

杨保军：建设绿色交通体系 让城市生活更美好

——在 2023 年 922 绿色出行宣传活动上的讲话

杨保军

住房和城乡建设部总经济师

中国城市规划学会理事长

很高兴参加“2023 年 922 绿色出行宣传活动”，进入会场我们看到 17 年的海报展，见证了我部绿色出行宣传的历史。

2006 年汪光焘部长率先提出开展公交优先宣传工作，次年全国 110 个城市同时举办了“中国城市公共交通周及无车日活动”。多年来，活动一直聚焦与绿色交通相关的议题，今年特别提出绿色出行是城市交通系统高质量发展的基础。实质上，绿色出行也是城市可持续发展的基础。

大家都知道，衣食住行是生活基本需要，如果每次出行都能安全、通畅，便捷、高效，既省钱又能一边工作或娱乐，我相信这个过程一定是愉悦的。什么出行方式能有这样的效果呢？如果你经常坐地铁或公共汽车，一定体验过用手机回微信、刷微博、看电影、购物，甚至办公、理财和办理生活必需的各项手续，或者仅仅是休息和放松。私人小汽车虽然具有便捷性和私密性的优势，但是这种出行体验是完全

缺失的。开车出行更无法像步行和骑自行车那样，满足基本的健身需求、观赏城市风景、感受四季变化。

将不同的绿色交通方式结合起来，通常会使用行变得更快、更轻松。2016年以来发展起来的共享单车，以及最近几年很多城市推出的MaaS平台，都为多种交通方式组合出行实现无缝衔接提供了便利。

在关注绿色出行的同时，我们也提出要减少对小汽车的依赖。2021年底我国的私人汽车保有量已经达到2.6亿辆，10年的年均增长率是12.8%，这个数据是惊人的。有研究表明，人们一旦拥有了小汽车，便不再把小汽车看成是一种昂贵的难得的奢侈品，而是当作生活必需品看待，所以车主对它的依赖性与日俱增，驾车行驶的里程会明显增长，原本依靠公共交通的出行也会转移到小汽车上。减少依赖是习惯的改变，特别难，因此我们不仅需要持续地加以宣传，强调少开车减少的个人能耗是对保护环境与自然资源的直接贡献，更要在基础设施建设、运行管理、政策制定等方面向绿色交通方式倾斜，在城市设计中让绿色出行能出彩、成为环境特色和空间品质提升的基础保障。

这也正如习近平总书记所言，很多城市的马路是以车为本，动辄八车道，都要建自己的“长安街”，反而搞得居民出行很不方便，亮一个绿灯的时间根本过不了马路，缺乏起码的人情味。这样的城市、

这样的基础设施、这样的运行管理很难改变人们依赖小汽车的出行习惯，也不是绿色交通体系建设良好的城市。

梁思成先生说：“城市是一门科学，它像人体一样有经络、脉搏、肌理，如果你不科学地对待它，它会生病的。”这句话是很有道理的。交通系统就像人体的经络，发挥城市功能的调控作用，以车为本的城市就是没有科学地对待城市。可步行、自行车友好和公交便捷的城市，无论对居民还是游客，都是无与伦比的美好体验，是治理“城市病”、破解城市短板问题的良方。

城市发展进入存量更新时期，面临存量地区更新需求。绿色交通体系在城市更新行动中不可或缺，发挥支撑城市发展方式转变、城市空间结构优化和品质提升的作用。绿色出行好不好事关人民群众的获得感、幸福感、安全感，也必将成为城市更新行动成功与否的重要验证。绿色低碳发展是国际潮流所向、大势所趋，城市要在新发展理念的引领下建设好绿色交通体系，让城市更美更有特色。

2023年9月22日