



专家把脉会诊 共论治霾良策

本报讯(记者 侯爱敏)连日来,灰蒙蒙的天气让雾霾再次成为市民关注的焦点。昨日,来自省高校、科研院所的专家学者,齐聚市环保局,就雾霾成因、科学对待治理等各抒己见,共论治霾大计。

专家们分析了雾霾形成的历史及现实原因,提出要用辩证和科学的态度对待雾霾治理,并指出,治理雾霾是一项社会工程,需要全社会参与,人人都要从自身做起,低碳生活,为这项艰巨事业尽自己一份力。

郑大教授:38%的雾霾外地吹来

座谈会上,专家们关于雾霾成因的分析,既道出了现实因素,也分析了历史原因。郑州大学环境学院教授张瑞芹说,汽车保有量飙升,城市建设扬尘、气象因素等,都是雾霾形成的重要原因。

煤炭工业郑州设计院的高工李绍生说,新中国成立后,我们经济发展的能源主要依赖煤炭,依赖度曾经达到78%,目前虽然不到70%,但未来经济发展和煤炭的关系还将长期存在,这是我国国情决定的,也是当前我们所处的发展阶段决定的。

张瑞芹近年来一直从事雾霾研究。她昨日公布的雾霾成因研究结果中,其中一条让在座者颇感吃惊,“郑州的大气污染,38%是区域传输的结果。”简单地说,就是从外地吹来的。张瑞芹说,秋冬郑州多大吹西北风,因而河北、山东、山西等地区的大气情况对郑州影响较大,总体全年情况来看,郑州受北方城市影响更多。

河南电力试验研究院高工江得厚还认为,过高过密的建筑物布局不利于污染物的消散,会有助于雾霾形成。雾霾出现总和气象条件密不可分。河南省气象研究所高工熊杰伟昨日也解释了两者的亲密关系,郑州的雾霾主要出现在秋冬季节,这是因为秋冬季河南降水较少,尤其是冬季,采暖燃煤又加重了污染排放,气候因素导致污染物稳定、不易扩散稀释,更易形成雾霾。

电力燃煤机组排污标准严过欧美

江得厚说,自己1956年来河南时,晚上能看到满天的繁星。后来随着人的活动、工业发展,大气污染越来越重。“但可喜的是,我们很早就意识到这个问题,10年前,河南就开始燃煤机组的脱硫治理,4年前在全国率先完成这一任务。燃煤机组的脱硫工作目前已基本完成。”

电力系统目前又提出了近零排放的目标。一台30万千瓦的燃煤机组,实现近零排放的费用大概需要7000多万,这也显示政府治霾的决心。

江得厚说,目前河南对电力燃煤机组实施的排放标准已经超过欧美、日本。他对未来的污染治理也十分乐观,“人们想过美好的生活就要发展,发展就会有污染,这是一对矛盾。西方发达国家也经历过这个阶段,说到底是个发展阶段问题。”

根治雾霾需要漫长过程

熊杰伟昨日分享的信息,让大家心头一喜。“从近几年的气象记录统计数据来看,2011年、2012年的雾霾最严重;从2013年至今,郑州市的霾有明显下降趋势。”

来自市环保局的数据显示,今年前10个月,市区优良天数为148天,达标率为48.7%,较去年同期增加44天,提高了14.5个百分点;PM10的平均浓度为150微克/立方米,同比下降了12.3%;PM2.5的平均浓度为83微克/立方米,同比下降了22.4%。

虽然成效初显,但是专家们普遍认为:治理雾霾难度很大,将是一个漫长的过程。

省环境科学研究所的高工黄伟为说,省里目前正在制定工业污染企业新的排放标准,估计今年年底或明年实施。但即便这些措施都落实到位,雾霾天气也决不会一下子销声匿迹。因为雾霾成因复杂,有我们认识到的原因,还有我们没有认识到的原因。而且,河南是人口大省,生产生活还在继续产生污染排放。我们的产业结构调整,也不是短期内可以实现的。这就注定雾霾治理要经历相当长的时间。

张瑞芹更直言,复杂的成因注定雾霾治理必然是个漫长过程。发达国家也经历了三四十年的,甚至五十年,才根治这一顽疾。

专家们也建议,雾霾治理虽然政府责无旁贷,但更需要群防群控。市环境科学研究所所长黄群提供了这样一组数字:如果每人每天能节约一度电,那么每天就会少烧一斤煤;如果郑州市每人每天都少用一度电,全市一天可以少燃煤五六千斤。

高标准搞好规划 抓好幼儿园建设

本报讯(记者 赵文静)昨日下午,副市长刘东带领市教育局、规划局等相关部门负责人来到二七区,就幼儿园配套建设情况进行调研。

刘东一行先后来到位于南三环与连云路西北的橄榄城小区内的橄榄城幼儿园和小哈佛幼儿园,实地察看幼儿园的办学条件及其私建的楼顶操场,详细了解班级容量、收费标准等情况。据悉,橄榄城幼儿园属无证幼儿园,因为没有室外活动场地,难以规范达标,私自改建了楼顶操场,未取得合法手续和相关安全证明。目前,二七区教体局已责令该园不得使用,并按照幼儿园设置标准限期进行整改。

针对小区配套幼儿园民办多、数量不足等问题,刘东表示,我市中小学及幼儿园建设任务重,在加快推进城镇化的同时,要高标准搞好规划,足额配套建设教育设施,明确责任主体,坚持普惠为主,通过收购等方式扩大公办园比例,加大投入增加公办园的数量,真正提高学前教育质量,为孩子构建安全、健康的成长环境。

我市打响交通秩序 整治百日攻坚战

(上接一版)各级各部门一定要统一思想,凝聚共识,痛下决心,动真格,迅速行动出实招,全力打好城区交通秩序综合整治攻坚战。要突出重点,明确任务,扎实推进交通秩序综合整治百日专项行动。充分发挥新闻媒体的宣传作用,干部职工的带头作用,文化教育的引导作用和志愿者的示范作用。要运用法治思维和法治方式推进综合整治,以六个专项行动为抓手,立足占道施工、占道经营、非法营运、违法停车等重点治理,加大联合执法力度,依法治理规范交通秩序。要严格落实单位牵头责任、主管部门履职尽责、属地单位主体责任,严格职责分工,部门联动治理城市交通。要深入开展“定领导、定人员、定标准、定时间、定奖惩”、“包路段秩序、包堵点疏导、包法规宣传、包纠正处罚、包源头治理”为主要内容的“五定五包”专项行动,加强对交通拥堵路段的专项治理,尽最大努力减少各种因素对交通的影响,缓解交通拥堵。

副市长、市城区交通秩序综合整治百日行动指挥部指挥长吴忠华,副市长张俊峰出席会议。

市政府派出督导组督导 污染防治任务落实情况

(上接一版)最后,督导组来到位于嵩山北路的郑州市盛通机动车检测站,就机动车尾气检测情况进行调研。根据《郑州市机动车排气污染防治管理办法》“两检合一”的要求,交警支队要求各机动车检测机构对环保检验不合格和未进行尾气检验的机动车,一律不进行机动车安全技术检验,不核发机动车安全技术检验合格标志,从源头上加强对黄标车的管控,达到“以严促淘汰”的目的。

副市长张俊峰参加督导。他表示,就目前情况看,我市大气污染防治年度任务进展顺利,治理效果明显。但同时,也存在着困难和不足,离省里要求还有一定的差距。目前距年底还有不足40天的时间,时间紧迫,已进入年度目标完成冲刺阶段,各相关单位一定要抓紧时间,迎头赶上,确保完成或超额完成年度目标。

四环路将按 城市道路标准整治

(上接一版)对缺损设施及时修复,保证现有道路、桥梁及附属设施具备正常使用功能;增加沿线取水点;对黄土裸露、缺株死苗及时补植绿化、修剪、喷灌浇水及时,提升景观效果;逐步完善照明、雨污水系统;整治桥下空间达到规范、整洁、安全有序、不留死角;配合高架实施,做好G107辅道日常维护;购置大型洗扫车,推进机械环卫作业。

完善四环路道路运行监控系统与交通安全设施,实现四环路全覆盖,做好应急保障工作;做好隧道建设后未规划开口的封闭工作;整治消除沿线车辆乱停乱放行为,确保车辆停放秩序良好;重点治理平交口车辆冲突。

加快提升路段前期工作,尽快进入建设阶段。尽快完成四环路道路分路路况、交通拥堵路段(G107辅道高架范围外路段改建)、G107辅道高架工程前期工作;开展四环路快速化前期工作,先期治理拥堵点;科学大道、郑上路立交进入前期工作及实施阶段。

同时,要在四环路合理规划公交线路,完善停靠站点建设,加强平交道口、出入口、路内花坛开口管理,强化沿线广告管理。整治电力、联通、移动、燃气入地管线等损坏路产路权的现象,对影响交通和安全的占道线杆实施移位改造,对散、乱、垂、断的架空线缆实施入地改造。

对管箱的四环在施施工工地全面排查,硬化建设施工工地出入口道路,配备除泥(尘)设施和设备;建设范围内加大保洁、清扫、降尘力度,已拆迁未施路段要采取加强覆盖、定时洒水等抑尘措施;施工工地内运输车辆要求全密闭运输。

加强生态廊道建设 治理两侧违章建筑
我市还将加强四环路两侧生态廊道建设。加强日常管理,无黄土裸露、无缺株死苗现象,完善两侧生态廊道建设,提升景观效果。

在四环生态廊道绿化控制线以外500米范围,要着重治理道路两侧环境卫生、违章建筑;要着重治理四环沿线生活、生产污水排放;对四环两侧堆积的垃圾、废料彻底清理;建设沿线垃圾中转站及公厕,保证垃圾日产日清,公厕按时开放;拆除四环沿线两侧的违法建筑物,临时构筑物及其他乱搭乱建,坚决取缔马路市场、占道经营、乱堆乱放。

同时,要沿四环两侧各500米范围设置规划控制区,经统一规划,提前形成远景布局,控制建筑物有序建设,对现有建筑物、绿化进行整治。

道路范围内,要加大清扫力度,重点路段、在施施工工地采取专项措施整治,购置高压清洗车,提高道路机械化清洗比例,开展专项长效洒水降尘活动。依法查处超限超载,打击四环路道路的货车车辆非法超限行为,有效抑制超限车辆对道路的损害。

全省法院集中办理 农民工欠薪案件

本报讯(记者 武建玲 通讯员 王福雷 马娜)记者从昨日召开的全省法院第六次拖欠农民工工资案件集中办理活动电视电话会议上获悉,即日起至明年1月25日,全省法院将开展第六次“拖欠农民工工资案件集中办理”活动,力争11月25日以前排查出的未结“拖欠农民工工资案件”结案率达100%,此后新收的“拖欠农民工工资案件”结案率在95%以上,已排查出的“拖欠农民工工资执行案件”执结率在90%以上。

省高院要求,全省法院要对已受理尚未办结的所有案件进行全面复查,将欠薪案件全部纳入台账。除与农民工相关的各类劳动争议、劳务合同、建设工程、侵权赔偿等纠纷外,还要将农民工及其随迁家属进城落户后的土地承包经营权、宅基地使用权、集体经济收益分配权纠纷纳入排查范围。

省高院明确,各中院和基层法院要开通农民工立案热线电话,安排专人负责接听,及时解决农民工的咨询,帮助农民工尽快立案。建立农民工综合服务平台,为农民工申请立案、案件查询等诉讼活动提供“一站式”综合服务。

省高院强调,对拒不支付劳动报酬和拒不执行判决裁定犯罪案件,公正高效审理,依法严厉追究犯罪分子的刑事责任,形成打击恶意欠薪犯罪的高压态势。

全省普通中专今年 录取新生26.23万

本报讯(记者 王红)昨日,记者从省招办获悉,2014年河南省普通中专招生集中录取结束,全省共录取新生26.23万,创历史新高。

统计显示,2014年河南省普通中专招生集中录取省内外共385所学校参加,共录取新生262309人,其中,“五年制”“3+2”录取44081人,小中专录取185955人,大中专录取32273人。

按照教育部要求,“五年制”和“3+2”招生从参加2014年全省高中阶段招生文化课考试并达到一定分数要求的考生中择优录取。根据我省政策规定,南水北调中线工程丹江口水库移民搬迁后5年内,移民考生在中考中照顾10分。各小中专学校应优先录取参加中考考试并报考其他高级中等学校的考生,小中专在生源不足的情况下可以凭初中毕业证录取新生。

防治大气污染 各单位积极行动

(上接一版)
黄标车:社会车辆完成76%,
营运完成92.1%

今年,市政府对市公安局、市交通委下达的淘汰社会黄标车和营运黄标车的年度目标分别为4.58万辆和1000辆。

市交警支队相关负责人介绍,今年以来,该队共淘汰社会黄标车34923辆,占市政府下达任务的76%。上月支队对外公告了强制注销车辆8000余辆,拟于12月15日完成强制注销手续,近期将再对外公告一批,确保年底前完成4.58万辆的淘汰任务。他透露,目前“以限行促淘汰”的黄标车限行智能卡口建设正在推进。一期建设共有60个卡口,目前除4个因道路施工推后安装外,其余56个已建成,正在进行调试工作,黄标车执法处理中心也已建成。

淘汰1000辆营运黄标车,是今年为民十件实事之一。记者从市交通委了解到,截至目前,已经淘汰营运黄标车921辆,完成年度目标任务的92.1%。目前交通委所属企业营运类黄标车共计2648辆,在国资委配合参与下分批分时间完成;在社会营运车辆方面,2013年以来,经交通系统查验的车辆共计45865辆,将按计划分批淘汰,确保在2015年底完成2005年以前注册营运黄标车淘汰任务,2017年底完成所有营运黄标车淘汰任务。

桐柏路航海路快速公交B1线将迁改



桐柏路航海路快速公交B1线将迁改

因与地铁五号线未来客流重叠

迁改后BRT走廊 将与三环BRT衔接运行

因地铁5号线在航海路、桐柏路段与BRT并行以及部分站点重叠,地铁车站建设时对BRT的运营产生较大影响;同时5号线建成后,相互之间竞争客流在所难免,在一定程度上存在资源浪费。因此,相关职能部门经过慎重协商,决定将二环BRT主线的桐柏路与航海路线路迁至秦岭路和长江路,以提高中心城区公共交通的覆盖和服务范围。

其中,桐柏路上的BRT改迁至秦岭路—电厂路;在长江东路打通之前,航海路上的BRT改迁至长江路、通站路;农业路BRT配合农业路快速通道建设将进行拆除,施工完成后恢复。迁改后的BRT走廊近期将途经北三环、秦岭路、西三环、长江路、通站路、南三环、中州大道、航海路,连接至原未来路。

部分BRT站台拆除 部分站台仍继续使用

按照规划,B1线桐柏路段共需要拆除3对(6个)站台,航海路段要拆除6个站台合计9个站台。

其中,桐柏路B1线中的中原路站、陇海路站、淮河路站3对快速公交站台将拆除,西站路站、棉纺路站、建设路站3对站台将保留。航海路上的嵩山路站、大学路站、客运总站3对快速公交站台将拆除,碧云路站、紫荆山路站(因2号线施工已拆)、城东路站3个站台将拆除其中单边站台。航海西路站、工人路站、孙八寨站、老代庄站、陈家门站5对站台将保留,碧

云路站、紫荆山路站、城东路站3个单边站台将保留。

拆除的站台也将在BRT迁建至秦岭路和长江路过程中及后期的维护中加以充分利用;保留的站台,也将组织公交线路进入运营停靠,同时可形成小型的公交枢纽站,未来实现与地铁的接驳换乘。施工期间,原途经桐柏路、航海路的快速公交主线和支线将在未拆除站正常停靠,拆除站区间段采取开通临时接驳线路在普通站位置停靠。

秦岭路长江路沿线 将新建BRT车道

秦岭路(北三环—棉纺路段)规划BRT专用道位于道路中央,两侧为社会车道双向4车道,规划站台7对,分别位于北三环秦岭路交叉路口南、黎明路秦岭路交叉路口,东风路秦岭路交叉路口,五龙口南路秦岭路交叉路口,农业路秦岭路交叉路口南,西站路秦岭路交叉路口北,棉纺路秦岭路交叉路口北。秦岭路(棉纺路—建设路段)不设置BRT专用道,采用混行模式,不设置站点。秦岭路(建设路—航海路段)规划BRT专用道位于道路中央,规划站台5对,分别为航海路秦岭路路口、建设路秦岭路路口、中原路秦岭路路口、陇海路秦岭路路口、淮河路秦岭路路口。

长江路(西三环—通站路段)规划BRT专用道位于中间快车道两侧,同时对两侧花坛进行压缩,保持社会车道双向2车道,设置站台10对,分别位于西三环站、工人路站、嵩山路站、淮南街站、大学路站、行云路站、京广路站、碧云路站、连云路站、冯庄东路站。

通站路(长江路—郑新路路段)规划BRT专用道位于中间快车道两侧,设置站台2对,分别为长江路站、郑新路站。

地铁5号线土建工程即将全线开工

(上接一版)

设计晚高峰每2分钟发车一趟

5号线将采用比1号线B型车更大的A型车,同样是一列6辆车,满载一列最高可拉1860人。5号线车辆计划分初、近、远三期陆续购置到位,分别为初期39列(234辆)、近期54列(324辆)、远期86列(516辆),全日列车开行计划初、近、远期分别为127对、207对、261对。

5号线预测日客流量远期最高将达到195万人次,晚高峰小时最大断面客流为4.08万人次;而设计远期最高时每小时开行列车可达30对,相当于间隔2分钟,每小时设计输送能力达到4.81万人次,比预测晚高峰小时最大断面客流略有富余。

预计黄环路沿线交通压力较大

地铁5号线开工后,黄环路沿线的交通压力较大,其次为航海路、桐柏路沿线,在全线站点中,预计京广南路站、花园路站、经三路站和文

化路站施工对周边交通影响较大。

为保证地铁5号线开工后对交通影响降到最低,工程将力争按照“占一还一”的原则进行保通路建设,待相关辅路打通后再开展实质性施工。当施工节点出现轻微拥堵时,现场交警及保卫人员,将采取相应的疏导方案;出现中度拥堵时,将根据情况采取临时交通管制,合理分流、间歇放行;一旦发生严重拥堵,将建议交管部门适时采取限号、限行等交通管理措施。

因施工需迁移1439棵行道树

在地铁5号线施工中,车站和出入口位置上的树木必须迁移。市园林局将于今冬明春合适时节,对5号线施工涉及的1439棵行道树进行迁移。主要涉及建设西路站、中原路站、嵩山路站、未来路站等。这些树木被移植后,将主要用于现有绿地和道路的补植补栽,或暂时移植苗圃。待地铁5号线施工结束后,市园林局将对因施工所临时占用的绿地进行高标准恢复。

