

2009 年中国城市无车日活动

组织手册

住房和城乡建设部中国城市无车日活动指导委员会

目 次

前言

1 活动背景	1
1.1 发展历程	
1.2 总体目标	
1.3 重要意义	
2 活动主题——健康环保的自行车和步行交通	2
2.1 主题	
2.2 解读	
3 自行车交通	4
3.1 功能定位	
3.2 发展目标	
3.3 基本原则	
3.4 保障措施	
4 步行交通	5
4.1 功能定位	
4.2 发展目标	
4.3 基本原则	
4.4 保障措施	
5 无车日规定活动内容	7
5.1 政府	
5.2 媒体	

6 无车日参考活动内容	8
7 无小汽车区设置需要注意的问题	10
7.1 基本设置原则	
7.2 设置检查点	
7.3 预留车位	
7.4 停车场所的设置	
7.5 客货运输	
8 民意调查	11
8.1 调查应遵循的原则	
8.2 调查数据的输入方法	
9 活动组织	12
10 活动评价.....	13
附件1：调查问卷.....	14
附件2：2009年中国城市无车日活动评价表	16
附件3：2009年中国城市无车日活动情况汇总表	19
附件4：中国城市无车日活动承诺书.....	26
附件5：签署中国城市无车日活动承诺书的城市名单.....	27

前 言

住房和城乡建设部鼓励签署《中国城市公共交通周及无车日活动承诺书》和《中国城市无车日活动承诺书》的城市继续开展无车日等相关活动，并向全国设市城市发出倡议，在9月22日开展中国城市无车日活动，以实际行动促进节能减排，推动城市交通可持续发展。

本手册将为举办活动的城市提供组织指导。城市人民政府要逐条落实手册中的“规定活动内容”。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。

我们将在住房和城乡建设部网站（<http://www.mohurd.gov.cn>）和城市交通网站（<http://www.chinautc.com>）提供有关无车日活动的资料下载与最新信息。

欢迎更多的城市参加中国城市无车日活动！

1 活动背景

1.1 发展历程

2005年时任建设部部长汪光焘应邀参加欧盟在伦敦举行的第4届欧洲交通周(European Mobility Week)有关会议后,提出借鉴国际经验,在中国开展此类活动。

2006年12月在“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。

2007年建设部首次在全国范围开展以“绿色交通与健康”为主题的“中国城市公共交通周及无车日活动”,重点宣传公交优先理念,全国引起强烈反响,公共交通事业受到前所未有的重视。全国共有110个城市市长签署了开展此项活动的承诺书。

2008年这一活动调整为“中国城市无车日活动”,活动主题为“人性化街道”,鼓励地方政府努力改善和重新分配为非机动车和行人使用的道路空间。广州、江阴2个城市市长最新签署了活动承诺书,承诺开展活动的城市达到112个。另有大庆、乌海、三明、莆田、嘉兴、伊宁6城市虽未签署承诺书,但如期开展了无车日活动。

2008年全世界已有2000多个城镇在9月22日举办过“无车日活动”。“无车日”已成为展现现代交通文明理念、推行合理的交通解决方案、表明政府发展绿色交通的态度和决心、展示和校验城市交通政策措施实施效果的重要机会。

1.2 总体目标

1) 全民行动,从每日出行做起,推动交通节能减排;

2) 提高公众对使用小汽车出行带来环境和能源问题的认识,鼓励绿色出行;

3) 促进城市政府采取行动改善步行、自行车和公共交通出行环境;

4) 优化城市出行结构,促进城市交通科学、和谐和可持续发展。

1.3 重要意义

1) 绿色交通是国家落实节能减排发展战略的重要举措,是城市交通可持续发展的必然选择。

绿色交通是适应人居环境发展趋势的城市交通系统,旨在通过促进环境友好型交通方式的发展,如公共交通、自行车交通、步行交通等,减少污染排放,让城市更适宜居住,同时,给子孙后代留下一个更美好的世界。发展绿色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。发展绿色交通能够降低能源消耗、减轻环境污染、改善城市生态环境、减少占地、方便居民出行,是城市交通可持续发展的必然选择,这也是国际社会公认防止全球变暖的重要措施,是生态城市建设的关键。

2) 回归绿色交通文化和倡导绿色出行,是构建和谐社会的基础。

绿色交通蕴含了尊重自然的内涵,回归绿色交通是回归以人为本和回归自然;绿色出行还代表交通文明,在世界上多个国家和地区已成为社会风尚。我国乘坐公共交通、骑自行车和步行者绝大多数是中低收入阶层,在社会上占有最多的人口。改善绿色出行者的出行条件,倡导绿色交通,实际上也是改善人与人的关系、人与人的关系以及人自身在交通环境中的感受。让绿色出行理念在全社会形成共识,给绿色出行以崇高的社会地位,改变汽车化才是现代化、小汽车是身份的象征等错误观念,这是构建和谐社会的基础。

3) 个人出行方式选择对节约能源、保护环境、缓解城市交通拥堵具有重要作用。

在2006年中非合作论坛北京峰会期间,北京市大约控制了32%的机动车出行,26.1%的驾驶人认为出行时间节省了30分钟以上,60.3%的行人(乘客)和71%的驾驶人认为路上节省了时间;空气中的氮氧化物污染量下降了40%左右。奥运后北京市“每周少开一天车”限行措施,使交通拥堵指数大幅下降,从“中度”下降为“轻度”,工作日全天拥堵时间也由限行前的7小时45分钟减少为2小时30分钟,全市空气质量整体呈好转趋势。因此,要通过各种方式引导个人放弃不必要的小汽车出行,

选择绿色交通。

4) 地方政府和各级住房和城乡建设部门为绿色交通创造更好的条件有利于应对机动化挑战。

相对于不断增长的小汽车出行而言,集约化的城市公共交通占用道路资源少,节省能源;而自行车和步行出行总和在各级城市中均超过半数以上。因此,地方政府和各级住房和城乡建设部门应责无旁贷肩负起时代赋予的历史重任,制定促进绿色交通发展的有关政策,鼓励人们使用步行、自行车和公共交通,整治或新建人行道和非机动车道,提升公共交通的服务水平,引导小汽车的合理使用,从而加快发展绿色交通,应对机动化发展带来的挑战。

2 活动主题——健康环保的自行车和步行交通

2.1 主题

2009年中国城市无车日活动的主题为:健康环保的自行车和步行交通。这一主题鼓励地方政府改善自行车和步行出行环境,同时还强调了改善城市空气质量和节约能源的必要性。

自行车诞生一个多世纪以来,以其不污染环境、不消耗石化能源、占用空间少、经济、方便等特点,成为全世界人们普遍使用的最简单、最实用的交通工具。自行车从最初用于娱乐消遣,到邮差的工作出行工具,再到大众出行的交通方式,一样的交通工具,昨天和今天却代表着不一样的生活方式。时至今日,自行车不仅仅是一个代步工具,更是一种文化的回归和发展,它蕴含着现代人对健康、环保、节约和自然生活方式的追求。

城市道路的步行空间以一种最基本的交通方式为人们提供了户外活动的场所。人行道、社区道路、步行街、广场等步行空间,是人们日常通行、交流、休闲、健身的重要场所。它们的尺度与布局不仅能为行人提供遮阴、调光的通行空间,还能创造一个有吸引力的公共空间甚至一座有魅力的城市。

自行车和步行交通不但在所有出行方式中对环境的影响程度最小,而且世界卫生组织指出,世界上最好的运动是步行,一天内两次骑车各15分钟就可以对身体产生积极作用。“政府多建非机动车道和人行道”也成为全球预防癌症的政策和行动之一。

2.2 解读

1) 自行车出行比例连续数年大幅度降低,城市交通向私人机动化方向转化趋势明显。

我国很多城市拥有世界上最适宜骑自行车的三幅路道路横断面型式,自行车交通曾经是城市居民出行的主要交通工具。在20世纪80年代,有的城市自行车出行比例高达60%。近年随着机动化交通的快速发展,自行车出行比例正以年均2%~5%的比例下降。根据2007年的统计数据,北京市从2000年的38.5%下降到23%,昆明市从2006年的16.7%下降到13.2%,深圳市更是从1995年的30%下降到4%。这部分转移的出行主要集中在公交和小汽车出行中,而以小汽车居多。以北京市为例,在自行车出行比例下降了39.7%(1986—2007

年)的同时,小汽车出行比例增加了27.6%。我国城市正在面临有史以来机动化最严峻的挑战,与人类生存息息相关的土地、空气质量、出行条件、能源消耗,甚至植被,都在接受机动化的挑战。

2) 机动车行驶和停放空间随意扩大,恶化了步行和自行车的出行环境。

2005年以来,我国私人小型车以年均36%的速度增长,由此产生了机动化交通行驶和停放空间的供需失衡。机动车行车难和停车难是近年来城市政府急于解决的民生工程。在无法满足机动车交通需求的状况下,对机动车道进行扩充,肆意压缩、占用非机动车道划设行车道和停车位,占用人行道划设停车位等,无形中牺牲了自行车和行人的通行空间和安全。特别是在横断面为三幅路的城市干路中,有的城市在超过70%的路段划设了机动车停车位,原来机非分离的道路降格成了机非混行道路。调查显示,85%以上的人反对在非机动车道上划设机动车停车位和车道。人行道被机动车停放占据甚至阻断也成为给步行造成危险或不方便的最主要因素。74%的步行者认为步行环境不安全,77%的步行者对步行环境不满意。

扩充机动车道也给行人过街带来困难和安全隐患。若要通过一条双向六车道的三幅路,绿灯时间为30秒,则行人必须在绿灯刚一启亮时以5~6公里/小时的步速才能通过,同时,还必须躲避右转和对向左转的机动车和非机动车,而人的正常步速是4公里/小时。相信城市中绝大多数人都有过以正常步速难以通过交叉口的经验。扩充机动车道不但不能解决行车难和停车难,反而增加了机动车与行人、自行车的频繁冲突,所有交通参与者的舒适性和安全性都在降低,而损害最严重的是步行和骑自行车的弱势道路使用者交通出行的基本权利。

3) 自行车和步行交通仍然是居民最常采用的出行方式,理应得到保护和重视。

近年来,虽然城市以公共交通为主导的出行模式已初步显现,小汽车出行比例也在提高,但自行车和步行交通仍是城市居民出行的主要方式,一般占总体出行的60%。同时,自行车和步行交通不消耗能源和“零排放”,是国际公认的绿色出行方式,也是最应该受到保护和重视的出行方式。30分钟以内的出行,步行可以走2~2.5公里,骑自行车可以到达6公里远的地方。据荷兰统计,人们58%的出行不超过5公里,甚至有40%的出行不超过2.5公里。在中国大城市,居民每天的出行中适于自行车交通的比例一般为50%~60%。可见,自行车和步行交通不仅关系到绝大多数人的出行,还适宜绝大多数出行。但从城市道路现实状况来看,人行道和非机动车道宽度不断缩水,被停车、树坑、电线杆等占用;人行道夜间无照明;宽马路中央缺乏行人过街安全设施;自行车的通行空间受到挤压;自行车停车设施不足等问题的普遍存在,说明城市没有对行人和自行车这些生态友好型基础设施给予应有的重视和保护。

4) 自行车交通在城市中短距离的出行中具有较高的通行效率。

自行车的骑行速度一般为11~14公里/小时,在出行高峰时段,自行车是最快速的地面交通方式。南昌市曾在晚高峰开展了8公里路段通勤竞赛,小汽车、公共汽车、摩托车、出租汽车和自行车相隔30秒出发,最先到达终点的是自行车,用时26'02",3分钟后公共汽车到达,随后到达的是摩托车、出租汽车和小汽车。另外,上海某些道路断面单位时间内不同出行方式通过人数的调查显示,步行和骑自行车的人约占24%~30%,公共汽车乘客约占50%~60%,而小型汽车驾乘者仅为10%~26%。因此,把道路空间更多地分配给公共交通、自行车等通行效率高的交通方式是合理的。

5) 非机动车道和人行道应给予保持、拓宽

和延伸，这是对人们交通选择权及城市生活质量的保证。

我国城市中人行道面积平均为城市道路面积的19%，在200万人口以上的城市，这一指标仅为15%；非机动车道面积约为5%。事实上，人行道和非机动车道可供压缩的比例十分有限，其产生的负面影响却远远超过所能满足的机动化交通需求。世界卫生组织发布的数据显示，全球交通事故的死亡人数中，46%为行人、骑摩托车和自行车者。不受机动车侵扰的人行道和非机动车道是保障行人和骑车者交通

安全最重要的干预措施，也是政府对保障城市居民安全性的基本承诺。非机动车道和人行道应给予保持、拓宽和延伸，不能被占用，这是对人们交通选择权及城市生活质量的保证。来自全球的案例研究表明，减少低效小汽车的使用空间是落实可持续发展政策和有效解决交通问题的基本要求，可以为所有市民提供更健康的生活方式和更宜居的环境。机动化交通矛盾应通过对土地资源的综合开发和合理利用、采用交通需求管理和交通控制措施、优先发展公共交通、鼓励自行车交通等方式来解决。

3 自行车交通

3.1 功能定位

我国城市居民具有使用自行车的传统，超过80%的人会骑自行车。在多数人可接受的半个小时出行时间内，骑自行车可在6公里的范围内活动。自行车交通不产生空气污染，不消耗石化能源，占用的行驶空间仅为小汽车的1/5，占用的停放空间只有小汽车的1/10，出行时既可以全程使用，又可以作为其他交通方式的接驳工具。骑自行车还是一种有氧运动，可以有效改善身体的健康状况。因此，自行车交通的定位是：

- 城市综合交通体系中的重要组成部分；
- 中短距离出行的理想交通方式；
- 公共交通的接驳工具；
- 健身、休闲的选择方式。

3.2 发展目标

创建安全、方便、有序的自行车交通出行环境；保持和提高自行车出行比例；实现自行车与其他交通方式的融合；促进绿色交通发展。

3.3 基本原则

• 鼓励发展：城市规划、建设和管理中，鼓励和支持健康环保的自行车交通发展；

• 空间分配：交通空间分配要确保自行车交通权益，为自行车交通提供安全、便捷的行驶和停放空间；

• 引导出行：鼓励使用自行车进行中短距离出行和长距离出行的换乘工具。

3.4 保障措施

1) 编制自行车交通专项规划。在城市综合交通体系规划框架下，规划建立由自行车专用路、城市干路两侧的非机动车道、城市支路以及社区道路、公园道路(绿地)等各类公共空间道路组成的自行车道路网络，制订合理的自行车停放设施建设标准和规划要求，提出整合自行车和其他交通方式的规划对策，为城市自行车交通的健康发展提供规划依据。

2) 处理好道路建设与自行车交通发展的关系。坚持杜绝因为机动交通需求剧增而忽视、打压和挤占自行车交通空间，除特殊功能的道路(如快速路等)，其他城市道路规划建设必须配置自行车道路空间。努力提高路网密度，避免大地块封闭围合，适度开辟自行车(含行人)专用道路，设置足够的自行车过街设施，确保自行车方便和连续行驶。

3) 在管理上切实保障自行车交通的安全

性。在城市次干路及以上等级道路，机动车道和非机动车道之间应实行物理隔离，实现机非完全分流；对于自行车流量较小的机非混行道路，也应有清晰的自行车道标志，不留灰色空间；加强非机动车道上的车种行驶管理，从源头上纠正电动自行车发展大型化和快速化的态势。

4) 构建自行车换乘公共交通的出行模式。在公交枢纽和重要站点附近，应配置一体化的公交和自行车换乘设施(Bike & Ride, B + R)，以扩大公共交通的有效服务范围；各类客运枢纽必须配置自行车换乘设施。

5) 改善自行车存放条件。居住区和商业、

办公等公共服务设施，要为自行车存放提供充足空间，在设施和管理上要重视自行车的防盗。对于新建和改造地区，建筑配建的自行车存放设施要充分满足停放需求；对于既有建成区，宜结合交通和环境整治，充分利用各类可用空间，通过改造建设逐步改善自行车存放条件。

6) 创新有利于自行车交通的新途径。鼓励通过科技创新、服务创新和设计创新，吸引公众使用自行车交通，并在规划建设、财政补贴等方面加以扶持，如“公共自行车租用系统”。

4 步行交通

4.1 功能定位

步行是最经济、最便捷、最环保的出行方式。人们的每一次出行都离不开步行，不管是乘坐公共交通工具或驾乘汽车，都要以步行作为开始和结束。步行让人们最大程度地融入城市环境，与商店、住宅相连，与自然环境亲近，与他人进行交流，并体验置身人群中的乐趣。在良好环境下散步或以常速步行15~30分钟，就可改善心血管和代谢功能。另外，步行空间是城市品位的重要组成部分，步行环境也是创建宜居城市的基本条件。因此，步行交通的定位是：

- 城市综合交通体系中最重要的一部分；
- 短距离出行的主要交通方式；
- 与各类城市活动全面交融、实现交通衔接整合的关键；
- 健身、休闲的选择方式。

4.2 发展目标

创建安全、方便、舒适的步行环境；形成全社会尊重和崇尚步行交通的良好氛围；实现与城市功能和交通系统完美融合；促进绿色交通发展和宜居城市建设。

4.3 基本原则

- 优先考虑：城市交通规划、建设和管理中，要首先考虑步行交通；
- 空间保障：步行空间是实现城市和交通功能最核心的要素，要给予充分保障；
- 建设标准：以建设安全、方便、舒适、优美的步行环境为标准改善城市步行系统。

4.4 保障措施

1) 编制步行交通专项规划。在城市综合交通体系规划框架下，综合考虑土地利用、城市风貌、城市文化等要素，高标准编制步行交通专项规划，指导步行交通系统建设，形成由人行道、行人过街设施、步行街区、广场和各类公共空间、客运枢纽和建筑群等组成的，安全、舒适、连续、方便和功能多样的城市步行系统。

2) 建设足够容量的城市步行设施。城市道路两侧的人行道是城市步行系统的基本空间，必须按规范充足配置，并与周边公共空间相融合，要避免无故中断和任意缩减人行道宽度。在商业区、大型公共建筑、公交枢纽、各类客运枢纽等人流聚集区，宜设置满足人流疏散和

活动功能需求的步行广场。对于具有重要商业和旅游价值，客流需求巨大的街道，可考虑限制小汽车通行，采用“公交+步行”的交通服务模式。

3) 建设人性化的行人过街设施。城市主、次干路的路段与交叉口，鼓励采用有信号控制的平面过街形式；在交通量小和车速较慢的支路，要配置清晰和短间距的过街人行横道，汽车途经时必须停车让行。地面快速路、城市外围交通性干路、有中小学校的路段，宜修建立体过街设施。大型商业街区和交通枢纽等人流车流聚集区，宜设置连续的、与周边公共建筑连通的地下街或空中连廊。人行过街设施设置间距需满足规范要求，人流聚集区可根据需要加密。

4) 创建安全的步行交通系统。鼓励采用高密度路网结构，尽量减少“宽马路”和“大院”给步行交通带来的不便。人行道与机动车

道实行物理隔离，严禁机动车借人行道行驶和停放，保证行人安全和减少机动车对步行交通的干扰。当机动车道宽度超过15米时，人行横道应在车行道的中央分隔带或机非分隔带上设置行人安全岛。在有信号控制的路段和交叉口，绿灯时间应保证行人以基本的步速通过，尽可能减少行人过街等待时间；在行人过街流量较大的交叉口，宜设置分流向的信号灯，以控制红灯时右转车辆对行人过街的干扰。

5) 打造高品质的步行交通系统。步行系统是城市品味和人居质量的核心要素之一，要与城市环境空间和街区功能相结合，精心设计；应充分体现对步行者的人性化关怀，配置为残疾人士服务的无障碍设施，以及休息、饮水、观景等行人服务设施；宜与沿线商业和旅游等功能有机结合，增强步行的舒适性、趣味性和参与感，也带来城市的活力和繁荣，富有特色和高品质的步行街区甚至会成为一座城市的名片。

5 无车日规定活动内容

5.1 政府

1) 9月22日7:00—19:00, 组织“无车日”活动。划定不小于5平方公里的区域(道路)作为无小汽车区, 也可将全市范围作为无小汽车区, 禁止机动车在无小汽车区内行驶, 只对行人、自行车、公共汽车、出租汽车和其他交通(校车、通勤车、特种车辆等)开放。当日活动起始时间可根据本地实际适当调整, 但应不少于包括早晚高峰的连续12小时。

2) 城市市长在无车日活动启动仪式上发表专题讲话, 对促进“自行车和步行交通”出行环境改善采取的行动做出具体承诺和说明, 城市政府领导应带头采用步行、自行车或公共交通上下班。

3) 城市至少实施两项长效措施, 有利于推行、鼓励、改善自行车和步行交通。例如:

- 提高步行和自行车出行安全。包括: 增加机非隔离措施, 增加行人过街通道和信号, 增设行人过街安全岛, 调整道路横断面等。

- 改善步行和自行车交通服务。包括: 优化步行、自行车交通与公交车站的衔接, 提供费用低廉、设施充足、安全方便的自行车停车服务, 规划独立的、未必与机动车道伴行的自行车和步行交通空间(例如公园内设置自行车道), 取消非机动车道上的车行道和停车位, 取消人行道上的机动车停车位等。

4) 无车日当天, 至少选定1条道路作

为自行车和步行交通出行的示范道路, 并在增设非机动车道和机非隔离设施, 改善自行车存放设施和步行环境等方面做出明显改善。

5) 提前举办“城市最好的街道”民意评选活动, 可同时评选“城市最好的自行车道”、“城市最好的人行道”, 并要求简要陈述理由。评选活动可通过电视、广播、报纸、网络等多种形式举办, 让市民广泛参与, 并于无车日当天公布评选结果。

6) 发动学校、企事业单位和社会团体积极开展与“自行车和步行交通”相关的活动, 并对在活动中表现良好和贡献较大的单位和团体进行表彰。

7) 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。

8) 制定具体的公共交通工具安排(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), 以确保市民的便捷出行。

9) 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、车速等)进行监测, 并形成分析报告。

5.2 媒体

10) 通过电视台、广播电台、网站、报纸、期刊等新闻媒体宣传报道无车日活动, 争取让更多的市民和企业能积极地自觉参与到活动中来。

- 当地主要电视台、广播电台(以交通台为主)要在活动开展之前一周,播放由住房和城乡建设部中国城市无车日活动指导委员会提供的公益广告片(30秒)和宣传片(20分钟)。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;宣传片每周在不同时间播放2~3次。广告片和宣传片的节目“监播表”要在活动考核材料中体现。

- 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。

- 活动结束后,新闻媒体要对活动产生的影响和群众的反响进行后续报道。

11) 无车日当天,通过网络报送视频

新闻、图文新闻和照片。文件上传的ftp地址为ftp://118.102.24.205,用户名:chinautc,密码:chinautc。

- 视频新闻:1条集中反映无车日当天活动的2分钟视频新闻;其他视频新闻不多于8条,长度一般不超过1分钟。

- 图文新闻:不少于3条。

- 活动照片:不少于10张,每张照片标注图名,精度不低于300 dpi。

12) 充分利用车辆、车站、车载电视开展宣传活动。在市内主要公共汽车站候车亭、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,播放无车日活动公益广告片和宣传片。

6 无车日参考活动内容

1) 9月22日无车日当天(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),尽可能鼓励采用公共交通、自行车、步行等交通方式出行。

2) 在无车日活动之前某个工作日的上下班高峰,选取约8公里长的拥堵路段开展“通勤竞赛”或“新龟兔赛跑”活动,组织高校、企事业单位、社会志愿者等,以比赛形式,通过采用不同的交通方式(小汽车、公共汽车、出租汽车、摩托车、自行车)比较通过该路段所花费的时间。可以设个人奖、团体奖等,参赛人员也可以参加征文竞赛,描述参与过程中发现的交通问题,并提出改善建议。

3) 设置自行车出租点,为市民提供低廉的或免费的自行车服务。

4) 在公共汽车和轨道交通车站,修建自行车停车场,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。

5) 进行规划展示,包括新的自行车道路、停车场、步行街等内容。

6) 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。

7) 在火车站、图书馆、医院等附近合理设置新的过街斑马线,方便市民。

8) 鼓励开小汽车上班的市民换乘公共交通进入市区,在交通枢纽周围停车场,

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。

9) 开展公交卡、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。

10) 企事业单位对长期主动放弃使用私人小汽车，采用自行车或步行交通上班的员工给予表彰或奖励。

11) 中小学组织开展不坐小汽车上学等相关活动，高校可在校园里每周开展无车日活动，让更多的人参与到活动中来。

12) 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。

13) 商家可统一印制和使用与无车日活动内容相关的购物袋、宣传品，营造舆论氛围。

14) 开展自行车和步行与健康、环保关系的讲座，并向公众免费发放相关宣传手册。

15) 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。

7 无小汽车区设置需要注意的问题

7.1 基本设置原则

无小汽车区设置的关键是确保无车日活动成功举办和产生足够的社会影响，应注意以下几个问题：

1) 通常选取在交通量大的路段、繁华的商业街区等最适合对活动主题进行表达，也最容易让市民看到活动效果的区域。

2) 要考虑平时到达无小汽车区的人群、出行目的、出行方式以及需要公共交通增加的运力规模。

3) 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)都可以在当天协助活动开展。

4) 考虑是否已经为特殊目标群体安排了活动，例如在学校周围是否为学生安排了活动。

5) 在无小汽车区周围需要设置的停车位数量。

7.2 设置检查点

没有特殊通行证的车辆不得进入无小汽车区，区域进口要设置检查点。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紧急情况，如不限制外出旅游，不限制婚丧车辆等。

7.3 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，应该为下列人员预留车位：

- 1) 在路障旁的督察管理人员；
- 2) 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)；
- 3) 紧急维修人员；
- 4) 残疾人；
- 5) 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，可以由当地活动办公室负责办理。

7.4 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公交枢纽的短途运输。

2) 郊区停车场所

为了鼓励市民减少私人小汽车的使用，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所应提供至附近公交枢纽的短途运输服务。

3) 无小汽车区内居民的停车场所

应妥善安排无小汽车区内居民的停车，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，各地活动办公室需制定好相关细节工作。

7.5 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：

- 1) 为商家运送货物车辆；
- 2) 为顾客运送货物车辆；

- 3) 提供给残疾人使用的车辆;
 - 4) 提供给无小汽车区内居民使用的车辆。
- 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,

8 民意调查

8.1 调查应遵循的原则

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) 不要更改所提供问卷(见附件 1)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600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 10 人比较理想。
- 7) 提供给每个调查员书写板、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无车日活动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) 这些调查表应由调查员来填写,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、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。

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。

13) 用于数据输入的电子数据表可从 <http://www.chinautc.com/gongjiaozhou> 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, 邮件主题请注明 XX 市民意调查问卷。

8.2 调查数据的输入方法

请按照下列步骤将民意调查数据输入电子数据表:

- 1) 检查调查表上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 1 栏, 2 号受访者的数据输入第 2 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) 电子数据表提供 Excel 2000 和 Excel 2007 两个版本, Excel 2000 数据表最多可用于 250 名受访者的数据输入, Excel 2007 可用于 1500 名受访者的数据输入。如果城市使用 Excel 2000 版本,并熟悉 Excel 表,可将公式改编以适用于更多的数据输入,否则请联系住房和城乡建设部中国城市无车日活动指导委

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/gongjiaozhou>，或通过电话、电子邮件咨询住房和城乡建设部中国城市无车日活动指导委员会。

9 活动组织

9.1 组织和领导

住房和城乡建设部成立了中国城市无车日活动指导委员会，由政府、研究机构、社会团体等组成。

各省、自治区、直辖市住房和城乡建设厅(建委、交委)参照住房和城乡建设部中国城市无车日活动指导委员会的构成，成立无车日活动指导委员会，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无车日活动领导小组、办公室等组织机构。

9.2 活动组织方案

各省、自治区、直辖市住房和城乡建设厅(建委、交委)要组织力量，按照本手册的要求，指导城市制定活动组织方案和有关预案。活动应围绕“健康环保的自行车和步行交通”这一主题，形式多样、主题鲜明、内容丰富。活动要突出领导率先垂范、市民广泛参与和城市特色。

9.3 舆论宣传和信息交流

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，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，确保活动举办成功。

9.4 加强指导

活动开展前，各省、自治区、直辖市活动指导委员会要对城市活动方案制定、舆论宣传及活动准备等工作进行指导，并对城市开展的活动进行跟踪，及时与住房和城乡建设部中国城市无车日活动指导委员会通报活动开展情况。

9.5 活动总结

活动结束后，各省、自治区、直辖市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。要及时将本地区开展活动情况总结报住房和城乡建设部中国城市无车日活动指导委员会。

9.6 未承诺城市的组织动员

各省、自治区住房和城乡建设厅在对开展活动的城市加强指导、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无车日活动。新参与活动的城市需要由市长签署《中国城市无车日活动承诺书》(见附件4)，并提交给住房和城乡建设部中国城市无车日活动指导委员会。

10 活动评价

10.1 评价范围

所有签署“中国城市公共交通周及无车日活动承诺书”和“中国城市无车日活动承诺书”的城市。

10.2 评价内容和材料

评价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”的落实以及活动效果五个方面，详见《中国城市无车日活动评价表》(见附件2)。

各地提交的评价材料应包括文字材料和相应的电子文件(光盘)。评价材料包括：《2009年中国城市无车日活动评价表》；《2009年中国城市无车日活动情况汇总表》；活动的详细组织方案和其他技术方案；经过剪辑整理的整个活动组织录像(10分钟)；不少于3000字的活动总结；其他需要说明的材料。

10.3 评价程序

评价程序分为自评和复核两部分。

1) 自评

活动结束后，城市对照《2009年中国城市无车日活动评价表》的有关内容进行自评。按要求准备各项评价材料，并详细填写《2009年中国城市无车日活动情况汇总表》(见附件3)。城市应于活动结束后两周内将自评结果及全部评价材料报所在省、自治区住房和城乡建设厅，并抄送住房和城乡建设部中国城市无车日活动指导委员会。直辖市自评结果及全部评价材料直接报住房和城乡建设部中国城市无车日活动指导委员会。

2) 复核

省、自治区住房和城乡建设厅对各城市无车日活动的自评材料进行复核，提出复核意见，以文件形式报住房和城乡建设部中国城市无车日活动指导委员会。各省、自治区、直辖市住房和城乡建设厅(建委、交委)要在2009年10月30日前完成复核和上报工作。

附件 1

调查问卷

城市名称:

道路名称:

早上好 / 下午好

可以就您对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. 今天是无车日,您在此之前听说过这种说法吗?

☐ 听说过

☐ 没有听说过

☐ 不知道 / 不清楚

2. 您知道要在这条街举行无车日活动的计划吗?

☐ 知道

☐ 不知道

☐ 不知道 / 不清楚

3. 您认为无车日活动的主意:

☐ 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?

☐ 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?

☐ 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,只允许公共汽车、

出租汽车、自行车和步行通行，您会在这儿购物吗？

- ☐ 会的
☐ 不会
☐ 不知道 / 不清楚

8. 您对政府采取的交通改善措施意见如何？

- ☐ 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)

- ☐ 提高对交通问题的认识
☐ 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
☐ 减少交通事故
☐ 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. 您认为这项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，您是否使用了其他交通方式去上班/上学？

- ☐ 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吗？

- ☐ 是
☐ 不是
☐ 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！

附件 2

2009年中国城市无车日活动评价表

评分说明：

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

评价项目	评价内容	评分标准	分值范围	自评	复核
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；是否加强对活动的督促检查和指导；是否注重活动信息交流工作	未成立组织领导机构	0		
		领导机构不健全，组织不得力	1~5		
		领导机构健全，并具有较好的协调管理工作机制	6~10		
		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，并及时给予指导	11~15		
二、方案制定 (15分)	是否为本次活动制定了详细的宣传方案、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		
		制定了方案，但不全面	1~5		
		制定了较为全面的方案	6~10		
		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		
三、规定活动内容落实 (40分)	1. 是否在 9 月 22 日组织了“无车日”活动	未组织“无车日”活动	0		
		划定一定区域作为无小汽车区，组织了“无车日”活动	1~2		
		划定较大区域作为无小汽车区，组织了“无车日”活动	3~4		
		划定较大区域作为无小汽车区，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	5~6		
	2. 城市市长是否在启动仪式上发表讲话，做出改善自行车和步行交通出行环境的具体承诺	市长或相关领导未在启动仪式上发表讲话	0		
		主管副市长或相关领导在启动仪式上发表讲话	1~2		
		市长在启动仪式上发表讲话	3		
		市长在启动仪式上发表讲话，并做出具体承诺	4		

评价项目	评价内容	评分标准	分值范围	自评	复核
	3. 城市人民政府领导是否带头采用步行、自行车、公共交通上下班	城市人民政府或相关主管部门领导未参与活动	0		
		相关主管部门领导带头参与了本次活动	1~2		
		城市人民政府领导带头参与了本次活动	3~4		
		未实施任何有助于城市交通可持续发展的长效措施	0		
	4. 城市是否实施长效措施，这种措施应有助于汽车交通方式向可持续交通方式转变	城市实施了一项有助于汽车交通方式向可持续交通方式转变的长效措施	1~2		
		城市实施了多项有助于汽车交通方式向可持续交通方式转变的长效措施	3~4		
		城市实施了多项有助于汽车交通方式向可持续交通方式转变的长效措施，并且收到了良好的效果	5~6		
		未对技术指标进行监测	0		
	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	未按要求对技术指标进行监测	1~2		
		按照要求监测技术指标	3		
		按照要求监测技术指标，并形成分析报告	4		
		未举办	0		
	6. 是否举办了“城市最好的街道”评选活动	举办了“城市最好的街道”评选活动，但未发动市民广泛参与	1~2		
		举办了“城市最好的街道”评选活动，市民广泛参与，评选结果有助于城市道路设施的新建和改造。	3~4		

评价项目	评价内容	评分标准	分值范围	自评	复核	
	7. 是否组织新闻媒体按照要求对无车日活动进行宣传报道，向市民传达和宣传了无车日活动	未按照要求组织媒体进行与活动有关的宣传报道	0			
		媒体报道不全面，未按照宣传要求逐项落实	1~2			
		按照要求组织媒体对活动进行了全面的宣传报道	3			
		组织媒体进行了全面报道，收效良好	4			
		未发动城市公共交通/轨道交通企业	0			
	8. 是否发动城市公共交通/轨道交通企业积极配合本次活动的开展	发动了城市部分公共交通/轨道交通企业	1~2			
		发动了城市所有公共交通/轨道交通企业积极配合本次活动	3~4			
		未发动学校、企事业单位和社会团体	0			
		发动了少量的学校、企事业单位和社会团体	1~2			
		发动了学校、企事业单位和社会团体积极参加活动	3~4			
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地开展活动	活动内容单一，群众参与积极性不高	0			
		根据参考活动内容开展了一些相关活动	1~7			
		根据参考活动内容积极开展活动，但创新性不够	8~12			
		根据参考活动内容，结合当地实际情况，开展了有自身特色的活动，吸引群众积极参与	13~20			
		未安排相关活动，活动反响微弱	0			
五、活动效果 (10分)	无车日活动取得了良好的效果，对于增加绿色出行、减少小汽车使用、促进城市交通可持续发展有积极的影响	活动规模较小，效果不明显	1~3			
		活动达到了较好的预期效果	4~6			
		活动取得了良好的效果，群众、媒体反映强烈	7~10			
		合 计				

附件3

2009年中国城市无车日活动情况汇总表

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、内容等信息， 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： (例如新增的公共汽车线路、更高的服务频率、无污染的交通工具、公共自行车等)	
序号	措施类型
1	
2	
3	
4	
5	
6	
六、交通改善措施	
我们在本次活动中采取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发展的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	
七、此次活动对环境的影响	
请指出您所在城市无车日活动在以下领域的影响 (由当地交通管理、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无车日报道的新闻报道(在活动开展之前、中间和之后)，请提供经过剪辑整理的整个活动组织录像(10分钟)和相关书面材料。	
九、群众的反应	
请附上民意调查结果的分析报告	
十、附加注释	

感谢贵市参加2009年中国城市无车日活动!

附件4

中国城市无车日活动承诺书

我市明确愿意参加“中国城市无车日活动”，并承诺：

一、围绕每年的核心主题组织活动，进行各种与公共交通、自行车、步行等绿色交通方式有关的宣传。

二、在9月22日7:00—19:00，组织“无车日”活动。号召市民尽可能选用公共交通、自行车、步行等方式出行，减少对小汽车的使用和依赖。划定一定区域(道路)只对行人、自行车、公共汽车、出租汽车和其他交通(校车、通勤车、特种车辆等)开放。

三、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。例如，制定有利于绿色交通发展的交通政策，改进公共交通、自行车和步行交通设施(包括公交专用道、自行车道、人行道、换乘设施等)，增加新的公共交通线路，实施交通需求管理等。

城市名称：

市长签字：

日期：

附件5

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
直辖市	北京	吉林	长春	湖北	武汉
	天津		吉林		襄樊
	上海	山东	济南		鄂州
	重庆		青岛		黄石
河北	石家庄		淄博		松滋
	邯郸		德州		仙桃
	保定		烟台		随州
	张家口		潍坊		荆州
	唐山		泰安	湖南	长沙
	邢台		临沂		常德
	秦皇岛		枣庄	广东	广州
山西	太原		威海		汕头
	大同		滨州		深圳
	长治		聊城		珠海
内蒙古	呼和浩特		日照		湛江
黑龙江	哈尔滨	安徽	合肥		佛山
	牡丹江		蚌埠		江门
	佳木斯		芜湖	广西	南宁
	齐齐哈尔		淮南		桂林
	七台河		马鞍山		北海
辽宁	沈阳	浙江	安庆	海南	海口
	大连		杭州	云南	昆明
	抚顺		宁波		大理
	本溪		绍兴	贵州	贵阳
	锦州		台州		遵义
	营口		温州	四川	成都
	辽阳	福建	福州		自贡
	盘锦		厦门		绵阳
江苏	南京	江西	南昌		泸州
	无锡	河南	郑州		攀枝花
	镇江		商丘	西藏	拉萨
	苏州		安阳	陕西	西安
	南通		新乡		汉中
	徐州		南阳		宝鸡
	连云港		开封	甘肃	兰州
	常州		洛阳	宁夏	银川
	江阴		焦作	新疆	乌鲁木齐
	淮安				