

聚焦

绿色出行①

# 让绿色交通破解“城市病”

本报记者 冯其予

**编者按** 越来越浓重的尾气污染、越来越胶着的交通拥堵、越来越恶化的出行环境……随着我国快速迈入汽车社会,以及城镇化进程的不断加快,这些“城市病”正变得越来越重,极大地影响了人们的身心健康和生活质量。

发展地铁、公交、自行车等绿色出行方式,能否缓解当前城市交通面临的资源、环境压力?本报将连续刊发三篇深度报道,敬请关注。

**发展绿色交通的根本原因是城市日益加剧的人口、资源、环境压力**

**当前,要倡导绿色出行,应优先发展城市公交,切实增强公共交通的吸引力,同时减少对私家车的出行依赖**



## 城市现有交通模式必须转变

要构建一个私家车、公交、自行车、步行均衡发展的综合交通体系,首先必须确立公共交通的主体地位

家住北京市丰台区樊家村的小余,进入5月以来心情特别好。“不为别的,就是因为地铁10号线全线通车了。”在宣武门上班的小余告诉记者,尽管她家里有一辆私家车,但是10号线通车后,她宁可选择地铁也不愿意开车上下班。“10号线倒4号线,从家门口到单位办公室40分钟,只要2块钱。”小余告诉记者,如果早高峰开车去单位,至少1个小时,油钱也不少花。

同样的事情也发生在老程身上,家住北京望京的他在国贸一家世界500强的外企上班。“如果没有什么特别的活动,我平时上下班都是骑车15分钟到地铁站,存好车,然后坐地铁到国贸。”老程告诉记者,这样的方式对他而言,经济又健康。

如今,绿色交通这一出行理念早已深入人心。无论是平日上班放学,还是节假日旅行出游,“能坐地铁公交就不开车,尽量

走路骑车”正在成为越来越多人的选择。

发展绿色交通的根本原因是城市日益加剧的人口、资源、环境压力。我国城市人口总量大、居住密度高、土地资源匮乏,随着城镇化进程的不断加快,生态环境约束将进一步突出。据统计,交通运输的石油消耗占到全社会消耗总量的36%以上,污染物排放量占到大城市空气污染物总量的60%左右。

同时,伴随着机动化的快速发展,不少城市交通拥堵范围日益扩大,居民平均上下班通勤时间不断延长,资源供应紧张、核心功能区秩序混乱、环境恶化等成为很多城市面临的社会管理问题。这些都要求加快转变现有粗放的城市交通发展模式,将“绿色交通”作为未来发展方向。

要转变现有的城市交通发展模式,必须改变过度依赖机动车的出行模式。以北京为例,虽然北京率先实行了公交优先战略,目前公交出行率达到44%,为全国最高,但是仍然有相当比例的人固守开车出行,自行车出行比例也逐年下降,从上世纪80年代的60%跌落至16%左右。

“倡导绿色出行,应该实现各种交通方式的平衡发展,建立一个科学合理、综合的城市交通体系。对北京这样的大城市而言,公交比例应该占50%,私家车占20%,自行车占20%,步行占10%。”北京交通大学中国综合交通研究中心执行主任、博士生导师毛保华指出。这意味着发展绿色交通,首先应把容量大、能耗低、污染小的城市公共交通放到更加重要的位置。

对此,交通运输部部长杨传堂曾特别指出:“优先发展公共交通,倡导人本、集约、绿色、高效的交通运输发展模式,用有限的资源来满足人民群众不断增长的交通需求,有利于从根本上推动交通运输发展方式的转变。”

这种态势在近几年我国的交通运输事业发展中愈发明显。交通运输部数据显示,2012年我国全年城市客运系统运送旅客1228.44亿人次,比上年增长5.4%。其中,公共汽电车完成749.80亿人次,运营里程346.82亿公里,分别增长4.8%和4.5%;轨道交通完成87.29亿人次,运营里程2.81亿列公里,分别增长22.4%和17.3%。

## “公交都市”全面启动

去年,北京、重庆、济南、深圳等15个城市被交通运输部确定为全国首批“公交都市”试点城市,“十二五”期间试点范围将扩大到30个

上,同时通过线网完善、公交提速、枢纽支撑、低碳交通、智能交通等一系列措施,让公交出行分担率达到56%以上。

步行和自行车作为绿色出行的重要组成部分,国家也在加大推进力度。去年9月,住房和城乡建设部、国家发展改革委、财政部三部委联合发布了《关于加强城市步行和自行车交通系统建设的指导意见》,对这两种绿色交通方式给出了明确定位:大城市、特大城市发展步行和自行车交通的目标,重点是了解决中短距离出行和与公共交通的接驳换乘问题;中小城市则是将步行和自行车交通作为主要交通方式予以重点发展。

根据该意见描绘的蓝图,到2015年,城市步行和自行车出行环境将明显改善,步行和自行车出行分担率逐步提高;市区人口在1000万以上的城市,步行和自行车

出行分担率达到45%以上。目前,公共自行车在杭州、北京、太原等城市全面推开,不断完善,通过重建“自行车王国”积极应对“城市病”。

北京交通大学中国综合交通研究中心执行主任毛保华指出,我国在推行“绿色交通”方面还有许多需要改进的地方,包括机动车增长过快、城市无法提供足够高效且具备吸引力的公共交通、管理手段和思维依然沿用计划经济时代的简单方式等问题。

毛保华表示,未来城市交通的发展方向肯定是以公共交通为主的出行方式,城市越大,公共交通就应该越发达。因此,必须超前谋划城市交通发展战略和规划,充分发挥公共交通的比较优势,提高吸引力和竞争力,加快确立公共交通在城市交通体系中的主体地位,降低小汽车使用强度,给未来城市发展“省下一点空间,留下一片蓝天”。

“当前我国正处在全面建设小康社会的关键时期,经济社会快速发展,城乡、区域一体化迅速推进,城镇化和机动化程度不断提高,以城市公共交通为代表的绿色交通发展面临难得的发展机遇。”交通运输部副部长冯正霖说这番话,是在去年10月29日召开的全国城市公共交通工作会议上。

这次会议提出了全面实施城市公交优先发展战略,并公布了全国第一批“公交都市”示范工程创建城市,包括北京、重庆、济南、南京、石家庄、武汉、长沙、大连、哈尔滨、西安、郑州、太原、乌鲁木齐、昆明、深圳共15个城市。“十二五”期间“公交都市”的试点范围将扩大到30个。国家将在城市公交基础设施、信息化建设和节能减排等方面给予支持。

“公交都市”是为应对小汽车高速增长和交通拥堵所采取的一项城市战略,已成为全球大都市的发展方向,也是交通运输部“十二五”期间推进城市交通发展的重要策略。“公交都市”建成后,人们将以公交出行为主,公交出行比例达到50%以上,在城市主城区实现500米上车、5分钟换乘。

目前,各试点城市积极推进“公交都市”建设。以深圳为例,大量建设公交专用车道是其最大亮点。到2015年底,深圳全市公交专用道规模将达到780公里以

## 公交出行比例为何偏低

□ 冯其予

在我国大力推进生态文明建设的今天,发展“绿色交通”可以降低交通能耗和污染,提升交通运输效率,实现城市经济效益、社会效益和生态环境效益三者的统一。

然而,作为绿色交通主体的公共交通占比却始终偏低。据统计,全国大部分中心城市公交出行分担率平均不足30%,中小城市平均约10%,而管理较好的发达国家城市公交分担率一般在60%以上。我国公共交通的比较优势尚未得到充分发挥,在缓解城市交通拥堵、降低能源消耗和空气污染等方面的重要作用未能充分体现。

近年来,绿色出行的理念已经深入人心,各地也在加快推进地铁、公交、公共自行车等方面的建设,为什么公交出行比例难以提高?

公共交通吸引力不强是首要因素。如今,人们的出行要求不断提高,从“有车坐”向更加“便捷、顺畅、绿色、安全、人性化”的服务转变。而目前公交出行不方便、不快捷、不舒适的情况普遍存在。有些地方没有通公交,有些线路高峰时期严重拥挤,地铁与公交车换乘不便,“最后一公里”没有衔接,公交车准点率较低,候车时间长、行车速度慢、乘车环境差、服务质量低等问题仍较为突出。

造成这一现象的根源是公共交通的主体地位尚未确立。随着城镇化水平快速发展,交通出行需求快速增长,加之城市规划考虑不充分等原因,使得当前我国城市公共交通发展总体还比较滞后。公交站、场站、枢纽等基础设施建设历史欠账较多,不少地区用地指标长期得不到落实,站点

覆盖率不高,全国主要中心城市公交车辆进站率不足60%。同时,行业发展政策不完善,公交发展缺乏稳定的资金来源,补贴补偿“一事一议”现象较为普遍。

公共交通效率降低,公共交通效率降低让私家车主宁可堵在自己车上,也不愿选择公共交通,于是形成恶性循环。

在北京,过度使用汽车的情况普遍存在,甚至“把小汽车当成自行车用”。有数据显示,北京汽车的出行距离普遍较短,5公里以下的出行占比为44%。这种短距离,其实更适合步行或自行车出行。出现这种状况,既与人们绿色出行意识不强有关,同时也折射出公共交通体系的不完善,无法满足人们的出行需求。

总而言之,要让更多的人选择绿色出行,就必须加快确立公共交通在城市交通体系中的主体地位,在政策导向、资金支持、城市规划等各方面予以保障,从线路到服务各个环节都切实增加公共交通的吸引力。

生态走廊

## 广东着力构建蓝色生态屏障

**本报讯** 记者张建军报道:根据日前发布的《2012年广东省海洋环境状况公报》,去年广东省海洋环境质量总体稳定,但近岸海域海洋生态环境质量持续恶化的趋势暂未得到根本扭转。为此,广东今后将致力建立健全海洋环境保护的常态机制,着力构建好蓝色生态屏障。

广东将加快实施《广东海洋生态保护实施方案》中提出的“六大重点工程”,即海洋污染防治、海洋生态保护、海洋生态修复、海洋蓝色碳汇、海洋环保能力建设、海洋生态文明示范区建设。同时抓紧建立健全海洋环境保护责任考核制度、海洋生态补偿机制、海洋环境保护联动机制、海洋环境保护经费多渠道投入机制等四项创新机制。此外,广东今年还将重点推动海洋生态红线制度落实,启动“美丽港湾”建设等。

据悉,除中央海域金项目外,广东省近年来已投入省级海域金及地方筹集资金3.54亿元用于海域、海岸带生态修复,其中湛江、汕尾、饶平等地的港湾整治修复效果明显,珠海横琴新区、湛江徐闻县和汕头南澳县还获批成为第一批国家级海洋生态文明示范区。

## 旧衣服也应绿色回收

□ 端然

最近,上海宣布今年将新建500个废旧衣物回收箱。旧衣服也可以绿色回收?这个事值得提倡。

现在天气热了,很多人在换季时,都会清理出不少穿不了的旧衣服。这些物品如何处理可不是个小问题。统计数据显示,上海每天产生的旧衣服可达数百吨,一年产生的旧衣服高达13万吨,占每天处置的生活垃圾中的3%到4%。按照垃圾处理的这些旧衣物,一般只能作填埋处理,一些化纤面料的衣物很难分解,还会对环境造成污染。

旧衣服其实并没有穿坏,大多数只是款式过时、号码不合适,有的还挺新。但是,现在回收旧衣物的捐赠渠道主要接受七八成新的棉被、床单、毛衣、厚外套等,很多衣物都不符合要求,存在家里实在占地方,最后只能一扔了之。我们要倡导勤俭节约的绿色生活,也不妨在旧衣服再利用方面动动脑筋。

在这方面,上海的做法很值得借鉴。自2010年起,上海市绿化和市容管理局就开始在全市试点旧衣回收,由专业公司统一收集旧衣,居民可以用旧衣服兑换家庭绿色账户积分,兑换各种小礼品。这种方式普遍受到居民的认可。截至2012年底,已建立废旧衣物回收箱1022个。

目前,上海回收旧衣服有两大用途:一些比较好的棉服、羽绒服等在消毒、整理后,会通过慈善机构捐赠给灾区;同时,那些无法再穿的旧衣服将集中进行纤维化处理,制成无纺布、再生手套、路基布等,一些纯棉面料纤维化后还可以用于加工服装。旧衣服的回收利用,在保护环境的同时也创造了经济价值。据统计,每吨旧衣服回收利用后,可生产0.99吨无纺布或0.99吨分色棉纱,等于节约了1.1吨纺织原料或0.8吨棉花,同时还节约了生产同等无纺布35%的能源,节约生产同等棉纱20%的能源。

要推广旧衣服绿色回收,需要全社会的合力。政府要推进回收体系建设,让回收更加便捷;企业要加快技术研发,提高回收效率;我们每个人都应树立绿色回收的理念,同时适度消费,别盲目追求“快时尚”,频繁换新衣,因为最环保的衣服正是已经挂在你衣橱里的衣服。



5月26日,两名“驴友”在德兴铜矿1号尾砂库坝面游玩。上世纪八十年代初起,江西铜业集团德兴铜矿开始进行生态复垦的试验研究,对1号尾砂库开展生态环境综合整治及其试验示范研究,成功地解决了尾砂生态恢复问题,被破坏的土地得到复垦,复垦率达80%。

新华社发



连日来,西藏昌都地区芒康县滇藏公路沿线高山杜鹃花竞相绽放,漫山遍野的杜鹃花在蓝天白云的映衬下美不胜收。

新华社记者 文涛摄