

中国城市公共交通周及无车日活动

组织手册

建设部中国城市公共交通周及无车日活动指导委员会

首届中国城市公共交通周及无车日活动是将优先发展城市公共交通提升到更高层面的历史性契机。编写这本组织手册是为了向参加本次活动的城市提供指导。本手册中的“规定活动内容”请城市人民政府逐条落实。希望各地结合本地区实际，根据活动主题创造性地开展其他各项活动，引导群众积极参与。

我们将在人民网、城市交通网和城市规划与交通网陆续提供有关中国城市公共交通周及无车日活动的最新信息。网址：<http://www.people.com.cn>；<http://www.chinautc.com>；<http://www.cityup.org>。

欢迎更多的城市参加中国城市公共交通周及无车日活动！

目 次

致辞

活动概况 1

 背景 1

 目标 1

 主题 1

 核心理念 1

活动组织 3

规定活动内容 4

 政府 4

 媒体 4

 公交企业 5

 其他企事业单位和社会团体 5

参考活动内容 6

无车日活动配套措施 8

民意调查注意事项 10

活动考核 11

附件 15

 支持本次活动的一些数据和研究结论 15

 调查问卷 20

 优秀组织奖申报表 22

致 辞

城市公共交通作为城市的重要基础设施，与人民群众的生产、生活密切相关，是城市经济社会全面、协调发展的重要基础。优先发展城市公共交通是符合我国国情的城市发展和交通发展战略，对于贯彻我国经济社会可持续发展战略，落实节能降耗减排方针、减少城市大气环境污染，合理配置土地资源、集约节约利用土地，提高道路利用效率、缓解城市交通拥堵，方便群众日常出行，体现社会公平正义，都发挥着十分重要的作用。

推进城市公共交通优先发展，是一项庞大的社会系统工程，必须动员全社会力量共同做好这项工作。参照国际经验和做法，建设部支持各地城市人民政府倡议在每年的9月16至22日举办城市公共交通周活动，并将每年的9月22日定为无车日。这是提高全民实施城市公交优先发展意识的重要措施。据测算，开展“无车日”活动一天，可节省燃油3300万升，减少有害气体排放约3000吨，并有数百人免受交通事故伤害。实施公共交通优先及无车日活动，有利于积极创建环保、健康、安全的生活环境与和谐的社会氛围。

建设部发起人口在50万以上的城市人民政府的市长签署《中国城市公共交通周及无车日活动承诺书》，积极参与这项功在当代、利国利民的活动，并希望更多的城市积极参与到此项活动中来。我们将同城市人民政府一起，领导机关和领导人带头发动和组织全体市民共同参与，为加快城市公共交通和可持续城市交通系统的建设与发展，推进资源节约型、环境友好型社会建设，提高人民群众的生活质量而共同努力！

中华人民共和国建设部部长



二〇〇七年七月二十四日

活动概况

背景

优先发展城市公共交通是国务院确定的城市发展和交通发展重大战略方针，是提高交通资源利用效率、解决城市交通拥堵和人们出行难的根本措施，是节能减排、保护环境和节约用地的重要工作。国务院明确了优先发展城市公共交通的任务和要求，地方政府和各级建设部门应责无旁贷承担起时代赋予的历史重任。

为了动员全社会力量共同做好优先发展城市公共交通工作，参照欧洲交通周的成功经验和做法，在2006年12月“全国优先发展城市公共交通工作会议”上，建设部向全国设市城市发出开展“中国城市公共交通周及无车日活动”的倡议，并在每年9月16—22日举办此项活动。

开展城市公共交通周及无车日活动是推进公交优先发展战略实施的一项重要举措。通过舆论宣传和社会参与，进一步提高公众对可持续城市交通发展的认识，引导市民尽可能选用公共交通、自行车、步行等绿色交通出行方式，减少对小汽车的使用和依赖。同时，督促政府转变思路，实施切实可行的措施，改善城市公共交通、自行车交通和步行交通设施及服务，促进城市交通可持续发展。

目标

- 1) 宣传优先发展城市公共交通理念，提倡绿色交通，节约能源，保护环境。
- 2) 提高城市公共交通服务水平，改善非机动车和步行出行环境。
- 3) 提高市民对使用小汽车出行可能带来环境问题和交通拥堵的认识，让市民感受绿色出行对环境改善的作用。
- 4) 实现城市交通发展战略转变，促进城市交通科学、和谐和可持续发展。

主题

首届中国城市公共交通周及无车日活动的主题为“绿色交通与健康”。绿色交通系统是适应人居环境发展趋势的城市可持续交通系统。倡导绿色交通的目的是建设安全、方便、经济、高效、舒适、环保，以公共交通为主导的多元化城市交通系统，推动城市交通与城市建设协调发展，保护城市历史文脉及传统风貌，净化城市环境。

公共交通、自行车、步行是主要的绿色交通出行方式，它具有以下优点：

- 1) 提高效率：绿色交通方式可以改善交通状况，减少机动车对道路资源的占用，缓解交通拥堵，从而使城市总体出行时间减少；
- 2) 降低成本：绿色交通可以减少城市道路、停车场等交通设施的需求、建设和维护费用，减少直接交通费和油耗，降低城市运营成本和节约能源；
- 3) 促进环保：机动车排放的大量有毒有害污染物在局部区域可以达到高浓度，严重影响环境空气质量并对健康产生明显影响。减少小汽车的使用可以降低城市空气污染，有助于实现城市环境管理的目标。
- 4) 有益健康：市民采取绿色交通出行可以增加日常锻炼的机会，而且能够有效地减少交通事故。

核心理念

中国城市公共交通周及无车日活动是落实优先发展城市公共交通战略的契机。城市人民政府可围绕以下核心理念组织活动。

- 1) 优先发展城市公共交通是落实国家发展战略的重要举措，是城市交通可持续发展的必然选择。

优先发展城市公共交通是实现国家能源战略的必然要求；是实施国家环境保护基本国策的重要内容；是降低能源消耗、减轻环境污染、改善城市生

态环境、减少占地、方便居民出行的重要途径；也是城市交通可持续发展的必然选择。

2) 优先发展城市公共交通是时代赋予地方政府和各级建设部门的历史重任，也是社会公益性事业的重要内容。

交通拥堵已成为中国大、中城市的普遍现象。伴随着小汽车拥有量的快速增长，并继续无节制地使用，城市道路交通拥挤阻塞现象将会日趋严重。相对于私人交通工具而言，优先发展城市公共交通照顾了大多数人的利益，让更多的人得到平等的交通出行权和道路等公共资源使用权，关系到群众利益和社会公平正义。这是与人民群众工作生活息息相关的民生问题。优先发展城市公共交通，是现代城市公益性事业的重要内容，是解决城市交通资源分配的社会不平等问题，也是构建和谐社会的重要组成部分。地方政府和各级建设部门应责无旁贷肩负起时代赋予的历史重任，加快发展城市公共交通，应对机动化发展带来的挑战。

3) 公共交通企业是实施优先发展城市公共交通、直接面向群众、体现实效效果的重要载体，要不断提高企业自身发展能力和服务水平。

随着城市机动化进程的加快，我国特大城市近几年公交出行比例平均下降了约6个百分点。目前我国公交出行的分担率平均不足10%，特大城市也仅有20%左右。公交车速越来越低，平均车速只有10 km/h，已低于自行车12 km/h和小汽车20 km/h。为此，公共交通企业要努力转变经营管理机制，牢固树立公共服务意识，通过提升公共交通服务质量赢得市场。要依靠现代科技，推进公共交通线路运营的信息化管理，加强对公共交通场站、车辆、设施、装备等的维护保养，为公众提供安全、方便、快捷的服务。要加强安全生产管理和服务质量监管，通过业务培训和安全教育，不断提高司乘人员的业务素质和安全意识，实现服务的标准化和规范化。

4) 绿色交通理念应成为社会所有成员的基本共

识，绿色交通方式优先首先要保证路权优先，并协同各种交通方式确保换乘衔接顺畅。

倡导绿色交通，体现社会公平，符合百姓利益，要在社会全体成员中宣传绿色交通理念，让更多的人使用绿色交通方式，从而有效地减少小汽车的使用。“交通”是一种城市稀缺的公共资源，应该通过编制和实施综合交通体系规划来更公平合理地进行分配，保证绿色交通方式路权优先。与其他机动车相比，公共交通工具要有绝对优先权，并进一步实现公共交通与其他绿色出行方式如自行车交通、步行交通等的统筹考虑，严格控制机动车挤占自行车道和人行道。城市道路工程(除高架路以外)的规划建设或改建，应该保留和设置自行车道与人行道，这是绿色交通最主要的内容。保持、拓宽、延伸城市的自行车道、人行道，实施“公共交通优先”应成为所有城市追求“生态化”的首选行动。同时，公共汽(电)车之间以及公共汽(电)车与轨道交通、出租汽车、自行车要换乘方便，尤其要做好机场、火车站、港口码头和其他城市交通枢纽的衔接、换乘和疏散。

5) 个人出行方式选择对节约能源、改善城市交通拥堵和城市环境起着重要作用。

如果采用小汽车出行的人有1%转乘公共交通，仅此一项全国每年节省燃油就将达到0.8亿升。在北京中非合作论坛期间，大约控制了32%的机动车出行，60.3%的行人(乘客)和71%的驾驶人认为路上节省了时间，26.1%的驾驶人认为出行时间节省了30分钟以上；空气中的氮氧化物污染量几乎当即下降了40%左右。城市中每1000辆汽车每天就排放300公斤一氧化碳、100~200公斤碳氢化合物、50~150公斤氮氧化物。一辆汽车从上路行驶到报废排出的有害气体比其自身的重量大3倍。个人出行方式选择对节约能源、改善城市交通拥堵和城市环境的重要作用可见一斑。如果更多的人自觉选择绿色交通出行，最终受益者将是城市和市民自己。

活动组织

健全的组织机构，完善的工作制度，有效的督促检查，是确保首届中国城市公共交通周及无车日活动取得成功的关键。

组织和领导

开展城市公共交通周及无车日活动是一项复杂的系统工程，涉及政策指导、交通组织、媒体宣传、部门协调、公众参与等多个方面。为了促进活动的顺利开展，建设部成立了活动指导委员会，委员会由来自研究机构、社会团体、相关行业、能源基金会、世界银行等国内外专家共同组成。

各省、自治区建设厅及直辖市建委(交通委)参照建设部活动指导委员会的构成，成立城市公共交通周及无车日活动组织委员会和指导委员会，全面负责本地区活动开展的组织协调、督促检查和指导工作。同时，各承诺城市要建立健全公共交通周及无车日活动领导小组、办公室等组织机构。

活动组织方案

各省、自治区建设厅及直辖市建委(交通委)要组织力量，按照全国城市公共交通周及无车日活动的总体要求，编制本地区城市公共交通周及无车日活动手册，并指导承诺城市按要求制定活动组织方案和有关预案。活动应围绕“绿色交通与健康”的核心主题，形式多样、主题鲜明、内容丰富，领导率先垂范，市民广泛参与，并突出城市特色。

舆论宣传和信息交流

各地要充分发挥舆论和社会宣传对活动开展的促进作用，加大宣传力度。大力宣传绿色交通理念，积极倡导绿色交通出行方式，为活动营造良好氛围。

为增进地区之间互动交流，各地活动组织委员会要重视活动信息的交流工作，定期编印活动简报(专报)，及时向建设部及中国城市公共交通周及无车日活动指导委员会报送本地区活动开展的有关情况。

本次活动牵涉面广、影响大，需要动员各方力量。为了让更多的人了解、支持并积极参与活动，各承诺城市应充分发挥新闻媒体、社会团体、人民群众和社会各界的积极性和能动性，确保活动举办成功。

督促检查

开展城市公共交通周及无车日活动工作量大、涉及面广，各地要加强对各城市开展公共交通周及无车日活动的督促和检查。活动开展前，各地活动组织委员会和指导委员会要组成检查组，对各城市活动方案制定、舆论宣传及活动准备等工作进行督促检查，并加强对各城市在开展活动期间的指导、跟踪，及时通报活动开展情况。

活动总结

活动结束后，各地要及时总结好的做法和经验，积极推广成功经验，宣传先进典型。各地要及时将本地区开展活动情况总结报建设部及中国城市公共交通周及无车日活动指导委员会。

未承诺城市的组织动员

各省、自治区建设厅在对做出承诺的城市加强指导、监督和检查的同时，要采取有效措施，进一步做好组织动员工作，组织更多的城市，尤其是城区人口在50万以上的大城市参与城市公共交通周及无车日活动。

规定活动内容

政府

1. 9月16日，由签署承诺书的城市人民政府组织举办“中国城市公共交通周及无车日活动”启动仪式，城市市长发表专题讲话，并做出具体承诺。

2. 城市人民政府领导带头参与活动。如带头采用步行、骑自行车或乘坐公共交通上下班，接送孩子等。

3. 切实改善城市公共交通状况，鼓励市民采用绿色交通方式出行。活动周期间，城市至少实施一项长效措施。例如：

1) 改善公共交通服务，包括更新公交车辆，增加信息服务等。

2) 改善或增加可持续性的交通设施，如公交专用道(路)、自行车道、人行道、公共汽车和自行车停车场等。

3) 推动公共汽车与轨道交通、自行车交通、步行等交通方式的衔接。

4) 禁止机动车占用非机动车道行驶，以及占用非机动车道和人行道停车等。

4. 在9月22日7:00—19:00，组织“无车日”活动。

1) 划定一个或数个有影响的区域(道路)作为无小汽车区，也可将全市范围作为无小汽车区域，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。无车日活动策划方案可同无小汽车区长期规划结合起

来，并且可在周末持续推广相关措施。

2) 无车日活动当天，在无小汽车区，不得占用人行道、非机动车道停车，把这些空间还给非机动车和行人。

3) 无车日活动开展前一周、无车日活动当天以及活动开展之后，组织民意调查。无车日开展的民意调查须使用本手册提供的调查问卷(参见第20页)。

5. 活动期间，城市交通主管部门要制定详细的交通组织方案和应急管理方案，对小汽车使用进行管制，以确保无车日活动的顺利开展。

6. 活动前后以及活动期间，对有关的各项环境指标(如空气中CO₂、PM10、PM2.5、NO_x含量)和交通技术指标(如交通事故发生率、道路交通量)进行监测，对监测数据进行对比分析，最终形成分析报告，并在分析报告中加入反映活动前后道路交通状况的照片，以形象说明活动带来的交通状况的改善。

7. 对在本次活动中表现良好和贡献较大的企业、社会团体由政府部门对其进行表彰。

媒体

8. 通过电视台、广播电台、网站、报纸、期刊等新闻媒体宣传报道城市开展公共交通周及无车日活动，争取让更多的市民和企业能积极地自觉参与到公共交通周及无车日活动中来。

1) 当地主要电视台、广播电台(以交通台为主)要在活动开展之前两周,播放由建设部中国城市公共交通周及无车日活动指导委员会提供的公益广告片和宣传片,并持续到公共交通周及无车日活动结束。公益广告片每天20:00—22:00播放不少于1次,每天其他时间不少于2次;宣传片可每周在不同时间播放2~3次。

2) 电视台、广播电台(以交通台为主)要开辟专栏对本次活动进行全程跟踪报道,及时向市民传递活动相关信息。

3) 城市在7—8月要召开邀请社会各界人士参与的研讨会,倾听社会的声音,同时可在网络上开展与网友的互动,组织网上调查,以扩大活动影响。

4) 活动结束后,新闻媒体要对活动产生的影响和群众的评价及反响进行后续报道。

公交企业

9. 城市公共交通和轨道交通企业应在以下方面积极配合本次活动的开展:

1) 充分利用车辆、站点、车载电视开展宣传活动。在市内主要公交站候车亭、轨道交通车站发布活动内容、时间、地点等信息的大型宣传海报、宣传标语。

2) 在地铁车站、地铁车厢以及公交车移动电视中滚动播放公共交通周及无车日活动公益广告片和宣传片。

3) 针对9月22日的无车日活动,配合相关部门制定具体的行车安排(如增加哪些线路,投入多少车辆,哪些线路需要提高发车频率,服务时间如何调整等等),以确保市民

的便捷出行。

4) 提高公交乘坐舒适性,减少等车时间,确保市民在活动期间,体验公共交通带来的轻松愉快的全新感受。

5) 编制公交线路手册,提供公交服务信息,在活动期间发放给群众。

6) 印制并向群众发放由活动指导委员会编写的《绿色交通·城市未来》宣传手册。手册下载地址是

<http://www.chinautc.com/huodong/>。

7) 组织专门针对公交服务的民意调查,征集市民关于改善公交服务的意见和建议。活动结束后,根据民意调查情况做好总结,并制定改善公交服务的实施计划。

其他企事业单位和社会团体

10. 其他企事业单位和各种社会团体要积极参与此项活动。

1) 为本单位职工购买公交卡,表彰长期主动放弃使用私人小汽车的员工。

2) 广泛的发动志愿者为城市公共交通周及无车日活动服务。

3) 商场在无车日无小汽车区内可举行各种商品展示和促销活动。

4) 邀请艺术团体、影视明星在无小汽车区举办“街道露天剧院”、“街道露天歌友会”等活动,并提前做好活动组织安排,办出活动特色。

5) 邀请社会公益团体在无小汽车区内举行“无车嘉年华”活动,进行自行车趣味比赛等群众参与的娱乐活动。

参考活动内容

政府

1. 提前对社会公布本次活动方案，征求市民意见，修改完善活动方案。

2. 利用活动开展之前的每个节假日，在城市旅游景点、购物、休闲、娱乐场所等进行中国城市公共交通周及无车日活动宣传，利用主要街道的宣传栏和宣传橱窗等张贴张挂活动宣传画。

3. 通过广播、电视、移动通信、互联网等传播渠道向广大市民宣传公共交通周及无车日活动的相关动态，保证活动期间市民能及时获取最新活动信息和出行信息。

4. 可通过手机短信预告形式，在活动开展期间，每天清晨发出一条短信，或分别在9月15日和9月22日各发一条短信，提醒市民。例如，“我市将于9月16—22日开展城市公共交通周及无车日活动，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。”

5. 在活动期间进行规划展示，宣传促进城市可持续发展的交通规划，包括新的公共汽车和轨道交通线路、自行车道路、停车场、步行街等内容。

6. 9月22日无车日(7:00—19:00)，市政府所属机关、企事业单位的公务车全部封存(特殊情况除外)。城市交通主管部门可鼓励本单位职工在每月22日采用公共交通和其他绿色交通出行方式上下班，观察了解城市交通管理服务现状，特别鼓励职工在日常生活中使用绿色交通出行。

7. 鼓励开小汽车上班的市民换乘公共交通进入市区；鼓励市民在公共交通枢纽共乘出租汽车；在市郊设置免费停车场，并提供通往市中心的公共汽

车票。

8. 由街道、社区等相关部门在大型社区内进行“汽车共享计划”的宣传和推广，鼓励前往同一区域上班的小区居民，共同使用一辆小汽车通勤，费用均摊。“汽车共享计划”可作为一个长效措施开展下去。

9. 实施“自行车城市”计划，明确规定城市自行车专用路网和自行车停车场地，建立临时或永久的有人看管且有遮挡的自行车停放处；在公共汽车和轨道交通车站，修建自行车停车场，以鼓励市民骑自行车前往；允许骑折叠自行车的市民将自行车带上公共汽车或地铁。

10. 设置自行车出租或出借点，为市民提供低廉的或免费的自行车服务，自行车出租或出借点可设置在“停车换乘”场所、火车站、公交车站和无小汽车区(用于无小汽车区内部通行)，可采用多种租借办法，例如，提供公共汽车+自行车或停车+自行车的票，用私人小汽车车钥匙或者居民身份证换取一辆自行车的当日使用权等等。

11. 在活动周之前某个工作日的晚高峰，选取约8 km长的拥堵路段开展“通勤竞赛”活动，以比赛形式比较众多的交通方式(小汽车、公共汽车、出租汽车、摩托车、自行车)通过该路段所花费的时间，以说明自行车不仅是环保健康的出行方式，而且在拥堵城市区域的一定出行范围内，自行车还是最快的出行方式。

12. 由街道、社区、治安部门等联合组织，在市内一些大型社区倡导本次活动，减少小区街道被穿梭的小汽车和停车占用，把本应是休闲、散步、

娱乐、约会、聊天的地方还给居民，使散步的人们、玩耍的孩子、休闲的老人和行动不便的人更安全和安心。

13. 活动期间，封闭某些学校前面的一条大街，或将学校周围的支路改为步行街；给孩子开辟一条放学安全回家的小路；在火车站、图书馆、医院等附近设置新的斑马线，方便市民。

14. 环保部门可向市民宣传汽车噪声、尾气污染所造成的危害，在无小汽车区内进行定点大气监测，公布监测数据，并与平时数据进行对比，让市民直观地了解交通方式的选择对环境造成的影响，使所有市民认识到发展城市公共交通等绿色交通方式是节约能源、改善城市环境污染的必由之路。

公交企业

15. 活动期间进行新型公交车和公交服务展示，为出行不便的人和需要帮助的乘客提供更高标准的服务。

16. 增加信息服务，如设置特别电话号码，专门为市民提供有关公交线路的信息；引入电子站牌；开设因特网信息查询服务；在公交车途经的主要街区设置相关信息牌等。

17. 活动期间，在公交车站和大型居民区，开展“面对面”公交出行路线咨询服务，免费给乘客和居民发放公交导乘图，解答出行问题等。

18. 活动期间进行公交卡、车票等特价销售活动，如“优惠充值活动”、“特价月票”等，鼓励市民使用公共交通。

19. 在公交周期间推广一票制，发行公交周通票，凭票可乘坐多种公共交通工具。利用本次活动积极促进公共交通运营者之间商洽如何进行联合运营，明确公共交通如何和其他交通方式换乘，方便市民出行。

20. 提供短程运输服务，将市中心和外围停车点连接起来，或者在活动期间提供特别的线路(城市游览、环城路线等)。

其他企事业单位和社会团体

21. 由社团组织志愿者到公交车站及公共场所向乘客开展绿色交通宣传活动，发放宣传手册，协助需要帮助的市民乘坐公交车。

22. 由学校组织开展儿童画比赛、不坐小汽车上学等相关活动，通过孩子来带动家长，让更多的人参与到活动中来。

23. 由汽车俱乐部组织“我在公共交通周内不开车活动”，让成员交流心得体会，并对优秀个人进行奖励。

24. 由自行车协会组织表演和比赛活动，介绍自行车骑行技术，侧重日常骑车技巧而非自行车竞技，还可以教学如何骑自行车。

25. 鼓励本单位员工使用自行车上下班

1) 为单位员工新建自行车停车场、服务站等配套设施，设专人看守，免费对员工开放。

2) 为骑车上班的员工提供一份免费早餐或组织一次集体骑车上班活动。

26. 鼓励本单位员工步行出行

1) 单位领导带头采用步行出行或步行至附近的公共汽车站、地铁站，带动员工使用公共交通。

2) 为步行上班的员工提供一定奖励，例如：早餐、奖金；为经常步行上班的员工每年提供一天额外的年假；对员工每连续一个月坚持步行上班的，即可多奖励一天年假。

3) 改变单位停车场的设计，实行步行者优先，或者为步行者提供方便；可为员工修建步行或休憩设施，改善办公环境。

无车日活动配套措施

无小汽车区

无小汽车区位置和规模选择应注意的问题

无小汽车区设置的关键是确保无车日活动的举办成功和产生足够的社会影响。设置无小汽车区应注意以下几个问题：

- 哪里是最适合对活动的主题进行表达或最易让市民看到活动效果的地方(例如，噪声通常比较大或通常非常拥挤的街道/十字交叉口)?

- 哪些正在制定的措施在活动当天可以实现或者有可能实现(例如建立/扩大步行区)?

- 是否已经为特殊目标群体安排了活动(例如，学校周围是否为学生安排了活动)?

- 活动地区的哪些人或哪些机构可以在当天协助开展活动(餐饮机构、社会团体或任何其他可以在无小汽车区展示其活动的机构——要与活动主题有关)?

- 平时都是哪些人到这个地方? 为什么而来? 乘坐什么交通工具? 乘坐公共汽车的人会增加多少?

- 在无小汽车区周围需要多少停车位?

- 如果需要划定更多无小汽车区，怎样把各无小汽车区连接起来?

设置路障及检查点

没有特殊通行证的车辆不得进入无小汽车区，区域进口要设置路障。这需要城市人民政府的相关部门进行管理。同时，城市可人性化地处理各种应急情况，如不限制外出旅游，不限制婚丧车辆等。

无小汽车区的预留车位

无车日当天，对获准进入无小汽车区的车辆资格要严格把关。同时，应该为下列人员用车预留车位：

- 在路障旁的督察管理人员；

- 特殊服务人员，包括警察、消防人员、紧急医疗服务人员、电力或煤气工作人员(以上特种车辆进入无小汽车区不受管制)；

- 紧急维修人员；

- 残疾人；

- 其他活动管理人员。

除以上列出的人员外，需要申请无小汽车区特殊通行证的单位和个人可以到当地活动办公室咨询。

无小汽车区的客货运输

在下述情况下，可安排机动车辆(最好使用以液化气、天然气为燃料的环保车辆)在无小汽车区内行驶：

- 为商家运送货物；

- 为顾客运送货物；

- 提供给残疾人使用；

- 提供给无小汽车区内居民使用。

送货车辆须经当地活动办公室批准后方可进入无小汽车区。对于需要白天进货的商家，可在无小汽车区外设立一个下货区，再由获准进入无小汽车区的车辆负责从下货区将货物运送至无小汽车区内。

停车场所的设置

无车日停车场所的设置可以大致分为三类：

- 1) 接近无小汽车区的停车场所

停车场所设置在无小汽车区附近，主要是满足进入无小汽车区办事的临时停车(1小时以内)以及为无小汽车区内的商家运送货物的停车需求。

这种停车点不应作为长期停放场所，白天应当有人看管。同时可安排从此类停车点到市中心或其

他附近交通枢纽的短途运输。

2) 郊区停车场所

为了鼓励市民减少私人小汽车的使用，选择公共交通工具，可在郊区设置“停车换乘”设施。根据当地活动办公室制定的具体时间，这些“停车换乘”设施必须有人看管，按时开放。在这些地点停车可以是免费的，也可以是收费的(例如，提供停车+公交车票或出租的自行车)。没有设在常规公交线路上的停车场应提供至附近交通枢纽的短途运输服务。

3) 无小汽车区内居民的停车场所

无小汽车区内居民的停车场可设在无小汽车区内，也可以设在无小汽车区附近。这种停车场应在活动前一天开放，直到活动结束后一天。可制定特殊的停车收费制度以鼓励无小汽车区内的居民一整天都把车停放在停车场所。各地活动办公室需制定好相关细节工作。

鼓励市民采用绿色交通方式出行

1) 2007年9月22日早上(具体时间可根据当地早高峰时间而定)，通过短信的形式给市民问一声早安，同时提醒市民：“今天是无车日，请您选用公共交通、自行车或步行出行。如必须使用小汽车，请留意无小汽车区的有关规定。”

2) 增加临时公共交通线路，提高发车频率，以确保群众方便地通勤。开展“阳光分享1+1活动”，任何一位乘客购买公交车票之后，可以免费携带一名乘客与其同行。

3) 鼓励停车换乘，在地铁站周围停车场，对停车换乘的市民赠送奖品，如免费报纸、获得当天公交线路的减免费用优惠等。

4) 鼓励使用自行车，在无小汽车区外详细标示自行车路线图，对骑自行车进入无小汽车区域的市民给予一定奖励，如打折券、当日报纸等。

举办各类宣传娱乐活动

■ 在无小汽车区内举行露天音乐会、戏剧演出、街头表演、艺术展等。

■ 在活动的主广场提供征集市民意见的区域，如可写字的白色幕布等。

■ 让当地运动员协会或运动产品的相关公司、商家，组织运动员街头推广足球、篮球、排球、羽毛球、溜冰等运动。

■ 开设环保角，进行环保知识普及，如推介清洁能源交通工具(允许在无小汽车区内使用和推广)。比较各种出行方式乃至各种车辆使用的能耗以及各自所带来的污染。

■ 少年儿童以绘画或表演节目的方式表达对无车日活动的支持。

举办大型促销购物活动

■ 在无小汽车区，允许商家占用由于禁止私人小汽车出行而空出的地方，比如广场、人行道销售商品。

■ 商场可制作宣传手册在活动期间派发，手册内容包括：乘坐公共交通到达市中心或商场所在地的交通信息(标注出离其最近的公共汽车站、停车场等)以及商场、城市等介绍信息。

■ 商家可统一印制和使用与公共交通周及无车日活动内容相关的购物袋、宣传品，营造舆论氛围。宣传品可一面形象地表现无车日活动，另一面展示商家的相关优惠信息。

民意调查注意事项

如何组织民意调查

在无车日组织民意调查是最适宜的时机，从中可以了解公众对于无小汽车区以及对组织的各种活动的反应。调查请遵循以下原则：

- 1) 不要更改问卷上的任何问题，因为你所在城市的民意调查结果将同所有其他举办活动城市的结果汇总，以产生全国的结果。
- 2) 如果你想将其他问题加入问卷，请将其添加于问卷末尾。
- 3) 请将禁止车辆进入的街道以及该城市的名字输入调查表的顶端。
- 4) 在无车日活动开始前复印1200份调查问卷。
- 5) 可以考虑提供合适的抽奖活动(如新自行车、公交卡等等)作为奖励来吸引受访者。
- 6) 调查员为20人比较理想。
- 7) 提供给每个调查员1个书写板、1支签字笔以及60份调查问卷。
- 8) 调查员应向有可能接受访问的受访者说明，他们想针对受访者对公共交通周和正在实行的无小汽车区的看法提些问题，这将花费其5分钟左右的时间。
- 9) 这些调查表预定由调查员来填写，而不是由受访者自行完成。
- 10) 必须保证调查表上所有的问题都被提问到。
- 11) 调查要尽量包括街道上多种类型的行人：所有年龄段的人、生意人及店主、雇员、当地居民、游客等等。
- 12) 在一天的调查结束后，调查员应将所有完成的调查表交还给负责人。
- 13) 用于数据输入的电子数据表可从<http://www.chinautc.com/huodong> 下载。
- 14) 为了将城市的调查并入全国的调查结果，请将完成的电子数据表发电子邮件至cswcr@126.com。

如何输入民意调查数据

请按照下列步骤将民意调查数据输入电子数据表：

- 1) 检查调查表两侧的问题是否都已回答(任何未完成的调查表都将视为废表)。
- 2) 对每份调查表进行编号。
- 3) 将1号受访者的数据输入第一栏，2号受访者的数据输入第二栏，依次类推(这样一旦出现数据输入错误可以从头查阅)。
- 4) 每个问题凡是返还的调查表上打钩的地方都在电子数据表上输入1。
- 5) 将数据只输入到“电子数据表”内，“控制表”和“调查结果”不要修改，否则可能会破坏用于计算结果的公式。
- 6) 输入数据时请经常保存，以防止不必要的损失。
- 7) 电子数据表最多可用于250名受访者的数据输入。如果城市熟悉Excel表，请将公式改编以适用于更多的数据输入，否则请联系建设部中国城市公共交通周及无车日活动指导委员会。
- 8) 当所有数据都输入完毕后请看一下“控制表”，主要是检查输入的调查表总数与受访者总数是否相同。如果相同将显示“ok”，反之则显示“数据输入错误”。
- 9) 问卷中每一个问题每一选项的百分比将记录于“调查结果”表上，首先是以表格的形式显示，以便于看清大量的单项结果，然后是图表的形式显示。“调查结果”表不需要输入任何数据，并且可以打印。
- 10) 如有任何问题请参考城市交通网站上提供的民意调查示例，网址是<http://www.chinautc.com/huodong>，或通过电话、电子邮件咨询建设部中国城市公共交通周及无车日活动指导委员会。

活动考核

为了进一步促进各个城市举办中国城市公共交通周及无车日活动，建设部将在活动结束后对本次活动进行考核、总结和表彰。具体考核办法如下：

1.考核范围

所有签署“中国城市公共交通周及无车日活动承诺书”的城市。

2.考核内容

考核内容包括活动的组织领导、活动方案的制定、对本手册“规定活动内容”和“参考活动内容”落实以及活动效果五个方面，详见《中国城市公共交通周及无车日活动考核表》（参见第12页）。

3.考核程序

考核程序分为自评、初审和复审三部分。

1) 自评

活动结束后，各承诺城市对照《中国城市公共交通周及无车日活动考核表》的有关内容，进行自评，认真填写考核表。按要求准备各项考核材料，并详细填写《中国城市公共交通周及无车日活动优秀组织奖申报表》（参见第22页）。各承诺城市应于活动结束后两周内将自评结果及全部考核材料一式三份报所在省、自治区建设厅。直辖市自评结果及全部考核材料一式两份直接报建设部中国城市公共交通周及无车日活动指导委员会。

2) 初审

由省、自治区建设厅对各城市公共交通周及无车日活动的开展情况进行初步评审，提出初审意见，报建设部中国城市公共交通周及无车日活动指导委员会复审，并推荐2~3个城市参加中国城市公共交通周及无车日活动优秀组织奖的评选。直辖市活动初审由建设部中国城市公共交通周及无车日活动指导委员会负责。各省、自治区建设厅要在2007年10月

30日前完成初审工作，并将各城市材料一式两份报建设部中国城市公共交通周及无车日活动指导委员会。

3) 复审

建设部中国城市公共交通周及无车日活动指导委员会将根据各地上报的自评结果和初审意见进行复核审查，并抽查各城市的活动开展情况，提出复审意见。

4.考核材料

各地提交的考核材料应包括文字材料和相应的电子文件(光盘)。考核材料包括：《中国城市公共交通周及无车日活动优秀组织奖申报表》；经过剪辑整理的整个活动组织录像(10~15分钟)和相关书面材料；活动简报(专报)；活动的详细组织方案和其他技术方案；《中国城市公共交通周及无车日活动考核表》；其他需要说明的材料等。

5.总结和表彰

考核结束后，建设部将对首届“中国城市公共交通周及无车日活动”进行总结和表彰。

本次活动将设置优秀组织奖和4项单项奖，其中，单项奖分别为：策划奖、宣传奖、创新奖和无车日活动奖。凡符合考核标准，考核表复审分达到85分以上的，均可参与以上奖项的评定。结合各省、自治区建设厅的推荐，建设部中国城市公共交通周及无车日活动指导委员会将从符合要求的城市中评选出10个城市，授予“中国城市公共交通周及无车日活动优秀组织奖”荣誉称号。每个单项奖将各评出3个城市，授予相应的荣誉称号。

建设部中国城市公共交通周及无车日活动指导委员会对不重视活动开展、考核得分低以及在考核和审查过程中信息不实、弄虚作假的城市，将予以通报批评。

中国城市公共交通周及无车日活动考核表

评分说明：

- 1. 按照各项指标的考核标准和分值范围，给出明确的分值，要求取整数。
- 2. 总分按100分计，共五大项。各考核项目的权重为：组织领导15%，规定活动内容落实40%，参考活动内容落实20%，活动效果10%。

考核项目	考核内容	评分标准		分值范围	自评分	初审分	复审分
一、组织领导 (15分)	是否成立活动组织机构，并建立相应的工作协调机制；是否加强对活动督促检查，活动期间进行指导、跟踪；是否注重活动信息交流工作	未成立组织领导机构		0分			
		领导机构不健全，组织不得力		1~5分			
		领导机构健全，并具有较好的协调管理工作机制		6~10分			
		具有良好的协调管理工作机制和信息沟通机制，督促检查工作到位，并在活动期间进行指导、跟踪		11~15分			
二、方案制定 (15分)	是否为本次活动制定了详细的宣传方案、组织方案和技术方案，包括交通组织方案和应急管理方案，全面策划各类活动项目，鼓励和吸引公众积极参与	未制定任何方案		0分			
		制定了方案，但不全面		1~5分			
		制定了较为全面的方案		6~10分			
		为本次活动制定了各项详尽的方案，并准备好突发事件紧急预案和措施		11~15分			
三、规定活动内容落实 (40分)	1. 城市市长是否在启动仪式上发表讲话，做出具体承诺	市长或相关领导未在启动仪式上发表讲话		0分			
		主管副市长或相关领导在启动仪式上发表讲话		1~2分			
		市长在启动仪式发表讲话		3分			
		市长在启动仪式发表讲话，并做出具体承诺		4分			
	2. 城市人民政府领导是否带头参与活动	城市人民政府或相关主管部门领导未参与活动		0分			
		相关主管部门领导带头参与了本次活动		1~2分			
		城市人民政府领导带头参与了本次活动		3~4分			

考核项目	考核内容	评分标准	分值范围	自评分	初审分	复审分
	3. 活动周期间,城市是否实施至少一项长效措施,这种措施应有助于公众意识提升和城市交通可持续发展	未实施任何有助于城市交通可持续发展的长效措施	0分			
		活动周期间,城市实施了一项有助于公众意识提升和城市发展长效措施	1~2分			
		活动周期间,城市实施了多项有助于公众意识提升和城市发展长效措施	3~4分			
		活动周期间,城市实施了多项有助于公众意识提升和城市发展可持续发展的长效措施,并且收到了良好的效果	5~6分			
	4. 是否在9月22日7:00—19:00组织了“无车日”活动	未组织“无车日”活动	0分			
		在9月22日,组织了“无车日”活动	1~3分			
		在9月22日,组织了“无车日”活动,并围绕活动主题开展了丰富多彩的活动	4~6分			
	5. 是否在活动前后以及活动期间,对有关的技术指标进行监测,并形成分析报告	未对技术指标进行监测	0分			
		未按要求对技术指标进行监测	1~2分			
		按照要求监测技术指标	3分			
		按照要求监测技术指标,并形成分析报告	4分			
	6. 是否对在本次活动中表现良好和贡献较大的企业或社会团体进行表彰	未对表现良好的企业或社会团体进行评选	0分			
		对表现良好的企业或社会团体进行了评选,但未公开表彰	1~2分			
		对表现良好的企业或社会团体进行了评选,并进行公开表彰	3~4分			

中国城市公共交通周及无车日活动
组织手册

考核项目	考核内容	评分标准	分值范围	自评分	初审分	复审分
	7. 是否组织新闻媒体按照要求对城市开展公共交通周及无车日活动进行宣传报道,向市民、媒体传达和宣传了中国城市公共交通周及无车日活动	未按照要求组织媒体进行与活动有关的宣传报道	0分			
		媒体报道不全面,未按照宣传要求逐项落实	1~2分			
		按照要求组织媒体对活动进行了全面的宣传报道	3分			
		组织媒体进行了全面报道,收效良好	4分			
	8. 是否发动城市公共交通和轨道交通企业积极配合本次活动的开展	未发动城市公共交通和轨道交通企业	0分			
		发动了城市部分公共交通和轨道交通企业	1~2分			
		发动了城市所有公共交通和轨道交通企业积极配合本次活动	3~4分			
		未能发动其他企事业单位和各种社会团体	0分			
	9. 是否发动其他企事业单位和各种社会团体积极参与活动	发动了少量的企事业单位和各种社会团体	1~2分			
		发动了其他企事业单位和各种社会团体积极参与活动	3~4分			
		活动内容单一,群众参与积极性不高	0分			
		根据参考活动内容开展一些相关活动	1~7分			
四、参考活动内容落实 (20分)	城市是否结合自身实际情况,根据活动主题和参考活动内容创造性开展各项活动	根据参考活动内容积极开展活动,但创造性不够	8~12分			
		根据参考活动内容,结合当地实际情况,开展有自身特色的活动,吸引群众积极参与	13~20分			
		未在活动周期间安排相关活动,活动反响微弱	0分			
		在活动周期间组织了活动,但规模较小,效果不明显	1~3分			
五、活动效果 (10分)	城市是否举办了大规模的活动,并取得了良好的效果,对于鼓励公共交通行业发展,减少小汽车使用,促进城市交通可持续发展有积极的影响	组织了有一定规模的相关活动,达到了较好的预期效果	4~6分			
		举办了大规模的活动,取得了良好的效果,群众、媒体反应良好	7~10分			
	合 计					

附件

支持本次活动的一些数据和研究结论

以下数据和信息主要摘自《无小汽车发展》、《预防道路交通伤害世界报告》、《中国：加强机构建设支持城市交通可持续发展》和其他最新研究成果。这些数据和信息可为城市制作宣传资料提供帮助。

汽车增长的影响

汽车给我们带来什么

■ 汽车带来的益处显而易见，但这也正成为一种障碍，使得人们认为汽车是一种必需品。这就意

味着许多人倾向于忽略汽车带来的不良后果。

■ 尽管汽车提供了自由和机动性，污染、噪声、事故、隔离和拥挤等各种问题(见图1)已经破坏了汽车为社会作贡献的总体形象。所有这一切的坏处大于可以迅速从一地到达另一地的好处。况且，随着机动化程度的迅速提高，从一地到达另一地似乎越来越不容易了。

机动化程度与收入的关系

■ 伴随着中国经济的平稳较快发展，我国私人汽车拥有量近5年来年均增速超过30%。据国家信息



图1 汽车增长的影响

中心预测，2009年我国将有近1亿人拥有私人小汽车。

■ 图2显示万人机动车拥有量随着人均国内生产总值(GDP)的增长而增加。2005年中国人均GDP为1 700 美元，人类发展指数(HDI)为0.768。2006年，北京、上海的人均GDP分别超过6 000美元和7 000 美元。在我国经济较为发达的城市，私人汽车拥有量的高峰逐渐显现。

交通拥挤和经济效率

■ 我国各级政府越来越清楚地认识到，仅凭道路的扩张不足以应对汽车化和交通拥堵。统计表明，北京市每增加10米长的道路，就同时增加近7辆机动车，机动车的增长速度比道路增长速度快14倍。

■ 由于道路资源的有限性，无节制地使用低效率的小汽车占用了越来越多的公共资源，图3是公共汽车和小汽车运输效率的对比。在对我国41个大城市的调查表明，我国城市居民乘公共交通的出行速度由于受到交通拥堵的影响普遍低于20 km/h，平均

为8 km/h。

■ 国际上一些城市由于交通拥堵，造成直接经济损失为GDP的4%~10%。

■ 若平均每人每天由于交通拥堵损失的时间为半小时，我国某些特大城市一天的拥挤成本即为4 000万元/天，全年交通拥挤造成的损失将超过100 亿元，约相当于全年GDP的3.13%。

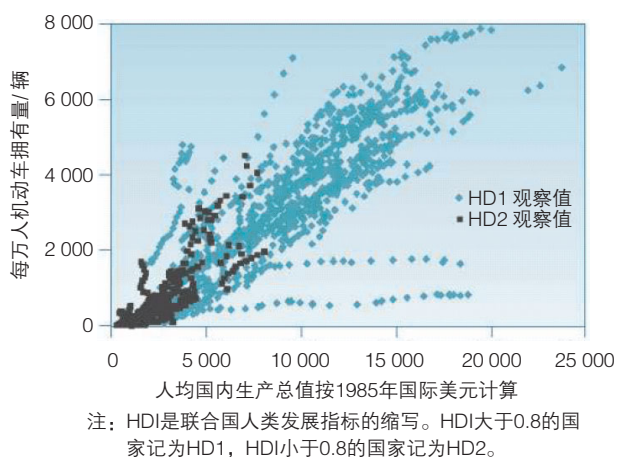


图2 机动化程度与收入的关系



图3 公共汽车和小汽车运输效率对比

■ 交通拥挤也恶化了其他外部影响，例如空气污染的增加。我国某些大城市和特大城市交通污染带来的社会成本约占全年GDP 的3%。

城市空气污染对人均寿命的影响

■ 欧盟委员会调查报告显示：由于空气污染严重，欧洲人平均寿命减少8.7个月。每年有31万欧洲人死于空气污染，其中90%以上的人是死于粉尘引起的心力衰竭，这些粉尘主要由交通、工业和取暖造成；其余人则是死于呼吸系统疾病，这主要是因车辆的排放物同阳光反应后产生的臭氧所致。

■ 世界资源研究所(1999年)对世界上空气污染最严重的城市进行了排序。全世界污染物浓度最高的十大城市全部都在发展中国家(见图4)。北京、上海、天津名列其中。

气候变化与交通运输

■ 全球温室气体的排放，特别是二氧化碳的排放正以前所未有的速度增长。

环境空气质量最不健康的十大城市

- 1.墨西哥城(墨西哥)
- 2.加尔格达(印度)
- 3.新德里(印度)^a
- 4.孟买(印度)
- 5.北京(中国)
- 6.德黑兰(伊朗)
- 7.上海(中国)
- 8.圣保罗(巴西)
- 9.天津(中国)
- 10.里约日内卢(巴西)

a 排序仅考察了人口超过900万的城市。排序是基于三种不同类型污染物峰值浓度的加权平均：(1)悬浮颗粒；(2)氮氧化物；(3)二氧化硫。该研究也对污染物对儿童的影响进行了加权排序。

图4 世界空气污染排序

■ 二氧化碳占运输领域温室气体排放的95%，从这个角度看，交通运输是温室气体增长最快的领域。

■ 发展中国家和经济转型国家运输领域的二氧化碳排放年增长速度高达4%和3.3%。

■ 温室气体排放会引起全球气候变化，带来更为频繁的和更为强大的飓风和台风、极端的温度和干旱。

■ 改善公共交通、选择非机动车、限制小汽车等措施是非常显著的减缓气候变化的措施。

道路交通伤害的影响

■ 道路交通伤害对于个人、家庭和国家经济状况都会产生巨大影响，其损失占一个国家国民生产总值的1%~2%。

■ 自从机动车普遍使用以后，道路交通伤害呈指数增加。纽约市记录的第一起与机动车相关的伤害是1896年5月30日，伤者是一位骑自行车者；同年8月17日伦敦记录了首例行人与机动车碰撞死亡事件。至1997年，道路交通事故死亡累计总数估计已达2 500万人。

■ 目前，全世界每年约有120万人死于道路交通伤害，受伤者多达5 000万人。

■ 很大比例的道路交通伤害的受害者是道路使用者中的弱势群体，如行人和骑自行车者。他们在政府为机动车所制定的政策中获益最少，却在伤害、污染和社区隔离等方面承受着机动化所带来的不平等的危害。

■ 中国道路交通伤害死亡率在1975年至2003年间上升了近400%。除非采取有效的干预行动，否则道路交通伤害死亡率增长的趋势仍会继续。

能源安全

■ 在目前的能源经济状况下，一个依赖汽车的社会就意味着是依赖石油燃料的社会。

■ 日前，一项数据分析显示，我国汽车行业对石油的消耗量已经高达总消耗量的1/3以上。由此推算，在未来的20年，汽车行业将成为石油消耗最大的部门，而30年后汽车行业对石油的消耗量将达到总消耗量的80%以上。

社会公平

■ 步行街、人行道、自行车道和公共交通是为城市大多数居民服务的，最能体现社会公平。

■ 步行是城市居民主要的出行方式，但城市中越来越多的人行道被小汽车、摩托车或自行车占用，人们在夹空中穿梭，或不得不在车道上行走。

■ 道路规划、设计、建设和决策者，越来越忽略逐渐变窄的人行道和从城市到县镇渐次被取消的自行车道。

■ 2005年，我国只有4%的人口拥有私人汽车，却有84%的城市交通投资用于道路桥梁建设。

城市交通运输技术上的跨越式发展

► 图5简要概括了城市交通运输演变过程的层次。这个演变过程假设，所有国家将不得不承受严重的交通拥挤、污染和其他负面的外部影响，然后才能够顾及高质量生活。

► 实际上，处于大规模的早期基础设施建设阶段的城市，有独特的机会选择一条有效的发展路径，实现技术上的跨越式发展。

► 技术上的跨越式发展是指城市可以绕过中间发展阶段，直接进入到更先进的技术上有多种选择的阶段。技术的跨越意味着，城市可以直接发展高质量的公共交通运输和非机动化的基础设施，而不是必须承受完全汽车化带来的不良影响。

城市交通发展的三种选择

在以下三种假设情形下，以2005年为基数100，预测2020年的燃油消耗和温室气体排放结果见图6。

► “依旧行事”情形假设目前的汽车化增长率和目前的燃油价格不变，汽车技术采用常规汽油。

► “燃油节约”情形假设目前的汽车化增长率，但是允许混合电动车的市场占有率在2010年增加到15%，到2020年增加到50%。除了常规汽油车辆，压缩天然气车辆和电动小轿车进入市场的比例也比较高。该情形还假设较高的微型车辆比例和较高油价将降低平均车辆利用率。情形中假设的先进技术

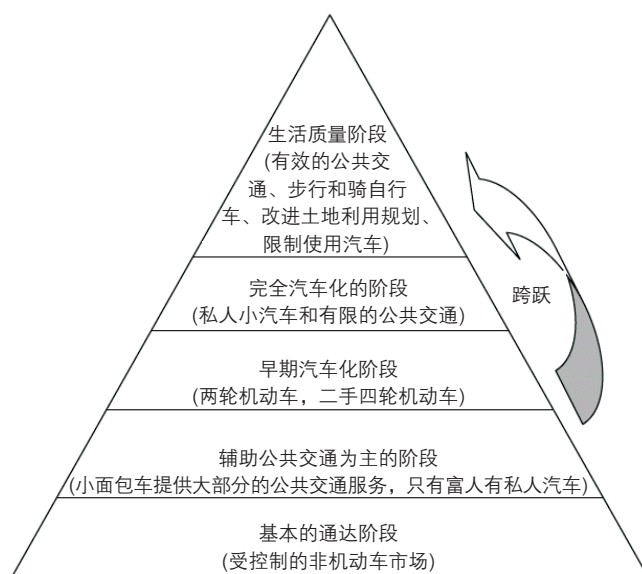


图5 城市交通运输演变过程的层次

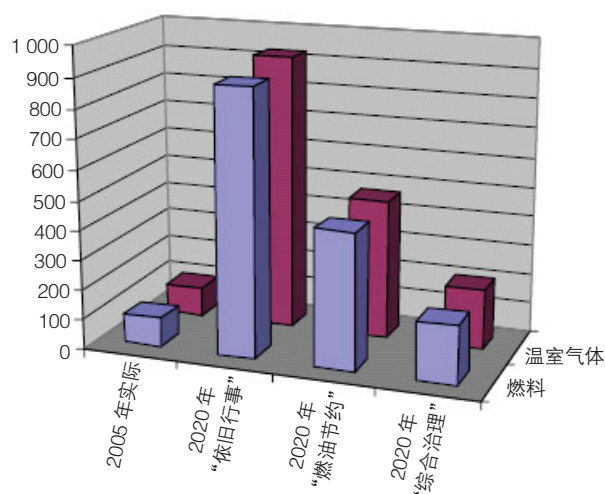


图6 燃油消耗与温室气体排放的预测

方案是那些正为发达国家采取的方案，并假设了日本与欧洲的燃油税水平。

► “城市综合治理”情形比节油情形多采取一个步骤，允许较低的车辆利用水平以配合城市的紧凑发展和更好的公交服务。在此情形中，小而高效的车辆在降低油耗和污染排放方面起着相当大的作用。混合车辆连同电动小汽车和压缩天然气车辆将占据大部分市场，而常规汽油车辆仅占全部市场的30%。在30%的比例中，电动小轿车的使用也将有所增加(如“智能”小轿车)。除了日本与欧洲的燃油税水平外，城市还将对车辆使用收取较高的费用。

随着今后进一步的技术进步，采用“城市综合治理”的情形到2020年时的指标可能比预测结果还好。如果鼓励城市高密度发展，设计和鼓励有效的公共交通，采用燃油价格杠杆，就可以节约农田，保持城市经济效益。

发展有活力的公共交通系统

► 中国的可持续城市交通战略的核心将是一个面貌一新、服务齐全的城市公共交通行业。这样一个公交行业不仅应能为无车家庭提供基本服务，而且还应能吸引较为富裕的、特别是通勤出行的乘客。

► 成功的城市交通政策必须依赖把城市交通设施投资和交通管理与公交运营结合起来的联合行动。这个联合策略的道路和交通流政策部分可以包括公共汽车专用道或优先方案，在拥挤区域或高峰时间抑制小汽车交通。

► 城市应当特别考虑一些措施，包括：1)公交基础设施的实际改善以增加公交吸引力；2)引进竞争机制以减少成本和提高运营绩效；3)加大公共交通的资金投入力度以改善经营环境；4)开拓多元化投资渠道以促进多方参与、规模经营、有序竞争格局的形成。

中国城市公共交通周及无车日活动 调查问卷

[请在这里填写城市名]

[请在这里填写街道名]

早上好 / 下午好

可以就您对城市公共交通周及无车日活动的看法提几个问题吗? 大概需要5分钟时间。

请在合适的框内打钩:

性别:

☐ 男

☐ 女

年龄:

☐ 11岁以下

☐ 12~17

☐ 18~24

☐ 25~34

☐ 35~44

☐ 45~54

☐ 55~64

☐ 65~74

☐ 75或75岁以上

☐ 不想注明

1. 今天这条街禁止小汽车通行, 你在此之前听说过这种创意吗?

☐ 听说过

☐ 没有听说过

☐ 不知道 / 不清楚

2. 在此之前您知道要在这条街举行这个活动的计划吗?

☐ 知道

☐ 不知道

☐ 不知道 / 不清楚

3. 您认为中国城市公共交通周及无车日活动的主意:
(请只选1项)

☐ 非常好

☐ 好

☐ 不是很好

☐ 非常差

☐ 不知道 / 没有意见

4. 您个人认为这种活动是否有助于人们放弃使用小汽车而选择其他出行方式? (请只选1项)

☐ 是

☐ 否

☐ 不知道 / 没有意见

5. 您希望这种活动隔多长时间举办一次?
(请只选1项)

☐ 每天

☐ 每个星期的周一到周五

☐ 每个星期的周末

☐ 每个月

☐ 每三个月

☐ 一年两次

☐ 一年一次

☐ 不希望再举办这样的活动了

☐ 不知道 / 没有意见

6. 如果再举办这样的活动, 无小汽车区应该比今年的再大一些吗?

☐ 应该

☐ 不应该

☐ 不知道 / 没有意见

7. (假设)这条街有商场……

如果它全天都禁止小汽车通行, 只允许公共汽车、出租汽车、自行车和步行交通, 您会在这儿

- 购物吗? (请只选1项)
- ☐ 会的
- ☐ 不会
- ☐ 不知道 / 不清楚
8. 对于政府在本活动期间开始的那些交通改善措施, 您的意见如何?
- ☐ 非常好
- ☐ 很好
- ☐ 不是很好
- ☐ 很不好
- ☐ 不知道 / 没有意见
9. 您个人认为这项活动的主要益处是什么?
(可多选)
- ☐ 提高对交通问题的意识
- ☐ 这条街会更安静
- ☐ 它将有助于解决污染问题
- ☐ 步行和骑自行车会更方便更安全
- ☐ 是一次测试选择新的出行方式的机会
- ☐ 我可以去尝试一种新的交通工具
- ☐ 增加当地商店、酒店等的盈利
- ☐ 我觉得会更加安全
- ☐ 其他益处(请在最后的评价中详细说明)
- ☐ 对我来说没有什么益处
- ☐ 对其他人来说没有什么益处
- ☐ 不知道
10. 您个人认为这次活动的主要缺点是什么?
(可多选)
- ☐ 仅仅是一个宣传口号
- ☐ 没有效果
- ☐ 不能改善污染问题
- ☐ 开支太大
- ☐ 对当地的经营者不利
- ☐ 我不能像平时那样使用和停靠汽车
- ☐ 扰乱日常生活
- ☐ 其他缺点(请在最后的评价中详细说明)
- ☐ 对我来说没有坏处
- ☐ 对其他人来说没有坏处
- ☐ 不知道
11. 您是: (可多选)
- ☐ 当地居民
- ☐ 当地雇员
- ☐ 当地雇主
- ☐ 这个地区的参观者
- ☐ 外来务工人员
12. 您平时使用最多的交通方式是什么?
(请选1~3种)
- ☐ 步行
- ☐ 自行车
- ☐ 轨道交通 / 电车 / 公共汽车
- ☐ 汽车驾驶人
- ☐ 汽车乘客
13. 在本次活动中, 您曾经/ 正在/ 将来会使用其他交通方式去上班/ 上学(请只选择1项)
- ☐ 会
- ☐ 不会
- ☐ 不知道 / 不清楚
14. 将来在日常上班/上学时, 您会设想去使用其他交通方式 (请只选择1项)
- ☐ 会
- ☐ 不会
- ☐ 不知道 / 不清楚
15. 您是否愿意做出其他评价?
- _____
- _____
- _____
- _____
- _____
- 非常感谢您的配合, 愿我们的城市更加美好!

中国城市公共交通周及无车日活动
优秀组织奖申报表

一、城市详细资料		
城市人民政府名称		
地址		
邮编		
联系人姓名		
电话		
传真		
电子邮件		
城市人口	请在下方相应选项前空格内画“√”。	
	☐	50 万人以下
	☐	50~100 万人
	☐	100~200 万人
	☐	200~500万人
	☐	500 万人以上

二、活动开展规模	
参与此次活动的机构：	
各个机构总共参与人数 _____ 可能影响人群数量 _____	
以下参与机构或参与者为城市公共交通周及无车日活动做出了突出贡献：	
参与机构或参与者	贡献
三、活动前期宣传策划	
有效的宣传策划能够更好地促进一项活动，在这一部分中，请不要简单地提交一份宣传策划大纲(如有哪些媒体参与或者有哪些宣传形式等)，而是一份比较详细的关于此次活动宣传策划的方案(如活动目标设计、目标人群、活动主旨、成功标准等)：	

如在下面填写的内容过多，可自行增加表格行数

宣传方法		
序号	方法	组织形式(每种宣传方法的具体实施办法)
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		
附注：		
四、活动组织		
我们提供 / 组织了以下主题和活动：		
请在以下列表中填写活动规模、内容等详细资料， 如为“规定活动内容”，请在前面的方框中注明相应的序号		
主题1		
活动		
主题2		
活动		

主题 3		
活动		
主题 4		
活动		
主题 5		
活动		
主题 6		
活动		
主题 7		
活动		

五、其他可供选择的交通方式	
我们提供了以下可供选择的交通方式： (例如附加的公共汽车线路、更高的服务频率、无污染交通工具、自行车租赁等等)	
序号	措施类型
1	
2	
3	
4	
5	
6	
六、交通改善措施	
我们在中国城市公共交通周及无车日活动中贯彻了以下交通改善措施：	
1	
2	
3	
4	
5	
对交通改善措施的详细描述	
请附上任何可能支持可持续性交通改善措施的介绍材料	
交通改善措施1：	
名称	
目标	
发起者	
目标人群	
描述	

预期效果	
交通改善措施2:	
名称	
目标	
发起者	
目标人群	
描述	
预期效果	
交通改善措施3:	
名称	
目标	
发起者	
目标人群	
描述	

预期效果	
交通改善措施 4:	
名称	
目标	
发起者	
目标人群	
描述	
预期效果	
交通改善措施 5:	
名称	
目标	
发起者	
目标人群	
描述	

预期效果	
七、此次活动对环境的影响	
请指出您所在城市公共交通周及无车日活动在以下领域的影响 (由当地交管、环境监测等部门协助做出简洁的专业测评报告)	
交通量	
交通拥挤程度	
空气质量	
噪音级别	
八、媒体的反应	
请提供每份关于所在城市开展中国城市公共交通周及无车日报闻的新闻报道(在活动开展之前、中间和之后一周), 请提供经过剪辑整理的整个活动组织录像(10~15 分钟)和相关书面材料。	
九、群众的反应	
请附上问卷调查结果的分析报告	
十、附加注释	

感谢贵市参加中国城市公共交通周及无车日活动！