精确的霾源监测和分析数据是打好雾霾治理的首要条件

中科院大气物理研究所研究员张仁健最近一篇研究论文称汽车尾气对北京ＰM2．5的贡献不足4%，引起社会热议。来自中科院“大气灰霾追因与控制”专项组的专家们专门对此进行了研讨，认为尽管目前尚没有一个机构能给出ＰM2．5源解析的确切结论，但“4%”这一数字显然被严重低估了，城市机动车排放对ＰM2．5的贡献不容忽视。

记者注意到，其实在张仁健研究员的论文中提到二次无机气溶胶的平均贡献高达26%。而据环境保护部机动车排污监控中心的研究员韩应健近日对记者介绍，二次无机气溶胶主要包括硫酸盐和硝酸盐，而硝酸盐是最初的氮氧化物在空气中反应变成的细粒子。硫酸盐主要是工业燃煤引起的。而汽车尾气排放的氮氧化物经化学反应可转化为硝酸盐。因此，在提到汽车尾气对ＰM2．5产生的贡献时，应包括由尾气排放直接生成的一次颗粒物和经化学反应的间接二次颗粒物。

记者认为，此次社会各界对机动车尾气对ＰM2．5贡献率的高度关注是件好事，推动媒体进一步向受众讲清了相关科学知识，并引发各界对于对ＰM2．5源头数据精确分析的关注。

目前，各地对雾霾治理高度重视，扎实地按照《大气污染防治行动计划》进行综合治理。然而科学、精确地确定污染源应当是首要工作重心。目前，公众能够见到各种版本的数据，例如，根据北京市环保局提供的ＰM2．5来源分析，机动车尾气排放贡献率为22．2%，仅次于区域传输的24．5%，排位第二；若仅测算北京本地的ＰM2．5排放源，机动车尾气的贡献率超过了三分之一。

而据北京多家媒体报道，2013年年初环保部就提出要求全国监测系统开展源解析工作，重点解决京津冀、珠三角、长三角地区还有一些省会城市，并提出明确的进度表。到2014年6月底前，北京、天津、石家庄要完成污染源解析的初步结果。到2014年年底，京津冀、珠三角、长三角区域都要完成源解析的初步工作，解析结果要报国务院，并向公众公布。这一官方解析数据更值得期待。

在记者看来，打好雾霾治理这场战役需要精确的霾源监测和分析数据。例如，长期以来，环保部门、地方治堵部门总是习惯性地发布机动车保有量、机动车尾气对污染的贡献率。其实就大城市而言，这种粗略的分类非常不精确，不利于精准地确定霾源。因为机动车包括摩托车、三轮低速货车、重型载货载客商用车、乘用车等，不管是治堵还是治霾，都需要精准地公布数量，并对各自的污染贡献率精确掌握。

公安部交管局数据显示，截至2013年10月底，我国机动车保有量为2．5亿辆，其中汽车1．35亿辆，占53．9%，私家车超过8500万辆，比10年前增长13倍。而对于拥有543万辆机动车的北京，私家车、摩托车、重型柴油车等相关细分数据也应公开，并有针对性地对其进行ＰM2．5贡献率的监测。

举例来说，北京市环境监测中心主任张大伟近日表示，北京市空气质量自动监测网络未来或将在山区扩充站点，并在进京高速公路沿线增设更多的交通类污染监控站点，以更加精准地掌握机动车尤其是重型柴油车的排放对大气污染的贡献。因为占北京市机动车保有量约5%的重型柴油车，贡献着全市氮氧化物排放量的50%，主要行驶在进京高速公路和六环、五环路，沿线亟须布局监测站点，以更加精准地对机动车污染进行研判。

也就是说白天拥堵的小轿车固然是污染源，但是由于外地柴油品质差，围绕北京环路行驶的重型柴油车对ＰM2．5的贡献率仍不可低估。这充分反映出相关部门针对雾霾源头的解析需要再细致一些。笼统地以机动车为评估对象，不管汽油车还是柴油车还是新能源汽车，不管是汽车还是农用车、摩托车，明显是欠火候的数据。污染源头数据更细致，治污的手段才能更精细，更有针对性，更灵活。（新华社记者 南辰）

原文地址：http://www.china-nengyuan.com/news/56244.html