

发展绿色交通 推动减污降碳

# 北京未来出行将更清洁舒适

◆本报记者文雯

在北京市大兴区的一家新能源汽车4S店里,汽车销售人员吴宇航忙着接待前来咨询和试驾新能源汽车的消费者。因为新冠肺炎疫情的影响,一些消费者开始青睐不限行的新能源汽车,并且计划将手中的燃油车置换成新能源汽车。

北京市日前发布《2022年第一批新能源汽车补助资金拟拨付清单》,北汽、比亚迪等13家车企21674辆新能源车,获得了总金额5.9999亿元的补助资金。此举也被许多业内人士视为《北京市“十四五”时期交通发展规划》(以下简称《规划》)出台后的第一个重要举措,从中可以看到北京市发展绿色交通的决心和力度。



在北京市东城区天坛公园西门外附近的自行车专用路上,市民正骑着自行车感受绿色交通发展带来的舒适和便捷。北京市自提出“慢行优先、公交优先、绿色优先”的交通发展理念以来,实现了从“以车为本”到“以人为本”的转变。市民骑车、步行出行变得更加舒适。 本报记者曾震摄

## “十四五”末中心城区绿色出行比例达到76.5%

根据《规划》,“十四五”时期,北京市将重点加快轨道交通“四网融合”、轨道与公交融合,推进交通运输绿色发展,建设步行自行车友好城市,鼓励绿色低碳出行,力争“十四五”末中心城区绿色出行比例达到76.5%。

“绿色出行包括什么具体内容?主要是地铁、公交、步行,还有骑行。”清华大学交通研究所副所长杨新苗告诉记者,近年来,北京市的地铁和公交等绿色交通体系在不断完善。“在大运量公交系统方面,北京市投入了重金,做了大量的工作,当然挑战也是巨大的。”

“十三五”时期是北京发展史上具有重要里程碑意义的5年,北京交通事业发展成效显著。京津冀核心区1小时交通圈、相邻城市间1.5小时交通圈基本形成,

中心城区绿色出行比例提升至73.1%。

预计到2025年,北京市中心城区日均出行总量将达约4100万人(次),较“十三五”期末的3619万人(次)增长约13%。城市副中心与中心城区之间的客流交换量显著增加。城市交通打造1小时“门到门”通勤圈,构成2500公里以上的轨道网,支撑首都圈内5万人口以上城镇组团发展和通勤需求。到“十四五”末,中心城区绿色出行比例预计将达到76.5%,轨道交通(含市郊铁路)里程将达到1600公里,道路交通指数将力争控制在5.48。

“但是,当前北京市的绿色交通体系建设还面临着新的任务。”杨新苗指出,“在新冠肺炎疫情压力下,如何保障公共交通运行是北京市亟待应对的一个新挑战。”

## “三个优先”助推交通行业减排降碳

“十四五”时期,北京市将着力落实“三个优先”(慢行优先、公交优先、绿色优先)发展理念,初步构建起综合、绿色、安全、智能的立体现代化城市交通系统。

在实践中,发展“三个优先”的立体现代化城市交通系统已经取得了很好的成效。“十三五”期间,北京市坚持“三个优先”发展理念,交通行业能耗总量控制在314万吨标准煤以内,单位能耗和污染物排放较“十二五”末分别下降了5%和30%,完成了蓝天保卫战的减排目标任务。

“当前全市正在努力构建绿色低碳交通体系。”北京市机动车排放管理事务中心副主任曹宏林表示,这其中一项重要的内容就是要优化机动车结构,制定新能源汽车推广应用实施方案,大力推进车辆“油换电”。

北京市交通委副主任容军介绍说,“十三五”期间,北京市每年淘汰的老旧公交车100%更新为新能源车,新能源与清洁能源公

交车占比已超过90%;推广纯电动出租车1.1万辆;实施国三标准柴油货车全市域限行,对符合条件的新能源车型给予实施运营激励,累计淘汰运营柴油货车6.9万辆。

以北京公交集团为例,通过“油换电”的低碳转型,2021年北京公交集团能耗比2016年减少了20万吨标准煤,二氧化碳排放量减少40万吨,柴油消耗量由25万吨下降到10万吨以内。

随着技术和政策的进步,以往困扰新能源汽车使用和推广的电池续航里程、充电难等问题,逐步得到了解决,进一步促进了新能源汽车的普及。

北京交通发展研究院节能减排中心主任刘莹认为,推广新能源车是应对气候变化、实现碳中和的重要策略。她提供了一组数据和:按消耗的油和电核算,一辆汽油小客车年碳排放量约2.5吨,一辆新能源车年碳排放量则约为1.2吨。

## 推动有效畅通“最后一公里”

在东直门桥下,一条机动车道和一条非机动车道在桥上逐渐汇合成一条红色铺装的道路。这是全长17.5公里“自行车优先”的“环二环”慢行道的一部分。

2019年5月31日,北京市首条自行车专用路开通,至今已拥有524万人(次)骑行,累计贡献碳减排量超过1500吨;2021年二环辅路完成了慢行系统优化改造,非机动车道宽达3米以上,通行效率提升25%。

“十三五”期间,类似这样的慢行道路,仅北京市东城区就已累计建成165.4公里。

北京市自提出“慢行优先、公交优先、绿色优先”的交通发展理念以来,实现了从“以车为本”到“以人为本”的转变。市民骑车、步行出行变得更加舒适。

如今,每当上下班高峰期,上世纪80年代的自行车“洪流”在一些路口重现。北京市自行车出行比例逐年提高,由2015年的9.5%上升至2020年的12.1%。2021年,北京市共享单车骑行量达9.51亿人(次),同比增长约37.6%。

北京市计划到2025年,五环以内路幅宽度12米及以上道路全部施划非机动车道分道线,机非混行道路全部增设自行车优先标识。

尽管大多数人将自行车作为解决出行“最后一公里”问题的“解药”,但杨新苗却给出了一个不同寻常的“答案”。

在杨新苗看来,北京是超大城市,“慢行交通系统光靠走路可不行。”他认为,骑行拥有很大的发展空间。“如果用轻量化助力自行车,骑行的前景更为可观。伦敦的统计数据,一个小时市民可以骑行18公里。”

杨新苗告诉记者,在20公里以内的会议他都会骑自行车去。但在骑行过程中,杨新苗发现了当前慢行交通系统的“堵点”——经常有小汽车占用自行车道违规停车。

针对这一问题,他提出了“停车八条”建议:人行道是给人走路的;自行车道是给人骑车的;路口3个车位范围内不能有停车;公交站两个车位范围内不能有停车;小区出入口两个车位范围内不能有车;商场、学校、医院等要协助顺畅门口的步行和骑行;夜间骑行要为骑行留出安全空间。

杨新苗认为,慢行交通系统需要按照行人、自行车、公共交通、小汽车的路权优先顺序,深入落实以人为本的理念。“这需要有关部门在管理上更加精细化和人性化。”

## 北京未来交通发展趋势

“十四五”时期,北京市的首都功能将进一步提升,疏解非首都功能取得更大成效,具有首都特点的现代化经济体系基本形成,交通运输服务需求将产生新的变化。

北京市未来交通将呈现以下主要发展趋势:

- 一是“一体化” 更加注重跨方式、跨区域一体化融合发展。
- 二是“人本化” 更加注重由车本位向人本化转变。
- 三是“便利化” 更加注重快速通勤、更好的公共交通服务覆盖和便捷出行。
- 四是“绿色化” 更加注重低碳环保。
- 五是“智能化” 更加注重数字化转型、智能化升级。
- 六是“集约化” 更加注重发展质量和效益。
- 七是“现代化” 更加注重交通运输治理体系和治理能力现代化。

## 四部委出手规范月饼包装

重点监管单价超过500元的盒装月饼

本报见习记者薛雨萍北京报道 为提倡节俭、反对浪费,坚持月饼大众食品属性,制止“天价”月饼等现象,国家发改委、工信部、商务部、市场监管总局日前联合发布公告,鼓励生产、销售盒装月饼的经营者使用绿色环保、可作其他用途的包装。

公告指出,行业组织应当积极引导推动行业自律,月饼馅料中不得使用鱼翅等野生保护动物食材,倡导不使用燕窝等名贵珍稀食材,鼓励简约、绿色包装,引导经营者合理定价,自觉维护市场秩序,促进形成良好社会风尚。

此外,公告指出,从多年市

场情况看,单价500元以内的盒装月饼销售占比约99%。鼓励经营者生产、销售物美价廉的盒装月饼,更好满足消费者需求。为制止“天价”月饼等现象,将对单价超过500元的盒装月饼实行重点监管。经营者应当将销售单价超过500元盒装月饼的交易信息,妥善保存两年,以备有关部门依法查核。如有需要,将立即对经营者开展成本调查。

同时,电子商务平台内经营者从事盒装月饼销售活动,按照上述规定执行,不得通过拆分订单、虚增商品数量等方式,进行混合销售、虚标商品售价。

## 贵州通报5月环境空气质量

平均优良天数比率保持100%

本报讯 贵州省生态环境厅日前发布2022年5月贵州省环境空气质量通报。通报显示,今年5月,全省9个中心城市,88个县(市、区)环境空气质量平均优良天数均保持100%。

5月,贵州省9个中心城市环境空气质量平均优良天数为100%,同比持平;1月~5月,全省9个中心城市环境空气质量平均优良天数为99.2%,同比提高1.5个百分点。

依据《城市环境空气质量排名技术规范》,按环境空气质量综合指数(以下简称综合指数)进行排序,5月,9个中心城市环

境空气质量由好到差依次为:铜仁市、兴义市、都匀市、凯里市、六盘水市、贵阳市、毕节市、安顺市、遵义市;1月~5月,9个中心城市环境空气质量由好到差依次为:都匀市、铜仁市、兴义市、凯里市、贵阳市、六盘水市、毕节市、安顺市、遵义市。

5月,贵州省88个县(市、区)城市环境空气质量平均优良天数为100%,同比持平;2022年1月~5月,全省88个县(市、区)城市环境空气质量平均优良天数为99.3%,同比提高1.4个百分点。

陈梦竹

## 绵阳梓潼强化扬尘治理

开展常态化联合巡查执法,严管工地和渣土车

本报讯 “家乡的蓝天白云像画一样美丽,心情也跟着美丽起来。”近段时间,四川省绵阳市梓潼县居民崔琛特别喜欢在微信朋友圈发蓝天白云的美照。蓝天白云成“常客”,离不开梓潼县道路扬尘污染治理工作的开展。

走进梓潼崇文湖和崇文广场两个重点项目建设现场,值守人员正在现场开展技术指导,蹲点服务出场渣土车,在渣土车运输线路上设置人工抓拍和跟拍点位;渣土车倾倒入场后,又有专人值班值守,引导车辆进入临时冲洗点,做到渣土运输全封闭闭环管理。

记者了解到,为有效抑制道路扬尘污染,改善城市空气质量和人居环境,梓潼县生态环境、综合执法、住建、公安等多部门联合成立专项整治工作组,针对车辆带泥上路、扬尘污染开展常态化联合巡查执法。建立路面

交叉巡查机制,加强与环卫清扫人员、监督员的沟通联系,确保高效巡查路面、快速处置泥点。建立查处案件协调机制,将办案中的各环节和内容分解到岗,落实到人,有效提升查处违法案件能力。

同时,整治组全面深入各项目建设现场、重点路段开展扬尘污染治理宣传教育工作,召开现场协调会8次,项目现场负责人签署《脏车出入城综合治理承诺书》19份,印发《关于加强脏车入城综合整治的通知》82份,约谈在建项目现场负责人8人,运输、修理企业6家,营造了浓厚的舆论宣传氛围。检查问题车辆11650余辆,责令2930余辆未有效密闭车辆现场整改,责成清扫保洁上路、沿路抛撒行为57起,累计罚款达70250元。

王小玲

## 向洋看世界

# 留给燃油车的时间“不多了”

欧盟通过2035年禁售决议

◆本报记者张黎

欧洲议会日前表决支持欧洲联盟委员会关于2035年禁售燃油车的建议,将在欧盟范围内加速普及电动车。来自多家媒体的报道称,全会以339票赞成,249票反对,24票弃权的表决结果支持欧盟委员会提出的立法建议,这无疑标志着欧盟在实现净零碳排放的道路上迈出了重要一步。

### 2035,新时代到来

据悉,此次表决提案是欧盟委员会于2021年7月在其“绿色一揽子计划”框架内制定的。为了在2050年实现碳中和,欧盟委员会提议从2030年起将新车的二氧化碳排放量相较2021年的水平减少55%,从2035年起将新车的二氧化碳排放量减少100%。这也就意味着,只有电动汽车才能做到。

对于此次表决结果,欧洲议会环境、公共卫生与食品安全委员会主席帕斯卡尔·康芬表示,停止销售非零排放汽车是“一个历史性的决定,将引领我们进入一个气候中和的新时代,是一个重大胜利。”

《参考消息》指出,欧洲议会环境、公共卫生与食品安全委员会主席帕斯卡尔·康芬在一份通稿中同样对投票结果表示欢迎,并试图让即将面临生产转型“特殊挑战”的工业企

业放心。他指出:“为了实现这一目标,我们为汽车工业特别是零部件制造商的员工设立了一项公平过渡基金,以便在十年内为必要的社会支持提供资金。”

来自欧盟委员会的数据显示,汽车行业碳排放约占欧盟二氧化碳排放总量的12%。而为实现碳中和目标,欧盟和各成员国均提出了禁售燃油车计划,其中爱尔兰、瑞典、丹麦、荷兰4个国家明确表示,禁售燃油车时间将早于2035年。

值得关注的是,此前,牛津经济研究院高级经济学家卡尔(Daniel Kral)在接受第一财经记者采访时曾表示,目前除德国、法国、荷兰3国外,其他国家的新能源汽车基础设施,如新能源车充电站等,还稍显薄弱。但是,欧盟的“恢复基金”已陆续发放给各成员国,强制一些资金流向新能源产业。得益于这些资金,欧盟各成员国有望加强新能源汽车相关基础设施的建设。

记者也留意到,有报道指出,这次投票尚未达成最终法律,还需要得到欧盟成员国的批准。如果达成一致,则意味着欧洲燃油车时代正式迎来终结。

### 发力新能源,如何抢占先机?

记者在另一份欧洲汽车制造商协会的数据中看到,尽管今年由于半导体短缺,汽车总



销量有所下降,但2021年电动汽车和插电式混合动力汽车占欧盟新车销量的18%左右。就在今年5月,宁德时代首席制造官倪军表示,从全球各主要国家及政府颁发的新能源汽车规划来看,到2030年,最迟至2035年,“市场上不会再有燃油车销售”。

与之呼应的是,近年来,不少车企巨头纷纷宣布自己的“停售燃油车”时间表。

沃尔沃汽车旗下纯电动品牌极星(Polestar),几乎在2017年“一出生”就拒绝了燃油动力,而是以混合动力和纯电动为主。另外,沃尔沃汽车发布了堪称庞大的电气化计划,即2030年沃尔沃将成为纯电动汽车公司。此外,奔驰Smart、兰博基尼、悍马要在2022年也就是今年实现电气化,宝马集团将于2030年在欧盟停售燃油车。

# 20年内塑料废物翻一番?

经合组织称,2060年全球产生的塑料垃圾量将增加近两倍

◆本报记者张黎

经济合作与发展组织官网近日发布的一份新报告指出,到2060年,全球产生的塑料垃圾量将增加近两倍,其中大约一半最终进入垃圾填埋场,不到1/5被回收。

这份名为《全球塑料展望:到2060年的政策情景》的报告指出,如果不采取积极行动抑制需求、延长产品寿命、改善废物管理和可回收性,塑料污染将随着人口和收入的增长而加重,并导致塑料使用量增加。报告估计,到2060年,近2/3的塑料垃圾将来自包装、低成本产品和纺织品等短期物品。

“如果我们想要一个没有塑料污染的世界,符合联合国环境大会的雄心,我们将需要采取更加严格和全球协调的行动。”经合组织秘书长马蒂亚斯·科尔曼说,“这份报告提出了可以在塑料生命周期内实施的具体政策,这些政策可以显著遏制甚至消除塑料泄漏到环境中。”

报告预测,在没有有效新政的情况下,全球塑料消费量将从2019年的4.6亿吨上升到2060年的12.31亿吨,增速快于大多数原材料。非洲和亚洲的发展中国家和新兴国家的增长速度最快,2060年经合组织人均塑料垃圾产生量(平均每年238公斤)仍将远高于非经合组织国家(平均每年77公斤)。

在全球范围内,塑料泄漏到环境中的数量预计会翻一番。湖泊、河流和海洋中的塑料堆积量将增加近两倍。污染来自较大碎片,但从工业塑料颗粒、纺织品和轮胎磨损等物品中泄漏的微塑料(直径小于5毫米的合成聚合物),也是一个严重问题。

尽管预计在新产品制造中会使用再生塑料以及实现技术进步,到2060年所需的塑料量也将减少16%,但塑料消费和废物的预计增长仍将到来。

记者留意到,这份新报告是建立在经合组织于2022年2月发布的第一份《全球塑料展望:经济驱动因素、环境影响和政策选择》的基础上的。自这一报告发布以来,联合国成员国已承诺到2024年谈判形成一项具有法律约束力的国际协议,以遏制塑料污染。

鉴于塑料生命周期、化石燃料和气候变化之间的相互作用,这一报告还研究了减少温室气体排放的行动与减轻塑料污染之间的关系。报告呼吁,减轻塑料对环境的影响并鼓励更循环利用塑料的政策应包括:塑料税(包括塑料包装税),鼓励重复使用和修复塑料制品,生产者责任延伸(EPR)计划,改善废物管理基础设施,提高垃圾收集率等。