

全面推进美丽中国建设

9月是绿色出行宣传月，今年活动的主题为“绿色出行 美好生活”。

“十五五”规划纲要提出，“开展绿色低碳全民行动”“优先选择绿色出行方式”。在广东深圳，地铁满载乘客驶向目的地；在河北燕郊，京津冀定制快巴直达北京国贸；在四川成都，天府绿道上骑行人流汇入接驳轨道站点……

地铁、公交、骑行……不知不觉间，这样的出行组合已成为不少城市的通勤常态。2025年，我国每天有超2亿人次选择绿色方式出行，一幅“轨道为骨、公交为脉、慢行为络”的绿色出行图景，正在不少城市铺展开来。

36个典型城市绿色出行平均比例达73.9%

一键扫码，打开导航、固定手机……早上8点，北京朝阳区市民王先生熟练地解锁一辆共享单车，前往6公里外的店铺。

“骑车既能满足通勤需要，还能顺带锻炼身体，一举两得！”王先生说，这些年，自己当过程序员、开过甜品店，现在经营一家宠物店，但骑车通勤的习惯一直没变。

这样的骑行经历并非个例。美团平台数据显示，近5年，单车及电单车用户累计骑行里程达462亿公里，减少碳排放约264万吨。共享骑行已深度融入市民日常生活，成为越来越多人优先选择的通勤方式。

“绿色出行是以城市公共交通和慢行交通等为主体，生态友好、绿色低碳、集约高效的出行系统。”交通运输部科学研究院城市中心总工程师陈徐梅说，交通运输碳排放约占全国总量的10%，其中公路运输是绝对主力，推广绿色出行对缓解交通拥堵、促进节能降碳具有重要作用。

在陈徐梅看来，我国城市绿色出行正从政策倡导转变为公众的主动选择——

规模持续扩大。目前，全国每天约1亿人次乘城市轨道交通、1亿人次乘地面公交、2400万人次骑共享单车。《典型城市绿色出行发展研究报告（2024年度）》显示，36个典型城市绿色出行比例平均为73.9%，其中超大型城市绿色出行比例平均达75.4%，城市通勤出行结构持续变“绿”。

潜力群体庞大。近年来，随着都市圈快速发展，跨城通勤人口不断增加，根据《2025年中国主要城市通勤监测报告》，全国22个超大特大城市通勤人口约1亿人，其中跨市通勤人口占比约4%。调查显示，未使用城市公共交通作为机动化出行方式的出行者中，近九成表示，如果城市公共交通出行更高效便捷，愿意考虑减少使用私家车和出租汽车出行。

今年5月，交通运输部等联合印发的《都市圈城际通勤效率提升工程实施方案（2026—2030年）》提出，到2030年，主要都市圈内具备1小时通勤条件人口的覆盖率达到75%。“随着都市圈城际综合通勤廊道加快形成，交通枢纽换乘更加便捷，绿色出行占比有望进一步提升。”陈徐梅说。

城市公共交通设施更完善、公共交通乘车体验更便捷

“公交优先、绿色出行”何以蔚然成风？这背后，是持续完善的城市公共交通设施。

每天超两亿人次绿色出行，何以实现

地铁、公交、骑行成为不少城市通勤常态

本报记者 韩鑫



广州地铁11号线串联五大中心城区，日均客流量超55万人次；京津冀定制快巴连接环京多区县，累计客流量超500万人次……不断拉长、持续织密的公共交通网，缩短了城市间的时空距离，延长着绿色出行的半径。

经过多年建设，高效、绿色的城市公共交通设施体系已基本健全。看轨道交通，2025年，54个城市轨道交通运营里程超1.1万公里；看城市公交，运营线路总长177.6万公里，新能源城市公交车占比达到87.5%。

这背后，是更加便捷的公共交通乘车体验。

调查显示，换乘问题是影响公众选择绿色出行的重要原因。近年来，各地积极优化调整公交线网，填补城市轨道交通未覆盖区域，公交轨道“两网融合”更加顺畅。交通运输部组织36个中心城市开展了城市公共汽电车运营服务提升专项行动，截至2025年底，中心轨道站点50米公交接驳比例提高到75.4%，中心城区公交站点300米覆盖率达79%。

在四川成都，开设“准点公交”线路，通过对到站时间进行智能预测、电子站牌准确显示，方便群众候乘；在浙江杭州，“公交大模型”在智能排班、客流感知等场景深度应用，实现核心片区到站精准预测……更便捷的换乘衔接、更高效的运营方式，数智化升级有效提升绿色出行的竞争力。

全社会形成绿色出行共识，既得益于硬设备的支撑，也离不开软环境的营造。

骑共享单车去地铁站，坐三站出地铁口后，再步行800米抵达公司。打开高德地图，上海市民王晨的碳账户里，又多了一笔约600分的碳能量。“再攒4400分，就能换一张公交卡。”王晨说，以前觉得减碳离自己很远，现在每天通勤都在做，很有成就感。

绿色出行 蔚然成风

杨柏昕

套够“聪明”，四川成都公交依托“智慧公交大脑”调度系统，实现“一屏总览、一键掌握、一体联动”，让公众出行更方便快捷。

激励措施更多样，让绿色出行更有吸引力。近年来，多地积极实施碳普惠等举措。在湖北武汉等地，市民通过碳普惠平台记录绿色行为，可以兑换相应奖励。这些，都让绿色出行更有吸引力，推动绿色出行不断发展。

快评

多，看着屏幕远程操控，虽然偶尔也需要去现场维持秩序，但工作强度下降不少。”赵新录说。

生态警务室里的远程遥控操作，离不开高清远距摄像头的技术支持。赵新录介绍，他们借助中国科学院的藏羚羊监测设备，对迁徙通道周边的藏羚羊进行远距离监测。“一般5公里以内的藏羚羊集结状态，都能看清。”一旦发现藏羚羊有过境态势，便立即启用交通信号灯对青藏公路实施临时交通管控。

藏羚羊过了国道，前方还有一道关卡——铁路桥。青藏铁路五北大桥位于五道梁管护站附近，是藏羚羊迁徙的穿越口。火车在桥上疾驰而过，而在桥下，藏羚羊也已习惯在此通行。

今年是青藏铁路全线通车20周年。赵新录回忆，当年青藏铁路格尔木至拉萨段建设前，铁路部门专门征求了保护区的意见，根据藏羚羊的迁徙通道和栖息地情况设立了33处桥梁通道，供野生动物通行。如今，藏羚羊已接纳了铁路桥这位“钢铁邻居”，部分藏羚羊甚至会在铁路桥下乘凉、避雨。

待藏羚羊过境国道后，绿灯亮起，等了20多分钟的人们准备继续赶路。过了五北大桥，前方便是藏羚羊家的方向。如今，可可西里藏羚羊已经从濒危恢复到7万多只，这一增长势头仍在延续。

夕阳余晖里，有藏羚羊蓦然回头。那一刻的遥遥相望，尽是高原人与自然独有的温柔。

图①：藏羚羊经过109国道。

本报记者 乔栋摄

图②：可可西里公安民警在维持交通秩序。

总周永旦摄

两部门发布今秋首个花粉浓度预报服务提示

北京加强秋季致敏花粉综合防控

本报北京9月1日电（记者潘俊强、蒋雪鸿）9月1日18时，国家卫生健康委员会、中国气象局联合发布今秋首个花粉浓度预报服务提示。预报提示，未来一周，我国北方大部地区以晴到多云天气为主，有利于花粉生成、传播。经综合研判，9月2日至7日，西北地区东北部、内蒙古大部、华北中北部及河南北部等地的花粉浓度处于高等级（4级），其中内蒙古中西部花粉浓度处于很高等级（5级）。

专家介绍，夏秋季致敏原以草本植物花粉为主，建议过敏人群及时关注本地花粉浓度和种类变化，提前采取防护措施。

记者从北京市园林绿化局获悉：北京草本植物陆续进入散粉期，预计9月迎来花粉释放高峰期。为最大限度降低花粉致敏风险，全市提前统筹部署，抢抓花粉高发前关键窗口期，于6月底下发专项通知，系统推进秋季致敏花粉综合治理，多措并举、从源头消减过敏隐患。

北京市秋季主要致敏植物以葎草属、蒿属、藜科、苋科等野生草本为主，多为自然繁育的原生植被，依靠自然传播、生态演替繁衍生长，并非人工栽培或外来引种。该类植被耐旱耐贫瘠，环境适应力强，广泛分布于撂荒地、待建地、河滩荒地、农田周边、林缘地带等开敞裸露区域，在适宜气象条件下会产生大量飘散花粉，极易诱发易感人群出现过敏性疾病。

北京市园林绿化部门于8月初花粉集中散粉期到来前，聚焦源头减量，全面推进野生致敏植物清理整治。针对城区公园绿地、居民小区、校园、医疗机构、办公集中区、城市主干道等人员高频活动区域，采取分段修剪、连根拔除相结合的作业模式，规避连片铲除带来的土地裸露、扬尘次生问题；针对郊野公园游客聚集点位、平原生态林核心节点、城郊交通廊道两侧，采用机械修剪、杂草粉碎处理的方式抑制开花散粉。清理产生的杂草碎料当日清运、规范处置，禁止就地堆放，同步消除火灾隐患，避免花粉二次扩散。

黄渤海伏季休渔期结束

2.6万艘捕捞渔船开启新一轮耕海牧渔

本报北京9月1日电（记者韩鑫、新博）9月1日12时，随着为期4个月的海洋伏季休渔期正式结束，我国北纬35度以北的渤海和黄海海域全面开渔。2.6万艘捕捞渔船陆续驶离渔港，奔赴各作业海域，开启新一轮耕海牧渔。随着黄渤海全面开渔，海事部门将持续加强海上巡航监管，全力守护人民群众生命财产安全，保障“耕海牧渔”平安有序。

大藤峡水利枢纽发电量突破300亿千瓦时

本报北京9月1日电（记者王浩）记者从水利部获悉：截至9月1日，大藤峡水利枢纽累计发电量突破300亿千瓦时大关，连续安全运行超2300天。

据测算，300亿千瓦时绿色电能可满足一座200万人口城市近两年的用电需求，支撑约4250亿元GDP增长，相当于节约标准煤约990万吨、减排二氧化碳约2475万吨。

大藤峡工程是国家水网重要结点和珠江流域控制性工程，集防洪、航运、发电、补水压咸和灌溉等综合效益于一体。电站共布置8台国内最大的轴流转桨式水轮发电机组，总装机容量160万千瓦，是广西电网主力调峰、调频电站，在保障流域防洪安全、粤港澳大湾区水安全、促进航运提质升级、稳定区域电力供应等方面承担关键作用。

台风“沙德尔”停止编号后再度加强 江南华南需警惕强降雨叠加风险

本报北京9月1日电（记者蒋雪鸿、邓剑洋）今年第18号台风“沙德尔”于8月28日在浙江登陆后，在8月30日减弱停编，其残余涡旋移入南海后于9月1日凌晨再度加强为台风（热带风暴级），中央气象台继续维持原台风名称“沙德尔”和编号2618不变。当前“沙德尔”处于大型季风槽中，与台湾以东热带扰动等多系统共存，江南、华南等地需防范持续强降雨及次生灾害。

9月1日18时，中央气象台发布渍涝风险气象预报，继续发布暴雨黄色预警和台风蓝色预警；水利部和中国气象局联合发布橙色山洪灾害气象预警；自然资源部与中国气象局联合发布橙色地质灾害气象风险预警。

针对“沙德尔”停止编号后再度加强的现象，中央气象台首席预报员柳龙生分析指出，主要受两方面环境条件影响：一是强盛的南海夏季风持续向系统输送充沛的水汽和能量；二是南海北部海温普遍超过28摄氏度，为对流发展和强度维持提供了有利的热力基础。在上述两种因素共同作用下，残余涡旋得以重新组织并加强为热带风暴。

当前，“沙德尔”所处的环流形势复杂，西北太平洋和南海同时存在多个热带系统。柳龙生介绍，在台湾以东洋面，今年第24号台风“科罗旺”已于9月1日生成。“‘科罗旺’的存在将阻挡副热带高压向西伸展，改变整个环流形势，对‘沙德尔’移动路径产生间接但显著的影响。”柳龙生表示，目前，“沙德尔”主要受季风气流引导，向东偏北方向移动，后期路径仍有较大不确定性。

中央气象台预计，未来3天，受“沙德尔”、季风槽和冷空气共同影响，江南、华南东部和南部等地区有大到暴雨，局地大暴雨或特大暴雨。此外，西藏东南部、黑龙江东部等地有大到暴雨。柳龙生提醒，此次降雨是在前期“沙德尔”登陆带来降水基础上的又一次强降雨过程。江南、华南等地需警惕持续强降雨可能引发的山洪、泥石流、滑坡等次生灾害。

走近自然

晚上7点多，太阳西下。青海可可西里五道梁管护站，109国道边，已经聚集了50多只准备过路的藏羚羊。

红色信号灯亮起，公路上车流停滞，头羊率先跃上马路，稍微停顿左右环顾，便快速穿了过去，后面的藏羚羊跟随通过。

8月下旬，从卓乃湖等可可西里腹地产仔完的藏羚羊，带着幼羊返回。而作为进藏的主要通道，109国道青藏公路车流密度很高。“加上这两年青藏公路一直在修路，道路更拥挤。”可可西里自然保护区公安局局长阿旺旦巴说。

穿过青藏公路，只需要短短十几秒钟，对藏羚羊来说却是挑战。为此，每年迁徙季，可可西里公安民警与国家公园管护员一道，专程守护在这里。一旦发现有藏羚羊集结准备过境，便立即组织道路临时管控。

“每次藏羚羊过境，我们都一动不敢动。”以前藏羚羊过境时，可可西里自然保护区公安局副局长赵新录都趴在地上，一直到这批藏羚羊过境结束才起身。藏羚羊天性敏感，稍有杂音便易踌躇不前，影响迁徙。为此，可可西里公安民警需在南、北对向一定距离外，各设一道关卡。工作人员需整天在户外顶着强烈紫外线，拦停车辆10多次，直到藏羚羊顺利穿越公路。

今年迁徙季，109国道五道梁段启用季节性智能红绿灯。民警远程遥控信号灯，羊群临近道路便亮起红灯，待其全部穿过路基再恢复通行，实现“静音护迁”，平衡野生动物保护与交通干线通行效率。“现在方便很



藏羚羊迁徙路上的红绿灯

本报记者 乔栋



图①：藏羚羊经过109国道。

本报记者 乔栋摄

图②：可可西里公安民警在维持交通秩序。

总周永旦摄