



2011年中国城市无车日活动 总结与评估

中国城市规划设计研究院
2012年4月



目次

摘要	ii
引言	iv
1 组织特色	1
2 主要成效	3
3 城市亮点	6
4 量化评估（2007—2011年）	10
4.1 活动参与	10
4.2 无车区域	13
4.3 长效措施	13
4.4 民意调查	17
4.5 交通环境指标监测	18
4.6 城市交通基础信息调查	19
4.7 网络访问与使用	20
4.8 主要结论	22
5 对策与建议	23
6 附录一欧洲交通周	26
7 参考文献	31

摘要

2011年9月22日,全国共有104个城市响应住房和城乡建设部倡议,灵活多样地开展了以“绿色交通·城市未来”为主题的“2011年中国城市无车日活动”。至此,全国已有149个城市承诺开展中国城市无车日活动。2011的活动主题突出强调了绿色交通与城市发展的关系,强调城市应采取切实可行的措施努力推广一切可持续发展的绿色交通方式,包括骑自行车、使用公共交通工具、步行等。绿色交通方式能够节约能源、改善空气质量、减少噪声、缓解拥堵、应对气候变化以及对自身健康产生积极影响,是城市可持续发展的必然选择。此外,活动还面向全社会开展海报和动漫作品征集,鼓励公众以多种方式积极参与无车日活动;为城市提供丰富的宣传材料,鼓励扩大无车日活动的影响和效果;新增“特色活动”和“城市最佳实践案例”两项内容,使活动开展形式更加灵活多样。

无车日活动的成效显著。参加活动的城市越来越多,无车日活动的宣传倡导力度及影响逐年增强;城市开展的特色活动内容丰富多样,公众的积极参与充分显示无车日唤醒绿色交通文明意识已初见成效;长效措施和绿色交通策略的推出,切实改善了居民出行环境;城市交通运行及空气质量在无车日得到明显改善与提升。城市活动各具特色,亮点很多:北京提出“3510”示范行动;上海20万私家车主承诺不开车;长沙全民联动寻找“绿色使者”;杭州提供6万辆免费自行车;成都企业奖励员工无车日骑车上班;武汉开展了丰富多彩的无车日宣传活动;苏州中小學生宣传活动成效显著;大连开辟了数条居民的安全街道;沈阳向市民发放乘车券;宁波世界小姐张梓琳领头“幸福低碳骑行”;常熟交巡警在校园开展“小手拉大手”活动;大同鼓励寻找拼车同伴;保定中小学积极参与无车日活动;鄂州进行不开私家车总动员……

为了客观评价无车日活动的效果,对2007—2011年积累的纵向数据进行深入的统计分析,分别从活动参与情况、无车区域、长效措施、民意调查、交通环境指标监测、城市交通基础信息调查、网络访问与使用等七个方面对活动开展情况进行量化分析。主要结论如下:

1) 活动参与及无车区域。2011年,参加活动的城市达到历史新高,内地只有青海省没有城市参与无车日活动。在2007—2011年连续五届的无车日活动中,全国有133个城市做过无小汽车区域的尝试,他们以实际行动响应了无车日活动的倡议。但是不容乐观的是,在签署承诺书的城市中,实际开展活动城市所占比例有下降趋势,划设无小汽车区域(道路)的城市仅占实际开展活动城市的37%,有一半城市的无车区域仅为1~2条道路。

2) 长效措施。城市采取的长效措施主要涉及公共交通、步行和自行车交通、枢纽、道路交通设施和交通管理五大类,2007—2011年总计277项,其中前两项所占比例接近80%。排名前10项的长效措施是:提升公交管理及服务、新增公交车辆、开通新公交线路、设置公交专用车道、优化公交线网、公交停保场建设、交通秩序整治、占道停车专项整治、增设机非隔离设施、推动公交车辆改造更新。

3) 民意调查。市民对无车日活动的知晓率达74.5%;支持无车日活动的市民超过80%,其中73%的市民认为,未来将更多使用公共交通、步行、自行车等绿色交通方式出行;74%的市民认为无车日活动不会影响购物出行。市民对步行和自行车交通环境的感受与本市的小汽车出行比例密切相关,人行道被占用和机动车对自行车的干扰分别是影响步行和自行车出行的主要因素。此外,71%的市民支持城市建设公共自行车系统。

4) 交通环境指标监测。设置无车区域的城市，无车区和市区交通量显著减少；未设置无车区域的城市，无车日对市区交通量基本没有影响。无车日全市交通事故率显著降低，无车区域车速显著提高，机动车平均车速上升幅度达10%~35%，反映了城市日常的交通拥堵水平。无车区域空气污染物浓度和噪声水平相对偏低，污染物浓度降低幅度为6%~25%，噪声等效声级降低1~3分贝。

5) 城市交通基础信息调查。2011年首次尝试利用无车日进行城市交通基础信息调查，主要结论为：私人汽车拥有量与小汽车出行比例正相关；中小城市非机动车出行占主导；绝大多数城市居民的出行距离在4 km以内；道路和公交基础设施建设符合并超出规范要求；设施层面的精细化交通管理欠缺；城市倡导绿色交通的政策和有关规划还很不健全。

6) 网络访问与使用。无车日网页9月访问量约为2万次。9月20—22日是网页访问的高峰，日访问量均超过2 000次。9月14日和16日分别达到一个小高峰，原因一方面是14日组织者召开了新闻发布会，另一方面是部分城市以及欧洲在16日开始了一周的活动。另外，在新浪网开通的无车日微博，当日连续数次成为热点的第一名，微博条数超过50万；无车日微博至今仍受到关注，目前微博数量已超过77万条，成为“绿色交通”、“低碳出行”、“公共交通”等城市交通相关内容的专区。

最后，对今后开展活动应遵循的原则和采取的对策分别提出建议。成功举办活动应坚持的四项重要原则是：充分发挥城市政府领导在活动中的决策、协调和率先垂范的作用，鼓励全社会共同参与，注重活动组织中的过程控制，以及建立与城市的互利关系。下一步工作应继续扩大活动宣传力度，不断深化政府、媒体与公众的参与度；进一步总结好各地优秀的做法和经验，通过各种形式加以宣传和推广；藉由无车日契机，大力推进绿色交通体系建设，深化绿色交通理念；适时将“无车日”升级为“绿色交通周”。

引言

为推进城市交通领域的节能减排，树立绿色交通出行理念和促进城市可持续发展，2011年住房和城乡建设部继续在全国范围内开展中国城市无车日活动。据不完全统计，9月22日，全国共有104个城市响应倡议，灵活多样地开展了以“绿色交通·城市未来”为主题的“2011年中国城市无车日活动”。



绿色交通·城市未来

9月22日 2011年中国城市无车日

1. 组织特色

住房和城乡建设部于2011年6月1日印发了《关于做好2011年中国城市无车日活动有关工作的通知》（建城〔2011〕73号），对无车日活动做出具体部署，正式启动了活动的各项筹备工作。与往届相比，今年无车日活动主要有以下几方面的特点：

1.1 活动主题突出强调了绿色交通与城市发展的关系

2011年中国城市无车日活动的主题是：绿色交通·城市未来。这一主题旨在鼓励人们更多关注和选择低能耗、低污染和低排放的绿色出行方式，并传递政府应对资源环境约束、发展绿色城市交通的决心。

为了城市可持续发展的未来，组织者邀请全国所有城市，采取切实可行的措施努力推广一切可持续的绿色交通方式，包括骑自行车、使用公共交通工具、步行等。绿色交通方式能够节约能源、改善空气质量、减少噪声、缓解拥堵、应对气候变化以及对自身健康产生积极影响，是城市可持续发展的必然选择。

1.2 面向全社会开展海报和动漫作品征集，鼓励公众以多种方式积极参与无车日活动

为提高人们对绿色交通的认识，并以多种方式参与无车日活动，组织者面向全社会开展了无车日海报和动漫作品的征集活动。此次活动得到了全国广大美术专业设计人员、院校师生、热心市民以及媒体的大力支持与积极参与。组织者特聘请专家对来稿进行了认真评审，共有24幅海报作品和1幅动漫作品入围，分获各类奖项。

2011年中国城市无车日活动 新闻发布会

住房和城乡建设部新闻办公室

2011年9月14日

1.3 为城市提供丰富的宣传材料，鼓励扩大无车日活动的影响和效果

为加大活动组织和宣传力度，组织者设计和制作了《2011年中国城市无车日活动组织手册》、《2011年中国城市无车日活动宣传材料》、广告片，并将所有征集的海报获奖作品汇编成册，与动漫作品一起提供给城市宣传使用。同时，在城市交通网站制作了2011年无车日活动专题网页，为城市提供丰富的资料下载和动态信息。此外，针对未签署中国城市无车日活动承诺书的城市，组织者特别制作了无车日活动宣传页，以此号召和鼓励这些城市积极开展无车日活动，进一步扩大参与城市的数量。

1.4 新增“特色活动”和“城市最佳实践案例”两项内容，使活动开展形式更加灵活多样

2011年无车日，城市除继续“围绕活动主题开展宣传”、“至少实施两项新的改善绿色交通出行安全和服务的措施”、“划设一定区域作为无小汽车区域”三项承诺活动内容以外，组织者还提出了“给汽车放个假”、“员工自行车或步行日”、“居民的安全街道”三项特色活动内容，供城市至少选择一项开展。城市也可以结合地方特色组织其他与主题相关的丰富多彩的活动。此外，在无车日活动组织手册中，新增了城市最佳实践案例部分，特别选取了包括内地、港澳台，以及国外城市在内的共16个各具特色的城市活动案例，为其他城市提供活动组织借鉴，以此丰富活动形式和内涵。

2. 主要成效

2.1 参加活动的城市越来越多,无车日活动的宣传倡导力度及影响逐年增强

2011年共有17个城市新签署了无车日活动承诺书,分别是:扬州、黄山、龙井、阳泉、曲靖、潞城、西昌、淮北、包头、娄底、郴州、桐乡、株洲、池州、湘潭、平顶山、信阳。目前,已签署活动承诺书的城市达到149个,城区受众人口达2.16亿。此外,另有荆门、石河子、孝感、岳阳4个未签署承诺书的城市依然如期开展了无车日活动。随着政府和媒体宣传倡导力度逐渐增强,越来越多的城市自发地加入到活动中来。

此外,由于无车日活动新闻发布会的召开,人民日报、新华社、经济日报、中国日报、大公报、路透社、中央电视台、新浪、搜狐、凤凰网等近百家重要媒体在无车日活动前后通过报纸、电视、广播、网络微博等形式对活动进行了预热宣传和活动开展报道,取得了很好的宣传效果。以武汉市为例,2011年无车日活动参与单位和团体是历年最多的,有高校团体15个,社会企业3个,民间团体7个,还有社会知名人士和外国友人;活动范围遍布汉口、武昌、汉阳主城区;据10月12日统计数据,“武汉2011绿色交通城市未来”关键词百度搜索页面达258 000个,谷歌搜索页面达869 000个。更多的城市、公众和媒体能够积极参与到无车日活动中来,这说明政府和公众对活动具有一定的认同感,无车日活动的影响力正在逐年不断扩大。

2.2 城市开展的特色活动内容丰富多样,公众的积极参与充分显示无车日唤醒绿色交通文明意识已初见成效

无车日当天,上海市约20万私人小汽车车主张贴无车日主题车贴,并改乘公共交通方式出行;大连市有3个区政府设置示范路,确保人行道不被机动车占用,同时选择封闭10几所小学周边的街道改为步行街,为孩子创建一个安全街道,体验久违的无车生活;长沙市利用网络平台建立无车日



活动专题页面，并同步开展“绿色使者”有奖调查问卷征集活动，号召社会群众广泛参与。武汉市从9月19日起向私家车主邮寄明信片2万张，倡导“无车日”少开一天车；在22日组织的600份社会问卷调查中，有63.5%的市民表示了解这项活动，有91.5%的市民表示开展此项活动有现实意义，并认为“绿色交通”是城市交通可持续发展的根本出路，有利于建设环保、宜居、健康的城市。

活动期间，公众对活动反响强烈，自发通过各大网站、论坛、微博对活动进行了互动讨论，总体上对活动举行都表示支持，部分市民还积极建言献策。城市组织的各项活动能够得到公众的积极关注与自发踊跃参与，充分显示了无车日活动在唤醒公众绿色交通文明意识与重新认识绿色交通方面已见成效，公众关于健康城市、可持续发展、环境保护、交通安全、绿色出行等观念也正在逐渐形成。

2.3 长效措施和绿色交通策略的推出，切实改善了居民出行环境

为了城市可持续发展的未来，城市藉由无车日活动努力推广绿色交通政策和长效措施，进一步促进绿色交通发展，以增强城市的可持续发展能力。大连市从开辟公交专用道、综合客运交通枢纽和公交场站建设、轨道交通线路延伸工程、机动车总量限制、新建城区和城乡结合部公交线网优化等多方面推进绿色交通建设。杭州市结合无车日活动，积极创新思路、落实推进低碳交通的各项举措；构筑有特色、有品质的大公交体系；推进完成8条水上公交线路首末站及中间大站与公共自行车的零距离换乘；同时不断提高八城区公共自行车的覆盖率和出行分担率，新增服务点200处。

加强绿色交通系统建设已成为城市政府开展无车日活动的核心价值之一。2011年城市报送的长效措施共66项，其中公共交通方面的长效措施占总数的67%，其次是步行和自行车交通方面的长效措施，占总数的15%。多数市民对政府在公共交通、非机动车交通等方面所采取的改善措施表示满意，并对政府工作给予了肯定和好评。

2.4 城市交通运行及空气环境质量在无车日得到明显改善与提升

无车日交通量明显下降，市区交通秩序明显改善。杭州市无小汽车管制区域内全天路段交通量下降约23.28%，其中早、晚高峰路段交通量下降明显，分别下降了约41.83%和41.73%；主要道路全天机动车平均车速为26.29 km/h，与无车日前相比提高了12.91%，其中早、晚高峰平均车速为24.36 km/h和24.59 km/h，分别提高了约22.08%和35.92%。苏州市无车日期间更多市民选择绿色交通出行，亲身体验绿色交通出行方式，公共自行车使用周转率达4次/日，公共交通日均客运量达190万人次，环比增长了

35%。与此同时，各城市的噪声等效升级平均下降了1~2分贝。

大连市环保局监测数据显示，非限行路段空气中的4项污染物浓度均值均不同程度升高，尤其是一氧化碳浓度升高2.8倍，而限行路段空气中一氧化碳均值升高1.3倍，上升幅度远远低于非限行路段；二氧化硫均值基本持平，二氧化氮均值下降23%，可吸入颗粒物均值下降7%。此外，大连市内四区共发生简易交通事故43起，比去年同期减少15起，下降25.86%。

以上数据表明，无车日活动的开展能够有效促进城市节能减排、改善交通拥堵、减少交通事故、降低环境污染和减轻交通噪声，这也是开展无车日活动最直接、最明显的成效之一。



3. 城市亮点

3.1 北京：“3510”示范行动

北京团市委以各类青少年社团为骨干力量，发挥各自领域优势，策划推出各具特色的系列“3510”示范行动，约300多名骑友开展绿色骑行宣传活动，宣传“3公里步行、5公里骑车、10公里公交、远距离绿色驾驶”理念，为北京绿色出行体系贡献力量。

3.2 上海：20万私家车主承诺不开车

上海市建交委以“低碳出行我行动”为分主题，首次推出贴车标活动。通过全市各级团组织发动青年志愿者在部分邮政网点、地铁车站、中石化加油站、主要商业区域发放20万张无车日主题车贴。私家车车主自愿领到车标后，贴在车尾玻璃处，并承诺在“无车日”当天不开车。

上海地铁运营中心全网络11条线、278座车站全面部署，近380列车、39列备车整装待发，全力保障可能增加的“私转公”客流，确保高峰运力。地铁运营中心还倡导环保、发行“低碳循环一日票”，并积极开展“穿越2号线，健康青年行”公益环保活动。

3.3 长沙：全民联动寻找“绿色使者”

长沙市住房和城乡建设委员会组织在全市范围内“寻找绿色使者”的互动征集活动。网上报名应征“绿色使者”网友达400余人。随着活动的逐步开展，挑选出的100名绿色使者通过其宣传和带头作用，传递和引导人们为城市环境的可持续发展贡献自己的一份力量。被抽选出的绿色使者同时前往长沙市绿色建筑试点、示范项目参观，体验真正的都市绿色生活。

3.4 杭州：提供6万辆免费自行车

杭州市无车日当天为市民提供6万余辆自行车免费租赁，方便广大市民顺利出行。为确保市民能够顺利租还公共自行车，特别是上班族、上学族



能够通过公共自行车到达交通管控区域，杭州公交集团结合服务点分布及市民租用情况，积极落实各项保障举措，加强重点点位的管理力量。在52个大型住宅小区、商贸区服务点增加储车3300辆；在交通管控区域内增加5个自行车现场维修点，使现场维修点总数达到45个；延长旅游咨询服务点的服务时间；增加服务热线中心电话门数；增开服务窗口，方便市民办、退卡；在有人值守服务点主动做好车辆充气、调整车座等服务，方便市民租还车。据统计，无车日当天主城区公共自行车投放量达5万辆，比平时增加12.63%；截至当天下午17:00点，公共自行车租用量达24.5万辆次，充分显现了公共自行车在提供绿色出行方式上的显著成效。

3.5 成都：企业奖励员工无车日骑车上班

由于无车日当天骑车上班，成都博豪登峰科技有限公司的10位员工都得到了50元的奖励。无车日结束以后，公司对骑车的员工有10元一天的奖励。公司老板表示，奖励是一种鼓励，重要的是公司员工能够通过公交和骑车方式上下班，践行一种低碳出行的理念。

3.6 武汉：丰富多彩的无车日宣传活动

无车日当天，武汉组织志愿者在全市13条被评为绿色公交线路的公交车上进行环保知识宣传，并特意邀请来自美国的一家4口，与志愿者一起亲身体验武汉“绿色公交”，并在“绿色公交线路”的公交车上为乘客免费发放“无车日”活动宣传手册和公交导乘指南。在汉口，由武汉纺织大学绿色环保协会、武汉工业学院绿锋环保协会，共同组织开展了以“低碳，无车，让我们的生活更加美好”为主题的宣传活动。学生们制作展示板，展示“汽车出行的世界”和“绿色出行的世界”，播放了与无车日主题相关的电影，并结合宣传主题与观众进行了互动交流。在汉阳，江汉大学的学生、康明斯公司员工联合以绿色交通摄影展、绿色交通问卷调查、绿色交通知识竞答、互动游戏等形式，开展无车日宣传活动。在武昌，由华中农业大学绿色协会组织上演了一场由学生自编自导自演的以“绿色交通城市未来”为主题的环保话剧，创作演出了系列行为艺术，并在现场向市民提供空白环保袋，由市民自主参与环保袋设计和涂鸦，通过以上形式，吸引市民对无车日活动的关注。

3.7 苏州：中小學生宣传活动成效显著

苏州市教育系统各中小学校（幼儿园）围绕“绿色交通，城市未来；优先发展公共交通，建设公交都市”的活动主题，开展了一系列绿色环保交通的宣传活动。一是通过升旗仪式、主题班会、课外活动、组织讨论或集体签名等方式在全体中小學生中倡议采用步行、骑车或乘公交车等绿色环保交通方式上下学，从小培养绿色环保交通观念。二是采取通过“家校路路通”宣传、发放倡议书等形式，组织学

生向家长或亲戚朋友等进行宣传，以实现“小手牵大手”的辐射宣传效果。三是各区、各个学校活动方式多样，宣传效果显著：三元实验小学的同学在老师的带领下，对同学们上学、放学的出行方式进行了调查，撰写出一份“步行，我健康；公交，我免费——绿色出行，健康生活”的总结报告，并利用“国旗下讲话”的时机，对全校同学进行绿色出行宣讲，取得了很好的教育效果；工业园区星海小学不仅向全体师生和学生家长发放了《无车日倡议书》，还把重点放在了积极行动上：校园小记者身披红色绶带，在学校南校门和街道上捕捉无车日精彩镜头，采访家长、路人、学生、交警对无车日的看法和意见，志愿者为无车日当天坚持绿色出行的同学颁发笑脸贴纸，团员教师也组成了绿色志愿岗在校门口拉开了宣传横幅，发放宣传单，倡导大家绿色出行，低碳生活。

3.8 大连：居民的安全街道

大连市3个行政区将若干道路设为示范路，组织民警加强巡逻管理，确保人行道不被机动车占用；同时选择部分小学，封闭其周边的一条大街，改为步行街，为孩子创建一个安全街道。

3.9 沈阳：向市民发放乘车券

为鼓励广大市民乘坐公共交通工具出行，沈阳市无车日活动组委会印制1万张无车日活动免费乘车券并发到市民手中。市民持券乘坐公交车时，向驾驶员出示后，将乘车券放入投币箱内，便可充抵车票。持券市民在乘坐地铁时，需到地铁站边门处进站，地铁站将有专门站务人员负责检票，检票后乘客需要保留剩余乘车券用于出站时使用，出站时站务人员会收回乘车券。

3.10 宁波：世界小姐张梓琳领头“幸福低碳骑行”

宁波无车日低碳骑行活动的举办地选在东钱湖，环湖岸线45公里，是浙江最大的天然淡水湖。这里有中国首条生态型环湖自行车道，蜿蜒15公里的骑行专用道，在绿草、林荫中与机动车道和人行道环湖并行。东钱湖骑行专用道完全免费向公众开放，它不仅受到“湖泊休闲”爱好者的青睐，更已成为当地居民休闲健身的理想场地。当天，通过公开招募而来的全国各地低碳骑行志愿者以及当地市民近500人，在中国第一位世界小姐张梓琳的带领下，共同参与了单车环湖骑行活动。“我们希望城市雾霾不在，畅通无阻；我们希望乡间河水清澈，阳光明媚。”骑行活动启动仪式上，张梓琳与低碳骑行志愿者共同发出低碳出行倡议，呼吁“创建绿色交通，践行低碳生活”。据统计，自骑行志愿者招募公告发布以来，超过100万的青年人通过微博响应世界无车日活动，承诺参与节能减排。

3.11 常熟：交巡警“小手拉大手”

在9月16-22日为期1周的常熟无车日活动期间，交巡警大队民警来到塔前小学，学校利用晨会课的时间对全校1850名小学生进行了无车日主题宣传活动。民警为孩子们分发了中国城市无车日活动的宣传手册和常熟市2011年“中国城市无车日”活动倡议书，随后交警还当起老师，为孩子们讲解各种关于无车日的知识，希望孩子们能从小养成节能环保、低碳出行的良好习惯。学生们听了交警的讲解，也懂得了低碳出行的重要性，同时表示把这种环保的理念带给家长，用小手拉大手的方式让更多人选择更加清洁绿色的出行方式。常熟市住建局、团市委还在新浪网注册了常熟市无车日官方微博，通过这个平台发布围绕“无车日”开展的各种活动，加强无车日宣传，大力倡导城市绿色交通理念，号召全社会形成绿色出行的氛围。



3.12 大同:鼓励寻找拼车同伴

大同鼓励小汽车使用者在社区、单位寻找同伴,采用一车满座的方式,尽量减少对小汽车的使用量;同时积极发动中小學生组织开展不坐小汽车上下学活动,鼓励学生骑自行车或者乘坐公共交通上下学,或家长用自行车接送学生上下学。

3.13 保定:中小学积极参与无车日活动

保定市教育局号召全市中小學校书写“无车日”宣传板报,倡导鼓励学生选择自行车、步行或乘坐校车上下学。保定七中全体师生积极响应,通过班会、板报、倡议书等形式宣传低碳出行;倡导全体教职工从自身做起,采用步行、骑车、乘公交车等方式出行,为学生和家长树立榜样;倡导全体学生在“无车日”选择绿色交通方式上学;倡导学生做义务宣传员,劝导家人、朋友在“无车日”放弃使用汽车、摩托车,自觉选择低碳出行方式,并在今后尽可能减少机动车的使用次数。

3.14 鄂州:不开私家车总动员

为动员公众积极投身到无车日活动中,鄂州市向全社会发出健康环保出行倡议书。市政府大楼显示屏滚动播出宣传标语,倡议全市公务人员“无车日不开公车”;对私家车驾驶人进行“无车日不开车”总动员,号召他们以实际行动参与、支持无车日活动。鄂州移动公司、电信公司、联通公司通过手机短信预告形式提醒市民:“我市将于9月22日开展无车日活动,请您尽可能选用公共交通、自行车、步行等绿色交通方式出行。”鄂州电视台、报社提前3天对活动组织情况及市民态度进行报道,还专门配发论坛,图文专题深度报道,并现场录音采访不同出行方式的人群。



4. 量化评估（2007—2011年）

4.1 活动参与

参与城市数量

2011年的第五届中国城市无车日活动在参与城市数量方面达到历史新高。当年新增17个签署无车日活动承诺书的城市，使承诺开展活动城市达到149个；通过互联网检测，全国至少有104个城市实际开展了无车日活动，比上一年新增了26个城市，是历届实际开展活动城市最多的一年，涉及超过2亿的城区人口。这一现象表明，无车日倡导的绿色交通理念正日益得到越来越多城市的重视。

但是，不容乐观的是，2011年承诺开展城市中仅有64%的城市实际开展了活动，与活动举办之初相比，承诺开展城市的参与比例在下降，见表1、图1、图2。

表1 历年无车日活动开展城市统计

年份	承诺开展城市	实际开展城市 ¹⁾	参与比例 ²⁾
2011	149	104(8)	64%
2010	132	78(9)	52%
2009	114	82(3)	69%
2008	112	83(6)	73%
2007	110	82	75%

1) 括号中数据为未签署承诺书自行开展无车日活动的城市，即支持城市。实际开展城市中包含支持城市。

2) 为承诺开展城市的参与比例，计算时扣除了支持城市数量

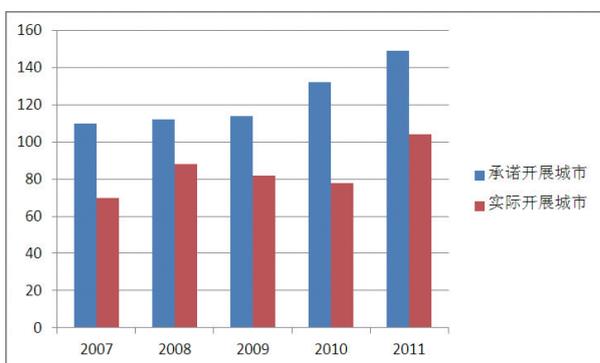


图1 参与无车日活动的城市数量

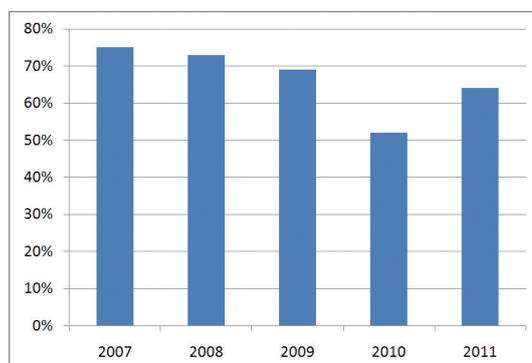


图2 承诺开展城市的参与比例

影响城市

每年无车日总有一些城市自发开展活动，这些城市可以被称作支持城市。最近两年的支持城市较多，2011年为8个，2010年为9个(见表2)。由支持城市转变为承诺开展城市是无车日活动对城市产生影响的最直观反映。统计表明，每年都有1/3的支持城市在第二年签署承诺书，转变为承诺开展城市。2008—2010年共有6个城市由支持城市转变为承诺开展城市。而未转变的城市和当年的支持城市应作为组织者下一年度重点关注的城市，及时联系签署无车日活动承诺书。

表2 历年支持城市

年份	支持城市	数量	转变数量
2011	岳阳 荆门 石河子 孝感 舟山 咸宁 济源 阿克苏	8	
2010	株州 湘潭 襄阳 铜陵 义乌 六盘水 潞城 涪州 晋城	9	3
2009	延吉 柳州 漳州	3	1
2008	大庆 乌海 三明 蒲田 嘉兴 伊宁	6	2

参与省及承诺城市

全国共有4个直辖市、21个省、5个自治区住房城乡建设厅共149个城市承诺开展无车日活动(见表3)，内地只有青海省没有城市参与活动。

在这149个承诺城市中，目前只有24个城市当时签署承诺书的领导还在所在城市担任市长或市委书记，其他城市均已换人，领导更换的城市占84%。从这一点可以思考承诺书已延续5年的意义以及对城市开展活动的消极影响。

表3 已签署中国城市无车日活动承诺书的城市名单

省、自治区、直辖市	城市	省、自治区	城市	省、自治区	城市	省、自治区	城市
直辖市	北京	安徽	合肥	河南	开封	山西	太原
	天津		蚌埠		洛阳		大同
	上海		芜湖		焦作		长治
	重庆		淮南		漯河		阳泉
石家庄	马鞍山		许昌		潞城		
河北	邯郸		安庆	湖北	武汉	辽宁	沈阳
	保定		黄山		襄樊		大连
	张家口		淮北		鄂州		抚顺
	唐山		池州		黄石		本溪
	邢台		杭州		松滋		锦州
	秦皇岛	宁波	仙桃		营口		
	哈尔滨	绍兴	随州		辽阳		
黑龙江	牡丹江	台州	湖南	荆州	山东	盘锦	
	佳木斯	温州		长沙		铁岭	
	齐齐哈尔	嘉兴		常德		济南	
	七台河	衢州		娄底		青岛	
	南京	临海		郴州		淄博	
江苏	无锡	平湖	广东	株洲	四川	德州	
	镇江	温岭		湘潭		烟台	
	苏州	海宁		广州		潍坊	
	南通	富阳		汕头		泰安	
	徐州	诸暨		深圳		临沂	
	连云港	上虞	珠海	枣庄			
	常州	江山	湛江	威海			
	江阴	桐乡	佛山	滨州			
	淮安	福州	江门	聊城			
	常熟	厦门	南宁	日照			
	宿迁	三明	桂林	成都			
	张家港	永安	北海	自贡			
	扬州	漳州	昆明	绵阳			
吉林	长春	郑州	云南	大理	四川	泸州	
	吉林	商丘	内蒙古	曲靖		攀枝花	
	龙井	安阳		呼和浩特		内江	
贵州	贵阳	新乡	宁夏	包头	西藏	西昌	
	遵义	南阳		银川		拉萨	
陕西	西安	平顶山	海南	海口	江西	南昌	
	汉中	信阳	新疆	乌鲁木齐	甘肃	兰州	
	宝鸡						

4.2 无车区域

在2007—2011年连续五届的无车日活动中，先后有133个城市在9月22日划定一定的区域（道路）作为无小汽车区域，禁止机动车在无小汽车区域内行驶，只对行人、自行车、公共汽车、出租汽车、其他公共交通（校车、通勤车等）以及消防车、急救车等特种车辆开放。也就是说，全国有1/5的城市做过无小汽车区域的尝试，他们以实际行动响应了无车日活动的倡议。

然而，2011年划设无小汽车区域（道路）的城市只有38个，仅占实际开展活动城市的37%，约占承诺开展城市的1/4。这一比例也是除2008年以外最低的一年（见表4，2008年是一个特例，因为8月下旬部里才决定组织无车日活动，城市准备活动的时间十分短暂。）在这38个城市中，74%的城市为地级以上市，其中人口过千万的城市只有1个，500万人口以下的城市有27个，占71%。有一半城市的无车区域仅为1~2条道路，与活动要求不小于5平方千米的区域相距甚远。

表4 划设无车区域的城市数量及所占比例

年份	划设无车区域的城市数量	实际开展城市	占实际开展城市比例
2011	38	104	37%
2010	50	78	64%
2009	45	82	55%
2008	22	88	25%
2007	65	70	93%

另外，在2007年连续开展活动的110个城市中，只有昆明和苏州两个城市连续5年施划了无车区域，不足承诺开展城市的2%。在所有划设过无车区域的城市中，有一半的城市只划设过1次无车区域（见表5）。最近两年连续划设无车区域的城市也只有22个，它们是：昆明、苏州、杭州、大连、青岛、绍兴、湛江、宁波、嘉兴、临海、平湖、诸暨、江山、衢州、宿迁、三明、永安、常熟、邢台、鄂州、大理、铁岭。

4.3 长效措施

概况

2011年无车日活动中，共有22个城市在报送的总结中记录了开展长效措施的情况，约占实际开展活动城市的21%。一些城市可能实施了长效措施，但是由于没有报送总结材料，或在总结材料里没有提及实施的长效措施，而没有被统计。

从长效措施的总数看，今年有66项长效措施得到实施，比2010年增加了29%（见表6）。平均每个城市实施3项长效措施，符合无车日活动承诺书中的约定（至少实施两项新的注重实效的措施，切实改善绿色交通出行安全和服务）。但是，通过对城市实施长效措施的次数进行统计发现，多次实施长效措施的城市并不多，实施3次以上的城市仅占开展长效措施城市的15%（见表7）。

表5 城市划设无车区域的次数

次数	城市数量
5	2
4	8
3	16
2	49
1	67
合计	133

表6 历届无车日活动城市采取的长效措施统计

年份	城市数量	长效措施总数
2011	22	66
2010	22	51
2009	29	76
2008	5	14
2007	22	70
合计		277

表7 城市实施长效措施的次数统计

实施长效措施的次数	城市数量	城市名称
4	1	重庆
3	9	大连、杭州、荆门、绵阳、宁波、苏州、武汉、西安、湛江
2	15	青岛、深圳等
1	41	天津、厦门等
合计	66	

长效措施的特征

事实上，近些年我国城市化和城市建设都在快速推进，发展公交和改善出行环境是很多城市的投资重点，但是由于对无车日活动的重视不够，很多城市或者没有及时报送总结（每年报送总结的城市数量均在40个左右），或者材料报送不全，没有认真填写“城市活动情况汇总表”，而使长效措施在数量上的统计偏低。尽管如此，仍然可以看出城市实施的长效措施的主要特征，它反映了城市近期建设的重点和主要关注点。

• 2007—2011年无车日活动中，城市采取的长效措施主要涉及公共交通、步行和自行车交通、枢纽、道路交通设施和交通管理五大类，总计277项（见表8）。其中前两项所占比例接近80%（见图3），体现了无车日活动提高绿色交通服务和安全的主旨。

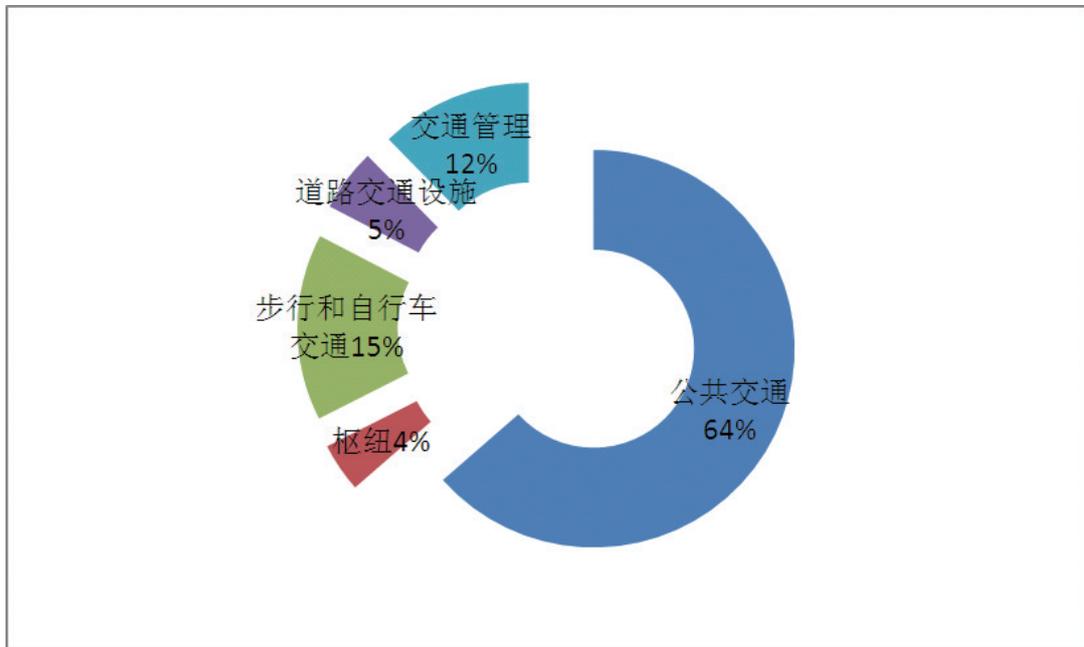


图3 各类长效措施所占比例（2007—2011年）

表8 长效措施分类及数量(2007—2011年)

大类	中类	小类	数量
公共交通	场站建设	公交停保场建设	12
		新建港湾式车站	5
		完善公交车站配套设施	5
	线路	开通新公交线路	18
		开通校车线路	1
		开通社区公交线路	1
		优化公交线网	12
	车辆	新增车辆	16
		新增新能源车辆	12
		推动车辆改造更新	9
	路权和信号优先	设置公交专用道	15
		设置公交专用信号灯	1
		设置公交信号优先	1
	轨道交通	推进轨道交通建设	3
		利用既有铁路,实现公交化运营	1
	快速公交	新建BRT系统	2
		专用车道整治	3
	出租汽车	提升出租车服务水平	1
		提升出租车管理水平	3
	规划	编制相关规划	2
	财税	公交票制改革	3
		增加公交财政投入	6
	管理及服务	提升公交服务水平	31
		提升公交管理水平	1
		扩大乘客委员会	2
		推行特色公交服务	2
增设公交服务点		4	
信息化	推动公交信息化建设	4	
枢纽	枢纽建设	新建公交枢纽	7
	与其他交通方式衔接	加强枢纽与其他交通方式衔接	1
		在公交枢纽新建自行车停车设施	3
步行、自行车	自行车道建设	完善自行车专用道	1
		新建/改造自行车道	7
	人行道建设	新建步行专用道	3
		新建/改造人行道	7
	出行环境	改造步行、自行车出行环境	1
	停车设施	新建自行车停车设施	1
	安全设施	增设机非隔离设施	10
	过街设施	新增过街设施	1
		过街特色铺装	1
	公共自行车	新建公共自行车系统	1
完善公共自行车系统布点		5	
新增公共自行车车辆		4	

道路交通设施	道路建设	道路拓宽改造提升	5
	标志	增设道路标志	5
		增设步行、自行车标志	2
	维护	加强道路养护	1
加强设施维护		1	
交通管理	交通整治	交通秩序整治	11
		交通环境整治	3
		占道停车专项整治	10
		取消非机动车道停车位	1
		加强步行、自行车交通管理	1
	信号控制	交叉口渠化	1
		增设过街信号灯	2
		增设信号灯	2
	信息化	优化信号控制	1
		推动交通信息化管理	2
合计			277

• 公共交通类的长效措施历年最多，如提升管理及服务、开通新线、新增车辆、场站建设等，2011年占到措施总数的67%，2007年最高达到81%（见表9）。这一特点不仅反映了各地对无车日活动倡导的绿色交通理念的认同，更是落实国家公交优先发展战略的重要体现。

• 步行和自行车交通类（含公共自行车）的长效措施近两年所占比例位居第二，且自从2009年活动倡导“健康环保的步行和自行车交通”以及国家主管部门对步行和自行车交通日益重视以来，这一比例迅速提高并逐年递增。该类措施包括建设人行道和自行车道，增加机非隔离设施等。

表9 各项长效措施所占比例

措施类型	2011	2010	2009	2008	2007
公共交通	66.7%	49.0%	51.3%	78.6%	81.4%
步行和自行车交通	25.8%	23.5%	15.8%	0.0%	1.4%
枢纽	1.5%	7.8%	6.6%	7.1%	0.0%
道路交通设施	3.0%	7.8%	7.9%	0.0%	2.9%
交通管理	3.0%	11.8%	18.4%	14.3%	14.3%

• 位列2007—2011年前10项的长效措施是：提升公交管理及服务、新增公交车辆、开通新公交线路、设置公交专用车道、优化公交线网、公交停保场建设、交通秩序整治、占道停车专项整治、增设机非隔离设施、推动公交车辆改造更新（见表10）。从中可见城市交通的政策方向：其中7项是公共交通方向，其余3项均与交通管理有关，包括保障非机动车的出行条件和安全。

表10 排名前10项的长效措施（2007—2011年）

排名	长效措施	数量
1	提升公交管理及服务	40
2	增加公交车辆	37
3	开通新公交线路	20
4	设置公交专用车道	15
5	优化公交线网	12
6	公交停保场建设	12
7	交通秩序整治	11
8	占道停车专项整治	10
9	增设机非隔离设施	10
10	推动公交车辆改造更新	9

与国际的对比

欧洲交通周活动也十分重视长效措施的开展，反映出的城市政策主要侧重于三个方面：

- 交通管理，如举行增强绿色出行意识活动、编制教育材料和制定城市交通计划；
- 无障碍化，如降低人行道高度与扩建人行道、拆除建筑障碍和修建轮椅坡道；
- 修建或改进自行车设施，加强自行车交通网络与设施建设，如公共场所自行车停车架。

其排名前10项的长效措施是：自行车交通网络改进、步行基础设施改进、开展增强绿色出行意识活动、自行车设施改进、学校附近区域内减速计划、建立或扩建行人区域、降低人行道高度、扩建人行道、建造轮椅坡道、编制教育材料。最新进入前10项长效措施的是“建造轮椅坡道”，该举措比上一年上升三位，取代了“改进与扩建公共交通网络”的位置。

我国城市采取的促进绿色交通发展的长效措施与欧洲既有相似性，又有明显的差异。相似之处在于都十分重视步行和自行车交通设施的改善；差异体现为城市不同发展阶段所表现的特征。我国城市交通基础设施还处于原始积累阶段，交通管理水平也不高，因此当前长效措施的重点集中于完善公共交通系统和整顿交通秩序。欧洲城市经历了繁荣和高度文明，公共交通设施和交通管理水平都处于较高阶段，因此其长效措施更注重对个体绿色出行意识的培养和与个体绿色出行相关的设施改善，如人行道、自行车道和无障碍设施。

4.4 民意调查

2011年的民意调查问卷与往年相比，除保留对活动知晓度和影响的调查以外，还新增了交通方式、出行时间、出行感受和建设公共自行车系统的意愿调查。2011年共收集汇总4015份问卷，分别来自永安、常熟、大连、江山、聊城、平湖、青岛、三明、宿迁、武汉、邢台11个城市，其中青岛、宿迁和聊城问卷中存在明显的数据问题，予以去除，最后保留8个城市的有效问卷总计2567份。民意调查的主要结论如下：

- 市民对无车日活动的知晓率达74.5%，较2010年上升11个百分点；
- 支持无车日活动的市民超过80%，其中73%的市民认为，未来将更多使用公共交通、步行、自行车等绿色交通方式出行，74%的市民认为无车日活动不会影响购物出行；
- 在城市交通结构中，中小城市电动自行车的出行比例最高，接近30%，成为交通方式中

不容再被忽视的对象；电动自行车、步行和自行车这三种非机动车出行方式比例位列前三，合计达到68.1%，是居民出行的主要交通方式（见表11）。武汉的非机动车出行也超过65%，主要是步行和自行车交通。因此，城市交通基础设施投资、政策制定和规划管理的重点应向非机动车倾斜。

表11 城市交通结构（来自民意调查）

出行方式	%		
	中小城市	武汉	大连
电动自行车	29.6	6.3	0
步行	22.1	38.1	10.0
自行车	16.4	22.2	5
公交/班车	11.2	18.7	63
小汽车	11.1	4.4	20
摩托车	5.4	4	0
出租汽车	4.2	6.3	2

- 中小城市市民单程出行时间平均为19.2分钟，武汉市为31.3分钟，大连市为35分钟，这一指标与城市规模密切相关。市民可接受的步行和自行车出行时间：中小城市约为25分钟，大城市约为30分钟。

- 市民对步行和自行车交通环境的感受与本市的小汽车出行比例密切相关：小汽车出行比例低的城市，市民对步行和自行车交通环境的总体感受较好。总体来看，中小城市市民对步行和自行车出行环境的满意度较高，分别达到75%和50%以上；大城市市民的满意度明显偏低，武汉市这两项指标均不足1/4。人行道被占用和机动车对自行车的干扰分别是影响步行和自行车出行的主要因素。此外，71%的市民支持城市建设公共自行车系统。

- 市民对无车日活动的主要建议：提供更加完善的公共交通服务、完善绿色交通基础设施（如建设人行道、自行车道、公交专用道等）和加大活动宣传力度。

4.5 交通环境指标监测

交通环境指标包括交通量、车速、事故、空气污染物和噪声。2011年全国共有27个城市报送了交通环境指标监测报告，对比无车日前后环境指标变化。

设置无车区域的城市，无车区和市区交通量显著减少；未设置无车区域的城市，无车日对市区交通量基本没有影响。

设置无车区域能够有效降低机动车出行需求，减少城市总体机动车交通量。无车区交通量减少最为明显，下降幅度达20%~50%，相当于日常20%~50%的小汽车出行需求转向其他交通方式或放弃出行。部分城市反映无车区周边交通量较之前上升了，但也有城市监测发现交通量有所下降，如杭州下降了5.3%。设置无车区域的城市，市区机动车交通量平均下降16%，与此同时，步行、自行车、公共交通、出租汽车等方式出行量平均上升5%~25%。而未设置无车区域的城市，城市主流媒体的宣传力度也较低，仅依靠公众的自觉性难以降低小汽车出行需求，市区交通量变化幅度不大。

无车日全市交通事故率显著降低，无车区域车速显著提高。

由于无车区域的交通量减少，机动车平均车速较平时总体提高，上升幅度达10%~35%。这一指标反映了城市日常的交通拥堵水平：拥堵严重的城市，车速上升幅度大；交通基本畅通的城市，车速上升

幅度小。

无车区域一般没有交通事故发生，市区交通事故与平时相比也明显减少，平均下降29.5%。可见，减少小汽车交通量有助于提高城市交通安全水平，降低人民群众的生命财产损失，节约交通管理成本。

无车区域空气污染物浓度和噪声水平相对偏低。

减少小汽车交通能够相对降低空气污染物浓度和有效降低噪声水平。无车日当天，绝大多数城市CO，CO₂，SO₂，氮氧化物和可吸入颗粒物的水平均有不同程度的降低，降低幅度为6%~25%。由于空气污染物浓度受到污染源排放、气象、地形等多种因素影响，同时受到城市无车区域范围大小的影响，也有少部分城市无车日空气污染物浓度与无车日前后比较反而上升。但是，无车区域相比未限制小汽车通行的区域，其污染物浓度会有一定程度的降低。例如，大连市限行路段CO浓度升高比例显著低于非限行路段（CO是机动车的主要排放物）。此外，几乎所有城市无车区域的噪声等效声级均降低1~3分贝。噪声和空气污染物浓度是国际通用的评估城市可持续发展水平的最重要的指标，因此，减少小汽车交通量对提高城市可持续发展水平、改善居民生活环境具有积极作用。

4.6 城市交通基础信息调查

为了对城市交通基础信息进行初步摸底，了解城市绿色交通开展状况，2011年首次尝试利用无车日进行城市交通基础信息调查。调查涉及城市人口、面积、年均GDP、车辆等基础信息，交通结构、车速、出行时耗等出行特征，以及交通基础设施和规划建设管理基本情况。共有大连、青岛、常熟、聊城、宿迁、荆门、诸暨、黄山、三明、永安共计10个城市报送了城市交通基础信息表。调查数据反映的主要特征如下：

- 私人汽车拥有量与小汽车出行比例正相关。小汽车千人拥有率超过100辆的城市占上报信息城市的60%，部分城市小汽车拥有率接近每千人300辆。小汽车拥有率超过每千人100辆的城市，小汽车出行比例一般超过15%。

- 中小城市非机动车出行占主导。部分城市自行车和电动自行车的千人拥有率达到800辆，绝大多数城市两者的出行比例可达30%~40%，虽然在拥有率上以自行车为主，在出行比例上电动自行车和自行车却平分秋色。

- 绝大多数城市居民的出行距离在4 km以内。居民步行出行时耗均为30min以内，自行车出行时耗约为20min以内，同时部分城市小汽车出行距离仅为3~4 km，因此估算城市中60%以上的居民出行距离在4 km以内。

- 道路和公交基础设施建设符合并超出规范要求。按照规范，城市道路网密度应为5~7 km/km²，公共交通线路网密度应为3~4 km/km²。调查数据显示：城市道路网密度为5~12 km/km²，公共交通线路网密度为3~9 km/km²。

- 设施层面的精细化交通管理欠缺。虽然公交出行比例在调查城市达到20%~30%，但只有个别城市设置公交专用车道；在大、中型公共交通枢纽站也较少设有非机动车及机动车停放场所及相应设施，以鼓励非机动车、机动车使用者换乘公共交通；只有少数城市的主要交叉口按优化交通组织的渠化设计方案建设，设置机非分离、人车分离，以及建有非机动车、行人过街安全设施。

- 城市倡导绿色交通的政策和有关规划还很不健全。只有4个城市编制了促进绿色交通发展的有关规划（《青岛市城市公共交通发展纲要》、《青岛市绿道系统规划》、《常熟市城市综合交通规划（2006-2020）》、《常熟市步行系统规划》、《宿迁市公共交通发展规划》、《黄山市慢

行交通规划》和《黄山市中心城区综合交通规划》),有的城市编制了交通管理规划(《荆门市中心城区道路交通畅通规划》、《荆门市中心城区道路交通安全管理规划》、《诸暨市城市智慧交通体系规划》)。在政策措施层面,只有常熟市制定了公共自行车服务运营管理细则。

4.7 网络访问与使用

网站访问量

城市交通网站为无车日活动制作了专题网页,社会各界可通过网站下载资料、浏览信息、掌握动态。城市交通网站的月访问量一般为8万次,由于无车日活动的开展,网站访问量从8月开始上升,并于9月达到10万次的峰值(见图5)。9月新增访问量与无车日活动有关,约2万次。

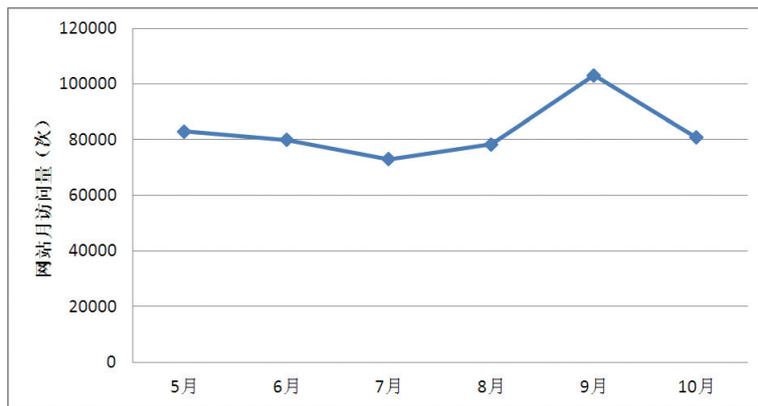


图5 城市交通网站月访问量

专题网页访问量

无车日活动专题网页在9月的日访问量变化较大。上半月的日访问量不足500次,主要使用者为各城市的组织者,网页是城市获得资料和动态信息的主要途径。9月14日和16日分别达到一个小高峰,原因一方面是14日组织者召开了新闻发布会,另一方面是部分城市以及欧洲在16日开始了一周的活动。9月20—22日是网页访问的高峰,日访问量均超过2000次,9月21日甚至接近3000次。此后,网页的关注度逐渐降低(见图6)。

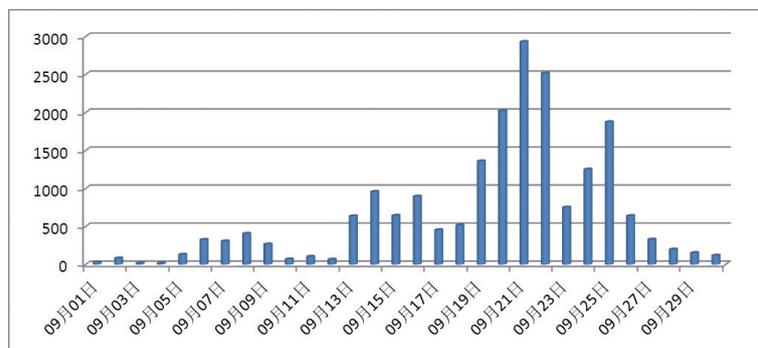


图6 专题网页日访问量(9月)

栏目访问量

无车日活动专题网页设有首页、新闻动态、活动视频、相关知识、城市方案、作品征集、实用下载等栏目。最受关注的栏目除了首页以外，排在前4位的是作品征集、相关知识、新闻动态和活动视频，这反映了访问者的主要需求。9月各网页的浏览次数明显高于10月，反映出访问量与活动开展的相关性。9月单个栏目的最高月访问量接近5000次。部下发的文件也受到关注，9月的访问量是205次(见图7)。

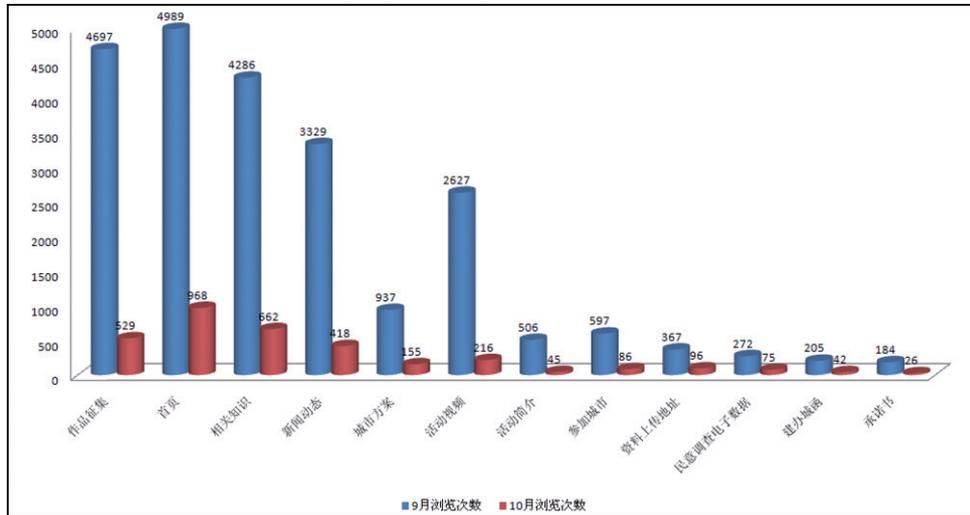


图7 各栏目的月访问量

访问者来源

依据9月网站统计数据，访问者覆盖中国4个直辖市、23个省（包括台湾）、5个自治区和2个特别行政区，以及102个国家和地区。国内访问量占97%，排名前五位的是北京市、广东省、江苏省、上海市、山东省。国外访问者较多来自美国、日本、伊朗、德国和英国，其中美国的访问者占国外访问者总数的54%（见图8）。

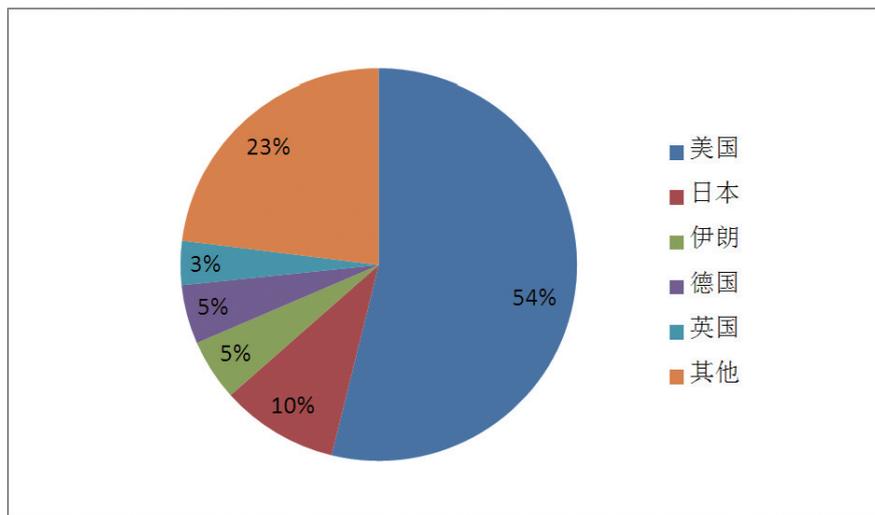


图8 城市交通网站境外访问者来源

新浪微博

9月22日，在新浪环保栏目的协助下，活动在新浪网开通了无车日微博。当日有关无车日话题的微博超过50万条，在新浪微博每小时的热点统计中，“无车日微话题”连续数次成为热点的第一名。“无车日”微博至今仍受到关注，目前微博数量已超过77万条，成为“绿色交通”、“低碳出行”、“公共交通”等城市交通相关内容的专区。

4.8 主要结论

- 参与情况。参与无车日活动的城市数量逐年增加。2011年，签署无车日活动承诺书的城市累计达到149个；实际开展活动的城市为104个，达到历史新高。但是不容乐观的是，在签署承诺书的城市中，实际开展活动城市所占比例有下降趋势，2011年这一比例为64%。内地只有青海省没有城市参与无车日活动。另外，在149个承诺城市中，目前只有24个城市当时签署承诺书的领导还在所在城市担任市长或市委书记，其他城市均已换人，领导更换的城市占84%。

- 无车区域。在2007—2011年连续五届的无车日活动中，全国有133个城市做过无小汽车区域的尝试，他们以实际行动响应了无车日活动的倡议。然而，2011年划设无小汽车区域(道路)的城市只有38个，仅占实际开展活动城市的37%，有一半城市的无车区域仅为1~2条道路。

- 长效措施。城市采取的长效措施主要涉及公共交通、步行和自行车交通、枢纽、道路交通设施和交通管理五大类，2007—2011年总计277项，其中前两项所占比例接近80%，体现了无车日活动提高绿色交通服务和安全的主旨，以及当前的政策方向。排名前10项的长效措施是：提升公交管理及服务、新增公交车辆、开通新公交线路、设置公交专用车道、优化公交线网、公交停保场建设、交通秩序整治、占道停车专项整治、增设机非隔离设施、推动公交车辆改造更新。

- 民意调查。市民对无车日活动的知晓率达74.5%；支持无车日活动的市民超过80%，其中73%的市民认为，未来将更多使用公共交通、步行、自行车等绿色交通方式出行；74%的市民认为无车日活动不会影响购物出行。市民对步行和自行车交通环境的感受与本市的小汽车出行比例密切相关，人行道被占用和机动车对自行车的干扰分别是影响步行和自行车出行的主要因素。此外，71%的市民支持城市建设公共自行车系统。

- 交通环境指标监测。设置无车区域的城市，无车区和市区交通量显著减少；未设置无车区域的城市，无车日对市区交通量基本没有影响。无车日全市交通事故率显著降低，无车区域车速显著提高，机动车平均车速上升幅度达10%~35%，反映了城市日常的交通拥堵水平。无车区域空气污染物浓度和噪声水平相对偏低，污染物浓度降低幅度为6%~25%，噪声等效声级降低1~3分贝。

- 城市交通基础信息调查。2011年首次尝试利用无车日进行城市交通基础信息调查，主要结论为：私人汽车拥有量与小汽车出行比例正相关；中小城市非机动车出行占主导；绝大多数城市居民的出行距离在4 km以内；道路和公交基础设施建设符合并超出规范要求；设施层面的精细化交通管理欠缺；城市倡导绿色交通的政策和有关规划还很不健全。

- 网络访问与使用。无车日网页9月访问量约为2万次。9月20—22日是网页访问的高峰，日访问量均超过2 000次。9月14日和16日分别达到一个小高峰，原因一方面是14日组织者召开了新闻发布会，另一方面是部分城市以及欧洲在16日开始了一周的活动。另外，在新浪网开通的无车日微博，当日连续数次成为热点的第一名，微博条数超过50万；无车日微博至今仍受到关注，目前微博数量已超过77万条，成为“绿色交通”、“低碳出行”、“公共交通”等城市交通相关内容的专区。

5. 对策与建议

5.1 今后开展活动遵循的原则

发挥领导作用

城市开展无车日活动不仅需要市领导决策，还涉及城乡建设、交通、公安、环保、教育、宣传等多个部门各司其责、协调配合。市委市政府领导是城市的最高管理者，具有决策和协调各部门的关键作用。虽然在城市化转型和综合交通体系构建的关键时期，发展绿色交通促进城市可持续发展已成为全球共识，但客观上城市决策者和管理者并未从内心完全接受并彻底付诸实施。因此，应通过文件、新闻发布会、部领导讲话等多种方式，强调开展无车日活动对政府表达发展绿色交通的态度和决心、促进城市健康发展的重要意义，政府部门也能通过这项活动让市民亲身参与和支持其改善城市交通环境质量的各项措施。同时，要在活动组织手册中给市委市政府领导在无车日期间安排适宜的活动，加强其对无车日活动的感知并发挥率先垂范的作用。

鼓励全社会参与

无车日活动不仅需要城市最高管理者的正确领导，还需要全社会的共同参与。举办无车日活动的主要精神及意义在于提升全民对于小汽车过度使用所造成空气及噪声污染、能耗、拥挤、健康、安全等议题的重视，这是一个全民参与、社会大众表达关注各项环境问题的机会。然而公众参与往往是被动的居多，因此，需要通过策划多种参与性强的活动和方式增加公众参与的意识，共同体验无车生活与工作环境，这是活动举办成功的最基本要求。公众参与也包含非政府组织(NGO)的参与，这些组织多由社会精英组成，能够出人出力，搭配其既有的例行活动，能够形成另一支社会倡导与支持的力量。

注重过程控制

无车日活动的组织包含四大主要过程：信息发布、信息反馈、活动观察和活动总结。信息发布是将无车日活动的任务部署给城市的过程，这一



环节省厅的作用十分关键，要做好与省厅的互动交流，督促其在省内及时部署。信息反馈主要是城市与组织者之间的互动，包括城市报送联系人、组织者派送组织材料、与城市交流活动方案和给开展活动的城市答疑解惑等，其中城市联系人的角色十分关键，其责任心和工作态度是城市无车日活动成败的关键。活动观察是组织者或组织者委托的有关人员，到城市亲自参与和了解活动开展情况的过程，是对城市开展活动的监督和促进。活动总结是展现活动绩效和发现问题的重要环节，组织者要通过组织手册规范城市总结的内容和结构，同时城市做好自身活动总结也是汇总全国无车日活动总结的基础。预先安排好这四大过程的步骤、流程和控制方法，做好各个过程的衔接，及时对每个过程进行评估、反馈，有助于弥补各个过程存在的疏漏并持续改进，促进活动组织取得切实成效。

建立与城市的互利关系

组织者与城市在无车日活动组织中，是互相依存的、互利的关系。组织者依托城市贯彻自身的有关职能，进行绿色交通的宣传实践活动；城市虽然是在宣传和贯彻执行中央部委有关方针、政策，但是更希望得到肯定和多出政绩。为了持续稳定地开展无车日活动，组织者应考虑采取措施与城市建立互利关系，增强双方互信。只讲控制不讲互利的做法不利于创建良好的合作关系，也不利于激发城市的主动性和积极性。互利的方法包括通过文件或领导讲话给予城市必要的肯定、召开总结大会、为开展活动城市的组织者提供参观考察机会等。

5.2 下一步工作建议

通过连续开展的几届城市无车日活动，引发了政府和公众对城市机动化的反思，在一定程度上增强了全社会的绿色交通出行意识，提高了对优先发展城市公共交通，改善步行和自行车交通重要性的认识，基本达到了活动目的。今后无车日活动将继续在每年9月22日开展，并形成长效机制。为此要做好以下几方面工作：

继续扩大活动宣传力度，不断深化政府、媒体与公众的参与度。

无车日活动是一个全民参与、公众表达关注各项城市交通问题的机会。增加民众参与的意识，共同体验无车生活与工作环境，这是无车日活动成功要素中最基本的要求，也是活动成功的关键。因此，持续扩大参与城市、参与单位与团体，以及让更多的媒体对无车日进行深入报道，形成政府、公众和媒体的三者互动，也是今后活动努力的方向之一。

进一步总结好各地优秀的做法和经验，通过各种形式加以宣传和推广。

2011年部分活动城市开展了一些有特色内容的活动，需要对各地开展的这些活动加以梳理和提炼，形成城市优秀实践案例和活动资料汇编，并通过住房和城乡建设部网站、“城市交通”网站、媒体互动会等各种形式进行宣传和推广，为2012年无车日活动开展的城市提供借鉴和指引作用。

藉由无车日契机，大力推进绿色交通体系建设，深化绿色交通理念。

每年开展无车日活动的目的就是引导城市构建低能耗、低污染和低排放的绿色交通体系，提升公众绿色出行理念、降低对小汽车使用的依赖，从而有效调控小汽车交通需求、减少能源消耗、改善交通系统的环保效能。因此，要充分利用无车日活动的影响力，普及发展绿色交通的理念，按照住房和城乡建设部的职能，指导和督促各地重视城市综合交通体系的规划和建设，同时推进城市步行、自行车交通系统示范项目的开展，引导小汽车合理使用，鼓励人们出行更多地选择步行、自行车、公共交通等绿色交通方式，促进城市交通领域的节能减排工作，增强城市可持续发展能力。

适时将“无车日”升级为“绿色交通周”

首先，将“无车日”更名为“绿色交通周”，从名称上更有利于媒体宣传和得到公众认同。其次，活动持续时间由一日变为一周，不仅与国际接轨，更是扩大活动影响力、提升活动开展的深度和广度。“绿色交通周”活动不仅是环保、节能和交通意识的宣传，更提示了合理的交通解决方案。开展“绿色交通周”的目的，不只是强制性地划设无小汽车区域，更重要的是增加绿色交通供给。“绿色交通周”是政府大力发展与切实改善绿色交通的契机和具体行动。借助“绿色交通周”之机，城市可以同步推出新的绿色交通对策和措施，增加公众对活动的期待和参与热情。能够让社会体验和审视绿色交通建设发展的水平和成效，发现存在的问题并思考解决之道。

6. 附录—欧洲交通周

6.1 活动简介

欧洲交通周 (EMW) 是一年举办一次的活动，以可持续城市交通为主题，由欧洲协调委员会秘书处主办，欧洲委员会环境与交通总署提供政治及财务支持。

活动每年从9月16日至22日举办，目的是鼓励欧洲城市主管部门引入并推广可持续交通措施以及邀请城市居民尝试汽车以外的出行方式。整个活动在“无车日”(ITWMC) 活动中落下帷幕，届时参与活动的城镇将划出一块或几块区域，在一整天时间内仅开放给行人、自行车以及公共交通工具通行。

自2002年推出以来，欧洲交通周活动就一直在欧洲及世界范围稳步发展。2011年，共有创纪录的2 268个城市——代表大约1.56亿居民——正式报名参加了活动。共实施了6 821项永久措施，措施主要着眼于自行车和步行基础设施建设、交通稳静化、改善交通可达性以及提高可持续交通的出行意识等方面。

6.2 欧洲交通周章程

由市长来签署欧洲交通周章程，并选择以下标准：

- 组织一周的活动，考虑相应年度的焦点主题。
- 至少实施一项有利于将出行方式从私人小汽车转变为环保交通方式的新永久性措施。

如果可能，其中至少有一项措施应为以有利于步行、骑车或公共交通的方式重新划分道路空间，例如封闭道路、拓宽人行道、新增自行车与公交车道、制定新的交通稳静化计划、降低时速限值。

- 组织无车日活动，即至少在一整天内（在正常工作时间前后1小时的范围内），划出一条或若干条通道仅允许行人、骑车者和公共交通通行。最好是在9月22日举办无车日活动。

致力于上述所有三项标准的城市将成为金牌参与城市，履行一项或两项标准的城市为参与城市，未正式履行活动章程任何标准的城市为支持城市。

6.3 活动参与

全球参与概况

自2003年起至今，欧洲交通周的参与城市数量始终呈上升态势。2011年第十届欧洲交通周活动在参与城市数量方面再次创下了新记录：来自42个国家/地区的2268个城市与城镇已经在欧洲交通周的框架内正式开展了活动与/或实施了永久性举措，涉及人数超过1.56亿人，见表12、图9。尽管面临着经济危机，以及地方政府采取了多项预算削减措施，但是参与城市2011年依然连续第六年创下了新高。



表12 欧洲交通周参与情况

年份	城市数量	估算人口数
2011	2268	156 000 000
2010	2221	221 174 367
2009	2181	227 323 998
2008	2102	218 204 152
2007	2020	215 664 765
2006	1875	207 480 514
2005	1700	182 951 394
2004	1554	163 372 888
2003	1500	159 742 168
2002	1742	154 736 447
2001	1477	117 406 833
2000	1262	98 660 032
1999	164	16 218 198

* “欧洲交通周”活动于2002年开始，在此之前的数字为“无车日”活动的参与城市。

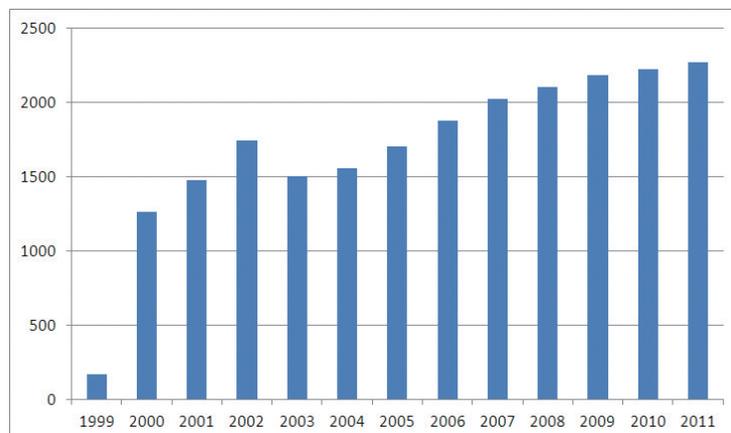


图9 参与欧洲交通周的城市数量

表 13 参与欧洲交通周的国家/地区

国家/地区	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
阿尔巴尼亚	6	9	9	6	9	0	6	0	0	0
阿根廷	0	1	1	0	0	1	0	0	1	1
奥地利	0	14	26	51	35	396	378	400	430	466
比利时	0	12	50	43	33	29	35	163	66	48
波黑								5	5	1
巴西	0	0	0	0	0	57	34	12	30	7
保加利亚	0	57	84	3	61	47	48	39	45	27
加拿大	0	0	1	0	3	3	2	2	1	1
哥伦比亚	0	0	3	2	1	0	1	1	0	0
克罗地亚	2	24	1	9	3	9	10	32	20	18
塞浦路斯	0	3	1	0	0	0	2	2	3	4
捷克共和国	6	14	27	33	45	75	90	85	83	56
丹麦	68	3	2	1	0	0	0	0	0	1
厄瓜多尔	0	0	0	1	1	1	1	2	1	1
爱沙尼亚	0	0	1	0	0	0	0	0	2	2
芬兰	0	2	2	7	15	9	10	3	2	8
前南斯拉夫 马其顿共和国	0	0	0	2	1	2	0	1	0	2
法国	5	42	13	60	135	143	180	157	147	103
德国	21	50	43	40	40	36	57	51	52	50
希腊	21	0	1	3	3	13	3	2	6	7
匈牙利	1	8	13	18	25	63	73	74	96	104
冰岛	0	5	6	1	2	1	4	5	7	5
印度尼西亚	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
爱尔兰	0	0	19	8	1	4	10	13	13	13
意大利	3	8	18	22	30	43	35	29	38	74
日本	0	0	0	2	3	6	7	9	9	8
科索沃							3	0	1	0
拉脱维亚	0	0	5	9	9	8	13	6	15	17
列支敦士登	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1
立陶宛	6	11	11	14	12	19	16	11	23	14
卢森堡	0	1	0	2	34	35	100	51	45	42
马耳他	5	4	25	0	1	0	0	0	0	0
摩尔多瓦	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
黑山共和国	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
荷兰	1	177	140	150	323	310	218	231	71	10
挪威	0	2	3	3	4	7	8	13	14	18
波兰	2	2	1	27	29	74	84	127	114	111
葡萄牙	19	31	19	24	34	83	69	65	66	66
罗马尼亚	59	0	63	81	67	100	108	62	58	48

塞尔维亚	4	5	3	6	2	14	1	19	16	15
斯洛伐克	2	2	2	2	1	5	2	3	4	9
斯洛文尼亚	11	12	11	6	12	25	24	21	13	31
韩国	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0
西班牙	70	119	138	227	227	305	366	390	567	764
瑞典	3	66	61	35	54	28	46	51	103	88
瑞士	1	1	7	5	9	8	7	3	2	2
中国台湾	0	2	1	1	1	1	1	1	2	1
泰国	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
土耳其	79	0	0	0	0	0	0	2	3	0
乌克兰	0	0	0	0	0	0	0	0	2	12
英国	23	34	42	57	56	59	48	37	43	9
委内瑞拉	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0
美国	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
总计	418	722	854	964	1 321	2 020	2 102	2 181	2 221	2 268

* 表中不包括关于2007年前未注册的城市信息。

参与城市类型的变化趋势

虽然履行“欧洲交通周章程”至少一项标准的城市与城镇数量逐年攀升，但2008年是唯一例外（当年数量下降）。在过去两年当中，参与城市数量下降趋势似乎得到遏止，然而自2007年起，金牌参与城市的数量却在逐年下降（见表14），申请获得“欧洲交通周奖”的潜在城市数量也在随之减少。

但是不难发现，与前一年相比，2010年支持城市大规模转变为参与城市（2009年为56.0%，2010年为76.9%）。

表14 参与城市详情

年份	金牌参与城市	参与城市	总计
2011	367	1 830	2 197
2010	324	1 707	2 031
2009	368	1 222	1 590
2008	477	678	1 155
2007	550	805	1 355
2006	427	894	1 321
2005	346	618	964
2004	381	473	854
2003	293	428	721
2002	232	107	339

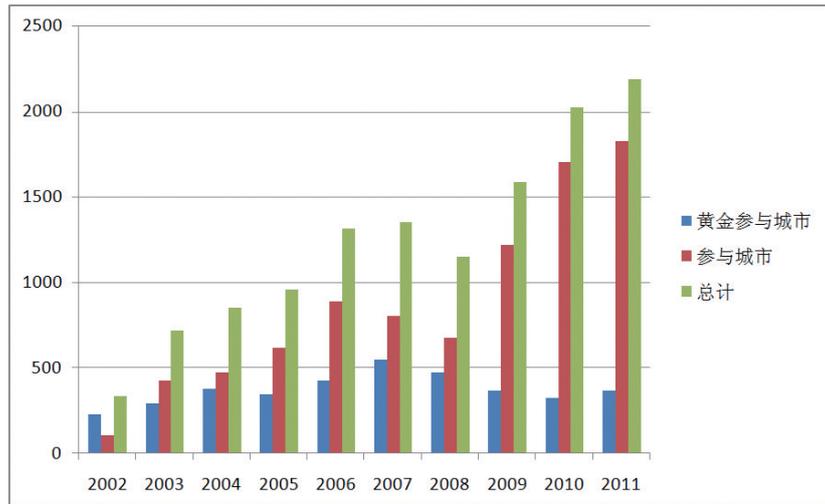


图10 历年参与城市类型详情

参与无车日活动城市的变化趋势

开展“无车日”活动的城市数量继续逐年下降，2009年降幅相对较大(见表15)。8年之前数量达到顶峰，当年的9月22日是一个星期日，无论从政治上还是从技术上均方便城市举行相应活动。尤其在地方政府不断紧缩预算之际（特别是2009年和2010年），将街道封闭一整日会产生巨大负担，因此一些国家/地区决定将活动放在封闭路段上举行。

表15 历年参与无车日活动的城市数量

年份	总计	年份	总计
2011	792	2004	1 394
2010	864	2003	1 488
2009	909	2002	1 742
2008	1 281	2001	1 477
2007	1 254	2000	1 262
2006	1 310	1999	164
2005	1 452		

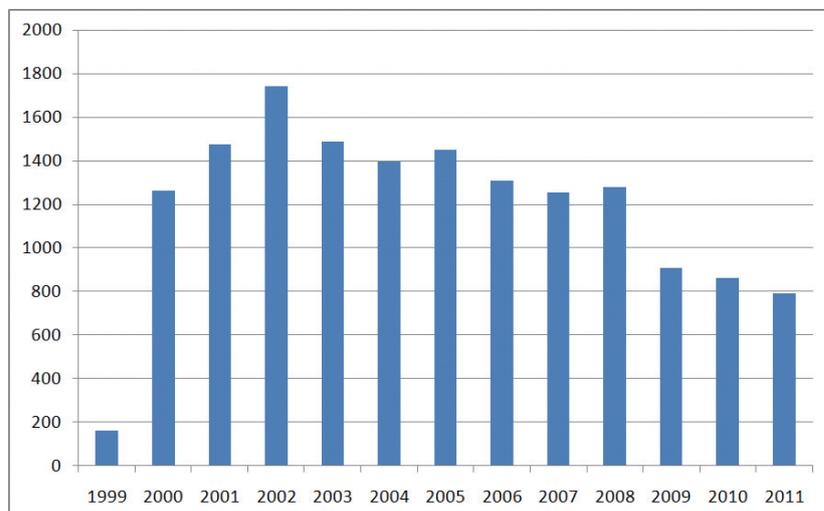


图11 历年参与无车日活动的城市数量

7 参考文献

André Muno - Climate Alliance, Olivier Lagarde - Energy Cities. 2011
Participation Report

André Muno - Climate Alliance, Olivier Lagarde - Energy Cities. 2010
Participation Report

2007—2009年中国城市无车日活动资料汇编

2010年中国城市无车日活动资料汇编

2011年中国城市无车日活动资料汇编

住房和城乡建设部中国城市无车日活动指导委员会

地址：北京市海淀区三里河路9号住房和城乡建设部北配楼545室

邮编：100037

电话：010-58933961 58323222

传真：010-58934653 58323220

电子信箱：cswcr@126.com

网址：<http://www.chinautc.com>

