国 计划3至5年 建立雾霾监测网络

国家卫生计生委28日印发《2013年空气污染(雾霾)健康影响监测工作方案》, 提出将通过3年至5年时间, 建立覆盖全国的空气污染(雾霾)健康影响监测网络, 掌握不同地区PM2.5污染特征及成分差异, 了解不同地区空气污染健康影响状况。 据新华社

省人大就机动车排气污染防治条例首次召开公众座谈会, 一些拟设定条款和代表建议引关注

机动车限购限牌前应征求公众意见 官员乘公交出行应该“设指标”

汽车尾气排放该如何防治? 昨天, 江苏省人大常委会首次召开《江苏省机动车排气污染防治条例(修订草案修改稿)》征求社会公众意见座谈会, 邀请市民、车主、检测机构等14名代表畅谈建议和意见。这是省人大常委会第一次采用发布公告的方式邀请社会公众参与立法座谈会。

现代快报记者注意到, 最新的草案中拟增加一些与公众密切相关的条款, 比如, 限购、限牌前应征求公众意见, 并提前告知等。

现代快报记者 吴怡 鹿伟



去年, 江苏共有1680万辆机动车, 机动车排放的污染物, 占有所有空气污染物的近1/4, 在南京, 这个比例达到了近1/3。

机动车越来越多, 排放的尾气污染环境 现代快报记者 马晶晶 摄

其他建议

1 对“提前报废车辆”给予有偿补贴

南京大学环境学院博士后肖人峰认为, 对于“应该提前报废的机动车”需做出详细说明。“什么是应该报废的, 并不是说一辆车不能开了才是报废, 而是当一辆车排放的废气达不到标准, 且多次维修没结果时, 才是应该提前报废的车辆。”周景波认为, 对提前报废的车辆可以给予有偿补贴。

2 不能光看尾气黑烟判定是否污染

对于机动车尾气污染, 肖人峰的建议让人耳目一新。“机动车黑烟指数这块, 我觉得还不够细化。真正引起大气污染的其实并不只是黑烟这么简单。现在炒得很热的PM2.5、PM10、氮化物等也应包括。条例中应该拿出一个综合指数, 就像目前空气综合污染指数AQI一样, 来综合体现机动车的污染, 而不是说这辆车没有黑烟了, 就说它不产生污染了。这样达不到防治的目的。”

最新修改稿拟增加

A 限购限牌前应征求公众意见

最新的修改稿拟增加, “采取控制机动车保有量的措施, 应当公开征求公众的意见, 经同级人民代表大会常务委员会讨论, 并在正式实施三十日以前向社会公告。”

这意味着, 如果要采取限购、限牌等控制机动车保有量的措施, 必须先听听百姓的意见和建议。同时, 在这些措施实施前, 还要提前一个月告知, 不能说出台就出台。

B 公务用车率先用新能源车

最新的修改草案提出, 县级以上地方人民政府应当根据机动车排气污染防治需要制定相关政策, 推广使用清洁能源和新能源机动车。支持公共交通、环境卫生等行业用车和公务用车率先选用使用清洁能源和新能源的机动车。

“我觉得应改成全部的公务用车, 所有的公交用车, 这个量很大。”个体工商户郭志成建议。

热点建议

关于领导带头、公车带头

官员每年公交出行应该设“硬杠杠”

谈及如何预防汽车尾气污染, 几位代表均不约而同地提到了领导带头、公车带头、机关带头……

北京嘉创历通数码科技公司经理周景波对此有两个建议: 一是政府部门领导, 比如市委书记、市长, 每年必须有多少天乘坐公共交通出行, 步行或骑车都行, 最好做一个规定。二是当地市政府、环保部门的领导每年必须有多少天接待群众来访。周景波诉苦说, 每次想找环保部门谈事, 很难见到负责人或拍板的人, 导致很难把公众的声音传递给决策者, 而是传递给了工作人员, 往往建议会石沉大海。他建议将环境污染治理纳入地方政绩考核, 让政府必须去做环保的事。

学习法国经验 公车带头贴排放标签

本次座谈会年龄最小的代表、河海大学环境学院研究生江禾芝介绍了法国的经验。“法国对新车和二手车, 实行的是分车分色的标签计划, 如每一辆车都标明了百公里耗油量和每公里二氧化碳排放量, 不同的排放量, 标签是不同的颜色。”她建议, 从政府部门自身做起, 把公车、私车的标签做起来, 统一规划。“政府的带头作用, 也会给公众树立积极的形象。”

来自上海市车船污染控制协会的郁忠发认为, 江苏的政府官员带头, 环保局领导带头, 在无车日不开车, 平时少开车, 或者开的车尾气是干净的, 说服力会很强, 对社会、对车主的触动会很大。

关于停车熄火

停车3分钟应熄火

前几天, 北京就“停车3分钟熄火”举行了听证, 一度成为网上的热点。

“其实在这之前, 我就想提停车3分钟熄火的建议了。”江苏农垦物业管理有限公司总经理张一多第一个发言, 而他也是这一提法的执行者, “一般等红绿灯超过1分钟我就会熄火。”

在提这一建议前, 他特地做了一番功课: 上网查资料, 发现珠海、香港等地已经出台了类似的规定, 而深圳近期也将出台草案。

【回应】可以借鉴

江苏省环保厅大气办副主任单阳表示: “这条内容是前两天媒体的重要报道, 意义很大。机动车在怠速的情况下产生的污染物要比正常状态大得多, 也就是说, 汽车在光做不动的情况下, 污染会大得多。而对于停车熄火的问题, 中国香港、欧美等地早就有了成熟的办法, 这方面我们可以借鉴。”

关于限行限购限摩

设绿色区域限行 学北京限行限购

凤凰电子音像出版公司的仇海清认为, 可以在一些地区设置一片绿色区域, 在这片区域内, 对某些车辆明令禁止入内。“根据文博单位、医疗单位等不同性质划分, 且都应有绿化标准。”

周景波认为, 有关限行限购的内容政策, 可以向北京学习, 并最好加到最新的草案中。此外, 开设一个针对执法部门提建议的渠道。

主城区应限制或取缔摩托车助力车

中电熊猫退休职工戴千山关注的是, 草案中提到的“政府可根据大气污染防治的需要等, 限制市区摩托车、低速汽车的保有量”。

他认为, 这一条说得比较宏观, “更严格一点, 我认为主城区、中心城市应该限制或取缔摩托车、助力车。”据统计, 南京有牌的助力车有2万-3万辆, 无牌的有6万辆, “这是最大的污染源, 之前说青奥前要取缔, 但一直没动静”。

他建议, 增加限行或取缔摩托车或助力车, 有牌照的可以不取缔但限行, 从而控制污染源。

现场花絮

“激动姐”: 有的条文“假大空”

在座谈会现场, 还出现了一位“激动姐”, 来自南京卡文迪许生物工程技术有限公司的张雪梅。

谈起机动车尾气造成的污染问题, 她义愤填膺, 甚至直接针对条例中的某些内容, 直呼“看不到实际内容, 太假, 太空, 说得太大”。

她认为, 应该增设公交专用车道, 减少非公交车道。比如有4股车道, 全是私家车行驶, 公交车就没办法前进; 公交公司要求司机准时准点, 这就造成司机溜站的情况。“如果4股车道中有两股是公交车专用, 私家车一看, 本来坐公交30分钟就能到公司, 自己开车却要一个半小时, 那还会有人选择私家车吗?”张雪梅同时强调了单双线的重要性, “我从家到单位, 正常行驶30分钟就到, 而因为单双线, 要一个半小时才能到, 那我就不会选择自己开车, 而是选择公共交通。”她用22个字总结了自己的发言: 少开车, 不开车; 优先公交, 主体公交; 部门联合, 市民携手。

现代快报记者注意到, 最新的修改稿中拟增加“实施公交优先战略, 加强步行、自行车交通系统建设, 引导公众绿色出行”。

【回应】执行中要有措施保证领导带头

省人大法制委员会主任委员张新民表示, 大家提出了很好的理念, 有的需要在立法中体现, 有的需要在执法、实施中体现。“如领导带头的问题, 法律上不可能规定领导什么条款, 群众什么条款, 因为每个公民都适用一个条款。但在执行中, 对领导要求要特别一点, 要有一些措施保证他们的带头作用。”