

青岛对各区空气质量奖优罚劣

年度达标奖200万,防污不力将开罚单

本报青岛6月29日讯(记者

吕璐 通讯员 孙俊杰
郭钊敏) 各区PM2.5和PM10若都达到治理的年度目标值,市财政就拨付各区200万元生态补偿金,每多改善1微克/立方米就多给10万元;若都同比恶化,区财政要上缴200万元补偿金,每多恶化1微克/立方米要多缴10万元。29日,青岛环境空气生态补偿方案正式公布,将在市南、市北等6区开展。年底通过考核,各区获得的补偿资金,将用于本区域大气污染防治。

29日记者获悉,《青岛市

环境空气质量生态补偿方案》正式出台。根据《方案》,今年第一季度开始,青岛市在市南、市北、李沧、崂山、城阳、黄岛(开发区)6区开展环境空气质量生态补偿工作,以各区细颗粒物(PM2.5)、可吸入颗粒物(PM10)年均浓度改善情况作为考核指标,建立考核奖惩和生态补偿机制。市环保局污染防治处工作人员介绍,各区PM2.5、PM10两项污染物年度目标值,是按照日前出台的《青岛市大气污染防治规划纲要(2013-2016)》确定的。

“到2016年,青岛市细颗粒物、可吸入颗粒物分别控制在每立方米50微克、75微克左右。”根据这个目标,环保部门确定了2014年各区细颗粒物、可吸入颗粒物需达到的目标值。

年底,将根据青岛市环境监测中心站提供的各区一年中的环境空气质量自动监测数据,辖区PM2.5、PM10两项污染物中一项污染物年均浓度达到年度目标值的,市级财政拨付该区100万元生态补偿金;两项污染物年均浓度均达到年度目标值的,市级财政拨

付该区200万元生态补偿金;每项污染物年均浓度每多改善1微克/立方米,市级财政拨付该区的生态补偿金增加10万元。与之相对,辖区PM2.5、PM10两项污染物中一项污染物年均浓度同比恶化的,区级财政向市级财政缴纳100万元生态补偿资金;两项污染物年均浓度均同比恶化的,区级财政向市级财政缴纳200万元生态补偿金;每项污染物年均浓度每多恶化1微克/立方米,区级财政向市级财政缴纳的生态补偿金增加10万元。

作人员介绍,PM2.5的成因复杂,是综合性质指数,来源包括燃煤、城市扬尘、机动车尾气和挥发性有机物等。而道路、建筑工地的城市扬尘则是PM10的主要成因。

本报记者 吕璐 通讯员 孙俊杰 郭钊敏

延伸阅读

为什么只考核PM2.5、PM10?

今年2月山东省出台《山东省环境空气质量生态补偿暂行办法》,将PM2.5、PM10、二氧化硫、二氧化氮浓度同比变化作为考核指标,每项污染物权重不同,而青岛市只考核细颗粒物和可吸入颗粒物两项污染物,计算方法也清晰明

了。据介绍,这是结合青岛市实际情况确定的。根据青岛市环保局发布的数据,2013年青岛市区二氧化硫、二氧化氮年均浓度分别为54微克/立方米、40微克/立方米,符合国家环境空气质量二级标准。而PM2.5、PM10年均浓

度分别为66微克/立方米、107微克/立方米,均超过国家环境空气质量二级标准(分别为35微克/立方米、70微克/立方米),是青岛市的两项主要污染物,因此只考核细颗粒物和可吸入颗粒物两项污染物。

青岛市环保局污染防治处工

头条链接

先在市区试点 下一步全市推广

2014年环境空气质量生态补偿工作在市南区、市北区、李沧区、崂山区、城阳区、黄岛区开展,各县级市暂不开展。主要原因是,环境空气质量生态补偿依据区域空气质量的改善情况,青岛市市区从2013年开始实施国家新空气质量标准,相应按照新指标开展环境空气质量监测。而各县级市(包括原胶南地区)是从2014年开始实施的,各县级市2013年和2014年采用不同的监测指标,无法衡量2014年的改善程度。

由于环境空气具有流动的特点,一个区域空气质量明显改善也会使周边区域受益。反之,如果一个区域片面追求经济发展,环保投入不足,经济发展很快,收入增加,但是空气质量恶化,对周边区域的环境空气质量也会造成损害。“按照‘谁改善、谁受益;谁污染、谁付费’的原则,开展环境空气质量生态补偿工作,是采用经济手段对区域间利益关系进行调节,引导各区域加强大气环境保护工作。”相关工作人员说,此次发布的环境空气质量生态补偿方案在青岛市是首次实施,需要不断完善,2014年先在市区开展,作为探索试点,下一步将视情况适时在全市扩大范围。

本报记者 吕璐 通讯员 孙俊杰 郭钊敏

黄河调水调沙 大水头将抵济

6月29日,黄河济南泺口段,水量比前一段时间大增,市民在岸边游玩观赏风景。据河务部门介绍,29日黄河小浪底水库放水量达到了1780方/秒,比前几日的放水量激增近两倍,真正的大水头将在两三天后到来。希望市民远离黄河岸边,爱惜生命。

本报记者 周青先
实习生 刘海天 摄



京沪高速济莱段“提速”啦! 限速变110公里/小时,将改变济青高速南冷北热局面

本报济南6月29日讯(记者

王兴飞 通讯员 魏立娟
29日上午,记者从山东省交通管理总局了解到,自7月1日开始,因限速偏低而备受驾驶员诟病的京沪高速公路济南至莱芜段,将在原有限速标准上整体提速10公里/小时,即京沪高速公路400KM至475.496KM(港沟站至莱芜高新区站)段,原限速100公里/小时调整为110公里/小时,隧道车速也将由80公里/小时提升至90公里/小时。此次提速将有助于提升济青南线人气,缓解济青北线日益突出的车辆拥堵问题。

“每次走京沪高速公路济莱段,也就是济青南线济莱段,电子狗都会响个不停,限速每小时100公里,不仅跑不起来,一不小心还会超速。”因工作原因,济南市民张先生经常往返于济青两地,和日益拥堵的济青北线相比,济青南线除了隧道多、缓坡多,跑起来费油外,由于限速问题,多踩两脚油门还可能导致车辆超速,这让张先生每次外出都很纠结。

据了解,济青高速南线于2007年12月22日建成通车,分为济南至莱芜、莱芜至沂水、沂水至青岛三段。尽管按照道路建设标准,普通路段设计时

速完全可达120公里/小时,隧道内部设计时速达到100公里/小时,但长期以来,济南至莱芜段限速一直维持着100公里/小时的“低速”,遇有隧道,限速还将低至80公里/小时。和交通饱和的济青北线相比,双向六车道的济青南线通车后一直缺乏人气。

面对社会上普遍要求济莱段提速的呼声和济青高速南冷北热的困局,省政府部门委托省交通规划设计院对京沪高速公路济南至莱芜段进行了安全评估。相关评估报告显示,济莱高速路段具备提速条件,限速调整后,可以满足

小客车安全运行的要求。

为了适应提速,我省交管部门、交通设计部门和高速公路运营单位多次开会研讨,并开展道路改造工程,完善路面基础设施,增设路面标识标线。目前,标识牌、路面标识更换完毕,路面改造工程基本竣工。

省公安厅交通管理局相关人士介绍,济莱段75公里高速整体“提速”10公里/小时,或将分流一部分济青北线的车流,平衡济青两条重要干线高速公路的车流,缓解济青北线的交通压力。调整限速后,济青高速南冷北热的局面将有所改变。

潍坊

组建产业发展基金 助推经济转型升级

本报潍坊6月29日讯(记者 韩杰) 29日,记者从市财政局获悉,为助推产业转型升级,从2014年开始,潍坊每年将统筹市级专项资金4亿元,连续5年集中20亿元,作为政府性引导基金,并运用合资、合伙等方式与金融、社会资本合作组建现代产业基金,力争基金总规模达到200亿元以上。

现代产业发展基金将通过潍坊市金融控股集团进行市场化运作,突出关键领域和重点项目,支持构建现代产业体系。在支持方向上,重点支持品牌农业发展、新兴产业培育、传统优势产业提升、现代服务业发展、科技创新5个领域。在支持方式上,对项目主要实行股权或债权方式投入,并根据不同项目需求,辅以优先股、担保、融资租赁等多种方式,撬动金融、社会资金投入实体经济。在运作机制上,建立完善多渠道项目遴选机制、第三方绩效考核机制等制度,进一步提升基金运作效益。

为组建现代产业发展基金,潍坊市将在以前年度整合7.5亿元专项资金基础上,从2014年开始,每年进一步统筹农业、工业、服务业、科技创新等领域的市级专项资金4亿元,连续5年集中20亿元,作为政府性引导基金,运用合资、合伙等方式与金融、社会资本合作组建现代产业基金,力争基金总规模达到200亿元以上。