

北京污染系列之四

冷空氣的吹拂下，連續多日霧霾籠罩的北京終於迎來了久違的藍天。沒有了霧天能見度低的困擾，家住北四環的張先生駕駛着新買的愛車，一路南行30公里到大望路上班。辦公室的暖氣熱浪習習，令他即使身穿單衫依然燥熱難耐。窗前，不遠處的熱電廠正為供暖滿負荷運轉，供暖廠的大煙囪上，白煙滾滾直衝天際。臨近中午，天空又呈現灰濛濛的底色。一邊抱怨霧霾，一邊我行我素，只要「高碳」生活方式如昨，北京的藍天就會脆弱依舊。

香港文匯報記者 王珏、趙一存

專家指，如常治理趕不上超常增加的排放，這其中民眾的生活方式影響頗大，過多使用機動車、過度取暖、抽煙等，都會為脆弱的北京空氣雪上加霜。北京市人口十年增加近千萬，並以年增60萬的速度增加，僅冬季供暖帶來的排放增量，520萬輛機動車帶來的尾氣排放，讓這個城市難以承受。專家倡議，生活在同一片霧霾天下，每一個公民都是受害者。因此，從綠色出行、少開一天汽車，到適度取暖，調低一點暖氣溫度，到文明過節、少放一點鞭炮，再到改變點滴的生活習慣，都能為去除霧霾出點力。

空氣惡化 交通污染難辭咎

據北京市環保局數據，機動車、燃煤、工業、揚塵等污染源，是造成本次嚴重污染的主因。其中，機動車約佔22.2%，燃煤約佔16.7%，揚塵佔16.3%，工業佔15.7%。有媒體報道，至今年1月，北京機動車共計520萬輛，按照私家車每年1.5萬公里的行程，以歐洲標準算，一公里會產生20微克每立方米的PM2.5濃度值，一年將產生1,500多噸污染物。

中科院地理科學與資源研究所研究員王五一對本報指出，市民駕車所產生的尾氣排放對推高PM2.5的數值，究竟有多大的影響，目前尚無法量化，因為這和開的是什麼車、多大排氣量、開多久，是行駛狀態還是堵車狀態、所使用的油品質量等都與關係，但可以確定的是，在北京這樣的大城市，空氣質量持續惡化，交通污染難辭其咎。「作為公民自身，應從現在做起，盡量選擇低碳出行，少開一天車，就能少排出一些廢氣，少增加一層霧霾。」



每年春節之前都是北京最為堵車的時候，圖為一名司機踩在自家轎車上觀望路況。中新社

限放煙花 漸成共識

北京媒體一項最新調查顯示，近80%受訪者表示，如果再遇霧霾天氣，將主動少放甚至不放煙花。有數據表明，2012年除夕夜北京的PM2.5數值在幾小時之內暴增80倍。權威專家指出，煙花爆竹對空氣環境、人體健康和安全方面都有不利影響。

中科院地理科學與資源研究所研究員王五一向本報說，去年春節期間天氣尚好，由燃放煙花爆竹產生的PM2.5能夠迅速消散，但今年冬天連續的霧霾天氣卻沒有消散的趨勢，煙花爆竹燃放產生的污染物將和霧霾疊加，產生更加難以消散的污染。

「如果春節期間還將遭遇塵霾，煙花燃放是否要加以限制？」內地媒體「新京報」此間一項調查結果顯示，從主觀意願來看，80.2%的受訪者選擇會「少放煙花」，還有71.4%的受訪者選擇「不放煙花」。

此外，在支持政府「干預」燃放煙花爆竹的前提下，還有超過半數的受訪者支持「全面禁放」，可見持續的霧霾天氣，已令民眾苦不堪言。



臨近春節，已成北京居民支持不放煙花。圖為北京「春官春吏」報春活動。中新社

「高碳」生活依舊 北京藍天難現

空氣污染治理 需要全民行動

空氣污染治理，需要樹立全民意識，守望北京藍天更需要全民參與，共同治理。圖為北京迎來了久違的藍天，一男孩玩起了風車。設計圖片



北京國貿橋附近的建築清晰可辨(下圖)，與之前的霧霾籠罩下的國貿橋形成鮮明對比。新華社

拼車緩堵 市府重視

「如果你想減少北京路面30%車輛，拼車將是最好的選擇。」被稱為「順風車王」的北京青年企業家王永接受本報採訪時如是說。這個結論是他通過自己近15年的觀察、實踐得出的，自1998年以來，他用自己的私家車免費搭載順路的市民，受益者達11,000人次。

回想起15年的初衷，王永說只是偶然。當年他住在京郊昌平回龍觀，上班要到海澱區雙安商場附近，距離有25公里，自己開車辛苦的同時，也體諒到其他人進城的不易。有時，他在回龍觀高速收費站觀察來往的車輛，每天早晨這裡通過500到1,000輛車，80%是私家車，而這些私家車裡超過70%只坐司機一人，「實在是太浪費了」。

近年來，北京的交通問題日益凸顯，對環境的破壞也日益嚴重。王永開順風車的目的也從與人方便上升到了緩解擁堵、降低污染的層面。他計算過，若一部私家車多搭乘一個人，地面的車輛將減少10%，如20%的小車裡面能拼上4個乘客，那麼路面上車輛的數量將大大減少，最多可減少30%。而2011年北京年搖號限購一整年，才減少了60萬輛車。

王永認為，在美國、俄羅斯、新加坡、德國等國，搭順風車很普遍，「印象最深刻的是莫斯科，哪怕是克里姆林宮出來的車，你都可以攔，只要對方同意，就可以搭乘他的順風車。」基於北京的實際情況，讓順風車常態化、非常有必要。他建議政府或可出台以下規定：減免拼車出行車輛的高速通行費、允許其使用公交車道、對拼車出行車輛不實施尾號限行及稅務等優惠。他並高興地透露，市政府對他的建議非常重視，不久前召集了交通、公安等多部門與其座談，就拼車常態化問題進行了深入探討。

過度供暖 浪費能源

「供暖是為了禦寒，『過度供暖』則使禦寒走到了反面。」從九十年代中期至今，便一直在亞運村一帶居住的張先生表示，2005年以前，供暖後的溫室大約在十七、八度，應屬最合理的溫度區間。最近幾年，一般室溫卻都超過二十度。他說，今年冬天每晚睡覺都要打開窗子，用濕布將暖氣管子包裹起來，再打開加濕器，方能睡着。否則，渾身燥熱，半夜還會咳嗽不止。

據了解，從2003年起，北京市政府一直在推進「煤改電」工程實施。但目前，北京城區內的燃煤設施還沒有完全消失，除一些熱電廠集中供暖之外，部分老北京城區和北京市眾多的大學校區則採取分散式的供暖方式，也幾乎都是通過燃煤的方式進行供暖。這種分散式供暖由於缺乏大規模的燃煤尾氣處理設施，對於空氣的污染更大。

內地媒體援引數據顯示，截至2010年底，北京市的供暖日耗煤量大約在2萬噸左右，相當驚人。

公德不立 「霾困」難破

楊帆

一場大風終於驅走了多日的霧霾，還給北京久違的藍天白雲，但也為人們遺留下一道亟待破解的「集體行動困境」，折射着中國改革面臨的合作精神霧霾。

北京「淪陷」十面「霾」伏，機動車排放、燃煤污染、工業污染等是誘因，政府、企業、公民乃至全社會需共擔責任。作為人人共享的公共品，空氣質量惡化至此，是著名理論「集體行動困境」的典型結果。

每個人都希望享受潔淨空氣，但如果眼前利益驅使下，每個人為自己排污開脫，最終必然導致空氣質量總體下降。這種「搭便車」心態是造成「集體行動困境」的根源，也是公

共事務管理危機的肇因。

雖然霧霾暫時隨風而去，但是，那些在公車限行日仍然違規上路、拒絕公開信息的800多輛公車，那些無視環保法令繼續非法排放的企業，那些一邊抱怨污染一邊開車的私家車主們……似乎在提醒人們：只要社會缺乏公共合作精神，霧霾就不會走遠，某一天還會回來。

李克強近期指出，空氣污染治理，「需要樹立全民意識，需要全民參與，共同治理」。此之謂也。

事實上，在當前中國改革攻堅的關鍵階段，幾乎沒有機構和個人不呼喚總體下降。這種「搭便車」心態是造成「集體行動困境」的根源，也是公

甚至反對。

歷史和現實告訴人們，「集體行動困境」並非無法破解，合理的制度安排、合作精神的培養均是路徑所在。當然，中國當下的很多改革涉及不同利益衝突，難度之大超乎尋常。但是，似乎沒有什麼改革比當前治理空氣污染，更能凝聚所有人的共同利益。因此，就把降伏霧霾作為新一輪改革攻堅的新起點吧。

英國著名科學家哈丁在論及「集體行動困境」相關理論時曾警告，「毀滅是所有人都奔目的目的地」。希望霧霾之後，中國人奔目的目的地是美麗中國。



北京持續多日的霧霾天散去，天安門廣場呈現晴空。中新社