

2020年北京市建筑垃圾资源化处置率达85%以上

建筑废弃物有了好去处

本报记者 贺勇

北京市石景山区,永定河休闲森林公园北侧的一片露天空地上,一个个600平方米大小、铺满“砂石”的池子引人注目。这些用于净化水质的“砂石”是建筑垃圾经过处理后得到的再生滤料,主要来源于海淀苏家坨、海淀四季青和昌平沙河三个建筑垃圾资源化处置项目,建筑垃圾再生产品总用量超过6万吨。建筑垃圾资源化利用是一项系统性工程。近年来,北京市下大力气促进建筑垃圾资源化处理和循环利用,出台了《关于进一步加强建筑废弃物资源化综合利用工作的意见》等一系列文件,规定将弃土以工程回填、矿坑修复、土地平整、绿化覆盖等方式实施利用,弃料及其他废弃物通过再加工形成再生产品,同时大力化解再生产品推广使用难题,打通建筑垃圾变废为宝的“最后一公里”。

■ 运输方式更绿色 1.2万辆渣土车用上新科技

渣土车噪音大、多拉快跑,粉尘多、乱卸乱放,曾经是人们对建筑垃圾处理的普遍“第一印象”。而在位于北京西北六环的海淀区海绿运输公司,“零事故、零违章”的醒目标语旁,一排排新投入使用的绿色渣土车整装待发。这批渣土车是纯电动运输车,续航里程可达280公里,完全能够替代传统燃油渣土车,可实现行驶中零污染、零排放和低噪音。驾驶舱中部还有一套指纹识别系统,驾驶员在启动汽车前必须进行指纹识别或人脸识别,如果不是司机本人驾驶,车辆就不会启动。“如果司机没有按照规定线路行驶,车辆就会被锁定,无法倾卸渣土,这样就可以对渣土车进行闭环管理。”该公司总经理吴宪介绍。随着绿色运输车队的组建,偷倒渣土的痼疾得到根治。“黑科技”要发挥作用,离不开机制创

■ 倾听·关注循环经济

核心阅读

建筑垃圾如何处理?填埋或焚烧的处理方式会给环境造成压力,创新垃圾处置方法,挖掘回收利用价值,可以有效节约资源,也更有利于环境的可持续发展。北京依靠绿色循环体系,将建筑垃圾分类处置、再生利用,2020年建筑垃圾资源化处置率达85%以上,再生产品广泛应用于市政工程,为建筑垃圾的处理提供了有益探索。

新。按照北京市有关规定,各区政府是建筑废弃物资源化综合利用的责任主体。海淀区通过特许经营方式组建“绿色运输主力军”,积极探索拆、运分家新模式,切断拆除与运输环节的的利益联系,遏制渣土违规运输和非法倾倒乱象。记者在海绿运公司了解到,驾驶员本人不直接参与经营,公司对他们的考核也更加注重安全和“环境友好”,避免违规车辆上路运行。

截至目前,全市取得建筑垃圾准运许可的1.2万余部车辆均加装了车载监控装置,数据上传到“北京市建筑垃圾车辆运输管理系统”,城管执法、公安交管和交通运管等部门利用该平台,对车辆运行情况进行监管。同

时,住房和城乡建设部门在全市各类施工工地门前,安装了车牌识别装置,方便施工单位判别渣土车真伪,严防“黑车”进出。

■ 处置利用更规范 处理能力每年近8000万吨

在苏家坨建筑垃圾资源化处置项目现场,建筑垃圾被运到这里进行破碎、筛选,生成高品质再生骨料,生产各类再生产品,达到将建筑垃圾减量化、资源化和循环利用的目的,资源化利用率可达95%。

该项目负责人尹福恒介绍,再生骨料按照一定级配搅拌和碾压后具有较高地基承载力,可直接应用于软弱地基、竖井回填、路基垫层、水处理、场地抑尘等工程;还可以部分或者全部替代天然骨料,生产再生无机混合料、再生砖、再生混凝土等产品。

相对而言,废弃混凝土生成的再生骨料由于强度高、生产成本低,颇受市场青睐。而砖混类建筑垃圾由于强度相对较弱,附加值较低,处置企业在“精料”充足的情况下是不愿意接收的。为此,北京市实施处置费用阶梯价格,解决公司“挑食”问题。

记者了解到,苏家坨项目建筑垃圾处理的收入达到每吨52.4元,其中垃圾产生单位缴纳30元,政府财政再补贴22.4元。“整体上看,收入能够覆盖处理成本,企业能够在微利的状态下实现可持续发展。”尹福恒表示。

同时,为鼓励建筑垃圾资源化利用行业发展,北京市住建、经信、发改等部门将建筑垃圾资源化处置列为“废弃资源综合利用业”,给予相关企业工商营业执照增项,确保处置费用能够享受税收优惠政策。北京市还大力推进“N+X”模式,“N”即固定式建筑垃圾资源化处置工厂,列入市政基础设施和环境卫事业发展规划,确保项目用地、环评、稳评等手续畅通;“X”即临时性资源化处置设

施,主要用于解决集中产生的拆除垃圾。截至目前,北京市共设置固定设施5处、临时设施86处,设计资源化处置能力接近每年8000万吨。同时,还设有建筑垃圾填埋场13处,弃土利用点300余处,用于收纳利用工程弃土。

■ 产品销路更广泛 建筑垃圾再生品已售1亿吨

在永定河京西流域,建筑垃圾经过处理后得到的再生滤料,作为水质净化的重要载体,每天大约可净化处理再生水6万立方米。和天然滤料相比,再生滤料成本更低,净化效果也不逊色。

再生产品的推广利用是建筑垃圾治理最后一环,也是建筑垃圾变废为宝、发挥“城市矿产”作用的关键步骤。2020年,北京市建筑垃圾产生量1.47亿吨,采取弃土利用或资源化处置方式共处置建筑垃圾1.26亿吨,进入填埋场2148万吨,资源化处置率达85%以上,再生产品广泛应用于交通道路、园林绿化、河道治理等工程中。

但是,目前建筑垃圾的再生产品认可度仍然有待提高,一些建设单位、设计单位、施工以及监理单位习惯于用天然材料,对使用建筑垃圾再生产品仍有顾虑。

为解决产品销路和推广应用,破解应用“最后一公里”难题,北京出台了一系列举措:相关部门将再生产品使用列入政府投资项目立项申报审查,并要求市级绿化项目按照每亩500吨的比例使用再生产品;住建部门出台了再生产品适用标准和工程使用部位名录,明确了各类再生产品的适用标准。自2018年以来,北京市共生产各类建筑垃圾再生产品1.2亿吨,已销售使用1亿吨。随着政府的大力支持和社会认识的不断深化,相信越来越多的建筑废弃物将被“点石成金”、变废为宝。

新征程 新期待

“现在原材料很充足,我们也干劲十足!”望着马力全开的生产线,重庆德能再生资源股份有限公司董事长伍中钢说。

伍中钢的公司主营废旧铅蓄电池回收利用,这种电池在重庆市产量较小,他们曾因“无废可用”而停工。而在相邻的四川,这种电池产量较大,废旧蓄电池往往要排队等待处置。

何不把四川的废旧蓄电池运到重庆来处理呢?伍中钢也想过。可废旧蓄电池属于危险品,处置程序复杂,要层层审批,有时得花一个月工夫,“不管是100公斤还是300公斤,都要审批,每年要办上百张审批单,我们只得安排专人来跑手续。”

成渝地区双城经济圈建设的启动,让此事“柳暗花明”。2020年4月,川渝两地在率先建立危险废物跨省转移“白名单”制度,两地每年定期协商确定经营单位及可接收的类别和数量。凡在“白名单”范围内的,不再需要地市级生态环境部门审批,由两省级生态环境部门直接审批,5个工作日即可得到答复。

进了“白名单”,德能公司现在每年只需办两次审批,每次3万吨,只要累计不超过总额,每次运送几百吨,不用单独审批。

2020年,德能公司停产3个月,处置总量反而增加20%。除了德能公司,川渝两地共有15家企业纳入“白名单”,2020年,双方相互转移的危险废物近5万吨。

企业得实惠,政府也减了负。重庆市生态环境局固体废物与化学品处处长吕俊强说,现在可以腾出更多时间来做其他工作,“危险废物种类多,单个省市难以建设所有类别的危险废物处置设施。川渝合作,既能降低成本,又能避免远距离运输带来的风险,一举两得。”

川渝加强生态环境领域合作,“白名单”只是其中一项。经过深入调研,两省市生态环境部门联合印发《深化四川重庆合作推动成渝地区双城经济圈生态共建环境共保工作方案》,明确了加强生态共建、深化污染防治、强化共商共管、健全工作机制四大类27方面合作内容。重庆市生态环境局相关负责人介绍,目前“白名单”制度已经拓展到了贵州和云南。

“除了四川,我们以后还能接收贵州、云南的原材料。”伍中钢说,重庆市委在相关建议中提出,“十四五”时期要加强固废危废协同治理,这让他感到振奋,“多地协同,带来广阔商机。今年我们产量有望翻倍,未来也更有奔头!”

多地协同,带来广阔商机

本报记者 崔佳 刘新吾

重庆市再生资源回收企业负责人伍中钢

家乡桥梁 见证变迁

孙邦明

在我家乡的村子前,有一条大河蜿蜒流淌。“逢山开路,遇水搭桥”,从颤颤巍巍的小木桥,到粗糙厚重的石拱桥,再到简洁大气的钢筋混凝土大桥,家乡三代人用勤劳和智慧搭起一座座桥。桥的变迁,印证着祖国前行的铿锵步伐。

童年时代,我的家乡是贫穷的,为了摆脱贫困,桥一定要修。枯水季节,村民们站在搭起的毛竹架子上,喊着震天的号子,抡着铁锤,一下下连续击打,将碗口一样大、漆好桐油的粗木尖柱牢牢地楔入水底深土中。木架被铁丝扎牢,铺上钉实的木板,一座土法自建的木桥,连通了村内村外。

后来,饱经风雨的木桥渐渐苍老斑驳,露出筋骨。行人走在上面,木桥显然有些吃劲,晃悠悠的令人揪心。1984年,我正读高中。那年,老木桥架不住夏季山洪的冲击,顷刻间坍塌。之后,大木盆成了摆渡学生上学的工具。老村长心疼,下决心要建一座不易腐烂、不会被冲垮的石桥。

说干就干,打围堰,抽干水,大石块、沙子和水泥从远处运来,手扶拖拉机轰隆隆响,奔波在路上。乡间的能工巧匠昼夜抢工,堆砌沟

缝,填土试验,整整一个月,宽2米的石拱桥架了起来。相比木桥,它结实耐用得多。

这一年,远方的讯息、南方的香蕉、流行的服饰等,纷纷进入了乡村,丰富了人们的生活。村里的土特产,也走了出去,走进城市的百姓家。后来,我也通过石拱桥走出了乡村,踏上了外地求学之路。

世纪之初,我回乡看望母亲,村前的石拱桥不见了,一架宽阔的钢筋混凝土大桥,连接着村庄与平整的柏油马路。大桥的栏杆,在阳光下熠熠发光;两尊半人高的石狮,威严地蹲守桥体两端。如今,像这样美观结实的桥梁,家乡还有许多。家乡的桥,不仅连接着四通八达的路,也成就了一幅美丽的乡村图画。

白天有花香,夜晚有路灯;忙时田间地头有机器,闲时乡村大舞台节目丰富多彩……随着桥梁越建越好,村庄越变越美,百姓生活也越来越富足。

短短几十载,家乡桥梁的变迁见证着乡村振兴的步伐,也见证着家乡人民蒸蒸日上幸福小康生活。

(作者为安徽省马鞍山市含山县林头中学教师)



日前,冬奥会北京延庆赛区举行直升机全流程全要素医疗救援实战演练。1架H155救援型直升机、1架H135医疗型直升机和配套机组、医护、直升机调度及相关管理人员20余人,开展了雪道救援对接、运动员医疗站对接、机坪对接、定点医院对接、航线建立及安全救援等训练。

图为直升机模拟将受伤人员吊上飞机运往医疗方舱进行救治。

曹博远摄(影像中国)

医疗演练 保障冬奥

驻村实干 助农增收

苏勇力

脱贫攻坚取得了全面胜利,乡村振兴动能澎湃,在广袤的农村大地上,到处都是我们年轻人干事创业的大舞台。

在脱贫攻坚战场上,我是一名“老兵”。回首6年多3次主动申请驻村扶贫、先后担任两个贫困村党支部第一书记的过程,感慨良多。

2011年7月,我从北京大学硕士研究生毕业,作为广西定向选调生回到家乡——革命老区百色,在市委组织部工作。2014年3月,得知国家级贫困县凌云县下甲镇加西村需要一名驻村扶贫工作队队员,我主动报了名。

一到村里,我就抓紧走访各屯。我了解到,在离村部很远的三台屯,瑶族同胞迫切盼望能修一条通向寨子的公路。我抓紧向上级申请项目经费,协调建设用地,半年后,公路破土动工。路终于通了,村民们出行不再困难,山里的产品运出山外也更加便利了。

2015年冬天的一个晚上,我到三台屯召开群众会议,发动大家发展油茶产业,散会已经是晚上10点。回程车开到半路,我发现后面跟着一辆摩托车,原来是村民在默默地护送我。深冬寒夜的那束车灯,深深地温暖着我的心。

2015年下半年,我挂职任期满了,可以回市里工作了,但当时我才刚刚理顺村里的情况,很多产业规划也刚刚铺开,加西村还没有脱贫,我放不下村民。于是我主动申请留任,再干两年。

加强基础设施建设、壮大村集体经济、全力帮扶贫困群众……2017年加西村成功脱贫摘帽。本该回家和妻儿团聚,但我却有了新想法,我想向组织申请,到另一个未脱贫村去,把我帮扶脱贫的经验用起来,去更艰苦的地方啃更硬的骨头,带领更多的群众走向美好的生活。

就这样,2018年,我来到了凌云县加尤镇寨相村,开始了第三任驻村生涯。现在,寨相村林下养鸡产业每年出栏13万羽,产值达到1000万元,寨相村成为凌云县发展典型示范村。

寨相村脱贫后,由于职务变动,我离开了村子,但内心对乡村的牵挂从来不曾改变。如今,脱贫攻坚取得了重大历史性成就,我们阔步行走在乡村振兴的道路上,我将继续脚踏实地,为乡亲们过上更好的日子而不断奋斗。

(作者为广西隆林各族自治县县委常委、组织部部长,本报记者李纵整理)

走向我们的小康生活·征文

本版责编:唐露薇 臧春蕾 张子扬