



可持续发展委员会

第十九届会议

2011年5月2日至13日

临时议程* 项目3

2010-2011年执行周期(决策会议)的一组专题

2010年12月22日泰国常驻联合国代表给秘书长的信

谨通知你，泰国自然资源和环境部、日本政府环境省、联合国区域发展中心和亚洲及太平洋经济社会委员会于2010年8月23日至25日在曼谷举行了第五届亚洲区域环境可持续交通论坛。

第五届区域环境可持续交通论坛的目的是：

(a) 在推动可持续和低碳交通的可持续政策选择及技术和体制措施方面促进提高认识和加强区域共识；

(b) 关注并确定机会，以推动协作行动与伙伴关系，包括国际金融机制，促进在发展中国家实施负担得起、经济可行、为社会接受以及无害环境的交通系统；

(c) 说明改进公共交通系统、提高燃料效率和绿化货运的创新性举措、成就和良好做法；

(d) 促进能力建设活动方面的国际合作，包括在地方和国家两级广泛采用和推广各种环境可持续交通措施；

(e) 增强对可持续发展委员会第十九届会议的区域投入。

约有200名与会者出席了论坛，包括来自22个亚洲国家的政府代表，区域环境可持续交通论坛的附属专家组成员、国际专家、联合国组织和其他国际组织的代表及泰国本地观察员。

* E/CN.17/2011/1。



会议摘要(见附件)载有讨论要点,并着重指出就亚洲环境可持续交通提出的问题 and 备选办法,包括各国和与会者以通过《2020年曼谷宣言——2010年至2020年可持续交通目标》的方式达成共识。宣言概述了将在今后十年中实现的20项自愿目标。

请将本函及其附件作为可持续发展委员会第十九届会议的正式文件分发为荷。

常驻代表

大使

诺拉威·信哈舍尼(签名)

2010 年 12 月 22 日泰国常驻联合国代表给秘书长的信的附件

第五届亚洲区域环境可持续交通论坛：可持续交通新十年

2010 年 8 月 23 日至 25 日，曼谷

会议摘要

一. 引言

1. 联合国区域发展中心、泰国自然资源和环境部、日本政府环境省和亚洲及太平洋经济社会委员会(亚太经社会)于 2010 年 8 月 23 日至 25 日在曼谷联合举办了第五届区域环境可持续交通论坛。论坛得到各种国际组织,如世界卫生组织(卫生组织)、德国技术合作公司、东南亚国家联盟(东盟)-德国技术合作公司小城市清洁空气方案、瑞典国际开发署、日本国际协力事业团、亚洲开发银行(亚行)、亚洲城市清洁空气倡议中心、国际公共交通协会、交通和发展政策研究所、亚洲理工学院-联合国环境规划署(环境署)亚洲和太平洋区域资源中心及 VIVA 组织的支持。约有 200 名与会者出席了论坛,其中包括来自 22 个亚洲国家(包括东盟 10 个成员国、南亚合作环境署 8 个成员国、中国、日本、大韩民国和蒙古)的政府代表、区域环境可持续交通论坛附属专家组成员、国际专家、联合国组织和其他国际组织的代表及泰国当地观察员。

2. 第五届论坛的宗旨是,在推动可持续和低碳交通的可持续政策选择及技术和体制措施方面促进提高认识和加强区域共识;关注并确定机会,以推动协作行动与伙伴关系,包括国际金融机制,促进在发展中国家实施负担得起、经济可行、为社会接受以及无害环境的交通系统;说明改进公共交通系统、提高燃料效率和绿化货运的创新性举措、成就和良好做法;促进能力建设活动方面的国际合作,包括在地方和国家两级广泛采用并推广各种环境可持续交通措施;并增强对可持续发展委员会第十九届会议的区域投入。

3. 下列会议摘要回顾了讨论要点,并着重指出就亚洲环境可持续交通提出的问题和备选办法,包括各国和与会者以通过《2020 年曼谷宣言——2010 年至 2020 年可持续交通目标》的方式达成共识。宣言概述了将在今后十年中实现的 20 项自愿目标。

二. 会议开幕

4. 联合国区域发展中心主任 Kazunobu Onogawa 先生欢迎与会者。他提请人们注意亚洲各国如何在环境和交通部门面临越来越多的问题和挑战,包括其对地球气候的影响。交通部门虽然在促进亚洲经济显著增长方面发挥了重要作用,但同

时不仅在亚洲区域能源安全方面引起严重关切，还造成了空气污染、温室气体排放、交通阻塞，交通事故导致的伤亡、货运效率低下、更多农村人口向城市迁移及经济生产力损失。城市交通部门是增长最快的温室气体排放来源之一。目前有 16 亿人或 40% 的亚洲人在城市地区居住。到 2030 年大多数人(约 27 亿人)将在城镇生活，这将对交通部门的可持续性产生重大影响。任何严肃的减少温室气体排放努力都必须包括对现有交通系统的重大改革，特别是有必要采取措施，在本区域快速城市化的同时，减少私人机动车辆的增加。他呼吁亚洲社区推动环境可持续交通，最为替代办法解决失控机动化及相关问题，使环境可持续交通成为公共交通、高质量步行道和自行车道、车辆限制措施、清洁燃料和道路安全方案的一揽子互补办法，同时采用包括无障碍性、机动性、可负担性、安全方面全球最佳做法在内的一套技术和做法。环境可持续交通不应被视为由捐助者驱动。把环境可持续交通纳入总体交通政策、规划和发展的主流，关键是具有强大的政治意愿。

5. 日本政府环境省主任 Osami Sagisaka 先生代表环境省欢迎与会者，并表示感谢共同举办方。在确认在亚洲区域环境可持续交通论坛下取得的进展的同时，他强调指出《爱知声明》和《首尔声明》如何促进亚洲各国就环境可持续交通达成共同谅解。他还重申亚洲各国具有前瞻性思维和发挥领导作用的重要性，以避免把快速城市化和机动化造成的环境负担传给后代。在提到环境省的 21 世纪新愿景，即“环境与经济增长愿景”时，他强调必须将环境保护纳入可持续发展的社会和经济目标。环境可持续交通是一项符合这一愿景精神的措施。

6. 联合国副秘书长兼亚太经社会执行秘书诺埃琳·海泽的欢迎辞着重指出，交通部门让人民有机会获得市场、教育、就业和保健服务，在国家 and 区域两级重新平衡可持续性三大支柱方面发挥着关键作用。交通的改善已经使沿海地区特别是海港附近的居民获益，但仍有一项艰巨的交通任务，即向纵深内陆地区和内陆国家广大人民伸出援手，以鼓励包容性繁荣。他强调，必须推动节能交通模式，对大众交通大力投资，并提高货运物流服务的效率，并强调今天建造何种交通基础设施将对今后几十年亚洲社会的竞争力、生活质量和可持续性产生巨大影响。有必要推行一种综合办法，除其他外，包括土地使用规划、城乡地区非机动化和公共交通备选办法规划、货物联运系统基础设施、资金上可行的企业运营和维护模式、影响行为模式的通信和拓展信息、以及可实现能源效率和低排放的清洁技术。同时，包括交通在内的可持续基础设施发展对于谋求绿色增长作为实现可持续发展的区域战略和实现千年发展目标的基础至关重要。

7. 可持续发展委员会第十八届会议主席、危地马拉环境和自然资源部长路易斯·阿尔韦托·费拉特·费利塞认识到，《爱知声明》(2005 年)和《首尔声明》(2009 年)中总结的环境可持续交通问题讨论为可持续发展委员会第十八届会议提供了宝贵投入。他强调，交通部门消极的社会和环境影响一直在限制可持续发展进程。特别是由于预期交通部门在温室气体排放量中的重大份额将增加，它的

问题应作为气候变解决办法的一部分加以处理。交通问题不仅必须与气候变化联系起来，还应除其他外与城市增长、能源效率、空气和噪音污染、安全、健康、透明度和治理问题、环境影响评价、综合土地使用规划、社会公平与公正联系起来。为使交通能够成为经济增长、社会公平的途径之一以及气候变解决办法的一部分，应当以基本总括准则进行规划，包括减少总体交通相关生态足迹和碳足迹，安全风险分析，拟定新的交通道德操守、为车辆设计、制造和运行、并为基础设施、燃料、润滑油、货运及公私交通工具制订更好的标准，奖励混合动力车辆及利用可再生能源的其他车辆，提高燃料效率并改进回收材料，以及为骑行和步行设置安全的非机动车路线。

8. 自然资源和环境部副部长 Pimuk Simaraj 代表东道国致欢迎和开幕词。他说，必须有一种综合的环境可持续交通办法，才能应对由快速机动化和经济发展引起的与交通有关的多部门问题，包括气候问题。环境可持续交通可以提供重要的互补益处，包括降低温室气体排放、道路事故伤亡、有害噪音水平和交通阻塞水平。在采取各种措施减少交通部门的空气污染和温室气体排放的同时，泰国正在对改进地面运输相关基础设施，如道路、高速公路、高速公路交汇及该国各地的快车道进行大力投资。他表示，希望论坛将提高与会国对可持续交通选择与措施的认识，从而帮助加强有效处理城市空气污染问题的区域能力。开幕式结束时，与会者默哀一分钟，悼念泰国自然资源和环境部常务秘书 Saksit Tridech 在论坛开幕前夕不幸逝世。

9. 亚洲开发银行副总裁 Bindu Nath Lohani 在其主旨发言中告知，环境可持续增长是亚行《2020 年战略》中的一个关键发展议程。交通仍是本区域的一个严重发展瓶颈，需要 25 000 亿美元的基础设施投资。为了满足这一需要，根据《可持续交通倡议》，预期亚行将在 2010-2012 年期间每年为交通部门提供 34 亿美元，其中很大部分用于城市交通和铁路。亚行应对五个新出现的城市交通趋势与挑战的战略包括：(a) 通过对城市土地使用、公共交通和非机动化交通基础设施，如步行街，人行道和自行车道采取整体办法，控制城市化和机动化；(b) 通过“避免——改换——改进”办法和清洁能源，包括提高能源效率和开发可再生能源供应品，减缓气候变化；(c) 随着各经济体之间以及与世界其他地区的联系日益紧密，通过扩大区域公路网和竞争性区域铁路网，促进区域内合作与一体化；(d) 通过有效处理交通的社会层面(仅在东盟成员国，道路事故估计每年花费 150 亿美元)，改进道路安全并减轻新出现的各种社会问题，包括艾滋病毒/艾滋病和贩卖人口风险；以及(e) 更有效地利用融资机制和伙伴关系，包括各种亚行金融工具。此外，亚行估计，一个由世界级环境友好基础设施连接的一体化亚洲和太平洋区域，将在今后十年为亚洲增加创收 13 万亿美元，而且通过《可持续交通倡议》，亚行将继续协助开展变革，在今后十年开辟更高层次的可持续交通道路。

10. 印度城市发展国务部长 Saugata Roy 作了第二个主旨发言，介绍印度在实施可持续城市交通方面的经验。他重申，除非与城市交通有关的问题得到解决，否则机动性差可能会成为经济增长的一个主要障碍，并导致生活质量恶化。城市发展部在规划和协调各种城市交通措施方面发挥了领导作用，包括制定各种准则和规格，规定进行各种改革，实施能力建设方案，以及协助资助一些项目。近期最重大的成就是制定了《全国城市交通政策》。这项政策为城市交通领域的各项行动战略提供了一幅全面的路线图。此外，贾瓦哈拉尔·尼赫鲁国家城市复兴专项计划——一项以改革为基础的专项计划——正在为改进印度城市交通基础设施提供中央财政援助。该部还与国际组织及各省市一道，在五个城市发起了可持续城市交通项目。印度还在采取机构行动应对气候变化和空气污染。首次为城市交通领域制订了服务级基准。所有计划和项目都与这些基准的改进挂钩。国家气候变化专项计划已经成立，共包括 8 个分项计划，其中之一是涵盖环境可持续交通的可持续居住分项计划。在强调指出有必要寻找创新性的城市交通基础设施筹资方式时，他敦促进行范式转变，以人而不是车辆为重点。最后，他邀请所有与会者参加将于 2001 年 12 月 3 日至 5 日在新德里召开的第三届印度城市交通问题会议和展览，正式宣布将在 2011 年 12 月下次(第四次)全国性活动后主办第六届亚洲区域环境可持续交通论坛。

三. 实现可持续和低碳交通的伙伴关系

11. 人类喜欢以不同方式和模式出行、旅行和发现。在大多数城市，这种移动性以个人机动化交通工具为主。许多人喜欢坐小汽车出行。同时，世界上大多数人在有生之年买不起私人机动车。以私家车为导向的发展尤其跟不上亚洲区域的需求，还造成了一些严重问题。当务之急是发展一种城市交通系统，为穷人、青年人和老年人以及没有交通工具的人提供服务。人的空间继续减少，约有 10%至 25%的城区被道路运输基础设施占用。为了建立环境可持续的交通系统，有必要酌情考虑为行人、骑自行车者和车辆分配城市空间。

12. 交通目前占全球温室气体排放量的 13%，占来自能源部门的能源相关二氧化碳排放量的四分之一弱。在交通部门内，道路交通的排放量份额最大。即将发生的全球升温要求发达国家和发展中国家都采取行动。

13. 低碳交通不应被视为负担，而应被视为提高生活质量和改善福祉的一种手段，具有许多其他好处。遵循可持续发展原则的低碳交通备选办法，不仅会减缓气候变化，还可以帮助实现一系列共同效益，如(a) 因为需要进口的石油减少，能源安全得到加强。可以避免能源冲突。交通工具使用者不必遭受燃料价格冲击；(b) 减少交通阻塞、空气污染和噪音将对环境和人类健康产生积极影响；(c) 通过防止城市无序扩张以及优先发展半密集混合使用居民区，减少土地需求；(d) 提高了在建立可持续现代低碳交通系统方面引导潮流的城市能见

度和认可度，因为此种现代交通系统会提高城市竞争力和吸引力，可吸引顶级企业公司，高素质工人和雇员到本国来；以及(e) 在未来气候变化协定达成之前，减缓幅度超过基线假想的国家和城市将能够获得排放量证书并利用碳相关融资办法。

14. 关于选定城市客运相对交通方式划分二氧化碳排放量的现有统计数据显示，公共交通、骑自行车和步行的份额越大，城市产生的人均二氧化碳排放量就越低。避免——改换——改进办法应是一个有效的解决办法(减少或避免旅行或旅行需要，改换到更无害环境模式，并提高交通模式和车辆技术的能源效率)。注意到许多国家能以较低的机动化陆地交通实现较高的人类发展指数。

15. 考虑到 36 个发展中国家中只有 25 个提出了明确提到交通部门的符合国情减排行动，建议鼓励发展中国家将交通部门行动作为符合国情减排行动的一部分，这将有助于它们获得对能力建设、技术转让和新资金来源的支持。低碳交通系统愿景的一些要素可以包括：(a) 密集但绿色、混合用途城市，在居民区附近提供就业及购物和休闲设施；(b) 中心区之间现代化高质量连接，长途枢纽与当地交通融为一体；(c) 个人汽车使用的高质量替代，特别是高效率的公共交通、良好的非机动车交通基础设施及其适当的一体化；(d) 高效率的多式货物联运和智能城市物流，其中包括清洁车辆；以及(e) 混合动力引擎、代用燃料、甚至电动摩托车和汽车等先进技术。

16. 同时，低碳交通也面临一些需要以战略行动应对的障碍。这些障碍包括：(a) 决定和效益之间的时间差，因为一些措施需要从长计议，只有在实现政治决策连续性的情况下才能生效；(b) 交通的跨部门性质，因为其他部门的许多决定影响交通需求；以及(c) 目标群体分散，因为每个人和所有目标群体都有移动需要，以及排放来源相对较小。为了实现可持续和低碳交通，必须为实现高效率交通(尤其是快速公交、铁路和非机动交通)创建广泛的伙伴关系，酌情淘汰对矿物燃料、汽车制造与使用的公私补助，为行人和骑自行车者创造更安全的空间，以及支持以便民公交为导向的发展。不过，目前按国内公共财政、官方发展援助、私人资本流动和碳融资分类的融资做法水平不足以支持可持续交通来满足 21 世纪的需要。据交通和发展政策研究所说，各国政府每年用 1 万亿美元补贴机动车燃料，进一步推动车辆使用。代价是减少了对现代公共汽车快速交通系统、步行和骑行安全的街道、高质量公共空间以及保健、住房和教育等更迫切的人类需要的投资。有必要为明智投资提供新的奖励。在论坛上分发的题为“向可持续低碳交通范式转变——为 ASAP 愿景提供资金”的交通和发展政策研究所报告概述了一项名为 ASAP 的新战略。该战略提供了一项包括以下四项关键要素的框架：(a) 分析相关利益攸关方资助决定对可持续性的影响；(b) 将现有资源转向可持续方向；(c) 为缺乏资源的领域增加资金；以及(d) 支付所有交通成本，包括环境恶化成本。

17. 实现这种可持续运输战略将需要主要利益攸关方采取不同的集体行动，主要利益攸关方包括但不仅限于发展中国家和发达国家政府、多边开发银行、出口信贷机构、联合国气候变化框架公约联合国临时秘书处和其他气候融资机构、私营部门和民间社会。可持续低碳交通伙伴关系是一个好例子。它的成立是要应对与可持续发展委员会的目标密切相关的可持续交通和气候变化问题，重点放在发展中国家上。主要目标包括：(a) 促进可持续发展和千年发展目标，特别是让低收入群体能够获取货物与服务；(b) 将可持续低碳交通纳入气候谈判；(c) 将环境考虑纳入区域、国家和地方交通政策；以及(d) 将可持续低碳交通纳入各国际发展组织战略和业务的主流。四个伙伴关系工作组包括：(a) 交通数据和温室气体评估；(b) 2012年后气候文书；(c) 融资；(d) 外联和政策对话。伙伴关系的其他例子包括由卫生组织牵头的环境可持续和健康的城市交通方案，该方案处理交通部门的健康问题。该方案特别注重赋予亚洲城市力量，推动一项城市交通系统双赢战略(减少碳足迹，促进和保护健康)。同联合国区域发展中心和健康城市联盟一道，环境可持续和健康的城市交通机构一直在包括金边、菲律宾马里基纳、大韩民国昌原、日本名古屋、首尔在内的亚洲城市推动可持续交通活动。

18. 有人在论坛上表示关切，伙伴关系和供资的主要重点从最初目标转向投资本身，特别是如果私人投资只对大型基础设施项目感兴趣的话。十分重要的是，必须创建一种新的绿色企业范式，另外还须确保为可持续交通提供公共资金，以吸引更多私人投资来创建一种良好的公私伙伴关系模式。还有必要在联合国气候变化框架公约谈判中深入讨论交通问题，如清洁发展机制的改革，以便这些机制更容易在交通部门使用，交通可以列入符合国情的减排行动。由于发展中国家的大多数人渴望拥有私家车，实现可持续交通将是一个重大挑战。亚洲各国可以选择避免重犯成为依赖汽车社会的错误(发达国家过去犯过这个错误)，可以很好地利用作为后来者的条件。

四. 实现目标的筹资机制

19. 提供负担得起的公共交通服务在经济活力、环境保护和社会包容等可持续发展的各个方面起着重要作用。由于城市地区可能产生 70~80%的国内生产总值，城市如果具备强有力的公共交通网络将获得竞争优势。如果不能在今天投资于城市交通，将对未来的财富创造带来中期和长期后果，并削弱国际和国家减贫政策。最贫穷的人没有替代办法，只能步行、骑自行车或乘坐公共交通工具上班、就医、接受教育和文化。亚洲每年由于交通拥堵损失约 2~5%的国内生产总值，大部分发生在城市地区。

20. 在该区域大多数地方，旅行需求远远超过了交通基础设施和服务的有限供应。特别是公共交通往往完全超负荷运营，公交车和火车服务人满为患、不可靠、速度慢并往往十分不便。因此，解决资金问题并资助可持续的城市交通是该区域

的未来和经济活力的关键因素。认识到这一需要，最近该区域出现了一些对公共交通网络相当大的投资，中国最近在公共交通网络方面的投资水平尤其令人印象深刻，在很短的时间内提供了数百公里的高速铁路、地铁和公共汽车快速交通系统。另外的例子包括印度的贾瓦哈拉尔·尼赫鲁国家城市复兴专项计划，根据该计划中央政府提供了一个平台，以协调印度选定城市中的城市交通基础设施项目获得的重大财政支持，前提是这些城市开展改善城市服务交付系统所需的一系列必要的体制、结构和财政改革。为了在该计划下支持城市基础设施建设并为印度最大城市中的 63 个城市的穷人提供基本服务，政府预计将提供 111 亿美元，各邦和城市提供配套资金，总资金达 220 亿美元。在 2008 至 2009 年度，中央财政承诺的援助增加了 37 亿美元，使总资金量增加至 260 亿美元。

21. 城市公共交通系统的设计应减少运输的外在消极因素，并提高生活质量。财政可持续性是实现这些目标的必要条件之一。公共交通的财政可持续性要求提供外部财政支持来填补来自乘客的收入和总体运营成本以及基础设施成本和其他资本投资之间的差距。在为公共交通提供资金方面有多种选择方案，依据谁来付费(污染者、受益人或公众)进行分类。在实践中，为公共交通提供资金往往需要不同机制的组合。对亚洲发展中国家而言，今天作出的决定将影响到今后 30 年到 50 年这些国家的表现。公共交通的好处远远超出了直接的成本效益分析。在大多数情况下，公共交通需要外部资金支持，以便以其他方式无法实现的价格提供所需级别和质量的服务。

22. 道路收费计划可能包含“污染者付费”和“受益人自付”的原则要素，造成拥堵的车辆支付道路使用费，但他们也受益于不再拥挤的道路。道路收费的收入越来越多地提供了用于交通投资的收入来源。在适当的条件下，如果有可行的替代方案，道路收费还提供了一种“推动”措施，鼓励向利用公共交通模式的转变，从而提高公共交通的票价收入。

23. 公共部门和私营部门通过公私伙伴关系分担建设和(或)经营风险，这一做法在许多国家正成为分担公共交通商业风险和筹集项目资金的一种可接受的方式。允许私营部门参与提供城市交通应能创造一种理想的伙伴关系，充分利用私营部门的效率要素和公共部门的支持，以便提供特定水平的服务。

24. 有许多潜在的市场机制可以支付可持续低碳交通，包括燃油税、停车税、拥堵费、土地增值回收和碳信用额。清洁发展机制的问题是，它的目的是用于支付温室气体排放的减少。因此，它并不支付运输项目产生的其他共同利益，包括改善能源安全、空气质量、穷人出行方便性以及安全性。其他创新的解决方案或新的机制可能包括二氧化硫/氧化氮市场、共享卫生和道路安全利益带来的降本以及能源安全市场。

25. 亚洲发展中国家可以充分受益于各种双边和多边发展机构。例如，日本国际协力事业团为城市交通提供财政支持，此种支持是日本国际协力事业团官方发展援助的重点领域之一。其在亚洲提供的城市交通支持包括德里地铁项目和曼谷城轨快速公交蓝线项目。获得支持者可以通过日本国际协力事业团的财政援助建立一个“公私伙伴关系”吸引“公众”投资。在德里地铁项目中，该项目被注册为一个清洁发展机制项目，预计能够通过每年减少排放 41 160 吨二氧化碳为该项目带来额外收入。为运输部门开发清洁发展机制方法是一个十分紧迫的问题，因为已登记的运输部门清洁发展机制项目比例仅为 0.1%，与其在全球温室气体总排放中所占 13%的比例相比份额非常小。有人建议对亚洲现有大众快速交通的实际温室气体排放量减少情况进行调查，从而有助于就清洁发展机制的方法形成问题开展进一步讨论。有人建议通过区域合作协定促进该区域的环境可持续交通，在为任何大众快速交通项目提供资金时附加有利于非机动车的条件，进一步支持将非机动车纳入体系。

26. 全球环境基金是亚洲发展中国家另一个重要筹资来源。目前，包括联合国开发计划署(开发署)、环境署、世行、区域开发银行(欧洲、亚洲、非洲和拉丁美洲)、联合国粮食及农业组织(粮农组织)、国际农业发展基金和联合国工业发展组织在内共有十个环境基金机构。随着全球环境基金业务阶段的发展，可持续城市交通部门的筹资水平不断增加。在全球环境基金第五阶段(2010-2014年)气候变化重点领域之下，改进能源效率、低碳交通和城市系统被列为六大战略目标之一。此外，还拟议针对柬埔寨、老挝人民民主共和国、马来西亚、菲律宾和越南的城市设立全球环境基金东南亚可持续城市交通项目。该论坛试图简化全球环境基金的程序，并将其重点从缓解转为适应。

27. 亚洲开发银行认识到可持续交通的必要性，并根据新的倡议，即可持续交通倡议，开展交通业务，以建立一个更方便、安全、环保和负担得起的交通系统。多年来，亚行对道路部门的支持，重点在于提高其可获得性、加强经济机会并增加流动性，特别是着重帮助偏远农村社区和农民，而不是在城市中心增加道路基础设施以进一步加剧机动车化。可持续交通倡议是亚洲国家很好的资金来源，可以借此实现这些国家的可持续交通战略。

五. 亚洲环境可持续交通的进展和成绩

28. 亚洲国家在《爱知声明》(2005年)定义的环境可持续交通领域取得了不同程度的成绩和进展，包括提供安全、负担得起、高效的公共交通系统、非机动车(如提供专用自行车和人行道)、智能交通系统以及扩大铁路等。各国交流了交通部门减少温室气体排放的倡议和措施以及未来的战略和政策，包括实现可持续交通的城市交通总体规划、具体目标和指标。

29. 在亚洲大多数发展中国家，运输部门的特点是快速机动车化、私家车拥有率高、城市化升高了交通需求、交通基础设施和相关设施状况不佳、由于缺乏严格的车辆废气排放标准导致空气质量日益恶化、使用旧车和二手车、公共交通不足和价格负担不起、摩托车越来越多、交通死亡和受伤率高、以及机构能力不足，不能以综合方式处理多部门运输、环境和社会问题。特别是，尽管非机动车是日常出行的重要组成部分(例如，在孟加拉国占四分之三)，但专用自行车道和人行道仍普遍缺乏，尚未成为未来交通发展计划的一部分。因此，很多人，特别是低收入人群和对交通运输敏感的人群，患呼吸系统疾病或死于交通意外，使一国承受巨大的经济和社会负担。货运行业所涉及的问题在大多数国家已成为被遗忘的要素。

30. 然而，许多亚洲国家已实施或计划实施国家计划、倡议和项目，以解决可持续交通问题。例如，越南，老挝人民民主共和国和菲律宾已在最后确定其环境可持续交通战略。

31. 在第十个马来西亚计划(2011-2015年)中，已计划实施以人为本的公共交通系统和清洁空气行动计划。此外，马来西亚总理领导的国家绿色技术委员会大力促进包括交通部门的低碳技术。马来西亚正促进和开发更具环境可持续性、基于铁路的交通系统。马尔代夫雄心勃勃地宣布，它计划成为一个碳平衡国家，以可再生电力取代汽车和船只的柴油和汽油动力。为了在2020年实现碳平衡，它计划通过公共交通网络连接所有岛屿。不丹也制定了2040年交通远景规划。此外，亚洲区域一些国家在正在计划新建或扩大/升级现有的大众快速交通系统，如地铁快速交通、轻轨快速交通、公共汽车快速交通系统。预计类似服务数量的增加将改善城市的流动性、出行方便性和可持续性。

32. 日本、大韩民国和新加坡在公共交通系统方面所取得的成就是显而易见的例子。非机动车在整体交通政策、规划和发展中的作用日益获得承认。例如，日本许多城市引入了自行车共享系统，通过方便使用的智能卡系统提供了前30分钟的免费使用。韩国旨在到2018年通过实施“道路减肥计划”将全国自行车网络扩大至3114公里，确保道路设有自行车专用道，并在火车和公交车上提供自行车停车架。新加坡也于2010年7月宣布了国家自行车计划，目标是发展自行车道。这些国家还表示致力于减少温室气体排放以缓解气候变化。例如，日本的目标是到2020年与1990年相比减少排放25%，韩国和新加坡则计划到2020年在原有基础上分别减排30%和16%。为了实现这些目标，各国正在开展不同的交通需求管理举措，例如日本的流动性管理方案、大韩民国的拥堵费和公交专用区以及新加坡的电子道路收费。大韩民国、日本、新加坡的许多城市已实施综合收费系统。新加坡的其他主要目标包括到2020年实现总体能源效率提高20%，并将2.5微米可吸入颗粒物(PM_{2.5})水平降低至每立方米12微克。

33. 该区域对“绿色增长”方面的认识日益增强。例如，考虑到交通部门(尤其是公路交通)大量和不断增长的能源使用、对化石燃料的依赖、温室气体排放量以及对客运和货运需求的持续不断增长，大韩民国政府已承诺通过关键的交通战略推动绿色增长，其中包括：(a) 转向低碳交通和物流；(b) 加强交通需求管理；(c) 发展低碳交通基础设施和技术；(d) 通过行人优先区、自行车共享、公交专用区鼓励人力交通；以及(e) 整合土地使用和交通规划。大韩民国还在作出巨大努力和投资，以实现从公路到铁路为主的交通模式的转变，从而实现绿色增长。

34. 尽管泰国最近努力建设并提供地铁、高架轻轨系统等非公路运输服务，曼谷的客运仍然在很大程度上依赖私家车、摩托车和公交车(超过 90%)。路边空气污染是一个严重问题，影响人们的生活质量。交通运输部门作为一个整体产生了泰国三分之一的温室气体排放量。为纠正这些问题，泰国正在对交通运输业采取多管齐下的战略：(a) 通过改善公共交通服务促使人们摒弃私家车转向使用公共交通，例如在曼谷开发公共汽车快速交通系统、扩大地铁/高架轻轨系统并实现城际铁路双轨化；(b) 收紧车辆废气排放标准，并改进车辆检查和维修；(c) 促进清洁燃料，如压缩天然气和生物柴油；(d) 加强非机动车运输(例如提供自行车专用道和停车位)；以及(e) 通过提供多模式运输改善城市规划。

35. 对于像阿富汗这样在军事冲突后正在重建的国家，首要优先事项是安全问题而非环境和交通。这导致了该国没有适当实施环境可持续交通。落后的交通基础设施以及缺乏适当的交通法规导致成千上万人的生命损失。由于职责分散在各职能部门和机构之间，导致了交通运输部门严重的管理问题。对不丹、老挝人民民主共和国、蒙古等其他内陆国家，虽然车辆拥有率一直较低，但也存在与交通运输部门有关的不同的可持续发展问题。为了满足日益增长的旅行需求，不丹正在探索客运和货运的替代模式，例如在生态敏感地区、边远地区和旅游目的地发展铁路、索道或缆车运输网络，以尽量减少道路建设带来的影响。不丹正在制定 2040 年交通远景规划，其第十个五年计划和方案中包括扩大城市交通服务的可行性研究，以便包括索道、水路等生态友好交通方式和替代交通方式以及智能交通系统。

36. 蒙古正面临机动车化不断增加的问题，2009 年机动车辆超过 224 000 辆，主要是进口轿车。乌兰巴托的二氧化硫、二氧化氮和一氧化碳浓度超出空气质量标准，空气污染主要来源于机动车辆的使用。蒙古已制定了国家发展战略、国家交通战略、道路总体规划等长期计划来监督未来的发展方向。蒙古还作出努力修改空气质量法律和法规，促进诸如天然气和生物乙醇等清洁燃料，并报废旧机动车辆(12 年)和出租车(10 年)。

37. 印度和中国等国家正在扩大其公共交通运输系统。为了改善城市交通基础设施并填补空白，印度第十一个五年计划(2007-2012 年)期间的投资需求预计约 300 亿美元，在未来 20 年内约为 970 亿美元。印度对城市交通需求和气候变化的回应包括：国家城市交通政策(2006 年)；贾瓦哈拉尔·尼赫鲁国家城市复兴专项计

划一与部门改革挂钩的公交车、铁路和相关基础设施投资计划；国家可持续人居计划；国家环境空气 12 种污染物质量标准；汽车燃料标准从巴拉特三过渡至巴拉特四。根据尼赫鲁国家城市复兴专项计划，公共汽车快速交通系统项目预计将覆盖 10 个复兴专项计划城市的 437 公里道路，总成本 10.85 亿美元。与此同时，每天运送 700 万人口、每年共计 26 亿人的印度铁路将重点考虑到社会经济因素进行区域连接，铁路网正在继续扩大并连接印度众多人口。

38. 在转向严格的机动车和燃油排放标准的同时，中国正大量投资于公共交通系统。例如，中国的中长期铁路网规划预计 2012 年投入运营的铁路里程达 11 万公里，高速线路达 13 000 公里。中国高速铁路网的设计着眼于形成一个大容量快速和便捷的客运交通走廊，实现客运与货运分离，形成四纵四横主干道布局。

39. 来自各国分组会议的意见和建议包括：(a) 必须采取严格措施限制私人汽车的使用，包括燃油税、公路收费、提高停车费、交通拥堵费、低排放区、降低对汽车友好的基础设施补贴；(b) 来自上述各种交通需求管理措施的额外收入可以为加强公共交通服务，包括非机动车基础设施提供良好的资金来源；(c) 各国应着眼于更全面的方式，特别是强调“避免”和“转移”战略，而不是“提高”战略；(d) 应作出努力获得可靠的交通运输数据，以加强地方和国家一级的基准信息；及(e) 在考虑生物燃料发展方案时，应认真考虑包括粮食保障在内的整体可持续性。

40. 据估计，黑碳仅次于二氧化碳是导致全球变暖最重要的第二或第三诱因。此外，考虑到黑碳导致全球变暖的潜能值约为二氧化碳的 2 000 至 3 000 倍(20 年)，并且在亚洲交通运输部门是产生黑碳的第三大来源，减少来自交通运输部门的黑碳可以在短时间内取得直接的气候方面收益。亚洲各国的选择之一包括在环境可持续交通战略中考虑控制交通运输部门产生的黑碳排放。

41. 同样重要的是，应注意到空气质量标准对技术改进和市场渗透的推动。车辆排放标准是行之有效的，但更新保有车辆的过程需要相对长的时间。燃料质量标准和替代燃料能够产生更快的效果。金融和财政手段对交通流量的影响不大。信息和公众认识是成功的关键所在。流动性管理最具二氧化碳减排潜力。因此，应该把重点放在避免出行、转向影响较小模式以及增加承载系数方面。

42. 世界上许多国家，包括发展中国家和发达国家，正在努力引进低排放车辆。根据当地的不同情况，并非只有一个选项，而是有很多选择存在。通过改进传统发动机、更好的催化剂和过滤器、更好的常规液体燃料、气体燃料以及电动汽车可以减少有毒的排放。为了找到最佳方案，对不同燃料“从油井到车轮”的整个生命周期进行全面分析将十分有益，包括原料开采、生产、分销和消费，以便系统比较不同类型燃料的总体影响。低排放替代燃料应在市场上得到补贴，以便更具竞争力并满足消费者的需求。

六. 环境可持续交通绩效指标的必要性

43. 一般来说,统计数字可以使不同利益攸关方了解交通运输发展的趋势,绩效指标是用来衡量实现可持续交通目标进展情况的统计数字。可持续交通的经济目标可包括流动性、出行方便性、拥堵减少、道路成本节约、停车费用节省、消费者节省、能源节省、经济生产力和发展、税收负担等。社会目标可包括平等、公平、可负担性、人民健康、社会凝聚力、文化保护、社区可居住性、公众参与等。同样,环境目标可包括污染减少、气候保护、栖息地保护、美学等。

44. 为了衡量这些目标的进展情况,数据质量是首要关切。它通常取决于数据的准确性、透明度、全面性、频率、一致性和可用性。交通运输统计数据的主要问题是,它们往往不完整、不准确、方法不足或样本量不足,导致交通运输决策偏向易于衡量的影响,而牺牲了较难衡量的影响。这种不完整和不可靠的交通运输数据迫切需要改善,因为基于可靠数据的业绩指标对于良好的交通规划和发展至关重要。采用哪些指标极大影响了问题的定义和解决方案的评估。传统的交通运输指标往往反映机动车行驶条件,因此支持机动车的改进。可持续性要求则需要一个更广泛的指标集,反映出行方便性而非流动性,并考虑其他方式和影响。因此,建立通用的交通数据质量标准对于可持续交通规划至关重要。

七. 发展公共汽车快速交通以及城市和地区轨道交通,实现环境可持续交通目标

45. 公共汽车快速交通系统与地铁或铁路相比,是最便宜的公共交通工具之一。然而,推广公共汽车快速交通系统的障碍是,在政府官员看来,公共汽车快速交通系统的形象不如地铁快速交通系统。公共汽车不同于地铁,与私人汽车竞争道路空间,较难广泛推广,尽管它与地铁相比具有各种优势,包括成本效益,未来可灵活变化,制造时间短等。虽然存在这些瓶颈,亚洲一些世界级的公共汽车快速交通系统的发展,有助于让决策者和运输当局注意到,这是一种成本效益好的高品质大众快速交通选择。在强有力的政治领导下,艾哈迈达巴德建成了印度第一个全面的公共汽车快速交通系统,每天可运送 56 000 名乘客。曼谷最近建成了第一条公共汽车快速交通路线,同现有的轻轨车站融为一体。中国广州市也建立了公共汽车快速交通系统,每天运载乘客 80 万(不包括转车,转车在公共汽车快速交通系统车站是免费的),达到地铁运送人数(或更多),超过广州任何一条地铁线路。该系统目前在早晨上班高峰时间,每小时单向运送 27 000 名乘客,比中国大陆(除北京地铁 2 号线外)任何地铁线都多。6 月,推出了自行车共享系统,并与公共汽车快速交通系统车站联系起来,目前,100 多个车站共有 5 000 部自行车,大多集中在公共汽车快速交通系统走廊。计划将在今年 11 月,在 300 多个车站推出 15 000 部自行车,为亚运会服务。印度尼西亚的“雅加达捷运”

是这一地区的公共汽车快速交通系统之一，不过它需要进一步改进，因为其他车辆常闯入公共汽车专用车道，压缩天然气加气需要较长时间。首尔也成功建立公共汽车快速交通系统，把原来的车道平均速度从 10 公里提高至 30 公里，减少了 25% 的交通事故。结论是，公共汽车快速交通系统的规划要与城市长期发展和土地使用政策相结合，以达到预期的效果。此外，使公共汽车快速交通系统税收合理化的财政政策干预，合适的投资框架，以及成立有权力的大都会运输局，都是成功实施的先决条件。提供方便的支线服务、专用中间车道和中央分隔车站，在设计时综合考虑高品质的行人和自行车基础设施，加上其它方面，被认为是决定公共汽车快速交通系统成功的重要因素。

46. 在实现环境可持续交通目标方面，轨道交通系统可以发挥独特作用。因其容量高和速度快，许多亚洲国家竞相发展轨道交通系统。举例来说，曼谷开发了轻轨和大众快速交通系统，提供高质量的公共交通服务。印度铺设了 6.4 万公里铁路，每年为 2.6 亿乘客提供服务，把服务普及到农村，提供多种服务。印度的铁路服务不仅缩短了距离，而且缩小了差距，为穷人、妇女和非正规部门工人提供专门设计的服务。日本还力求让越来越多的旅客和货物从公路转到铁路，开发新技术，提高铁路服务的能源效率。大韩民国也正在实施“公路转铁路”政策，得到新的“低碳绿色增长”国家远景规划的支助，使铁路运输更安全，更舒适，更便宜，更容易，为此对铁路进行大量投资，到 2020 年把社会基础设施资本投资中的铁路份额从 29.3% 增加到 50%。

47. 随着中国最近的快速发展，铁路运营长度预计到 2012 年将超过 11 万公里。中国高速铁路网的设计是要建成快速便捷，大容量的客运交通走廊。投入运营的高速铁路里程已达 6 920 公里。在区域内部贸易持续增长的同时，区域内的这些广泛铁路网加快了人们对建设跨越边界区域铁路网的讨论。这些多式联运运输走廊可以带来机遇，在该区域建立高效率的多式联运，发展高效物流产业，保持该区域中全球的经济地位，并最终分配经济繁荣的好处。不过，随着广州公共汽车快速交通系统最近的建成，显而易见的是，一个精心设计的综合性公共汽车快速交通系统可以容纳与铁路一样多的乘客，而资金投入少，时间也短。因此，对于发展市内公共交通服务，公共汽车快速交通系统应被视为在资源有限时替代轨道交通的办法。

八. 环境可持续交通中的社会公平

48. 交通规划和发展必须在较低程度上以直接经济目标为驱动力，而要侧重社会活动，如工作、教育、家庭需求等，照顾到男女以及各种社会经济状况家庭的不同的交通需求和价值观念。预计到 2030 年，亚洲 60% 的人将居住在城市地区。随着城市化进程加快，将出现更多的“城市贫民”，他们经常涉及非正规部门，居住在贫民区。这些城市贫民大体上“流动能力差”，除走路和骑自行车等非机动

交通方式外，鲜少其它选择。然而，虽然许多城市贫民依靠非机动车模式，但该模式却是交通系统的“孤儿”，常被忽略，被视为无关紧要，而非核心需求。在大多数情况下，非机动车模式没有很好地纳入公共交通，从而失去了潜在乘客。宽敞、安全、不间断的人行道和平面路口等高质量人行设施为所有人需要，包括儿童、妇女、老人和残疾人士，人们借此安全搭乘公共交通。还需要更多纳入自行车的综合措施，如允许公共汽车和火车搭载自行车，提供安全便捷的自行车停车位，建成自行车集中点，推广自行车共享等。用步行或骑自行车代替汽车，在发达国家和发展中国家都是双赢。行人和骑车人应该有直接、愉快、安全的行路权，在街道空间上实现高度社会公平。此外，应调查儿童、学生、妇女、老人和残疾人等不同乘客的经历，在城市交通系统规划和现代化过程中给予考虑。

九. 提高燃料经济性促进国家能源安全

49. 亚洲面临的另一个挑战是，许多国家缺乏燃料经济性标准。泰国等几个国家提出了东盟国家的燃料经济性标准。燃料经济性标准的设立，可以大大有助于加强国家能源安全。联合国环境规划署全球燃料经济性倡议和亚洲城市洁净空气倡议的联合报告指出，据估计，该区域建立共同的燃料经济性标准，可节省大量燃料。例如，为重型车辆和轻型车辆设立燃料经济性标准，可在 2012 年至 2035 年节省近 4 460 亿升柴油和 1 340 亿升汽油。换句话说，降低柴油消耗可节省 3 180 亿美元，降低汽油消耗可节省 980 亿美元，此外还将减少温室气体排放和空气污染物。在亚洲政府议程上，目前的燃料经济性政策和措施没有得到如同替代燃料和排放管理那样的足够重视。必须在其他燃料、车辆和有关能源问题方面检查燃料经济性。此外，汽车制造商需要参与决策过程，燃料补贴问题应与鼓励购买省油汽车的措施同时考虑。

50. 亚洲国家可以充分受惠于全球燃料经济性倡议，其中主要重点是：(a) 收集、分析和交流燃料经济性数据和分析，监控到 2050 年实现 50%改进的趋势和进展；(b) 促进和支持制订国家燃料经济性政策，鼓励改善国内生产和(或)出售的汽车的燃料经济性——这一部分的目的是启动全国性讨论和规划；(c) 标签要求(例如检验标准和驾驶周期)的技术统一；(d) 通过全球数据库，向消费者和决策者提供信息，说明在改善车辆性能和降低排放方面的选择、成本和可用资源。

十. 可持续货运

51. 货运是最被忽视的交通部门之一。虽然许多问题涉及货运部门，如安全问题，污染及其他环境影响，但货运很少列入城市交通系统发展规划和政策中。卡车在道路交通事故中占很大比例。例如，在印度，卡车虽然只占汽车总数的 5%，但却占交通事故总量的 30%。为改进货运业务，许多障碍需要解决，包括卡车老旧，保养不善，空载比例高和超载。在亚洲，公路货运占主导地位；因此，卡车柴油

消耗是货物运输燃料造成空气污染和温室气体排放的主要问题。卡车的柴油消费预计到 2050 年将翻一番，亚洲所占份额将达到 34%。

52. 为改善货运部门的生态效率，政策制定者应落实各项措施，减少车次，减少货运量，减少车辆行驶的环境影响，缩短距离，改变运输方式。有很多方法可改进货运业的可持续性。例如，日本鼓励卡车司机保持详细的行驶和燃料使用量记录，这最终帮助司机们检讨自己的工作，改善整体效率。

53. 为解决货运问题，亚洲国家可以考虑若干战略，如“避免”战略，包括减少出行，促进当地生产消费，与供应链和港口共用设施，改善物流，管理负荷。“转向”战略可以包括更多的节能模式，优化铁路和内陆水道，使用与载荷更匹配的不同类型车辆。同样，“改进”战略可以包括降低速度，改进业务和技术，使用风能，制订燃料经济性标准，更严格执行反超载法，采用其他技术进步成果和工具，如无线电频率识别标签，全球定位系统和车辆路径选择软件。

54. 运输和物流基础设施服务可以扩大实际和经济上的准入。改善农村准入，有助于实现千年发展目标，减少粮食不安全，帮助灾害管理。例如，中国农村公路的成本效益比率可高于高质量道路的四倍。农村物流和供应链，可大大有助于扶贫。例如，粮农组织估计，谷类作物收获后的损失约为总产量的 10%至 37%，运输和物流方面的缺陷所造成的损失约为 4%至 16%。同样，在印度，印度管理学院进行的一项研究报告说，50%的新鲜食品和蔬菜在运向市场路途上浪费掉。改进物流和供应链会促成农产品的价值链发展，从而有助于扶贫。区域内一些国家确实存在不少范例。

55. 海洋运输是运输部门中另一个相对受忽视的问题，这是因为更重视水陆交通。航运带来各种环境影响，如二氧化硫、微粒物质、氮氧化物和二氧化碳排放、臭氧层消耗物质、焚烧物排放、压仓水排放、防污涂料、污水、含油污水以及各种货物残留物。全球海运每年消耗约 3.7 亿吨硫和重金属含量高的低质残余燃油。如果全球航运是一个国家，它将是第五大温室气体排放体。亚洲国家需要寻找适当战略，改善航运和港口部门的可持续性。

十一. 2010 至 2020 年可持续交通目标——曼谷 2020 年宣言

56. 亚洲各国决心在 2010–2020 年间的十年内开展可持续活动和措施，在迅速城市化的亚洲建成安全、可靠、负担得起、高效、便民和环保的交通体系，为再次展示这一意向和承诺，论坛参加国讨论商定了友好宣言，《曼谷 2020 年宣言——2010 至 2020 年可持续交通目标》（见附件 1）。鉴于交通和可持续发展这一主题将在可持续发展委员会第十九届会议上辩论，参与国希望，可持续发展委员会将把第五届亚洲区域环境可持续交通论坛的成果视为亚洲区域对交通部门作出的一项重要投入。

57. 曼谷 2020 年宣言附件中的各项指标为各国提供一个衡量环境可持续交通战略进展情况的指导性框架；各国可按本国情况斟酌使用这些指标。

58. 预计曼谷 2020 年宣言将奠定一个重要基础，促进各国在随后的论坛上，包括 2011 年 12 月在新德里举行的第六届环境可持续交通论坛上，讨论在环境可持续交通方面取得的进展。

实地访问

59. 为展示泰国在环境可持续交通方面的最佳做法和措施，泰国自然资源和环境部及泰国交通运输部组织了实地考察，向与会人员展示了曼谷的大众快速交通系统。与会人员乘坐了新建的捷运系统，获得现场体验。曼谷地铁公共有限公司详细介绍了当前的快速交通项目及 2019 至 2029 年的大众快速交通总体规划。

附录

曼谷 2020 年宣言——2010 至 2020 年可持续交通目标

我们，亚洲各国(阿富汗、孟加拉国、不丹、文莱、柬埔寨、中华人民共和国、印度尼西亚、印度、日本、大韩民国、老挝人们民主共和国、马来西亚、马尔代夫、蒙古、缅甸、尼泊尔、菲律宾、巴基斯坦、新加坡、斯里兰卡、泰国和越南)、国际组织、双边和多边机构、非政府组织、研究机构的代表，可持续交通运输专家，于 2010 年 8 月 23 日至 25 日在泰国曼谷举行第五届亚洲区域环境可持续交通论坛，起草并通过《曼谷 2020 年宣言》，以再次展示亚洲各国的意向和承诺，表明决心在 2010-2020 年间的十年内开展可持续活动和措施，在迅速城市化的亚洲建成安全、可靠、负担得起、高效、便民和环保的交通体系，

注意到交通是关于可持续发展的《21 世纪议程》和可持续发展委员会 2001 年第九届会议高级别会议成果中的一个主题。该届会议就交通部门问题作出重要决定，其结论认为，改善交通系统，促进可持续发展，包括改善出行方便性，可促进经济社会发展，有利于发展中国家融入世界经济，并有利于消除贫穷，

重申并基于 2005 年 8 月 1 日和 2 日在日本爱知县名古屋举行的第一届区域环境可持续交通论坛上与会者商定的《爱知声明》及其推动环境可持续交通的综合方法，此种方法不仅将通过减少城市空气污染增进人的健康，还将减少温室气体排放，道路事故伤亡，有害的噪音和交通拥堵，

重申并基于 2009 年 2 月 24 日至 26 日在大韩民国首尔举行的第四届区域环境可持续交通论坛商定的《首尔声明》，其中呼吁必须在更广泛的绿色增长环境目标背景下考虑交通问题，包括交通—能源—碳排放的关系，发展低碳交通战略，其中包括转用节能低碳模式以加强能源安全，减轻交通对气候的影响以及气候变化对交通服务和其它社会经济部门的影响，

注意到 2010 年 5 月可持续发展委员会第十八届会议的结论，即在许多发展中国家(包括城市和农村地区)，基本交通基础设施和服务仍然缺乏或不足，因此很难为穷人，包括妇女、青年和儿童，提供基本服务，包括与健康和教育有关的服务，工人很难找到工作；农村地区适当交通基础设施的缺乏，导致长期贫穷，限制了农产品销售和其他创收机会，从而妨碍了实现国际商定的千年发展目标的努力，

注意到国际机构预计，2005 至 2030 年期间，与交通相关的全球二氧化碳排放将增加 57%，其中最大增长部分将来自亚洲私人机动车辆的增加，

注意到 2010 年 3 月 2 日关于改善全球道路安全的联合国大会第 64/255 号决议，其中宣布 2011 年至 2020 年为道路安全行动十年，并深为关切，约一半的道

路交通伤亡事故发生在亚洲和太平洋地区，其中大部分是行人、儿童和骑自行车人等弱势的道路使用者，原因是缺乏行人和自行车专用车道、安全的过街道口、残疾人坡道等必要的安全基础设施，以及缺乏事故后护理，

确认低收入群体，以及妇女、儿童、老人和残疾人具体的流动需求，这些问题必须解决，才能实现社会公平社区，人人享有更好的生活，

确认基于避免不必要机动交通(转而采用更可持续的交通模式及改进交通方式和技术)概念的环境可持续交通战略的重要性，

我们，第五届亚洲区域环境可持续交通论坛与会者表示，我们打算自行发展并实现一体化和可持续的交通政策选择、方案和项目，协助到 2020 年在亚洲实现以下环境可持续交通目标：

一. “避免”战略，减少不必要的出行和出行距离

目标 1。在地方、区域和国家各级正式综合考虑土地使用和交通规划进程以及相关制度安排；

目标 2。通过采用适当的土地使用政策，在城市内主干道实现混合使用开发和中高密度通行，提供以人为本的当地准入，在引入新公共交通基础设施时积极推动公交开发；

目标 3。实施相关政策、方案和项目，支持信息和通信技术，如因特网接入、远程会议和电子通勤，减少不必要的出行；

二. 转向更可持续方式的战略

目标 4。要求在所有主要城市的交通总体计划中列入非机动车组成部分，优先向非机动车进行交通基础设施投资，包括大规模改善行人和自行车设施，发展多式联运连接设施，尽可能采用完整街道设计标准；

目标 5。改善公共交通服务，包括城市主干道专用基础设施上高品质和负担得起的服务，与进入住宅区的支线服务联通；

目标 6。通过交通需求管理措施，减少私人机动车占城市交通模式的比例，包括综合考虑到拥挤、安全和污染成本的定价措施，逐步减少直接或间接鼓励私人驾驶、机动化和城市蔓延的价格扭曲现象；

目标 7。向更可持续的城际客货运输模式进行重大转移，包括鼓励高品质的长途客车、内陆水运、高速铁路，不鼓励轿车和空中客运；鼓励火车和驳船货运，不鼓励卡车和空运，为此协助基础设施，如内陆旱地港口

三. 改进交通方式和技术的战略

目标 8. 推行多样化, 力求使用更可持续的**交通燃料和技术**, 包括让此类备选方法, 例如, 由可再生能源、混合动力技术和天然气驱动的车辆, 更多地进入市场;

目标 9. 为各类车辆, 包括新车辆和正在使用的车辆, 拟定渐进、适当和负担得起的**燃料质量、燃料效率和尾气排放标准**;

目标 10. 建立有效的**车辆检测和遵守制度**, 包括正式的车辆登记制度和适当的定期**车辆检查和维护**规定, 特别注重商业车辆, 实施渐进的排放和安全标准, 逐渐淘汰污染环境的老旧商业车辆, 并建立**船只检验和遵守制度**;

目标 11. 尽可能采用**智能交通系统**, 如电子收费系统和道路收费系统, 交通控制中心, 实时用户信息;

目标 12. 通过执行使货运车辆技术现代化的各项政策、方案和项目, 提高**货运效率**, 包括公路、铁路、航空、水路的效率, 实施车队调度管理系统, 支持更好的物流和供应链管理;

四. 交叉战略

目标 13. 通过公路、铁路和水路零死亡的**安全政策**, 实施适当的限速, 交通舒缓策略, 严格驾照颁发, 机动车登记, 保险要求, 更好的事故后护理, 以显著减少事故和伤害;

目标 14. 促进监测交通排放和噪音对**健康**的影响, 特别注重大城市中哮喘、其他肺病、心脏病的发病率, 评估空气污染和噪声的经济影响, 制定减缓战略, 特别是协助交通流量高度集中地点附近的高敏感人群;

目标 15: 各国建立自己的渐进式、健康型、有成本效益和可执行的**空气质量**和**噪音标准**, 同时考虑世界卫生组织的准则, 规定进行监测和提交报告, 减少微颗粒物、氧化氮、氧化硫、一氧化碳和地面臭氧等污染物含量超过国家标准的天数, 减少噪音水平超过国家标准的地区, 特别是在交通流量高度集中地点附近环境下;

目标 16. 实施可持续低碳交通措施, 缓解全球**气候变化的原因**, 巩固国家**能源安全**, 在给《气候变化框架公约》的国家报告中汇报交通部门排放的各种温室气体情况

目标 17. 把**社会公平**作为发展执行交通计划的规划和设计标准, 从而提高所有人的生活质量、安全和保安, 尤其是妇女, 让残疾人和老年人都能上街和利用公共交通系统, 让低收入群体担负得起公共交通, 中间公共交通的更新、现代化和一体化;

目标 18。鼓励有助于可持续交通基础设施的创新融资机制和运营，为此可采取一些措施，如停车收费，燃料定价，每天不同时段的自动道路收费，建立公共私营部门伙伴关系，如实现土地增值回收，包括尽可能考虑碳市场；

目标 19。鼓励向各级政府和公众广泛宣传可持续交通，开展外联活动，宣传活动，即时报告监测到的指标，建立参与式进程；

目标 20。设立资金到位的专门机构，拟定可持续的交通—土地使用政策，开展执行工作，包括研究发展环境可持续交通，对重大交通项目进行环境评估，推动善治；

请各国利用环境可持续交通论坛自愿报告进展情况。

曼谷 2020 年宣言附件

衡量曼谷 2020 年宣言的进展情况

本附件列出各国实施成功的环境可持续交通战略时可考虑的业绩指标。曼谷 2020 年宣言是一份自愿文件，各国可自行编列其它/替代指标和措施，监测本国的进展。

这个全面指标清单的目的是提供指导方针，以便客观衡量交通系统的效益和效率，实现预期目标。

战略	指标
“避免”战略	元指标：全国和城市一级人均行车公里数逐渐变化情况
综合土地使用——交通规划	国内多少城市制订综合土地使用——交通计划 要求地方上遵守区域综合土地使用——运输计划
混合用途开发	减少城市人均乘客出行里数 减少区域和国内平均货运距离 开发了多少用于具体目的的混合用途项目 实现车站方便转乘的公共交通项目数 公共交通干道旁每平方公里人口和就业人数 开发和人口密度增加的公共交通干道数 高质量公共交通干道旁物业升值额
信息和通信技术	鼓励用信息和通信技术替代出行的政策数 因特网宽带服务平均速度 宽带在不同收入群体中的普及程度 国内移动电话普及率 电视会议替代出差的增幅 推广电子通勤的政策和(或)方案数 电子通勤节省的出行估计数
“转向”战略	元措施：各种主要交通方式在全国和城市所占比例，包括乘客交通(步行、自行车、驾车、乘车、驾驶摩托车、乘坐摩托车、机动三轮、非机动三轮、公共汽车、小型公共汽车、城铁)，城内交通(私人汽车、公共汽车、铁路、船舶)和货运(卡车、

战略	指标
非机动车交通	<p>铁路、驳船、小面包车和非机动车)</p> <p>多少城市在综合交通总体计划中突出非机动车交通</p> <p>注意全国和地方是否制订政策，要求十字路口人行道开出缓坡</p> <p>注意全国和地方是否制订政策，规定人行道最低宽度，注意最低宽度</p> <p>注意全国和地方是否制订政策，规定主要交通路口设置专用行人信号</p> <p>推动监督测量行人设施的质量，调查和审计“方便行人指数”的城市数</p> <p>设立专用自行车道的城市数</p> <p>自行车道里数</p> <p>自行车安全停车点</p> <p>有共享自行车的城市数和每个共享方案的自行车数</p> <p>设有人力车改进方案的城市数</p> <p>同人力车正式接乘的公共交通系统</p> <p>参加无车日活动的城市数</p>
公共交通	<p>多少城市在道路中间设有公共汽车专用主干道(公共汽车快速道)</p> <p>道路中间的公共汽车专用主干道(公共汽车快速道)里数</p> <p>多少城市设有上车前交费的公交系统和快捷乘车车站</p> <p>多少城市公共交通系统使用电子车费卡</p> <p>多少城市设有各种公共交通模式共用的收费结构</p> <p>多少城市建有高架和地下地铁</p> <p>地铁里数</p>
交通需求管理	<p>多少城市或地区设有交通拥挤收费</p> <p>多少城市或地区设有公路收费站</p> <p>多少城市有正规停车收费系统，对每个非居民停车位收取土地税，无论停车位是否使用，均课税</p>

战略	指标
	多少城市有积极的停车管理系统
	燃料税增幅
	多少城市或区域采取措施，不鼓励拥有和(或)驾驶私人车辆
	车辆征税额
城市间客货交通运输	增加高质量城市间公交汽车服务的比例
	增加城市间普通铁路服务的比例
	增加城市间高速铁路服务的比例
	城市间高速铁路公里数
	货运铁路公里数
	内陆旱港数
“改进”战略	元措施：客货车辆燃料效率水平
洁净燃料和技术	公路运输替代燃料的市场比例，包括可再生发电、天然气；不与粮食作物竞争的可持续管理和培育的生物燃料的市场比例
	电动车辆、混合型车辆和燃料电池车辆的市场比例
标准	注意现行燃料质量标准和实现欧洲四(或类似)燃料质量标准的时限
	注意现行的每类车辆排放标准
	注意现行的每类车辆燃料经济性标准
视察和维修	注意商用车辆检验要求的性质，包括检验次数、规定排放水准、安全性能检测和报废车辆数
	公路抽查车辆排放的城市
	注意国家和地方法律规定的车辆保险种类
	考驾照的人数和通过/不通过规定
智能运输系统	城市中配有车辆自动追踪技术的公交车辆
	使用实时信息显示的公交车站和车辆
	设有调度中心，管理交通事故和公交车辆的城市数量
货运	用数字说明货运车辆燃料效率的改进情况

战略	指标
	用数字说明货运车辆类型的变动
	用数字说明网络效率增益
“跨领域”战略	
安全	减少交通事故数
	减少交通事故伤亡人数
	设立无事故政策框架
健康	交通排放造成的发病率，包括哮喘、其它肺病、心脏病、中风、流感
	减少因空气质量问题限制人员外出的天数
	多少城市制订政策，禁止在公共场所，包括公交系统内吸烟
空气污染和噪音	多少城市监测空气质量，包括监测微粒物质 (PM10 和 PM2.5)、氧化氮、二氧化硫、一氧化碳和地面臭氧，尤其是在高流量地区和港口设立监测装置
	每座大城市的微粒物质 (PM10 和 PM2.5)、氧化氮、二氧化硫、一氧化碳和地面臭氧的空气质量水平
	每座大城市空气质量符合有关所有主要污染物的地方标准和世界卫生组织准则的天数
	多少城市设有正式监测噪音方案
	多少城市抽查车辆噪音水平
	多少城市设有中每日特定时间限制噪音和减少噪音的方案
气候变化与能源安全	注意交通部门是否被列入符合国情的缓解行动，注意此类行动中是否有具体交通分部门内容
	注意国内核可了多少全球环境基金交通项目
	国内进口多少石油
社会公平	公交系统安全措施数目和种类
	公交系统非高峰频率
	多少公交车辆和车站完全适合轮椅乘客和推婴儿车的乘客
	适于盲人行走的公交车站数量和道路里程

战略	指标
财政与经济	<p>经过改进、适合乘坐轮椅者的道路里程</p> <p>低收入群体相对可担负的公交服务</p> <p>环境可持续交通项目雇用多少人员，是否有职业培训机会</p> <p>温室气体排放量减少信用的申请数</p> <p>温室气体排放量减少信用带来的总收入</p> <p>堵塞收费计划带来的总收入</p> <p>公路收费总收入</p> <p>停车费总收入</p> <p>已实施的公私伙伴关系数</p> <p>土地增值回收倡议带来的收入</p> <p>考虑到直接、间接和累积影响的交通项目收益——成本分析数目</p> <p>注意交通项目的收益——成本分析成果</p>
信息意识	<p>环境可持续交通方面的出版物</p> <p>与环境可持续交通有关的外联和宣传活动数量</p>
体制和治理	<p>交通部、环境部和卫生部多少人员专司环境可持续交通工作</p> <p>国民政府多少财政资源用于环境可持续交通</p> <p>地区和地方上用于环境可持续交通的人力和物力资源</p> <p>国民政府内是否有专门部门负责非机动车，多少城市政府设有部门负责非机动车，鼓励步行</p> <p>从事环境可持续交通，包括调动民间部门和商业界力量的全国、地区和地方部门的机构和关系</p> <p>注意环境影响评估，以便在环境上认可之前评价交通基础设施举措的影响</p>