

到2020年,城市区将新建90座垃圾转运站;未来,餐厨垃圾将专项收运 生活垃圾收运将更加细致

□记者 连漪 实习生 陈玉清 通讯员 张珞

收垃圾、装垃圾、倒垃圾、运垃圾……如果说这是一场比赛的项目你信吗?昨日,高新区的环卫工人赵利强就因收垃圾能力强而获得3000元奖励,他参加的是我市城市区垃圾压缩车驾驶员技术大比武,不久还将代表我市参加全省的比赛。

收个垃圾也能比赛获奖?是的,规范化作业只是我市提高垃圾收运的一项措施。近日,我市出台《生活垃圾收运体系规划》,到2020年,城市区将新建90座垃圾转运站;未来,餐厨垃圾将专项收运。

生活垃圾:分类收集机械化转运,告别洒、漏

现状:我市日产垃圾已经超过1500吨,但机械化收集率偏低,垃圾收集车以三轮车、架子车等人力车为主,小型收集车存在密闭性差、人工作业效率低下等问题,抛、洒、滴、漏等现象严重。

目标:规划至2020年,生活垃圾清运率达到100%,生活垃圾无害化处理率达到100%,生活垃圾资源化利用率在50%以上,基本建立环境友好的垃圾处理体系。

做法:

1.分类收集。规划采用粗分法(分类类别不宜多于五类)、有机易腐性垃圾宜单独作为一类、可回收物和有害垃圾宜各作为一类的分类原则进行生活垃圾分类收集。具体分类标准如下:

居民区——分为可回收物、装修及大件垃圾、家庭厨余垃圾、有害垃圾和其他垃圾。

商业办公区——分为可回收物、大件垃圾、纸类、有害垃圾和其他垃圾。

餐饮业——分为可回收物、泔水和其他垃圾。

公共区域——分为可回收物和其他垃圾。

2.机械化转运。我市将以转运站收集方式为主、车辆流动收集方式为辅的收集方式进行机械化垃圾转运。不同地区采用不同的转运方式,其中涧西区、西工区人口密集,垃圾产量高,采用二次转运模式,建一座大型转运站;老城区、瀍河区、高新区人口规模相对较小,垃圾产量不高,采用“收集——小型机动车——一次转运站——处理场”的普通转运方式;洛龙区目前人口较少,未来人口将会密集,垃圾产量将会增加,远期采用二次转运模式。

转运站:到2020年,城市区将新建垃圾转运站90座

现状:我市现有垃圾转运站类型繁多,布局不合理,分为垂直压缩、水平压缩、一体站式、地坑式、压缩箱式、电葫芦吊装式等多种类型,各类型转运站配套车辆不同,不利于各环卫作业灵活调配。另外,小型转运站布局总体呈现点多分散格局,部分区域环卫设施选址难,临近马路或露天作业,导致不同程度存在污水横流、臭气散发的现象,对周边居民环境影响较大,一直是居民投诉的焦点。

目标:到2020年,城市区规划159座垃圾转运站,保留现状69座,新建90座。

做法:

二次转运站——3座,分别位于西工区衡山路与陇海铁路交叉口东侧、高新区西环路与

孙石路交叉口西侧、洛龙区龙门大道与郑西高铁交叉口西侧,转运规模450吨/日。

三位一体转运站——11座,包含公厕、垃圾转运站、环卫工人休息场所,转运规模≤50吨/日。

小型转运站——76座,站内配置垃圾压缩机和垃圾集装箱,并配套建设污水和废气处理装置,转运规模≤20吨/日。

餐厨垃圾:地沟油变柴油

现状:餐厨垃圾可利用价值高,多被个体商贩收集后送进养猪场;部分废弃食用油脂被非法收运后,进入黑作坊生产“地沟油”。

目标:餐厨垃圾专项收运,二次利用。

做法:新建餐厨垃圾处理设施1座,选址位于洛阳市生活垃圾综合处理厂附近,处理规模为200吨/日(含废弃食用油脂),具备扩建用地,处理工艺为“高温湿式厌氧发酵+沼气发电”。地沟油则由餐厨垃圾项目公司收集后,连同餐厨垃圾预处理,得到的毛油集中出售至洛阳市具备资质的生物柴油生产企业进行深加工。



洛阳
民生

2016年
9月27日
星期二

编辑/赵硕
首席校对/江华
组版/腾奔

河南商业车险改革走过三个季度,我市车险市场变化几何?

小事故报案明显减少 多数车保费大幅下降

2015年12月,我市财产保险公司正式启动商业车险改革,经过三个季度的运行,新的保险条款、费率体系正在对车险消费者的用车习惯产生影响。

小剐小蹭不报案不理赔

“出了剐蹭这样的小事故,如果是交强险能赔的,我还会报案,如果需要商业车险理赔的,再报案就不划算了。”正在国寿财险洛阳中心支公司购买车险的市民张先生说,今年以来,身边不少出过险的车友都告诉他,一旦前一个年度中有理赔记录,第二年的车险优惠就会相应减少,出现次数越多,车险价格越高,“小剐小蹭去理赔,得不偿失”。

记者了解到,改革后的商业车险保费等于基准保费与费率调整系数的乘积,费率调整系数由无赔款优待系数、交通违法系数、自主核保系数、自主渠道系数4个系数的乘积构成。在各项系数中,无赔款优待系数对费率的影响最大。连续3年以上无赔付的消费者无赔款优待系数最低为0.6,如果上年赔付超过5次,无赔款优待系数就是2。新车险鼓励车主遵守交通规则,培养良好的驾驶习惯。

车险费改前		车险费改后	
上年度出险理赔次数	第二年保费系数	上年度出险理赔次数	第二年保费系数
≥5	1	≥5	2
4	0.9234	4	1.75
3	0.8465	3	1.5
2	0.7695	2	1.25
1	0.7695	1	1
新保	0.95	新保	1
0	0.7	0	0.85
连续两年0	0.7	连续两年0	0.7
连续三年0	0.7	连续三年0	0.6

商业车险改革前后保费系数对比

市保险行业协会有关负责人表示,由于改革后无赔款优待系数浮动范围扩大,保费作为经济杠杆有效提升了公众安全驾驶意识,出险率同比下降了1.8个百分点,节约了大量社会资源。截至6月底,全市商业车险赔付率为36.66%,同比下降7.83%。

太平财险洛阳中心支公司银保

部经理邱家华表示,自河南商业车险改革启动以来,小事故的报案数量明显减少,理赔部门的人员和车辆可以腾出更多时间用于服务客户。

“买车险就是为了理赔,如果小事故不去理赔,车险价格是不是该下降?”

随着知识普及,理性的消费者越

来越多,商业车险改革能为消费者带来哪些好处,也越来越受到重视。

市保险行业协会有关负责人表示,截至今年6月底,我市车险费率水平不断调整,车均保费同比下降约24.65%。

车险市场被激活 险企创新力有望加强

采访了解到,由于车险改革后价格变动空间加大,消费者有了更多选择权,各保险公司的续保率都出现了不同程度的下降,客户的流动性有所增强,市场竞争更加充分,市场活力显著增强。此外,保险公司被赋予更多权利,可以自主调整定价、核保、费用和渠道策略,这将促使保险公司不断提高服务水平和创新能力,提升服务满意度,从而在商业车险改革的进程中站稳脚跟。

市保险行业协会有关负责人表示,商业车险改革是一个长期、艰巨的过程,也是保险公司自我完善、自我把控、自我适应的过程,对于险企来说任重道远。保险公司只有在依法合规的前提下,不断端正思路、改变发展策略、把握发展契机、适应改革的节奏,才能走出一条属于自己的发展之路。(李云天)