

条建于 1831 年)的终点站,站前无广场,线路在地下,每日接发列车 233 对,最短列车间隔时间仅 2~3 分钟,大量旅客集散不见拥挤。其主要措施是进出站不检票,三条地铁线引入站内,地面还有出口多处。站屋不大,1913 年建成使用至今。各中间站既无站屋又无职工,全站设备仅两条正线、两座站台及一座地道,站台上各设一长宽约 10×2 米的玻璃墙风雨棚。上车买票,行车调度均由纽约总站控制管理,行车准点。最近报载纽约长岛铁路公司因一列货车出轨而严重误点,向 4 万名乘客退款,可见工作认真负责。

我国市郊铁路应迅速发展,有条件的可利用既有线。现沪杭复线已建成,可增开上海—金山市郊列车,并开行上海—松江市郊列车。美国 1831 年通车的铁路尚在利用,上海的松沪线应予利用,将一些主要道口改立交后办理市郊客运。

(上接第 51 页)

与改善等,努力在经济、社会、生态协调发展和农民经济收入不断增长、生活水平不断提高、生态环境不断美化上探索新思路、新途径、新经验,以供各地参考借鉴。

8. 制定和实施风沙灾害防治战略,国家、省区、地市、县、乡等各个层次对风沙灾害防治都要有相应部署,并给予优惠;机关、部队、工矿企业等各行各业要与所在地区同呼吸共命运,结合各自业务,责无旁贷地承担力所能及的风沙灾害防治任务。

9. 加强退化生态区域的恢复治理,包括治沙造

4. 公路建设问题

美国国土面积 930 万平方公里,略小于我国,人口 2.4 亿,仅约我国的 1/5;而公路总里程为我国(105 万公里)的 5 倍多。美国全国城乡公路密布,凡有居民之处均通汽车,经济迅速发展,基本上消灭了城乡差别。相比之下,我国公路实在太少,现仅 90% 乡镇能通汽车,广大农村还是空白。有些地区至今还处于低水平自给经济状态,交通闭塞,贫困落后。八届人大政府工作报告指出“要十分重视农业”,“促进农村市场经济发展”,我国公路建设必须城乡并重,应加快农村公路建设。

至于缓解当前城市间公路拥挤问题,以先发展汽车专用公路应急为宜,比高速公路投资少,而建设快。高速公路可择要发展,要考虑我国国情,地少人多,汽车进入家庭为时尚早,发展高速公路不宜过多过早。

(责任编辑 冷远猷)

林、水地保持、工矿区废弃地恢复治理、草场改良等。国家、地方在政策和资金投入上要有新的举措,特别要利用好市场机制,如制定退化生态区域恢复整治的社会投资政策,成片转让出租退化土地的开发经营权等。

10. 提高科技支持能力、包括扩充、新建科研机构,壮大科技队伍,加强生态监测、天气预报与数据资料的搜集,编印技术手册,建立科技推广队伍等。

(责任编辑 冷远猷)

科技动态

美国政府决定减少粮食生产中的农药使用量

美国联邦政府已决定减少在全国粮食生产中的化学药品使用量,以保护儿童健康和环境。

环境保护局、食品和药物管理局及农业部已联合发出这项通知。食品和药物管理局局长戴维·凯斯勒博士在接受记者采访时说,这三个机构联合发出这一通知“将刺激安全农药的研制”,并且将从“市场上消除那些危害最大的农药”。

美国政府决心“对农药实行统一管理”。在此之前,美国有关各机构之间根本没有对农药实行统一管理,环境保护局一直负责分析农药的安全程度,食品和药物管理局负责检验食品中的农药残余量,农业部只是推广农药促进生产。目前,农业部、环境保护局及食品和药物管理局,已共同行动。

美国科学院的一份报告说:“婴儿和儿童在受食物中的农药残余物的危害方面,同成年人存在着质和量上的差异。”因为他们每单位体重消耗的热量更多,而且吃的食物种类也比成年人少。

美国科学院发现,有关如何确定对儿童来说农药残余物容许量的资料不够,不足以确保儿童受到

保护。美国科学院承认,为了提高现有水果和蔬菜的产量,有必要使用农药,但是它建议,环境保护局在作出决定时,应该把健康因素而不是把农业产量放在首位。

农药试验应该在幼畜身上进行,因为成畜与幼畜相比,幼畜更接近于儿童。通常试验都是在成畜身上进行的。科学院报告建议对儿童吃的大量食品进行频繁的抽样调查。在确定容许量时,不仅应考虑食品中的那些农药,而且应该考虑所有的农药危害,其含量不能超过安全限度。

此外,华盛顿一家非营利性研究机构的环境工作小组也发表一份报告,个人受食品中农药的危害大多发生在 5 岁以前,因为同体重相比,儿童吃的水果和蔬菜比成年人更多。

这份报告说:“美国数百万儿童在 5 岁以前从农药吸收的一些致癌物质占他们一生吸收总量的 35%。”儿童平均在 1 岁以前,从 20 种常吃食物中吸收的 8 种农药已达到一生所能接受的安全药量。(原载《世界科技译报 1993 年 9 月 8 日,潘成章译)