

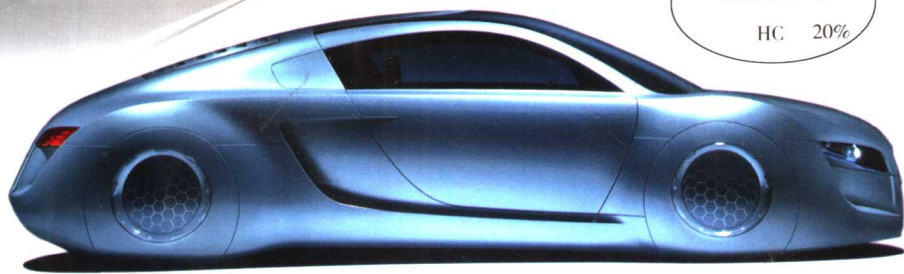
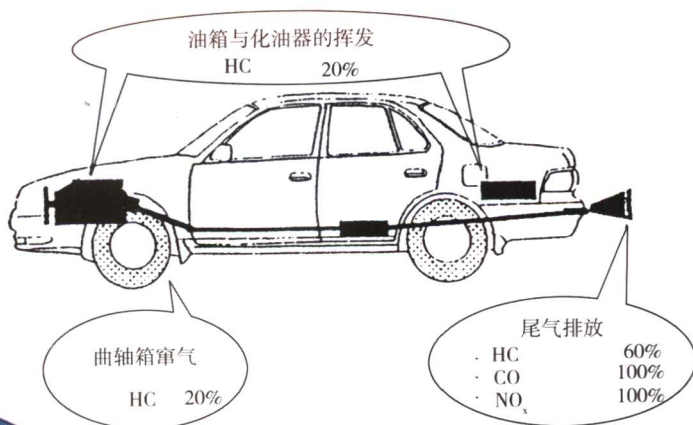


普通高等教育汽车服务工程专业规划教材

# 汽车排放与噪声控制

QICHE PAIFANG YU ZAOSHENG KONGZHI

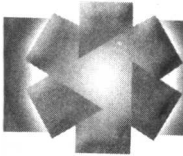
● 李岳林 主编    ● 郭晓汾 主审



QICHE FUWU GONGCHENG



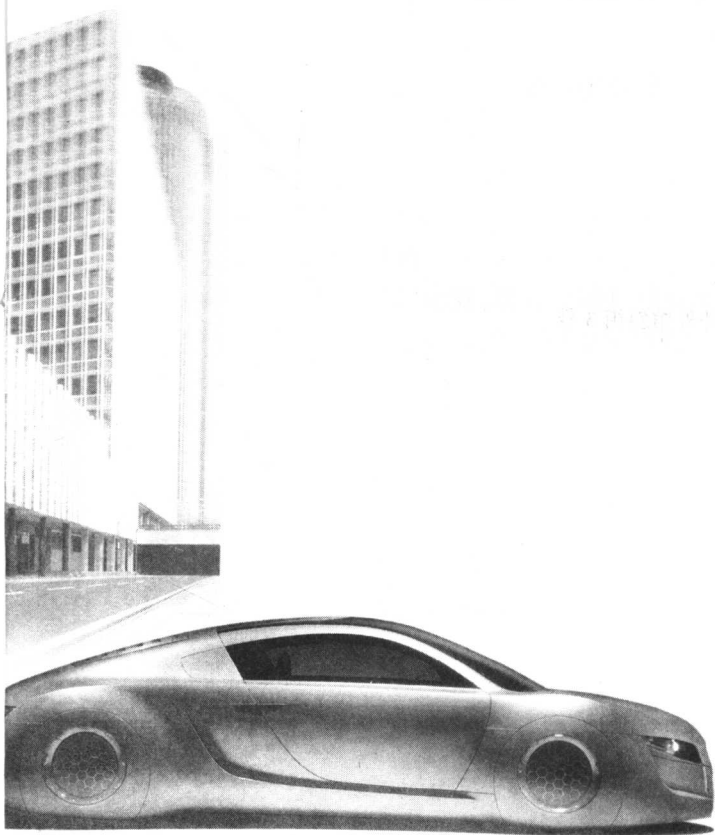
人民交通出版社  
China Communications Press



普通高等教育汽车服务工程专业规划教材

# 汽车排放与噪声控制

● 李岳林 主编 ● 郭晓汾 主审



人民交通出版社

## 内 容 提 要

本书根据目前我国交通运输环境污染治理的需要,针对机动车排放污染物与噪声控制的特点和要求,系统地阐述了汽车排放污染物与噪声的生成机理、影响因素、检测方法及标准、净化措施、控制技术,同时还介绍了大气污染与控制方面的基本知识。全书共分八章。

本书可作为汽车服务工程专业的本科生教材,也可供从事汽车与环境保护研究的工程技术人员和科研人员参考。

### 图书在版编目 (C I P) 数据

汽车排放与噪声控制/李岳林主编. —北京:人民交通出版社, 2007.10

ISBN 978-7-114-06742-6

I. 汽… II. 李… III. ①汽车排气-空气污染控制②汽车噪声-噪声控制 IV. X734.201 U461

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2007) 第 121905 号

书 名: 汽车排放与噪声控制

著 作 者: 李岳林

责任编辑: 贾秀珍

出版发行: 人民交通出版社

地 址: (100011) 北京市朝阳区安定门外外馆斜街 3 号

网 址: <http://www.ccpres.com.cn>

销售电话: (010) 85285838, 85285995

总 经 销: 北京中交盛世书刊有限公司

经 销: 各地新华书店

印 刷: 北京交通印务实业公司

开 本: 787×1092 1/16

印 张: 15

字 数: 365 千

版 次: 2007 年 10 月 第 1 版

印 次: 2007 年 10 月 第 1 次印刷

书 号: ISBN 978-7-114-06742-6

印 数: 0001-3000 册

定 价: 28.00 元

(如有印刷、装订质量问题的图书由本社负责调换)

# 前 言

## Qianyan

进入 21 世纪以来,伴随着国家汽车产业发展政策的调整,我国汽车产业进入了健康、持续、快速发展的轨道。市场需求强劲旺盛,产销数量快速增长,新品上市步伐加快,车型品种不断丰富,民族品牌悄然崛起,初步实现国际接轨。在汽车工业大发展的同时,汽车消费主体日益多元化,广大消费者对高质量汽车服务的渴求日益凸现,汽车厂商围绕提升服务质量的竞争业已展开,市场竞争从产品、广告层面提升到服务层面,这些发展和变化直接催生并推进了一个新兴产业——汽车服务业的发展与壮大。

当前,我国的汽车服务业正呈现出“发展快、空间大、变化深”的特点。“发展快”是与汽车工业本身的发展和社会汽车保有量的快速增长相伴而来的。“空间大”是因为我国的汽车普及率尚不够高,每千人拥有的汽车数量还不及世界平均水平的 1/3,汽车服务市场尚有很大的发展潜力,汽车服务业将是一个比汽车工业本身更庞大的产业。“变化深”一方面是因为汽车后市场空前繁荣,蓬勃发展,大大拉长和拓宽了汽车产业链。汽车技术服务、金融服务、销售服务、物流服务、文化服务等新兴的业务领域和服务项目层出不穷;另一方面是因为汽车服务的新兴经营理念不断涌现,汽车服务的方式正在改变传统的业务分离、各自独立、效率低下的模式,向服务主体多元化、经营连锁化、运作规范化、业务集成化、品牌专业化、技术先进化、手段信息化、竞争国际化的方向发展,特别是我国加入 WTO,汽车产业相关的保护政策均已到期,汽车服务业实现全面开放,国际汽车服务商加速进入,以上变化必将进一步促进汽车服务业向纵深发展。

汽车工业和汽车服务业的发展,使得汽车厂商和服务商对高素质的汽车服务人才的需求比以往任何时候都更为迫切,汽车服务业将人才竞争视作企业竞争致胜的关键要素。在这种背景下,全国高校汽车服务工程专业教学指导委员会(筹)顺应时代的呼唤,组织全国高校汽车服务工程专业的知名教授,编写了汽车服务工程专业规划教材。

本套教材总结了全国高校汽车服务工程专业的教学经验,注重以本科学生就业为导向,以培养综合能力为本位。教材内容符合汽车服务工程专业教学改革精神,适应我国汽车服务行业对高素质综合人才的需求,具有以下特点:



1. 本套教材是根据全国高校汽车服务工程专业教学指导委员会审定的教材编写大纲而编写,全面介绍了各门课程的相关理论、技术及管理知识,符合各门课程在教学计划中的地位 and 作用。教材取材合适,要求恰当,深度适宜,篇幅符合各类院校的要求。

2. 教材内容努力做到由浅入深,循序渐进,并处理好了重点与一般的关系;符合认知规律,便于学习;条理清晰,文字规范,语言流畅,文图配合适当。

3. 教材努力贯彻理论联系实际的原则。教材在系统介绍汽车服务工程专业的科学理论与管理应用经验的同时,引用了大量国内外的最新科研成果和具有代表性的典型例证,分析了发展过程中存在的问题,教材内容具有与本学科发展相适应的科学水平。

4. 教材的知识体系完整,应用管理经验先进,逻辑推理严谨,完全可以满足汽车服务行业对综合性应用人才的培养要求。

《汽车排放与噪声控制》是汽车服务工程专业规划教材之一,由李岳林担任主编,其中第一、二章由长安大学王生昌教授编写,第三章由长沙理工大学刘志强讲师编写,第七章由长沙理工大学徐小林副教授编写,第八章由重庆交通大学陈永光副教授编写,李岳林教授编写第四、五、六章并对全书进行统稿。本书成稿后,长安大学郭晓汾教授仔细审阅了全文,并提出了许多宝贵意见和建议,使本书质量有了明显提高。同时,在编写过程中,还得到了长沙理工大学秦志斌、王明松、袁翔等老师的许多帮助,在此一并表示衷心的感谢。

本书作为普通高等学校汽车服务工程专业的规划教材,将对汽车服务工程专业和相关专业(方向)的教学起到促进作用。此外,本书也可以作为国内汽车服务业就业群体学习提高和职工培训的教材或参考读物使用。

由于时间仓促,本套教材定有许多不尽人意的地方,敬请广大读者和同仁使用后批评指正,以便教材再版时修正。

全国高校汽车服务工程专业教学指导委员会(筹)

2007年7月

# 目 录

## Mulu

<b>第一章 大气污染与控制概述</b> .....	1
第一节 大气污染的起源与发展.....	1
第二节 大气的成分与结构.....	3
第三节 大气污染及污染物.....	7
第四节 大气污染的影响.....	12
第五节 大气质量控制标准.....	15
第六节 大气污染物的扩散与输送.....	20
<b>第二章 汽车污染物危害及汽车排放标准与试验方法</b> .....	27
第一节 汽车污染源及主要污染物.....	27
第二节 汽车主要污染物的产生与危害.....	28
第三节 汽车排放标准.....	33
第四节 汽车排放检测与试验技术.....	60
<b>第三章 车用汽油机排放污染物的生成机理及影响因素</b> .....	74
第一节 汽油机燃烧过程概况.....	74
第二节 汽油机污染物的生成机理.....	75
第三节 影响汽油机排气污染物生成的因素.....	83
<b>第四章 车用柴油机排放污染物的生成机理及影响因素</b> .....	93
第一节 概述.....	93
第二节 直喷式柴油机分区燃烧模型及有害排放物的生成.....	93
第三节 影响柴油机气态排放物生成的主要因素.....	96
第四节 柴油机的微粒、炭烟生成机理及其影响因素.....	104
<b>第五章 汽车排放污染物成分的预测</b> .....	114
第一节 燃烧热力学的基本概念.....	114
第二节 燃烧反应的化学平衡及平衡条件.....	118
第三节 燃烧产物的计算.....	120
第四节 氧化氮的计算.....	122
<b>第六章 汽车排放污染物净化技术</b> .....	125
第一节 汽油机机内控制技术.....	125
第二节 柴油机机内净化技术.....	141
第三节 汽车排放污染物的机外净化技术.....	152



第四节 清洁燃料·····	175
<b>第七章 声音(噪声)的基本知识</b> ·····	<b>184</b>
第一节 概述·····	184
第二节 噪声的量度与评价·····	187
第三节 噪声的测量·····	200
第四节 噪声的危害·····	205
第五节 噪声的控制标准·····	207
<b>第八章 汽车噪声及控制</b> ·····	<b>210</b>
第一节 汽车噪声污染源及特征·····	210
第二节 汽车发动机噪声及控制·····	213
第三节 汽车传动系噪声及其控制·····	224
第四节 车身与行驶系噪声及其控制·····	228
<b>参考文献</b> ·····	<b>234</b>



# 第一章 大气污染与控制概述

环境和发展是当今世界普遍关注的重大课题,这是因为环境是人类赖以生存和发展的基础,如果人类的生存环境遭到破坏,将严重阻碍社会经济的发展和威胁人群的健康与生存。人类在进入 21 世纪以后,生产力得到了高度发展,创造了高度的物质文明,但也带来了一系列社会和环境问题。特别是人类从环境中获取物质和能量,创造了人类需要的物质文明和财富,同时也将污染物带给环境,造成对环境的污染和生态系统的破坏,这就是环境问题。

在诸多的环境问题中,大气污染是一个十分严重的问题。大气是人类生存不可缺少的最基本条件,但由于人类活动和自然过程引起的某些物质介入到大气中,使大气中固有的正常成分中增加了新的有害成分,积累到足够的浓度,达到足够的时间,就会对人类活动、动植物以及环境造成危害。

## 第一节 大气污染的起源与发展

### 一、大气污染的起源

呼吸清洁空气是每个人与生俱来的权利。但是,在近 100 多年的世界历史中,空气污染对人类健康和地球生态环境已造成了很大的威胁。19 世纪开始的工业革命,既创造了人类历史上前所未有的物质财富,同时也带来了严重的环境污染灾害。世界上许多城市都曾出现过很严重的空气污染事件。

例如,1930 年 12 月,比利时的梅兹(Mense)市出现由  $\text{SO}_2$  污染为主因引起的 3d 大雾;1948 年美国宾夕法尼亚州出现以  $\text{SO}_2$  为主的大雾;1952 年 12 月,英国伦敦出现煤烟型大雾,污染物主要是  $\text{SO}_2$  和 TSP(总悬浮颗粒物),持续时间长达 5d,致死 4 000 多人。这些污染事件都是由于煤在燃烧过程中引起的空气污染,常称为煤烟型污染。1943 年,美国洛杉矶又出现了另一种形式的空气污染,主要是由于汽车排放污染物中的  $\text{NO}_x$  和 HC,在夏天强烈的阳光照射下经过一系列大气化学反应而形成的二次污染。造成大批树木枯黄死亡,成千上万人得红眼病和呼吸系统疾病,据统计,仅 65 岁以上的老人,就死亡 400 多人,后来人们把它称为“光化学烟雾事件”。这一类型的污染后来相继出现在日本东京等许多其他大城市。

化石燃料(主要是煤和石油)的大量使用以及工业生产过程,是造成大气污染的主要原因。例如煤在燃烧过程中排放的  $\text{SO}_2$  和  $\text{NO}_x$  是形成酸雨的两种最主要的气体污染物;垃圾焚烧产生的二噁英(dioxins)等一些有毒有害污染物,在很低浓度时就会危及人类健康和生





态环境。

## 二、目前大气污染的特点及发展

目前大气污染主要表现为3种类型。

### 1. 局部地区污染

出现在一个城市或更小区域范围的空气污染,其污染范围一般小于100km。

### 2. 区域性污染

范围在500km以上区域出现的空气污染,以及这些污染物的跨国输送,最典型的是酸雨问题,如北美、欧洲、中国西南三大酸雨区。

### 3. 全球性污染

污染范围为数千公里以上的大气环境问题,如温室气体排放引起的全球气候变化(主要成分是 $\text{CO}_2$ 、 $\text{CH}_4$ 等),以及空调制冷剂 and 有机溶剂在使用中排放的氯氟烃( $\text{CFC}_s$ )类物质对地球平流层臭氧的破坏问题等。

由于大气污染事件的相继出现,导致了公众和各国政府对空气污染的认识和重视。例如,1956年英国通过了《清洁空气法》,其主要内容是针对煤烟型污染的控制。经过20多年的努力,绝大多数发达国家都已在20世纪80年代基本解决了城市煤烟型空气污染问题。

但与此同时,另一类型的污染——机动车排放造成的空气污染却在许多城市逐渐加剧。很多国家一开始并没有清醒地认识到这一问题,如英国就在1979年解散了清洁空气委员会,当时政府对治理煤烟型污染取得的成绩沾沾自喜,交通部门甚至公开申明没有证据足以说明机动车排放的空气污染对公众健康有任何不利影响。不过后来的证据表明,20世纪80年代在欧洲的许多大城市,汽车排放已经成为城市空气污染的主要来源。在美国,这一问题暴露得远比欧洲突出。由于洛杉矶很早就出现了严重的光化学烟雾事件,而且科学家经过十几年的研究,也已证明光化学烟雾主要是由机动车排放的 $\text{NO}_x$ 和HC化合物在大气中经过一系列光化学反应生成的臭氧等多种氧化性很强的物质所造成,因此,1968年美国国会通过了《清洁空气法》修正案,主要内容是增加了对汽车排放污染物控制的要求,1990年美国大幅度修订《清洁空气法》,对汽车排放实施更加严格的限制,并提出了低排放、超低排放和零排放车的目标。1994年1月14日由中国等129个国家批准缔约的《京都议定书》,采用“全球总量控制,国家个别目标”的策略,在2008~2012年,将二氧化碳( $\text{CO}_2$ )、甲烷( $\text{CH}_4$ )、氧化亚氮( $\text{N}_2\text{O}$ )、氢氟碳化物( $\text{HFC}_s$ )、全氟碳化物( $\text{PFC}_s$ )、六氟碳化物( $\text{SF}_6$ )6种温室气体,减少至比1990年的基准再少5.2%。《京都议定书》于2005年2月正式启动。

1982年,我国第一次颁布了《大气污染防治法》,内容总体上比较原则和笼统。后来在1987年和1995年又分别进行了修改,主要是加强了对煤烟型污染的控制力度,对机动车排放污染物控制只有一条,粗略代过。2000年4月修订通过的《中华人民共和国大气污染防治法》专门列出1章4条加强对机动车船排放污染物的控制力度,规定机动车船排放的污染物不得超过同期规定的排放标准;在用车不符合制造当时的在用车污染物排放标准的,不得上路行驶等。虽然我国政府较早就比较重视对大气污染防治,但由于缺乏操作性强的实施细则,以及受到经济水平和环保意识的制约,大城市空气污染状况仍在逐年积累和恶化,空气污染程度已经相当严重。近10年来,由于新闻媒体对空气污染指数的公开报道,使得公众环保意识有了明显提高。我国大城市大气污染属于煤烟与机动车混合型,这与发达国



家历史上曾出现过的空气污染的特点是不同的。近年来我国重点城市通过改造能源结构,使煤烟污染问题得到了初步的控制,为了更好地控制汽车污染问题,北京市和上海市于20世纪末还制定了比国家标准更加严格的机动车排放控制标准来控制机动车排放对城市的污染。

## 第二节 大气的成分与结构

大气和空气两个词从自然科学角度来看,并没有实质性的差别,常常作为同义词。但有时为了便于说明问题,把两个词分别使用。一般对于室内和特定某个地方(如车间、厂区等)供动、植物生存的气体,习惯上称为空气。对这类场所的空气污染就用空气污染一词。在大气物理、大气气象和自然地理的研究中,研究对象是大区域或全球性的气体,常用大气一词。对这种范围内的空气污染,也就称之为大气污染。上述两类污染,也可通称为大气污染。

### 一、大气的成分

大气是由多种气体混合而成,还包含有悬浮在大气中的液体物质和固体悬浮物。其基本组成可以分为恒定的、可变的和不定定的3种组分。

空气中的恒定组分主要指占空气总体积为78.09%、20.94%、0.93%的氮、氧、氩这3种气体以及氦、氖、氪、氙等稀有气体组分,这一组分的比例在环绕地球的大气圈任何地方可以看做几乎不变。空气中的可变组分主要指二氧化碳和水。在通常情况下,二氧化碳的含量(体积分数)为0.02%~0.04%,水蒸气的含量(体积分数)为4%以下,并且是随着季节和气象的变化以及人们的生产和生活活动的影响而变化的。含有上述恒定组分和可变组分的空气,称之为干洁空气。干洁空气的组成及各组分的体积比,如表1-1所示。

干洁空气的组成及各组分的体积比

表1-1

成分	分子量	体积比 (%)	成分	分子量	体积比 (10 <sup>-6</sup> )
氮(N <sub>2</sub> )	28.01	78.09	氖(Ne)	20.18	18
氧(O <sub>2</sub> )	32.00	20.94	氦(He)	4.008	5.2
氩(Ar)	39.94	0.93	甲烷(CH <sub>4</sub> )	16.04	1.5
二氧化碳(CO <sub>2</sub> )	44.01	0.032	氪(Kr)	83.80	1.0
			氧化亚氮(N <sub>2</sub> O)	44.01	0.5
			氢(H <sub>2</sub> )	2.016	0.5
			氙(Xe)	131.30	0.08
			臭氧(O <sub>3</sub> )	48.00	0.01~0.04

大气中不定组分的污染物有两个。其一是自然界的火山爆发、山林火灾、海啸、地震等暂时性的自然灾害形成的污染物(尘埃、硫化物、氮氧化物、盐类、恶臭等),进入大气所造成局部和暂时性的污染;其二是人类社会的发展及城市工业布局不合理,环境管理不善等人为因素使某些不定组分增多,如煤烟、尘、臭氧、氮氧化物等,这是空气中不定组分的最主要来源,也是造成空气污染的主要根源。

由于大气存在着垂直运动、水平运动、湍流运动和分子扩散,使不同高度、不同地区的空气得以交换和混合。因而从地面开始直到 90km 的高空,干洁空气组成的比例基本上是不变的。也就是说,在人类经常活动的范围内,在地球上任何地方的组成都是一样的。

干洁空气组成较为稳定的主要原因,首先是分子态氮和其他惰性气体的性质不活泼。固氮作用所耗去的氮素基本上被反硝化作用形成的氮素所补充。而自然界中由于燃烧、氧化、岩石风化、呼吸、有机物腐烂分解所消耗的氧,基本上由植物光合作用释放的氧而得到补偿。所以干洁空气的组成维持相对稳定。

二氧化碳在大气中含量很低,但随季节和气象条件而变化,特别是在人类活动影响下引起的含量变化,正在作为一个重要的环境问题越来越引起人们的关注。

水蒸气的含量依空间位置和季节变化而改变,在热带地区有时高达 4%,而在南北极则不到 0.1%。大气中所含的固体及液体杂质,来自土壤、岩石风化、火山爆发、宇宙物体落入大气、植物花粉及海水泡沫蒸发等,其密度约为  $10 \sim 100\text{mg}/\text{cm}^3$ 。此外,大气中还存在着如云、雾滴、冰晶等水蒸气凝结物以及由于电离作用而存在的少量带电离子。

## 二、大气的分层

包围地球外层的混合气体的总质量约为  $3.9 \times 10^{15}\text{t}$ ,仅占地球总质量的百万分之一。大气质量在垂直方向的分布是极不均匀的,在地心引力作用下,主要质量集中于下部,其 50% 集中在离地面 5km 以下,75% 集中在离地面 10km 以下,90% 集中在离地面 30km 以下。

根据温度、成分、荷电等物理性质的差异,同时考虑到大气的垂直运动状况,可将大气分为 5 层,如图 1-1 所示。

### 1. 对流层

对流层是大气圈最低的一层,底界是地面。由于其与地面接触,从地面得到热能,使大气温度随高度升高而降低,平均每升高 100m 气温约降低  $0.65^\circ\text{C}$ 。

对流层平均厚度 12 km,具有强烈的对流作用,但其强度随纬度位置而有所不同。一般在低纬度区较强,高纬度区较弱,所以对流层的厚度从赤道向两极逐渐减小。在低纬度区约为 17~18km,中纬度区为 10~12km,高纬度区为 8~9km。

对流层相对于大气圈的总厚度来说是很薄的,但质量却占整个大气质量的 75%,主要天气现象(云、雾、雨、雪、雷、电等)都发生在这一层。由于温度和湿度在对流层分布不均匀,使空气发生大规模的水平运动,因此对流层对人类生产、生活的影响最大。大气污染现象(发生、迁移、扩散及转化)也主要发生在这一层中,特别是靠近地面的 1~2km 范围之内。

### 2. 平流层

从对流层顶到距地面 50~55km 的一层,空气垂直对流运动很弱,主要是水平运动,故称为平流层。根据温度的分布情况又把平流层分为同温层和暖层,同温层是从对流层顶到 30~35km 范围内,气温几乎不变,常年保持在  $-50 \sim -55^\circ\text{C}$ ;暖层是从 35~55km 处,气温随高度的上升而增高,到平流层顶气温升高到  $-3^\circ\text{C}$ ,主要是由于该层中的臭氧能吸收来自太阳的紫外线,同时被分解为原子氧和分子氧,当它们重新化合生成臭氧时,释放出热能,使气温升高。

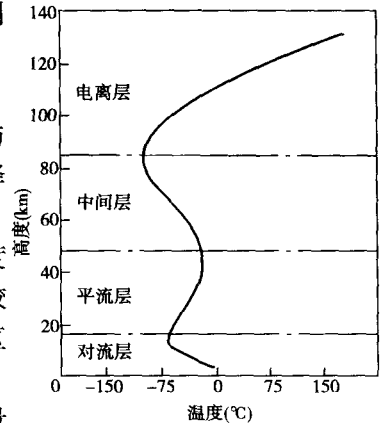


图 1-1 大气圈层状结构及温度分布

这一层空气干燥,下面对流层的云和气流不易穿入,所以没有云、雨等天气现象及尘埃,大气能见度很高,是现代超音速飞机飞行的理想场所。但是该层由于空气对流很弱,所以飞机排放废气很难扩散稀释,废气中的  $\text{NO}_x$  与  $\text{O}_3$  迅速反应,消耗  $\text{O}_3$ ,这样就降低了大气遮蔽波长小于 300nm 的紫外线的能力,从而大量紫外线射向地面,使人类皮肤癌病发生率增高。

### 3. 中间层

从平流层顶到距地面 85km 是温度再一次随着高度上升而下降的中间层。到层顶温度降至  $-100^\circ\text{C}$ ,在这一层空气又出现较强的垂直对流运动。

### 4. 电离层

从中间层顶到距地面 800km,空气稀薄,仅占大气总质量的 0.5%,这一层由于原子氧吸收了太阳紫外线的能量,使该层的温度随高度上升而迅速升高,由于太阳和其他星球射来的各种宇宙射线的作用,使该层大部分空气分子发生电离,而具有较高密度的带电粒子,故称为电离层。电离层能将电磁波反射回地球,是全球性的无线电通信的理想场所。

### 5. 逸散层(外层)

高度 800km 以外的大气圈最外层称为逸散层。由于地心引力减弱,大气越来越稀薄,以致一个气体质点被撞出这一层,就很难有机会被上层的气体质点撞回来,而进入宇宙空间去了,空气分子几乎全部电离。该层气温也是随高度增加而升高的。

## 三、大气圈的主要气象要素

众所周知,气体污染物上升的高度和扩散情况,与当时的风向、风速、气温梯度、太阳辐射、湿度等都有十分密切的关系。另外从消除空气污染来看,除了有赖于生产工艺的无害化及各种防治净化措施外,气象科学对空气污染也能起到有效的作用。例如根据不同地形和气象条件下大气对污染物所具有的稀释能力,来制定合理的控制标准或确定必须增加的特别措施,以达到对人类无害,又在经济上合理的目的。

气象要素是指表示大气状态和物理现象的物理量。主要有以下物理量指标。

#### 1. 气温

气温一般是指在离地面 1.5m 高处的百叶箱中观测到的空气温度。其单位一般用摄氏温度表示,理论计算时用绝对温度表示。二者换算式为:

$$T = t + 273.00 \quad (1-1)$$

式中:  $T$ ——绝对温度,用 K 表示;

$t$ ——摄氏温度,用  $^\circ\text{C}$  表示。

#### 2. 气压

气压是指大气的压强。气象上气压的单位为毫巴(mbar)或帕(Pa),由于气压通常用水银气压表来测量,因而也常用 mmHg 柱作为气压单位。国际上规定:气体温度  $0^\circ\text{C}$ , 纬度  $45^\circ$  的平均海平面上的气压为一个标准大气压。

$$1 \text{ 个标准大气压} = 760\text{mmHg} = 1.013 \cdot 25\text{mbar} = 1.013 \cdot 25 \times 10^5\text{Pa}$$

而 mmHg 与 mbar 的换算关系为:

$$1\text{mmHg} = 1.333\text{mbar} = \frac{4}{3}\text{mbar}$$

$$1\text{mbar} = 0.75\text{mmHg} = \frac{3}{4}\text{mmHg}$$

### 3. 湿度

大气的湿度系指大气的潮湿程度,亦即大气中含水量的多少。常用的表示方法有:绝对湿度、水汽压、饱和汽压、相对湿度、比湿、露点等。

### 4. 风

风是空气流动形成的。但气象上所谓的风是指水平方向的空气运动,而把垂直方向的空气运动称为升降气流,风有方向和大小。风向指风的来向;风的大小用风速表示。

风向的表示方法有两种:

(1)方位表示法。即把周围分为 16 个方位,见图 1-2。两相邻方位的夹角  $22.5^\circ$ 。

(2)角度表示法。以正北为  $0^\circ$ ,把圆周分为  $360^\circ$ ,顺时针方向增,东为  $90^\circ$ ,南为  $180^\circ$ ,西为  $270^\circ$ ,作为决定风向的标准。

风速系指单位时间内空气在水平方向移动的距离,单位一般用  $m/s$  表示。

风向决定污染物的迁移方向,风速则决定污染物迁移和扩散稀释的速度。

### 5. 云

云是由漂浮在空中的大量小水滴或小冰晶或两者的混合物构成的。云的生成与否,形成特征,量的多少,分布及演变不仅反映了当时大气的运动状态,而且预示着天气变化的趋势。

云对太阳辐射起反射作用,反射的强弱由云层厚度而定。白天,云的存在阻挡太阳向地面的辐射;夜间云层的存在,特别是低而浓厚的云层,使地面不易冷却,起保温作用。云层的存在使气温随高度的变化减小。

从研究污染物的扩散来看,云量和云高是密切相关的两个物理量。

(1)云高:指地面到云底的距离。根据这个距离,将云高分为高云、中云和低云 3 种。

①高云:云底距地面达  $5\ 000m$  以上,其由冰晶组成,云体呈白色,有蚕丝般光泽,薄而透明。

②中云:云底高度一般在  $2\ 500 \sim 5\ 000m$  之间,由过冷的微小水滴及冰滴构成,呈白色或灰白色,无光泽,云体稠密。

③低云:云底高度在  $2\ 500m$  以下。不稳定气层中的低云常分散为孤立大云块;稳定气层中的低云云层低而黑,结构稀松。

(2)云量:指云遮蔽天空的成数。我国将天空分为 10 份,云遮蔽了几份,云量就是几。例如碧空无云时云量为 0,阴天云量为 10。国外常将天空分为 8 份,云遮蔽了几份,云量就是几。两者间的换算关系为:

$$\text{国外云量} \times 1.25 = \text{我国云量}$$

总云量:指所有云遮蔽天空的成数,不论云的层次和高度。

低云量:指低云遮蔽天空的成数。

云量记录:将总云量和低云量以分数的形式记入观测记录,总云量作分子,低云量作分母。在任何情况下,低云量不得大于总云量。

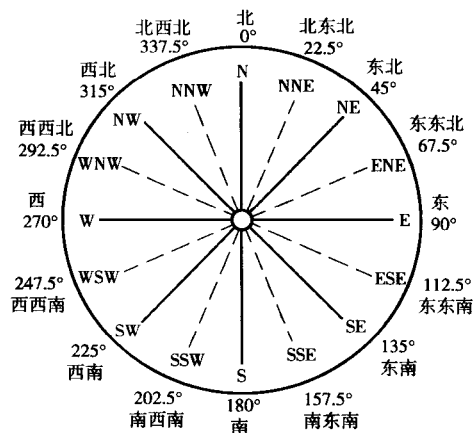


图 1-2 风向的 16 个方位

## 6. 能见度

能见度是指视力正常的人在当时的天气条件下,能够从天空背景中看到或辨认出的目标物(黑色、大小适度)的最大水平距离。单位用米或公里表示。由此可见,能见度表示了大气清洁、透明的程度,而大气污染将导致能见度降低。

# 第三节 大气污染及污染物

我们周围的大气,既是氧的来源,又是人类活动过程中排放各种气态污染物扩散、稀释的场所。所谓大气污染,是指分散在大气中的有害气体和颗粒物远远超过正常本底含量,累积到超过空气自净化过程(稀释、沉降等作用)所能降低的程度,对人体、动物、植物及物体产生不良影响的大气状况。

## 一、大气污染物的来源

空气污染所以发展成为一个问题,首先是由于人类对能源的利用;其次是城市人口的增加。最初空气污染始于取暖和煮食燃用的燃料,18世纪产业革命和工业革命后,工业用的燃料更多,对空气的污染更加严重。19世纪燃煤释放的烟气已成为严重污染问题。20世纪中叶后工业发达国家,汽车数量急剧增加及其在城市的高度集中,汽车排放的尾气已发展成为城市主要空气污染问题。不过,空气污染带来的危害主要取决于空气中污染物的浓度,而不仅是它的数量。由于城市人口的集中使局部空气中的污染物浓度提高,而且难以稀释和扩散出去,从而使空气污染问题更为突出。

大气污染物按其存在的形式,可分为固定污染源和流动污染源。这种分法有利于分析和研究污染物在大气中的运动和扩散现象。固定污染源指的是位置固定,如发电厂、钢铁冶炼、石油化学、化肥和农药制造业等工业生产活动,人类煮食和取暖等生活性活动以及固体废弃物(矿业废物、工业废物、城市垃圾、农业废物等)的焚烧和处理排放出的污染物。流动污染源主要是指位置可以移动,如汽车、火车、飞机、船舶等交通工具在移运过程中排放出的大量废气,造成对环境污染,影响面更广。

要搞清楚各种污染物的排放分担率是一个重要而又十分复杂的问题,这要通过大量细致的调查研究与分析,全面确定各种污染源所排放的每种污染物的总量及其所占的比例(分担率),从而制订出治理的要求与对策。

大气污染与能源利用、工业和交通运输业的发展密切相关,早在1971年美国就对大气污染物来源进行了分类统计,结果表明城市大气中一氧化碳(CO)的77.3%、碳氢化合物(HC)的55.3%、氮氧化物( $\text{NO}_x$ )的50.9%和总悬浮颗粒物(TSP)的3.7%来自于汽车排放,说明汽车排放已成为城市的主要污染源。美国环境保护署(EPA)公布的1992年美国排放分担率中,汽车排放的CO占80%,HC占36%, $\text{NO}_x$ 占44%。由此可见汽车 $\text{NO}_x$ 、HC排放分担率有所降低,汽车排放分担率中高速公路上的车辆排放占主要部分。表1-2是1995年部分发达国家机动车污染物排放分担率。

1995年对北京市和广州市机动车排放分担率的调查,CO分担率占到74.1%和84.8%, $\text{NO}_x$ 分担率占到41%和42.3%。2001年,天津市机动车排放的CO、HC、 $\text{NO}_x$ 分担率占到总排放量的83%、81%和55%。

由此可以看出,我国大型城市空气污染物与发达国家一样主要来源于机动车排放。



部分发达国家机动车污染物排放分担率(%)

表 1-2

国 别	NO <sub>x</sub>	CO	挥发性有机物 (VOC <sub>s</sub> )	颗粒物 (PM)	CO <sub>2</sub>
美 国	43	67	33	17	33
英 国	49	80	32	25	—
日 本	44	95	95	50	37
加拿大	61	66	37	—	—
法 国	76	71	60	—	48
意大利	52	91	87	—	—

## 二、大气污染物的分类

### 1. 按形成过程分类

比较重要的空气污染物有碳氢化合物、一氧化碳、氮氧化物、硫氧化物和总悬浮颗粒物、臭氧等。这些污染物进入大气后,与正常的空气成分混合,在一定的条件下会发生一系列物理和化学变化,并有可能生成一些新的污染物。因此一般把大气中的污染物分为一次污染物和二次污染物。

一次污染物是指从各种污染源排出的污染物,上述污染物就是其中较为重要的几种,一次污染物可分为反应性污染物和非反应性污染物。

反应性污染物的性质不稳定,在大气中常与某些物质发生化学反应或作为催化剂促使其他污染物产生化学反应。

一次污染物之间的化学反应常见的有三种:第一种指气体污染物之间的化学反应,即常说的在太阳光的作用下发生光化学反应;第二种指在有催化剂和无催化剂的作用下发生的气体污染物之间的化学反应,在常温条件下硫化氢和二氧化硫气体污染物之间在催化剂的作用下发生的化学反应是其中一例,其化学反应方程式为:



第三种为颗粒状污染物表面上的化学物质与气体污染物之间的化学反应,如微粒状污染物中的金属氧化物 MgO 和 SO<sub>2</sub> 的化学反应生成硫酸盐,其化学反应方程式为:



非反应性污染物的性质较为稳定,它不与其他物质发生化学反应或反应速度非常缓慢。一次污染物在大气中的作用有空气中微粒状污染物对气体污染物的吸附作用和气体污染物在气溶胶中的溶解作用。

由上述的一系列化学反应生成的污染物称为二次污染物。常见的二次污染物有臭氧、过氧化乙酰硝酸酯(PAN)、硫酸及硫酸盐气溶胶、硝酸及硝酸盐气溶胶以及过氧化氢基、过氧化氮基和氧原子等。

### 2. 按存在状态分类

按存在状态可分为颗粒物和气态物质两类。颗粒状是指除水以外的任何一种正常状态下以液态或固态形式存在于大气中的物质。气态物主要指以 SO<sub>2</sub> 为主的含硫化合物,以 NO、NO<sub>2</sub> 为主的含氮化合物,碳的氧化物,碳氢化合物,卤素化合物等。



### 三、主要大气污染物

通常,造成大气污染问题的主要污染物有:总悬浮颗粒(TSP),二氧化硫,氮氧化物,臭氧,一氧化碳,重金属如铅、镉等,有机污染物如苯、苯并芘(B[a]P),以及氟化物等。而直接由汽车排放的污染物以及与交通源相关的主要污染物有:一氧化碳,氮氧化物( $\text{NO}$ ,  $\text{NO}_2$ ),碳氢化合物(包括苯、苯并芘等),铅,细微颗粒物,二氧化硫,二氧化碳,氧化亚氮( $\text{N}_2\text{O}$ )以及臭氧等。

#### 1. 悬浮颗粒物

悬浮颗粒物是来自多种排放源的有机和无机物质的复杂混合物,通常可以分为粗颗粒(颗粒直径大于 $2.5\mu\text{m}$ )和细颗粒(颗粒直径小于 $2.5\mu\text{m}$ )两大类。细颗粒包括硫酸盐和硝酸盐和硝酸盐粒子(由其气体氧化物转化而成),以及煤和石油燃烧产生的黑烟;粗颗粒通常包含土壤碎粒和道路及工业扬尘。

由于颗粒物的组成非常复杂,其表述和测量方法也多种多样。可以根据所用测量技术的不同分为总悬浮颗粒物和黑烟;也可以根据颗粒的尺寸来分类,按其粒径大小通常分为 $\text{PM}_{10}$ (粒径小于 $10\mu\text{m}$ )和 $\text{PM}_{2.5}$ (粒径小于 $2.5\mu\text{m}$ )等。称重法测得的颗粒物通常叫做总悬浮颗粒物(TSP),它比滤纸烟度法测得的黑烟浓度在数值上通常要大,因为称重法可以检测滤纸烟度法测不出来的一些粒子,如硫酸盐颗粒等。

煤的直接燃烧曾经被认为是颗粒物污染的主要来源,20世纪70年代末,在英国约占排放总量的70%。英国政府从20世纪60年代开始,通过鼓励清洁能源的使用,实施无烟区等措施,燃煤产生的烟尘已经削减了90%。现在,柴油车排放已经成为颗粒物的主要来源,占英国全国黑烟排放量的39%,而在一些城市区域其分担率则高达90%。

我国城市颗粒物污染普遍严重,燃煤排放是其主要来源。北方城市比南方城市相对严重;一年中又以冬、春两季污染浓度最高。1997年通过对全国93个城市环境质量检测结果表明,总悬浮颗粒物是我国城市空气中污染最严重、影响范围最广的污染物。

1997年度全国93个城市悬浮颗粒物的浓度年均值在 $32\sim 741\mu\text{g}/\text{m}^3$ 的范围内,全国平均浓度为 $291\mu\text{g}/\text{m}^3$ 。其中47个北方城市平均浓度为 $381\mu\text{g}/\text{m}^3$ ,46个南方城市平均浓度为 $200\mu\text{g}/\text{m}^3$ 。年均值低于 $200\mu\text{g}/\text{m}^3$ (国家二级空气质量标准)的城市仅有26个,其中北方城市只有3个。近10年来,全国各大城市通过改变燃料结构,鼓励清洁能源的使用,以及对柴油车烟度排放的严格治理,使我国城市颗粒物污染问题得到了明显改善。

#### 2. 氮氧化物

氮氧化物通常是 $\text{NO}_2$ 、 $\text{NO}$ 、 $\text{N}_2\text{O}_3$ 、 $\text{N}_2\text{O}_4$ 、 $\text{N}_2\text{O}_5$ 、 $\text{N}_2\text{O}$ 等的统称,可概括表示为 $\text{NO}_x$ 。它们主要是在高温燃烧过程中由空气中的氧和氮化合而成,燃料中含氮化合物也会部分形成氮氧化物排放。汽车尾气中直接排放的氮氧化物基本上是 $\text{NO}$ ,之后在大气中被氧化为 $\text{NO}_2$ ,氧化过程一般需要几个小时,但当空气中有臭氧等强氧化剂存在时,氧化过程会变得很迅速。 $\text{NO}$ 本身是无害的,而 $\text{NO}_2$ 是一种刺激性很强的污染物。

我国氮氧化物污染问题近年来在一些大城市相对突出。1997年度我国部分城市氮氧化物浓度的统计结果表明,其年均值在 $4\sim 140\mu\text{g}/\text{m}^3$ 之间,平均为 $45\mu\text{g}/\text{m}^3$ 。近年来,由于高热值的天然气成为城市主要能源,以及城市机动车辆的急剧增加,致使氮氧化物正在成为城市空气的主要污染源。

另外,由于近地面的氮氧化物主要来自机动车的排放,其平均浓度水平的高低,应该能



反映机动车污染的程度和范围。由此可见,我国大城市机动车排放已成为量大面广的污染源。而在大部分中小城市,机动车的排放主要集中在城市中心区和主要交通干道两侧区域。在许多城市的交通干道附近区域,以氮氧化物为特征的机动车排放,已经造成局部地区严重的空气污染,对附近的行人和居民健康带来了威胁。由于各城市空气质量监测点的原因(道路边监测站很少或没有),这一问题往往没有充分暴露出来。

发达国家氮氧化物污染已成为城市的主要污染源,如英国伦敦的路边监测站近年来的监测数据年均都在  $90\mu\text{g}/\text{m}^3$  左右,而离道路较远距离的监测浓度也达  $45\sim 60\mu\text{g}/\text{m}^3$ ;美国洛杉矶市的 15 个监测站年均  $\text{NO}_2$  浓度在  $100\mu\text{g}/\text{m}^3$  左右。高浓度的  $\text{NO}_2$  出现在上下班高峰期,在伦敦中心区路边, $\text{NO}_2$  最大小时浓度超过  $600\mu\text{g}/\text{m}^3$ ;阿姆斯特丹、布鲁塞尔、慕尼黑等大城市的最大小时浓度都曾超过  $700\mu\text{g}/\text{m}^3$ 。

空气中二氧化氮占总氮氧化物的比例大小受季节、与排放源的相对位置、气象条件等诸多因素影响,一般在 30%~80% 的范围,平均为 50% 左右。冬季由于大气氧化性较弱,化学转化过程变慢, $\text{NO}_2$  的比例也相对较低,离排放源越近, $\text{NO}_2$  比例也越低;而当出现弱风或静风天气时,空气团滞留时间长,就会有更多的  $\text{NO}$  被转化,因而  $\text{NO}_2$  的比例也就高一些。

### 3. 一氧化碳

一氧化碳是一种无色无味的气体,在燃料不完全燃烧过程中产生。随着家庭用煤的逐渐减小和机动车数量的迅速增加,城市大气中的  $\text{CO}$  主要来自汽车排放。汽车排放  $\text{CO}$  的分担率在北京已达到 80%,在发达国家则高达 90% 以上。据英国的统计表明,由于机动车保有量的增加, $\text{CO}$  排放量在 20 世纪 80 年代增长了 10% 以上。

高浓度的  $\text{CO}$  一般都出现在道路两侧区域,离道路距离较远时,浓度值下降较快,其污染范围相对有限。道路边  $\text{CO}$  浓度水平与气象条件和交通状况显著相关,因而随时间和地点变化很大。绝大部分城市的  $\text{CO}$  峰值浓度出现在交通高峰时段,特别是在寒冷的冬天,汽车发动机燃烧状况相对较差,加之风速较低不利于扩散,容易出现  $\text{CO}$  严重超标的情况。汽车在冷起动时和怠速状态下,排放出的  $\text{CO}$  最多,因而交通十字路口往往浓度较高。

$\text{CO}$  的自然背景浓度在  $0.01\sim 0.2\text{mg}/\text{m}^3$  的范围。在污染的大气中,其 8h 平均浓度通常在  $18\text{mg}/\text{m}^3$  以下,但小时浓度的峰值有时高达  $54\text{mg}/\text{m}^3$  以上。

发达国家城市的  $\text{CO}$  浓度从 20 世纪 70 年代以来出现了明显的下降趋势,这主要是汽车排放法规的严格限制带来的结果。

我国大部分城市  $\text{CO}$  浓度都是超标的。例如北京的监测数据表明,三环内道路附近  $\text{CO}$  常年超标,最高小时浓度超过  $50\text{mg}/\text{m}^3$ 。近年来由于机动车增长较快,造成道路交通拥堵严重,是  $\text{CO}$  污染加重的主要原因之一。

### 4. 二氧化硫

空气中的  $\text{SO}_2$  主要来自于含硫燃料的燃烧过程,如煤和石油中较重组分(柴油、重油等)的燃烧。 $\text{SO}_2$  除了自身具有毒害作用外,它还引起大气中的二次污染物(特别是硫酸盐),是形成酸雨的主要成分,也是影响城市能见度的主要原因之一。

在过去的 20 年中,发达国家通过改变能源结构,使得  $\text{SO}_2$  排放量总体上明显减少。这主要是通过使用更清洁的燃料(如天然气、核能等)而实现的。一些国家为了减少  $\text{SO}_2$  的排放,石油加工中采用了脱硫技术,电站废气也要经过净化以后才能排放,取得了明显的效果。如日本在 1980~1985 年间, $\text{SO}_2$  排放量就减少了 14%,美国和德国在 1970~1985 年间  $\text{SO}_2$  的排放量削减了 27%,英国在同期减少  $\text{SO}_2$  排放量达 42%(但由于其一次能源中用煤较多,