

WORLD ENVIRONMENT

2018
总第171期

世界环境



打好打赢碧水保卫战！

TO FIGHT AND WIN
THE BATTLE FOR CLEAN WATER



世界环境

由中国国家环保局（现生态环境部）
和联合国环境规划署联合创刊于1983年

刊名题词：曲格平



主管	中华人民共和国生态环境部
主办	环境保护部宣传教育中心
出版	《世界环境》编辑部
名誉顾问	解振华
社长兼总编辑	贾峰
副社长	何家振 闫世东
编辑部主任	梁彩霞
编辑	高芳
编务	李玲燕
艺术总监	阡陌
美术编辑	曲径
社址	北京朝阳区育慧南路1号A座205室
邮编	100029
电话	010-84665107
传真	010-84634270
E-mail	wem@ceec.cn
网址	www.wem.org.cn
国内统一刊号	CN11-2397/X
国际刊号	ISSN1003-2150
国内发行	北京市报刊发行局
邮发代号	82-803
订购处	全国各地邮局
国外发行	中国国际图书贸易集团有限公司
国外代号	1346Q
广告经营许可证	京朝工商广字第8125号（1-1）
承印	北京华联印刷有限公司
定价	20.00 元

本刊编辑部保留一切权利，如欲转载，须获本刊编辑部同意。稿件凡经本刊录用，如无电子版方面的特殊说明，即视为同意本刊及本刊合作媒体中国知网等进行电子版信息化传播，作者文章著作权使用费与本刊稿酬一次性支付，不再另付。

文章图片提供者需保证所供图片的真实性及合法性，保证不引起肖像权、版权等方面的法律争议，若由此产生的一切法律责任均由提供者承担。



卷首语

01 碧水保卫战，既要打好还要打赢

环球扫描

06 中国项目将提供农业更光明的未来

绿色圆桌

08 纵火者，鸟

09 2018 年“两会”，环保产业更关心什么？

速读

10 北极比欧洲更温暖

镜头

12 浙江水乡治理的前后

封面故事

14 如何打好打赢碧水保卫战？

16 中国湖泊生态环境质量现状及对策建议

19 日本农村污水治理经验

对中国实施乡村振兴战略的借鉴

24 为什么黑臭水体整治成为治水“老大难”？

- 27 中国氨氮水质基准研究支撑相关水质标准的科学制订
- 31 浙江治水成绩单的背后
- 33 北美五大湖恢复行动计划经验
 及对中国湖泊生态环境保护的建议
- 37 水污染防治，如何走向“深蓝”
- 40 辽河保护区湿地恢复技术与策略
- 43 以色列的治水之道与启示
- 45 循环经济帮助污泥变废为宝
- 50 海洋垃圾和微塑料污染问题及其国际进程
- 54 新时代水污染治理的环境经济政策研究

观点

- 60 种族与建成环境：美国环境正义运动的另一个维度
- 66 构建绿色金融体系亟需解决的关键问题
- 68 城市黑臭水体治理需在岸上下足治本功夫

图文故事

- 70 日本新潟市中部污水处理厂

环境教育

- 72 南海湿地，亲近自然的地方



微信二维码 敬请关注

新浪微博: @世界环境杂志 微信公众平台: shijiehuanjing 邮箱: wem@ceec.cn



旅游天地

- 74 济州岛，面朝大海，春暖花开

他山之石

- 78 日本经验对中国农村环保的启示
- 82 公私合作，共建宜居城市

青年论坛

- 86 完善水治理体制 严格制度措施
- 87 船舶污染防治的法律体系初探
- 88 “河长制”入法——新《水污染防治法》的亮点
- 89 中国水污染防治应把农业面源污染防治提上日程

NGO 之窗

- 90 保持英国清洁

ENN 精粹

- 92 城市热岛效应取决于城市布局

人物

- 94 柯瑞华
- 95 贾金杰



世界环境

WORLD ENVIRONMENT

Published on Mar. 30, 2018 (Bi-monthly)

Authorities in Charge

Sponsor

Publisher

Honorary Advisor

President and Editor-in-Chief

Vice-President

Director

Editor

Administrative Staff

Art Director

Art Designer

Ministry of Ecology and Environment of
the People's Republic of China (MEE)
Center for Environmental Education
& Communications of MEP

World Environment

Xie Zhenhua

Jia Feng

He Jiazhen Yan Shidong

Luan Caixia

Gao Fang

Li Lingyan

Qian Mo

Qu Jing

Add

Tel

Fax

E-mail

Web

Domestic Unitary Issue Number

International Standard Serials Number

Overseas Circulation

Overseas Circulation Code

Price

#1, Yuhuinanlu, Chaoyang District, Beijing
100029, P.R.China

(8610) 84665107

(8610) 84634270

wem@ceec.cn

www.wem.org.cn

CN11-2397/X

ISSN1003-2150

China International Book Trading Corporation

1346Q

\$6.99

Set up jointly by State Environmental
Protection Agency of
China (now MEE of China)
and UNEP in 1983



PREFACE

- 01 It is necessary to well fight and win the battle for clean water

SCAN THE WORLD

- 06 Chinese project offers a brighter farming future

ROUND TABLE

- 08 Arsonists are the birds
09 What does the environmental protection industry care more about during the CPPCC & NPC Sessions in 2018?

GLANCE

- 10 The arctic was warmer than Europe

SHOTS

- 12 Before and after the management of the riverside towns in Zhejiang

COVER STORY

- 14 How to fight and win the battle for clean water?
16 The quality status of eco-environment of lakes in China and relevant countermeasures and suggestions
19 The experience of rural sewage treatment in Japan as a reference for China's rural revitalization strategy
24 Why does the treatment of black and odorous waters become an incredibly difficult problem?
27 China's benchmarking study of ammonia nitrogen water quality supports the scientific formulation of relevant water quality standards
31 Behind the high-performance water treatment in Zhejiang
33 The experience of the action plan for restoring North America's Great Lakes and the suggestions for the eco-environmental protection of lakes in China
37 Water pollution prevention and control, how can we go to "dark blue"?
40 Technology and strategy of wetland restoration in the Liaohe River reserve
43 Israel's water treatment and its enlightenment
45 Circular economy enable sludge to become treasure from waste
50 The issues of marine litter and microplastics pollution and relevant international process
54 Study on environmental economic policies for water pollution treatment in the new era

POINT OF VIEW

- 60 Race and built environment: Another dimension of the American environmental justice movement
66 The key issues to be addressed in building a green financial system
68 Enough on-shore efforts should be put into the treatment of the root of urban black and odorous waters

PHOTO STORY

- 70 The sewage treatment plant in central Niigata, Japan

ENVIRONMENTAL EDUCATION

- 72 The wetland in the South China Sea, a place close to nature

WORLDWIDE TRAVEL

- 74 Jeju Island, facing the sea, with spring blossoms

FOREIGN EXPERIENCE

- 78 The enlightenments of Japanese experience to environmental protection in rural China
82 Public-private partnership, jointly building a livable city

YOUTH FORUM

- 86 Improve the water treatment system and implement strict institutional measures
87 A preliminary study on the legal system for the prevention and control of pollution from ships
88 The legislation of "river chief system" - the bright spot of the new *Law on the Prevention and Control of Water Pollution*
89 The prevention and control of agricultural non-point source pollution should be put on the agenda of water pollution prevention and control in China

WINDOWS OF NGO

- 90 Keep Britain Tidy

ENN TERSENESS

- 92 Urban heat island effects depend on a city's layout

WHO'S WHO

- 94 Fred Krupp
95 Kim Jarrett



种族与建成环境： 美国环境正义运动的另一个维度

Race and built environment: Another dimension of the American environmental justice movement

■文

美国的环境正义运动兴起于20世纪70年代,发展于80年代,兴盛于90年代,起因是部分社区与社会群体,尤其是少数族裔和低收入群体,针对工业发展和政府的不平等政策等导致的环境伤害而做出的自然反应。最先是直接受害的人们,尤其是养育孩子的主妇,后来整个社区、社会、学术界都参与进来,迫使政府和企业都不得不重视这个问题。民间、宗教及政府组织的调查发现,有毒废弃物不成比例地集中在少数族裔或低收入群体聚居的地方,环境种族主义、环境歧视等概念迅速进入公众视野。随着该运动的进一步推进,“环境”的概念得到了扩展。1991年,

在首届全国有色人种环境领导人高峰会议上,环境正义活动家阿尔斯顿(Dana Alston)首次将“环境”定义为“我们生活、工作和玩耍的地方”。简言之,环境正义问题所讨论的环境,指的是人们周围的所有事物,涉及日常生活各个方面,包括人工建造的环境。环境正义运动有力地将人们的视线从荒野和自然转移到了自己居住的社区,使人们意识到保护环境不光是保护野生动物的栖息地,还要保护人类自己的家园。在高度城市化的美国,家园常常存在于城市中心以及城市周围的郊区。具体地说,“建成环境”(built environment)指为人类活动提供场所的人造环境,

小到建筑物、公园、绿地,大到整个社区、城市以及城市里的基础设施,如交通设施、供水系统和能源网络。更加宽泛的建成环境还包括健康食物的获取,社区花园建设,一个社区的步行舒适度(walkability)和自行车舒适度(bikeability)。这才是人们天天生活在其中的真正的“环境”,对人类的健康与福祉有着巨大的影响。

一、生活便利设施在不同社区的不平等分布

环境正义运动早期,无论是受害群体、社会组织,还是学者,关注的主要是有害有毒物质在弱势群体社区不成比例地分布以及对这些群体健康的侵害。从20世纪90年代后期开始,人们逐渐意识到,环境中有益设施的分布同样存在不平等。

(一) 食品环境的不平等性

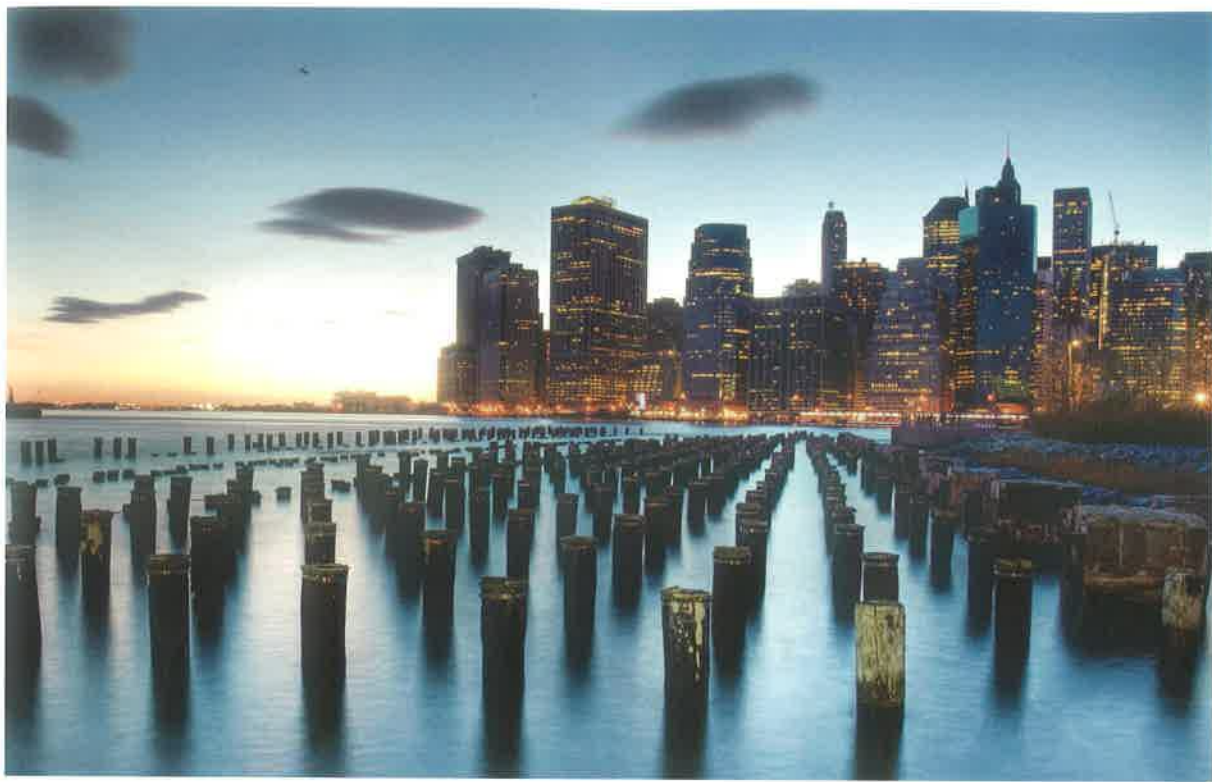
“二战”后,联邦政府鼓励购买住房、投资兴建高速公路的一系列政策措施及银行在放贷过程中实施的种族歧视有力地推进了白人中产阶级逃离城中心,到郊区购买住房的过程。同时,城市中心慢慢沦为主要由贫穷的少数族裔构成的贫民区,这里的各项基础设施由于资金不足而年久失修,得不到应有的维护,从而更加无法吸引高收入人群和公司,形成了内城衰败的恶性循环。零售商本能地被经济条件较好的人群和较为廉价的土地所吸引,也逐渐从内城迁往郊区。社区环境的好坏关系到居民的人身安全、营养状况、运动机会等,这些都是维持健康的重要因素。一个社区中大型超市、杂货店、便利店及各种饭店的分布与数量可以被看做是该社区的食品环境。莫兰德和华英调查了马里兰、明尼苏达、密西西比和北卡罗来那州216个社区中的大型超市、饭店和其他食品经销商的分布,发现大型超市持续迁往郊区,使得内城居民不得不更多地依赖食品种类较少、价格较高的小型食品店。美国众议院的一项调查显示,城区居民在其社区的小型杂货店购买相同食品,比在郊区大型超市购买要多付3%-37%的钱。大型超市里的食品除了价格便宜以外,健康食品的种类也更多,因此,政府助长郊区蔓延的政策有可能在很大程度上影响了内城居民的日常饮食选择。莫兰德和华英的研究表明,最富有的社区所拥有大型超市的数量是最贫穷社区的三倍,而最富有社区的酒吧和小型杂货店的数量分别是最贫穷社区的三分之一和二分之一。以白人为主的社区

总计259500的人口却享有68个大型超市。平均而言,黑人社区中每23582人拥有一个大型超市,而白人社区中每3816人便拥有一个大型超市。

由于交通条件极大地影响了一个人能够离家多远购买食物,该研究基于1990年人口普查的数据,还调查了不同社区居民的私家轿车拥有状况。调查发现,在每一个收入阶层,黑人社区没有私家轿车的比例都高于白人社区。同时,大约有70%的社区并没有任何公交设施。莫兰德、华英和迪耶兹在2002年的一项后续调查中发现,在同样的家庭收入、教育背景下,在拥有同样种类的食品店的情况下,一个黑人社区是否有大型超市与其居民的饮食习惯是否健康非常相关。居所周围有至少一个大型超市的黑人,报告自己每天吃至少两份水果、三份蔬菜的人数,比居所周围没有大型超市的黑人要多56%。有关其他健康饮食习惯的指标比较,也凸显了大型超市的存在对黑人日常饮食习惯的积极作用。一个社区的食品环境在很大程度上决定了居民的日常饮食是否健康,继而影响到整个人群的健康状况。城市中心区域大型超市的缺乏使得居民过多地依赖小型杂货店、快餐店和加油站的小店,这些地方出售的食品多是高脂肪、高热量、高糖的方便食品,且价格相对较高。长期生活在这样的建成环境中的人,事实上是遭受了另外一种环境不正义。

(二) 公园、绿地等分布不平等

联合国发布的《儿童权利宣言》认为,儿童玩耍的权利是一项基本人权。在公园里自由玩耍的简单快乐与儿童的健康权、休闲权及其他权利息息相关。人类对公园、休闲场所、运动场所的需求构成了其享有健康生活的必要条件。20世纪末、21世纪初,美国人整体上趋于肥胖、缺乏运动,与此相关的疾病发病率上升,如果持续下去,世纪之交这一代人很有可能成为美国历史上第一代平均寿命短于其前辈的人。每年美国在医疗方面的支出超过1000亿美元。糖尿病、心脏病等与不健康的生活方式密切相关的疾病正在缩短这一代儿童的寿命,并降低他们的生活质量。这种情况在城市地区,尤其是有色人种、贫困人群聚居的社区尤为明显。例如,加利福尼亚州有27%的儿童超重,40%处于亚健康状态。2003年,全州只有24%的五年级、七年级和九年级学生达到了最低健康标准,而在洛杉矶(有色人种比例高于州平均)联合学区,只有17%的五年级学生、16%的七年级学生和不到



11%的九年级学生达到了最低健康标准。超重儿童比例最高的地区有色人种比例也最高。超重和亚健康状态儿童更有可能患糖尿病、肺病、哮喘和癌症。因此，儿童更有可能受到这些疾病的更为长期，相应也更为严重的影响，如截肢、失明及死亡。由于学校预算的不断缩减及学业标准的不断提高，学校里的体育教育受到了前所未有的挤压。

更多的户外活动时间能够改善健康状况，促进儿童的全面发展。美国越来越多的健康机构、教育机构认为应该增加投资，改善儿童课前、课间及课后的活动设施。有益的户外活动还能有效减少黑帮、吸毒、暴力、犯罪以及青少年性行为。公园和其他公共休闲场所可以净化空气、减少洪涝、提升地产价值、促进旅游业发展、制造就业机会、降低医疗支出。公园及其他公共休闲场所使得人们有了平等互动的机会，在一些户外体育活动中，人们更容易打破种族和阶层的藩篱，在这个意义上，公园促进了平等与民主的发展。因此，公园是人们生活环境的有益设施中很重要的一部分，但是，在美国许多的城市地区，公园的分布却表现出了明显的以种族、阶层为基础的不平等。

加西亚和弗洛丽丝以洛杉矶为例调查了都市地

区公园的分布情况。2000年，洛杉矶总人口370万，是美国第二大城市。其中69%是有色人种，45%是西班牙语裔，只有31%是非西班牙语裔白人。《洛杉矶年鉴》显示，该市有382个公园、123个休闲中心、52个游泳池、28个老年活动中心、13个高尔夫球场、18个日托机构、7个露营基地。如果与美国全国范围的情况相比较，洛杉矶的公园及运动休闲场所是不足的，其人均公园面积低于美国所有其他主要城市。在缺乏足够运动休闲场所对人们生活质量造成的负面影响中，低收入及有色人群首当其冲。公园设施在不同社区的不平等分布并不是偶然形成的，而是长期的政府歧视性政策导致的。首先，用于公园设施建设的财政拨款并非按需分配，而是平均分配给全市15个行政区域。许多内城区域的公园使用的人多，需要的维护人员也多，平均分得的财政拨款就显得不足了。其次，20世纪后半叶，城市建设多发生在郊区，洛杉矶的《昆比法》规定，新建社区必须有配套公园设施。内城区域由于新建社区较少而基本没有享受到该法所提供的利益。另外，洛杉矶市鼓励公园商业性经营，鼓励收费项目，如网球场、高尔夫球场、手球场等，这进一步促使公园设施的分布向富裕社区及白人社区倾



斜。对少年儿童来说,更糟的是学校操场的减少甚至消失。随着新移民的涌入,内城区域的公立学校越来越拥挤,校方不得已增加的流动性教室几乎总是侵占学校的户外活动场所,因此,低收入、有色人种社区的学龄儿童实际上受到了市政公园和学校户外场所不足的双重侵害。这对他们的身体健康、社交能力及道德发展都有负面影响。

洛杉矶作为一个种族性较高的城市(有色人种占总人口69%),每千人拥有公园面积不到1英亩,而国家休闲与公园协会制定的标准是每千人6-8英亩。在洛杉矶市内部,公园设施的分布也不均衡。内城区域,每千人拥有公园面积0.3英亩,而其他较富裕、白人较多的区域,每千人拥有公园面积1.7英亩。

环境正义运动早期,有学者将有毒有害废弃物在少数族裔及贫穷社区不成比例集中的原因归结为这些人群不关注自己生活环境的质量,甚至为了短期的经济利益自愿接受或不介意有毒有害废弃物被堆放在自家门口。在有关环境有益设施分布的辩论中,同样有学者认为少数族裔及贫穷社区并不愿意为公园等休闲设施交税,但是,加利福尼亚州40号提案(该提案为公园建设、清洁空气和清洁水提供了26亿美

元的资金)的通过有力地驳斥了这个看法。黑人选民中的77%、拉美裔选民中的74%和亚裔选民中的60%支持该提案,非拉美裔白人选民的支持率最低,只有56%。家庭年收入低于2万美元的选民中有75%、拥有高中毕业及更低学历选民中有61%都支持该法,这也是所有不同家庭年收入水平和不同受教育水平人群中比例最高的。少数族裔及贫困社区环境有益设施的相对缺乏不是偶然发生的,也不是这些人群的特殊偏好造成的,而是长期的、体制性的、不公平的社会资源分配规则导致的。

在公共卫生领域,居民的健康与福祉被认为是建成环境规划必须考虑的因素。是否可以方便地获取健康食物应该是建成环境质量的一个重要指标。较多便利店的存在与儿童肥胖相关,而增加社区中的大型超市及农贸市场会减少超重人群。此外,改善食品环境的措施还有社区花园(community garden)及学校花园(school garden)。社区花园通常是社区中的一片公共地块,分割成小块租给社区中住在公寓中或其他没有花园或后院的居民,只收取水、电等基础设施维护费用。学校花园通常是在校园附近开辟的一块地,由学生耕种、收获。社区花园和学校花园能够提高参

与耕种的居民和学生的蔬菜、水果摄入量,并且会对他们产生正面的心理影响,如降低压力、提高幸福感等。另外,一个社区的设计如果鼓励居民更多地步行或者骑行,那么该区居民往往会有更低的沮丧感、更少的酗酒行为以及更高的社会财富。居民只有在有充足、安全的步行或骑行通道,并且有吸引人的目的地的情况下才会选择更多步行或骑行,显然,公园及其他休闲开放场所最有可能使人们进行这些健康运动。美国疾病控制中心(Center for Disease Control)在其“肥胖控制共同社区措施”中强调了有益的建成环境对降低居民肥胖现象的重要影响,这里的有益建成环境首先包括健康食物的获取和户外休闲活动场所。因此,美国都市地区,尤其是有色人种和贫困人口聚居的内城区域大型超市及公园绿地的相对缺乏已经构成了对附近人口的健康侵害,这已经成为环境正义运动中的一部分。

二、公平交通运动

黑人对交通公平的诉求在20世纪60年代触发了现代民权运动。1896年,最高法院在普莱西诉弗古森案的裁决中认可了公共交通设施上的种族隔离制度,按肤色划分座位区域的行为便在“隔离但平等”的伪装中得以制度化,并影响到教育等社会生活的其他方面。1955年,在蒙哥马利市,黑人妇女罗莎·帕克拒绝在公交车上将自己的座位让给一个白人男性,从而引发了轰轰烈烈、影响深远的民权运动。60年代初期,一批年轻的“自由乘客”冒着生命危险,乘坐灰狗公司的长途大巴到种族隔离制度根深蒂固的南部各州,挑战洲际旅行中的交通等级及种族隔离制度。民权运动最终获得了胜利,击碎了各种种族隔离的指示牌,促进了教育、就业等领域的种族平等,但是,在21世纪美国的交通领域,少数族裔及贫穷人群面临的问题不再是公共交通工具上座位隔离的歧视,而是没有公共交通工具可以乘坐,这显然是个更加严重的问题。

交通问题吸引了多个研究领域的关注,如城市规划、公共卫生、反郊区蔓延、环保主义等。从战后直到70-80年代,随着大批白人中产阶级离开市区,到郊区工作居住,美国基础交通设施建设一直偏向高速公路,而内城区,尤其是少数族裔和贫困社区的公共交通资源越发不足。关于这一点,主流环保主义者的观点与弱势群体的利益一致。他们反对私人轿车泛滥导

致的空气污染、与郊区蔓延互为因果的高速公路建设及过多占用土地的大型停车设施。由于不同利益群体在交通问题上近乎巧合的一致诉求,1991年的有关高速公路的立法首次遏制了高速公路的扩张,转向现有道路的维护,并将大量资源投向不同的、更加环境友好的交通方式建设。与此同时,环境正义组织也在积极寻求将交通公平问题纳入自己的工作议程。1994年,克林顿总统发布12898号行政命令,要求联邦各部门将环境正义问题作为日常工作、决策等的考量之一。当时的黑人交通部部长罗德尼·斯雷特主办了一场研讨会,专门探索交通与环境正义之间的关系。2002年,第二届全国有色人种环境领导人峰会召开时,交通公平已经被作为环境正义运动的中心议题之一,有关交通、郊区蔓延及增长的参考资料也已在编撰之中。

长久以来,美国被认为是车轮上的国,其纵横交错的高速公路网掩盖了交通设施建设中存在的公平问题。事实上,交通一直是普通家庭,尤其是低收入家庭的很大一笔支出。美国人在交通上的支出仅次于住房,高于其他任何家庭生活支出,包括食品、教育和医疗。平均而言,美国人在交通上的支出达家庭总支出的19%,在东北部是17.1%,南部(一半以上的黑人居住于此)是20.8%。美国最贫穷家庭的交通支出占其家庭净收入的40%。从1992年到2000年,年收入低于2万美元的家庭的交通支出上涨了36.5%,而在同一时段,年收入7万美元或以上的家庭交通支出的上涨只有16.7%。私家轿车仍然是美国任何一个人群最主要的交通工具,拥有私家轿车无疑会极大地增加一个人的就业机会。从全国范围来看,没有私家轿车的白人家庭占所有白人家庭的7%,而这一数字在亚裔家庭中是13%,在拉美裔家庭中是17%,在黑人家中是24%。公共交通设施在少数族裔及贫穷人群聚居的内城区域的缺乏进一步加剧了社会、经济及种族的孤立。

交通支出成为少数族裔及低收入人群沉重负担的一个重要原因是联邦交通设施建设资金分配的不合理。联邦拨款直接拨给各州的交通部门,而许多州的交通部门对都市公共交通并不感兴趣。全国范围内,80%的地面交通建设资金用于高速公路,只有20%用来发展公共交通。虽然使用公共交通的人数也远远低于使用小轿车的人数,但这很难说是公共交通发展资金不足的原因还是结果。现有的公共交通设施

在服务方面往往将有色人种及低收入群体视为“刚性乘客”，不加关注，而花费大量精力吸引白人、中产阶级这些所谓“弹性乘客”。都市公交系统确实对黑人非常重要，因为88%以上的黑人住在大都市区域，其中53%以上住在城市中心区域。黑人使用公共交通出行的可能性是白人的6倍。在城市区域，黑人和拉美裔占有所有公交乘客的54%以上，他们是公交车乘客的62%，地铁乘客的35%，通勤轨道班车的29%。然而，随着郊区蔓延的不断发展，高速公路的飞速扩建，公交发展基金不断萎缩，甚至有的城市，如民权运动发源地蒙哥马利市在1997年彻底停止了其公交车运行体系，不愿将座位让给白人男子的罗莎·帕克现在根本没有公交车可坐了。

城市公交体系萎缩的严重后果之一是依赖公交的人群在空间上与工作机会的隔离。加利福尼亚大学洛杉矶分校的学者迈克尔·斯多尔发现，多于50%的黑人需要搬家才能形成黑人和工作机会的合理分布，而白人需要搬家的比例比黑人要低20%到24%。2004年，基于创业机会、收入可能性以及文化氛围，乔治亚州的亚特兰大市被评为最适宜黑人居住的城市，但是即便是在亚特兰大，大多数的初级工作职位都位于公共交通可达地点的四分之一英里之外。这里的家庭由于公共交通的缺乏需要每个月多支付300美元，一年就是3600美元。这并不是一个小数，因为2000年的统计数字显示，亚特兰大大都市区的黑人收入只是白人收入的70%。伴随着城区公交服务恶化的是工作机会持续流向郊区。2000年的一项布鲁金斯研究院的研究显示，底特律市郊办公面积占整个大都会办公面积的69.5%，亚特兰大市郊为65.8%，华盛顿市郊为57.7%，迈阿密市郊为57.4%，费城市郊为55.2%。如果没有私家车，到这些地方上班的可能性几乎为零，而通往郊区的公交车也几乎为零。以底特律为例，作为“汽车城”，2004年，底特律是美国唯一一个完全没有公交服务体系的大都会。全国有色人种协进会底特律分会的总裁希斯特·惠勒说，在底特律三分之一的家庭没有轿车。不幸的是公共交通他们也指望不上。你去不了机场，去不了郊外的大型购物中心，而正是这些地方在工作职位增长最快。底特律人税负很重，却连最基本的交通需求都满足不了。

同时，由于汽车保险公司的歧视政策，对于许多工薪家庭来说，拥有一辆车并为其上保险简直是太昂

贵了，有时，保险费用甚至超过了买车的平均花费。如果你住在郊区，哪怕是个登记在册的酒鬼，付的车险费率也比住在城区里的最遵纪守法的司机要低。如果州政府强制人们买车险，那么也应该强制保险公司实行公平费率。车险费率应该建立在个人驾驶记录上，而不是一个人居住地区的邮政编码。

交通设施作为有益环境很重要的一部分，在贫困人口脱贫，进而享有健康、富足的生活的过程中扮演着不可替代的角色。优先发展高速公路及大型停车设施，削减公共交通预算造成了建成环境领域的环境不正义，其受害者又是聚居在大都会区域，尤其是城市中心地区的有色人种及贫困人口。对城区公共交通设施的投资和改善是实现建成环境领域环境正义的一个有效途径。

环境除了自然世界之外，还包括人们生活、工作、玩耍、学习的地方。充足的公园、绿地、运动场所，便利的、价格合理的日常购物场所及公共交通设施构成了城市居民生活的建成环境。环境正义运动从社区反毒运动开始，逐渐吸纳社会正义、城市规划、公共健康等领域所关注的问题，积极寻求与主流环保主义的共通之处，慢慢发展为一场全方位的、深入的、有着广泛统一战线社会运动。进入21世纪以来，在全球化的背景下，随着美国本土产业空心化、有毒有害废弃物外迁，美国环境正义运动最初所关注的议题得到了一定程度的缓解。但是环境正义的核心目标是人人享有健康、宜居的生活环境，不仅在环境负担的分配方面，在环境权益的享有方面，也要实现公平与正义。

本文得到中央财经大学外国语学院基础学科科研扶持计划支持。

作者单位：中央财经大学



本文原稿所有数据都有注释，有参考文献、摘要、关键词等，出刊时因排版需要被编辑删除。如审稿专家需要，可以很方便地提供，请见谅，谢谢。