



2024年绿色出行城市工具书



普及绿色出行文化
助力绿色交通建设



922绿色出行网站



922绿色出行微博



922绿色出行微信

922绿色出行平台



2024 年绿色出行城市工具书



922 绿色出行平台





前言

为了有效开展住房城乡建设部绿色出行宣传活动，922绿色出行平台组织撰写了《2024年绿色出行城市工具书》，希望通过专业的信息分享来凝聚共识，这也是“中规智库”能力建设的重要组成部分。

2024年922绿色出行宣传活动的主题是“共享公共空间”，强调人人有权享有公共空间，公共空间适合老人、幼儿、学生、残障人士等所有人。为此，规划设计考虑所有居民和交通方式的更安全的街道，道路公共空间分配优先考虑步行、自行车和公共交通，动态管理路内停车以便有效利用公共空间，基于可持续发展理念制定道路交通政策，鼓励社区参与开发城市公共空间等。

共享公共空间是一个涉及城市规划、交通、社会、文化等多个维度的综合性议题。本工具书力图从交通规划角度切入，提供理念、方法和案例，为理解和实践共享公共空间提供参考。希望通过全社会共同努力，营造更加宜居、可持续、充满活力的城市空间，提升每一个人的生活品质。

922绿色出行平台由中国城市规划设计研究院与中国城市规划学会共同支持，连续18年为中国城市绿色出行活动提供技术服务，致力于科普知识传播和绿色出行文化培育。2019年以来，922绿色出行平台通过“两微一网”实现全年常态化运营，增强了绿色出行宣传的传播力度。每年9月在全国性绿色出行活动开展前，922绿色出行平台组织撰写城市工具书，向社会分享专业信息，凝聚绿色交通发展共识；在活动开展后，系统总结全国城市绿色出行宣传活动，展示城市在绿色出行创建行动中的优秀案例，同时引入互联网平台绿色出行相关指数（百度指数、新浪微指数和微信指数），展现活动期间绿色出行活动话题及舆论在互联网平台的互动热度。

本工具书也是对交通运输部等六部门开展的2024年绿色出行宣传月和公交出行宣传周活动的支撑。据不完全统计，2023年8—10月全国至少有30个省(自治区、直辖市)120个城市开展了以“绿色出行宣传月和公交出行宣传周活动”为基础的绿色出行宣传活动。



目次

922绿色出行宣传活动研究概况

研究背景

研究内容

技术创新点

应用及效益情况

2024年922绿色出行宣传活动

主题：共享公共空间

主题解读

理论支撑

城市更新与共享公共空间

15分钟城市和生活圈

口袋公园

滨水空间改造

街道空间再分配

可持续城市交通规划

理念方法

应对新型交通方式的挑战

更安全的街道

理念方法

安全上学路

银龄友好区

以不同的方式体验公共空间

城市漫步（Citywalk）

城市骑行（Cityride）

特色公共汽车线路

附录：922绿色出行平台运营概况
（2023—2024年度）



922 绿色出行宣传活动研究概况

研究背景

城镇化与城市交通机动化同步快速发展，是中国 20 世纪 90 年代以来城市发展的最显著特征。其表现为城市交通需求增长加快、城市交通向私人机动化方向转化趋势明显。交通结构失衡、交通拥堵加剧、资源消耗增大、生态环境恶化成为一段时间以来中国城市交通发展的普遍特征。

为促进城市交通可持续发展，2006 年原建设部汪光焘部长率先提出开展公交优先宣传工作。参照欧洲交通周的成功经验和做法，住房和城乡建设部在 2006 年全国优先发展城市公共交通工作会议上向全国所有设市城市，尤其是向城区人口在 50 万人以上的城市人民政府发出了开展中国城市公共交通周及无车日活动的倡议。中国城市规划设计研究院以“中国城市公共交通周及无车日活动、中国城市无车日活动、922 绿色出行宣传活动”项目为依托，连续 18 年为该项活动的策划和组织提供技术支持。

研究内容

研究顺应时代发展的活动组织模式

活动起始阶段的承诺书模式。 依托部委影响力，号召各城市市长签署“中

国城市公共交通周及无车日活动承诺书”，提出开展活动的三项核心内容：

- 围绕活动主题，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。

- 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，促进汽车出行方式向绿色出行方式转变。上述措施应至少有一项为街道空间的重新分配，街道空间分配应有利于行人、自行车或公共交通。

- 划定无车区域组织无车日活动，至少在一天内仅用于步行、自行车交通和公共交通。

活动规模扩大后的绿色出行平台模式。 中国城市无车日活动（2008 年更



在 2006 年全国优先发展城市公共交通工作会议上发布“开展中国城市公共交通周及无车日活动的倡议”



名)自2016年更名为922绿色出行宣传活动以来,持续探索如何将一日活动拓展为常态化的科普宣传。2019年5月,交通运输部等十二部门和单位联合制定了《绿色出行行动计划(2019—2022年)》,在综合交通层面指导城市切实推进绿色出行发展,完善绿色出行服务体系、确立绿色交通在城市交通中的主体地位,这是生态文明建设在城市交通领域全面落实的重大政府行动。中国城市规划设计研究院联合中国城市规划学会以此为契机提出共同建设922绿色出行平台(两微一网),在持续支撑922绿色出行宣传活动的同时,进一步发挥自身在科普宣传、技术传播以及规划实践等方面的政策优势。



2010年活动主题“绿色交通 低碳生活”
(上海市活动现场)

研究符合当下热点和社会关注的活动主题

922绿色出行宣传活动源自欧洲交通周活动,原中国城市公共交通周及无车日活动、中国城市无车日活动。多年来,一直聚焦与绿色交通相关的议题,从设施层面人性化街道、步行和自行车出行环境改善、道路交通安全,到智慧出行、共享出行服务方面的倡导,再到对清新空气、城市未来可持续发展的关注,以一年一主题的形式递延推进。支持城市建设绿色交通体系、倡导市民绿色出行始终是2007—2024年18届活动不变的使命和追求。

量化评估中国城市无车日活动的参与度
和成效

活动参与度持续提升。无车日倡导的绿色交通理念正日益得到越来越多城市的认同,开展绿色出行活动的城市越来越多。全国先后有134个城市在9月22日划定一定区域(道路)作为无车区域,即全国有20%的城市做过无车区域的尝试,以实际行动响应了无车日活动的倡议。

绿色交通长效措施持续推进。绿色交通长效措施强调促进汽车出行方式向绿色出行方式转变,包含制定政策、建设和优化基础设施、完善服务等方面。

实践表明，城市只有重视绿色交通长效措施的实施，才能将短期的宣传动员活动有效转化为长期的实质性改变。

中国城市采取的促进绿色交通发展的长效措施与欧洲相比既有相似性，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。中国城市交通基础设施还处于建设发展阶段，交通管理水平也不高，因此长效措施的重点往往最初集中于完善公共交通系统和整顿交通秩序，而后向步行和自行车交通设施转移，并重视多种交通方式的有效衔接。欧洲城市经历了较长时间的繁荣和文明，公共交通设施和交通管理水平都处于较高发展阶段，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、自行车道和系统便利性等方面。

公众支持度高。2012年中国城市无车日活动民意调查问卷共汇总10个城市的有效问卷总计2 410份。市民对无车日活动的知晓率达78.3%，较2011年的74.5%上升3.8%；超过75%的市民认为无车日活动不会影响购物出行；95%的市民对于政府实施的交通改善措施表示

支持。

交通环境指标显著改善。交通环境指标包括交通量、车速、事故、空气污染物和噪声。对比无车日前后环境指标变化发现：

- 设置无车区域的城市，无车区和市区交通量显著减少，下降幅度达30%~80%，与此同时，步行、自行车、公共交通、出租汽车等方式的交通



2007年杭州市无车区域示意图



量平均上升5%~40%；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。

- 在无车日全市交通事故率显著降低，无车区域车速显著提高，上升幅度达21%~28%；市区交通事故与平时相比也明显减少，平均下降20%。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。在无车区域内，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5%~50%；噪声等效声级一般降低2~3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。

探索自上而下与自下而上相结合的活动实施方案

活动前以“绿色出行城市工具书”（原为“组织手册”）传递活动理念和组织方法。《2023年绿色出行城市工具书》聚焦“绿色出行 美好生活”主题，体现了绿色出行是城市交通系统高质量发展的基础，实现安全、便捷、高效、经济出行是人民对美好生活向往的重要组成部分。工具书聚焦公共交通、非机动车交通、私人机动交通、出行管理、智慧治理等内容，并结合国内外多个城市案例，重点阐述如何推广绿色交通方式、支持交通需求管理、最大程度减少对汽车的依赖，推动建设低碳节能的城市交通系统。

活动期间举办922绿色出行宣传活动发布会。2023年922绿色出行宣传活动发布会在武汉举办，会上发布了《2023年绿色出行城市工具书》和《2023年中国主要城市共享单车/电单车骑行报告》。此次活动是2022/2023中国城市规划年会学术对话之一，也是中国城市规划设计研究院“中规智库”系列学术活动之一。通过发布会的形式向媒体和社会传递对绿色交通发展的认



2023年922绿色出行宣传活动发布会



识、优秀案例和最新研究成果。

活动结束后收集各地绿色出行行动案例撰写全国城市绿色出行活动总结报告。《绿色出行 美好生活——2023年中国城市绿色出行活动》总结报告涵盖142项反映各地宣传活动和长效措施的实践案例，以7个主题呈现：城市绿色出行主题宣传活动；公共交通和轨道交通企业绿色出行行动；企业、社团与社区绿色出行行动；少年儿童绿色出行习惯养成；绿色出行引领潮流；智慧服务激励绿色出行；长效措施推动城市交通可持续发展。据不完全统计，2023年8—10月，中国内地至少有30个省(自治区、直辖市)120个城市开展了绿色出行活动。922绿色出行平台已连续17年对全国性绿色出行活动进行年度总结，记录了中国城市绿色出行活动的发展轨迹，并通过传播先进理念和技术方法助推城市交通可持续发展。

技术创新点

项目创新性提出“两书一会+两微一网”的技术服务形式。“两书一会”指以全国的绿色出行宣传月和公交出行宣传周活动为依托，活动前发布城市工具书，活动后发布全国城市绿色出行活动总结报告，并在9月22日组织以成果发

布会为核心的绿色出行宣传活动。“两微一网”指922绿色出行微博、微信和网站等新媒体平台，发挥全年科普宣传的作用。

应用及效益情况

首届中国城市公共交通周及无车日活动于2007年9月16—22日在中国110个城市同时举行。活动不仅得到城市人民政府的高度重视，同时也得到企事业单位、媒体、社会团体与市民等的广泛关注和积极参与，在全国范围内产生很大反响。

中国城镇化已经进入了新阶段，城市空间组织需求、人的基本出行需求和多元化活动需求都发生了重大转变，城市交通结构变化也悄然发生。中国城市公共交通周及无车日活动的初心是落实公交优先政策和传播绿色交通理念，全国参与城市从110个发展到199个。经过18年的活动宣传，全社会的绿色出行意识已取得共识，绿色交通出行比例显著回升。922绿色出行宣传也由一日的活动转型为全年的科普知识传播和绿色出行文化培育，将持续配合国家“绿色出行行动计划”推进绿色出行发展，促进绿色出行行动走深走实。



2024年922绿色出行宣传活动主题： 共享公共空间

主题解读

2024年922绿色出行宣传活动的主题是共享公共空间，强调人人有权享有公共空间，公共空间适合老人、幼儿、学生、残障人士等所有人。为此，规划设计考虑所有居民和交通方式的更安全的街道，道路公共空间分配优先考虑步行、自行车和公共交通，动态管理路内停车以便有效利用公共空间，基于可持

续发展理念制定道路交通政策，鼓励社区参与开发城市公共空间等。

未来5年，中国常住人口城镇化率将提升至近70%。由于更多的人生活在城市地区，本就不充足、欠完善的公共空间将变得更为稀缺。一个优先保障绿色出行空间的城市将提供更多的社会公平和道路安全，更少的噪声和空气污染，以及更好的生活质量。因此，共享公共空间将给社会带来许多好处。

人们在道路交通中受到的严重伤害占全部交通运输的98%以上。行人作为道路交通活动的主要参与者，在亡人交通事故中占比达28%。受到新业态经济迅猛发展的影响以及电动自行车通勤数量的激增，与自行车相关的交通事故不断攀升。老人的交通安全问题也越发严重。国外研究数据显示，弱势道路使用者占城市道路死亡人数的70%。因此，分配公共空间时必须优先考虑这些人群。为了鼓励人们更多地步行和骑自行车，应该提供更高质量的专用基础设施，以及制定优先考虑行人和骑行者的交通规则。



共享公共空间 创建全龄友好城市



街道、广场、居住区户外场地是室外主要的公共空间。2015年9月，联合国“可持续发展目标”第11.7条强调了城市公共空间的重要性，要求到2030年，向所有人，特别是妇女、儿童、老年人和残障人群，普遍提供安全、包容、无障碍、绿色的公共空间。习近平总书记在《努力把城市建设成为人与人、人与自然和谐共处的美丽家园》中强调，“城市街区和道路要有人情味，不要单纯为汽车开道，也要为居民骑车散步、逛街购物、餐饮会友、休闲娱乐提供方便”。国务院《2024—2025年节能降碳行动方案》要求重点控制化石能源消费，强化碳排放强度管理，实施交通运输节能降碳行动，到2025年年底，交通运输领域二氧化碳排放强度较2020年降低5%。共享公共空间将为科学合理规划城市空间、改善人居环境、节能降碳等发挥重要作用。

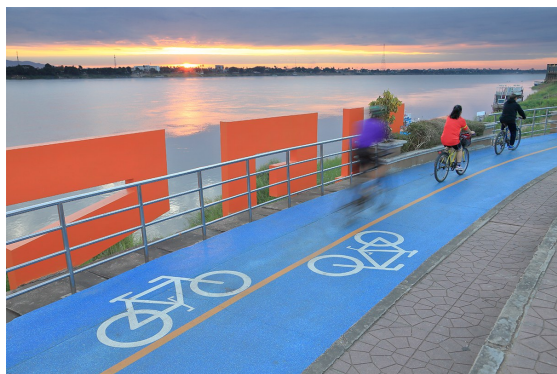
共享公共空间能创造出更加宜居和充满活力的城市环境。城市政府在制定政策和实施城市更新时应支持向可持续发展的永久转变。让我们共同努力，改

善公共空间！

理论支撑

共享公共空间理念的核心，在于城市的公共空间应该是每个人都可以自由进入、使用和享受的场所。

著名的城市规划师扬·盖尔在其经典著作《交往与空间》中指出，公共空间是城市生活的舞台，是居民进行社交、休闲、娱乐等活动的重要场所。高品质的公共空间能够促进人们的交流互动，增强社区的凝聚力，提升城市的活力和魅力。通过大量的实地研究和案例分析，扬·盖尔强调了人性化设计在公共空



高质量自行车专用基础设施



间中的重要性，例如通过增加座椅、绿化和步行空间来吸引居民使用。他还提出了公共空间质量标准，包括保护、舒适、享受三个维度，为评估和改善公共空间提供了重要依据。

同样，在《伟大的街道》一书中，作者艾伦·雅各布斯详细阐述了街道在塑造城市特色和活力方面的重要作用。他认为，一条伟大的街道应该兼具适宜性、可达性和多样性等特点，能够吸引不同人群前来使用，成为城市的名片和骄傲。艾伦·雅各布斯提出了街道设计的

关键要素，包括宽阔的人行道、多样的商铺、适当的街道家具和良好的交通管理，以创建一个宜人的街道环境。他还强调了街道尺度、高宽比、透明度等方面的重要性，认为这些因素都会影响人们在街道中的感受和活动。

著名作家兼活动家简·雅各布斯则从社区生活的角度阐述了公园、街道等公共空间的意義。在她的代表作《美国大城市的死与生》中，简·雅各布斯提出了“街道眼”的概念，强调公共安全与活力有赖于街道上人们的自发监督。她认为，繁忙而有序的街道能够吸引更多的人来此停留，从而提高社区的安全性和凝聚力。简·雅各布斯还强调了混合使用的街区、短小的街区和多样化的建筑形式对城市活力的重要性。她批评了现代主义城市规划所倡导的功能分区和高楼大厦，认为这些做法破坏了城市的多样性和活力。

此外，凯文·林奇在《城市意象》中提出的认知地图理论也为共享公共空间的设计提供了重要参考。他认为，人们



西安市街道创意空间

对城市的认知和记忆主要依赖于一些显著的地标、路径和节点，这些要素在城市规划中应得到充分考虑，以增强城市空间的可识别性和亲切感。他提出了“都市意象五要素”，即道路、边界、区域、节点和地标，认为这些要素塑造了人们对城市的心理图像，影响了人们在城市中的定位和活动。

共享公共空间的观念还体现在包容性设计中，即确保公共空间对所有人群都是友好的，包括老年人、儿童、残障人士等。例如，通过无障碍设施的设计和适宜的尺度安排，使得这些空间能够更好地服务于全体市民。英国设计协会提出了包容性设计的五大原则，即以人为本、多样性、选择权、灵活性和便利性，为创造兼具可达性和吸引力的公共空间提供了指导。

近年来，还出现了一些新的理念和趋势，如“第三空间”和“创意空间”等。社会学家雷·奥登伯格在《绝妙之地》一书中提出，第三空间是区别于家庭和工作场所的、供人们自由交流和社交的公共空间，如咖啡馆、书店、公园等。这些空间对于培养社区归属感和城市活力具有重要作用。创意空间则强调通过艺术和文化活动来激发公共空间的活力，使其成为吸引创意人才和推动城市发展的重要资源。

结合这些理论和观念，我们可以更好地理解共享公共空间的重要性，并在城市规划和设计中加以应用，创造出更加宜居和充满活力的城市环境。这需要规划师、设计师、管理者和市民的共同参与和努力，以实现城市公共空间的最大价值和城市可持续发展。



城市更新与共享公共空间

城市更新不仅涉及物理空间的改造，也关乎居民生活方式的优化。近年来，随着“15分钟城市”“15分钟生活圈”“绿色出行”理念的兴起，城市规划者开始重新思考如何在有限的空间内满足居民的多元需求。而共享公共空间正是重在提升城市空间的利用效率和居民的生活质量。在实践中，许多城市已经开始探索如打造口袋公园、重新分配街

道空间等措施，以此将城市空间还给行人，创造更多的社交和休憩场所。

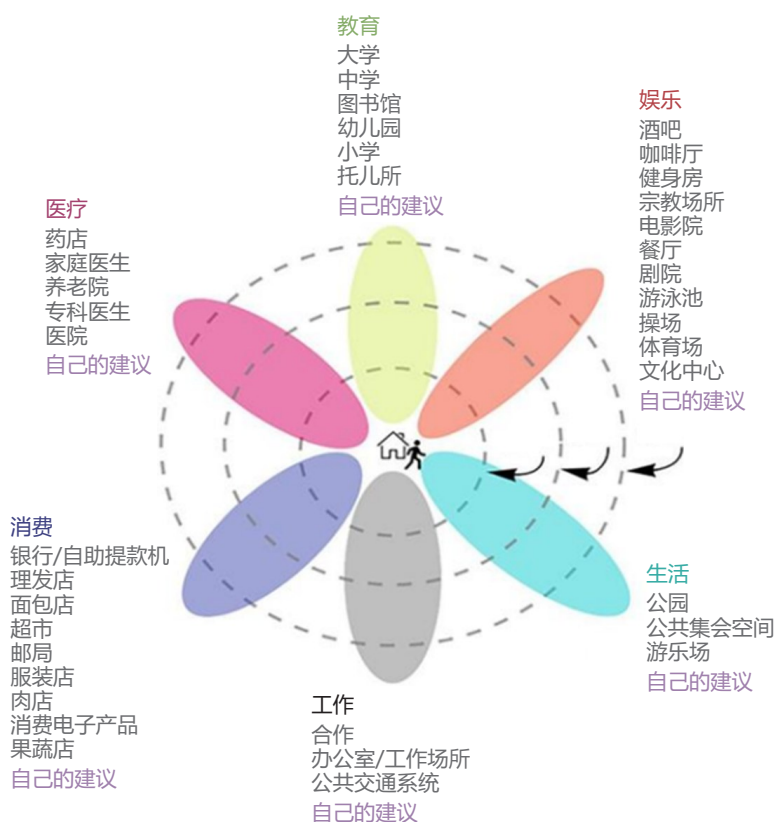
15分钟城市和生活圈

“15分钟城市”的核心，在于居民可以在步行或骑行15分钟的范围内获得生活所需的各种服务，如工作、购物、教育、医疗、休闲等。这一理念是巴黎城市规划的重要指导原则。上海市也提



出了类似的“15分钟生活圈”概念，旨在打造以步行和自行车通勤为主的紧凑型社区。这一理念强调在社区内部合理配置各类生活服务设施，提高居民的生活便利性和城市空间的利用效率。

慕尼黑工业大学的研究团队更进一步提出了“15分钟城市”的评估框架和指标体系，评估框架涉及工作、生活、娱乐、教育、医疗和消费6个维度，指标体系包括密度、多样性、设计、目的



“15分钟城市”的评估框架



地可达性和距离公共交通站点的距离等5个维度。这一框架为城市空间重塑提供了重要的理论依据和实践指引。

口袋公园

在城市更新实践中，口袋公园是一种有效利用城市边角空间、创造共享公共空间的策略。纽约市前交通局长珍妮

特·萨迪克-汗在其著作《抢街：大城市的重生之路》中详细介绍了纽约市推行口袋公园计划的经验。通过在街角、道路交叉口等城市边角空间设置休憩设施和绿化景观，纽约市政府将原本闲置或低效利用的空间转化为宜人的公共休闲



社区中的商业步行空间，满足休闲餐饮需求

摄影：张斯阳



曼哈顿市中心的口袋公园



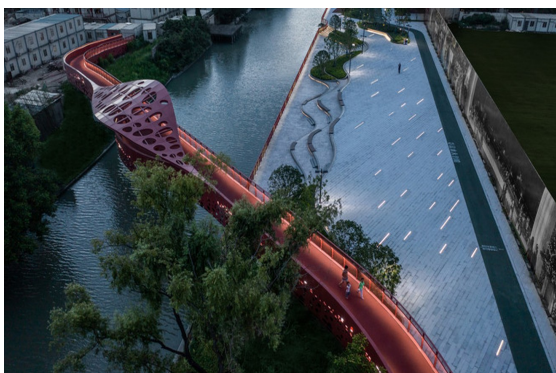
深圳市交通公园

摄影：刘音希

空间，提升了街道的活力和吸引力。

滨水空间改造

中国的许多城市也在积极推进城市更新和空间重塑，尤其是在滨水空间改造方面取得了显著成效。在2010年上海



上海闵行横泾港东岸滨水景观公共空间



厦门市水岸边散步和观赏落日渔船的游客

摄影：赵夏瑀

世界博览会后，上海市将滨水空间的改造作为城市更新的重点，陆续实施了苏州河、黄浦江等一系列滨水环境综合整治工程，将昔日污染严重的河道转变为市民休闲游憩的好去处。武汉市则依托东湖生态旅游风景区建设了东湖绿道，将环湖的自然和人文景观串联起来，既改善了城市生态环境，也为市民提供了良好的健身休闲空间。

街道空间再分配

街道约占城市公共空间的30%~35%，由于街道的多功能性，在日常生活中使用最为频繁。这类公共空间在公众使用方面也最为多样化，可用于露天市场、表演、活动等。然而，其关键特征是最容易被单一用途所主导，例如主要被机动车使用，行人空间被压缩、非机动车交通受到影响。

哥本哈根街道改造是一个典型案例。通过缩减机动车道、扩大自行车道和人行道等措施，哥本哈根将街道空间重新分配给步行者和骑行者，营造出更加宜人和可持续的城市环境。这些改造不仅提高了城市交通的效率和安全性，也为居民提供了更多的活动和交流空间。

全球新型冠状病毒感染疫情期间，



许多城市采取了创新的临时措施，利用街道空间来满足民众的户外活动需求。

有学者构建了一个全球街道改造的地理空间数据库，记录了500多个城市在疫



改造前

改造后



改造前

改造后

西班牙巴塞罗那圣安东尼的超级街区

情期间的街道改造案例，包括设置临时自行车道、将停车位改造为户外就餐区、关闭街道举办社区活动等。这些案例展现了城市空间的灵活性和适应性，为后疫情时代的城市更新提供了新的思路。

街道空间的再分配和活化利用是城市更新的重要手段。纽约市的开放街道计划通过在周末或指定时段内封闭部分

街道，为居民提供更多的活动空间；旧金山的停车位公园项目鼓励将路内车位改造为微型公园或休憩平台，丰富了街道景观。巴塞罗那的超级街区计划则更进一步，在街区尺度上对街道空间进行重新规划，将部分街道改造为只允许步行和自行车通行的市民空间，从而创造出更加安全、健康、充满活力的城市空间。



改造前



改造后

哥本哈根 DE URBANISTEN 改造项目



可持续城市交通规划

传统的城市交通规划往往以车辆通行为导向，忽视了行人和骑行者的需求。可持续城市交通规划对人的可达性的关注对于打造宜人的公共空间至关重要。在实现以人为本的交通规划过程中，我们面临着如何平衡不同交通方式的需求，如何在有限的空间内合理分配资源等挑战。同时，不同社会群体对交通服务的需求和获取能力存在差异，包容、易达的交通服务是公平和正义的体现。此外，新兴的交通方式如网约车、自动驾驶等也对传统交通规划提出了新的挑战。规划师、决策者和市民应携手探索城市发展的新模式和新路径，通过合理的规划设计和灵活的政策工具，在有限的城市空间内营造出更加包容、可达、充满活力的公共空间。

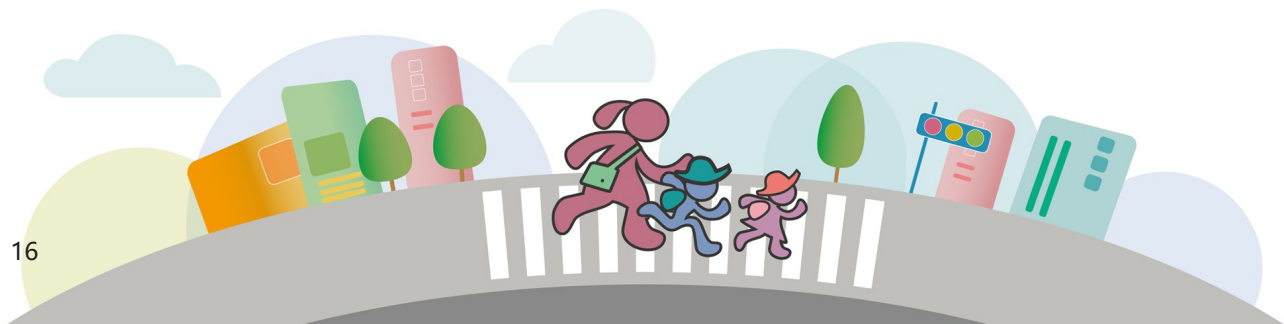
理念方法

可持续城市交通规划是一种综合性的交通规划方法，旨在满足人们的出行需求，同时最小化交通对环境、社会和经济的负面影响。可持续城市交通规划

尤其重视交通规划与土地利用、公共空间的协调整合。传统的交通规划往往以满足机动车交通量需求为导向，而忽视了交通设施与城市空间的互动关系。可持续的城市交通规划提倡以人为本，将交通规划与城市规划设计相结合，通过合理布局城市功能、优化步行和自行车交通系统、营造宜人的街道空间等措施，引导居民采用步行、自行车、公共交通等可持续的交通方式。这种规划理念有助于缓解交通拥堵，减少环境污染，提升城市空间品质，为居民创造更加健康、安全、舒适的出行体验。

英国著名交通规划专家戴维·本尼斯特指出，要实现可持续交通，需要在技术、经济和规划等多个层面进行干预。

在技术层面，要大力发展清洁能源和节能技术，提高交通工具的能效，减少交通部门的碳排放。通过智能交通系统和信息技术来优化交通运营，提高交通系统的效率。然而，仅依靠技术进步是不够的，还需要在经济和规划层面进行配套改革。



在经济层面，提倡运用价格杠杆来调节交通需求，如对高峰时段的道路通行和停车收取拥堵费，鼓励人们转向公共交通等可持续交通方式。同时要对不同交通方式进行公平的成本核算，将交通的外部成本（如环境污染、事故风险等）内部化，以利于可持续交通方式的发展。

在规划层面，要转变传统的交通规划思路，从以车辆流量为导向转向以可达性为导向。可达性是指人们在一定时间内到达目的地的便捷程度，它不仅取决于交通基础设施的供给，也与土地利用布局密切相关。因此，交通规划需要与土地利用规划紧密结合，通过合理安排城市功能布局，减少不必要的出行需求，提高交通系统的整体效率。

- 可达性导向的交通规划强调通过提高城市开发密度、混合土地利用和优化城市设计，创造紧凑、多元、宜步行的城市环境，从而减少对小汽车出行的依赖。可达性的提升不仅取决于客观的交通和土地利用条件，也受到个人社会

经济属性和主观偏好的影响，因此需要在交通规划中更多关注个体差异和公平性问题。

- 可达性导向的交通规划在实践中仍面临诸多挑战。传统的交通规划体制和评估方法在数据、模型、指标等方面都有待改进和创新，以适应以可达性为导向的规划转型。不同利益相关者对可达性的理解和诉求也存在分歧，需要在规划过程中加强沟通协调和公众参与。同时，规划体制、技术方法、数据平台、模型工具、评估指标等应进一步完善。

应对新型交通方式的挑战

随着网约车、共享单车、共享汽车等新型交通方式的兴起，城市交通系统不断面临新的机遇和挑战。一方面，网约车有助于提高车辆利用效率，减少停车场占地，为其他用地功能腾挪更多城市空间。另一方面，网约车可能加剧道路拥堵，影响公共交通、非机动车的通行效率，并占用人行道等公共空间候



客、上下客。自动驾驶则在提高道路通行效率的同时，可能诱发更多的车辆出行需求，加大城市交通系统的供给压力。在应对新型交通方式带来的挑战时，可持续城市交通规划理念可以提供诸多有益启示。

以共享单车为例，其快速发展一度导致车辆无序停放、道路资源占用等问题，对城市交通和公共空间造成了一定干扰。一些城市从可持续城市交通规划的视角出发，在人行道、轨道交通车站、公园等场所规划建设自行车停放区和租赁点，引导共享单车有序停放、便捷换乘。同时，城市还通过完善非机动车道、优化自行车专用信号灯、加强骑行安全教育等措施鼓励居民绿色出行。这些做法既提高了共享单车的使用效率，又保障了行人和骑行者的通行权利，展现了可持续城市交通规划协调交通与公共空间的规划思路。

在兼顾交通公平正义方面，可持续城市交通规划理念也为应对新型交通方式提供了启示。共享出行服务的快速发

展，为弱势群体提供了更加经济、便捷的出行选择。例如，哥伦比亚波哥大的公共自行车系统在设站布点时重点考虑了低收入社区的覆盖需求，并对这些社区的用户提供优惠的长期租赁方案，提高了当地居民的可达性水平。同时，为照顾残障人士和老年人的出行需求，一些城市在新型交通方式的规划建设中也融入了无障碍设计理念。例如，在共享电动滑板车的运营管理中，旧金山要求企业提供一定比例的座椅式设备，方便行动不便的人士使用。这些举措体现了可持续城市交通规划以人为本、公平包容的规划导向。

同时，城市需要在可持续城市交通规划框架下加强对新型交通方式的引导和管理。例如，在轨道交通车站、繁华商圈等区域设置专门的网约车候客点，引导车辆有序停靠，缓解对人行道空间的占用。同时，有必要加强对网约车的运力调控和需求引导，避免对公共交通造成过度竞争。在电动汽车智能驾驶方兴未艾之际，城市应积极引导车辆共享



化发展，推行差别化的停车收费和拥堵收费，并优化街道空间设计，从而抑制小汽车出行需求，为公共交通、非机动车创造更多发展空间。

在新型交通方式不断涌现的时代背景下，可持续城市交通规划需要与时俱进，更加重视交通与土地利用、公共空间的协调，更加强调以人为本、公平包容的价值追求。在满足交通需求的同时，更要引导居民采用环境友好、资源节约的绿色交通方式，营造宜人的步行

和自行车出行环境，提升街道空间品质。规划者需要审时度势，科学评估新型交通方式的影响，因地制宜制定管理策略，并积极运用新技术手段，构建以人为本、绿色低碳、公平包容的可持续城市交通系统。这需要规划和管理部门、企业、公众等多元主体的通力合作，在实践中不断完善可持续城市交通规划方法和实施路径，让可持续交通成为城市发展的助推器。



印度机场的网约车专区



更安全的街道

安全是共享公共空间的重要前提，通过有效的规划和交通管理，城市可以拥有更安全的街道环境。这需要多个部门多个环节协同发力，并转变传统的工程导向思维，更多地从人的行为和需求出发，营造健康多元、安全宜人的道路交通环境。规划管理人员要具备系统思维和人本意识，并与相关部门密切合作，统筹利用各种政策工具和技术手段，持续推进道路交通安全改善。

理念方法

创建更安全的街道环境是城市交通规划的重要目标之一。安全的街道不仅

能够保障行人、骑行者和驾驶人的生命安全，也有助于营造宜人的城市环境，鼓励更多人选择步行、骑行等活跃、健康的交通方式。

在规划设计层面，打造安全街道需要遵循以人为本的理念，合理组织街道空间，优化人、车流线，降低交通冲突。一些常见的措施包括：缩减机动车道宽度，降低车速；加宽人行道和非机动车道，提供连续、舒适的步行和骑行空间；在交叉口设置安全岛、斑马线等过街设施，保护行人和骑行者；在学校、公园等敏感区域设置车速缓冲带，强化对驾驶人的警示；通过限速、设置路障等方式，将居住区道路打造为安全、宜人的生活空间。规划师还需要根据道路等级、交通功能、周边土地利用等因素，因地制宜地选择适宜的街道断面形式和空间尺度。

在交通管理层面，需要通过工程、执法、教育等多种手段，营造规范有序的交通环境。工程措施如合理设置信号灯、标志标线，引导不同交通参与者安全通行；执法措施如加强交通违法行为的查处力度，维护良好的交通秩序；教育措施如开展交通安全宣传活动，提高



设置安全岛保护行人过街安全

公众的安全意识和守法自觉性。同时，交通管理部门还需要加强多部门协同，完善事故数据采集和分析机制，为制定交通安全政策措施提供支撑。

美国交通系统设计的容错原则和欧盟的系统性安全思路值得借鉴。美国联邦交通部提出了“零死亡愿景”，旨在通过交通系统设计方法最终实现道路交通事故零死亡、零重伤的目标。这一愿景以人为本，强调交通系统的设计和运营要以容错为原则，充分考虑人的易错性，减少因失误导致的事故伤害。同时，愿景也强调多部门合作、数据驱动决策、主动预防管理等理念，力求从根本上改善交通安全状况。欧盟的《安全系统方法：道路安全专题报告》涉及车辆安全标准、道路基础设施升级、交通执法力度、事故数据管理等诸多方面，强调要采取“安全系统”理念，从车辆、道路、管理等不同层面系统施策，并重点关注行人、骑行者等弱势群体的安全需求。

安全上学路

“安全上学路”计划

“安全上学路”是一项源自美国的计

划，旨在改善中小学校周边的街道环境，鼓励学生采用步行、骑行等安全、健康、环保的上学方式。该计划通过教育、鼓励、工程等多种措施提高学生的交通安全意识，改善校园周边的道路设施，营造良好的慢行环境。

在工程措施方面，“安全上学路”计划通常包括：在校园周边设置明显的校园区域标识和限速标志，提示驾驶人减速慢行；在主要交叉口设置安全岛、人行横道，方便学生安全过街；在人行道上设置隔离护栏，防止学生与机动车发



儿童友好的人行横道和交叉口



生冲突；在校门口设置临时停靠接送区，引导家长安全地接送学生等。“安全上学路”计划还重视校园周边步行环境的优化，如完善人行道铺装，改善无障碍设施，配置遮阳树冠和提供休憩座椅，营造宜人的慢行氛围。

在教育和鼓励措施方面，“安全上学路”计划通过开展安全教育课程、发放宣传手册、组织“走路上学日”等活动，普及交通安全知识，培养学生的安全意识和良好习惯。一些学校还设立“步行校车”，由家长或志愿者带领学生集体步行上学，既提高了出行安全性，也增进了学生间的交流互动。据统计，实施“安全上学路”计划的学校，学生步行和骑行上学的比例明显提高，校园周边的交通事故率则大幅下降。可见，该计划在改善校园安全、促进学生健康、缓解交通拥堵等方面取得了积极成效。

各国实践

“安全上学路”计划是以人为本的交通安全规划在实践中的典型应用，许多国家和城市也借鉴这一理念，因地制宜地开展了相关实践。

英国推行的“骑自行车”项目，旨在鼓励学生骑自行车上学。该项目为学校提供专业的骑行培训课程，帮助学校完善自行车停放设施，并协助规划周边的自行车道网络。通过一系列软硬件措施，“骑自行车”项目使参与学校的学生骑行比例平均提高了200%，大大改善了校园周边的交通安全状况。

日本的“通学路安全指导”制度则更加细致入微。每所小学都要组建通学路安全指导员团队，由教师、家长、警察等多方代表组成。他们需要对学校周边道路进行安全评估，绘制通学路安全地图，标识潜在的危险路段，并制定应对措施。同时，安全指导员每天轮流在上下学时段巡视校园周边，维护交通秩序，保障学生安全。这种多方协同、因地制宜的工作机制，有效提升了日本中小学生的出行安全水平。

中国城市也日益重视校园周边的交通安全改善。北京、上海、广州等城市相继推出了“护学岗”计划，在校园周边增设专职交通协管员，引导家长和学生遵守交通规则。一些城市还在上下学高峰时段对校园周边道路实施临时交通



管制，禁止社会车辆通行，为学生创造安全的步行和骑行环境。

银龄友好区

除校园周边外，一些城市还针对老年人、残障人士等特殊群体的出行需求开展了有针对性的街道安全改善。

日本东京在老年人较为集中的街区设置“银龄友好区”，东京都政府通过降低道路车速、优化无障碍设施、完善导向标识等措施，营造安全、便捷的慢行环境，照顾老年人的出行安全。东京都政府还开发了“银龄友好区导航APP”，为老年人提供步行导航、安全提示等服务，提高他们的出行便利性。

新加坡在“银发族友好社区”内设置连续、平整的步道网络，沿线配备充足的休憩座椅和如厕设施。步道沿线还设有醒目的导向标识，引导老年人安全抵达社区内的关键目的地。新加坡政府还在社区主要道路交叉口增设了音响过街系统，通过语音提示帮助老年人安全通行。这些细致入微的街道改善措施极大地方便了老年人的日常出行。

美国俄勒冈州波特兰市的“行人安

全计划”对全市街道进行了系统的安全评估，重点识别存在安全隐患的路段。在此基础上，市政府分阶段实施了一系列改善措施，包括在事故多发交叉口增设信号灯、调整车道线形、扩建人行道、设置安全岛等。市政府还开展了形式多样的交通安全宣传活动，提高公众的安全意识。经过多年持续努力，波特兰市的交通事故死亡率显著下降，步行和骑行出行比例则稳步提升。

营造更加安全的街道环境需要规划、设计、管理、执法等多管齐下，更需要以人为本的理念贯穿始终。无论是校园周边的“安全上学路”、老年人集中区的“银龄友好区”，还是系统性的“行人安全计划”，这些成功案例都充分体现了以人为本、因地制宜的规划思路。未来，随着大数据、人工智能等新技术的发展，交通安全管理手段还将不断革新，为打造更加智慧、更加安全的街道环境提供新的可能。在此过程中，规划人员和管理者更需要与时俱进，积极吸收先进理念和成功经验，持续推动街道安全改善，让城市的每一寸街道都成为人们安心出行的美好空间。



以不同的方式体验公共空间

除了物理空间的改善，还可以采用创新的活動和服务，让居民以不同的方式体验和享受公共空间。中国城市兴起的城市漫步（Citywalk）和城市骑行（Cityride）都体现了城市居民想要享受城市公共空间的强烈意愿。一些城市开展开放街道活动，在特定时段内将道路临时封闭，供居民进行社交、游戏、表演等活动。特色公共汽车交通如观光巴士、主题巴士等，则通过提供差异化的体验，吸引更多人选择公共交通出行。这些创新做法展现了共享公共空间的多样性和包容性。

城市漫步（Citywalk）

核心理念

Citywalk作为一种引导市民步行探索城市的活动形式，近年来在全球范围内日益盛行。它通过精心设计的主题路线和专业导览服务，带领参与者深度体验城市的历史文脉、人文风情和空间魅力，是推广步行文化、唤醒居民城市认同感的创新实践。

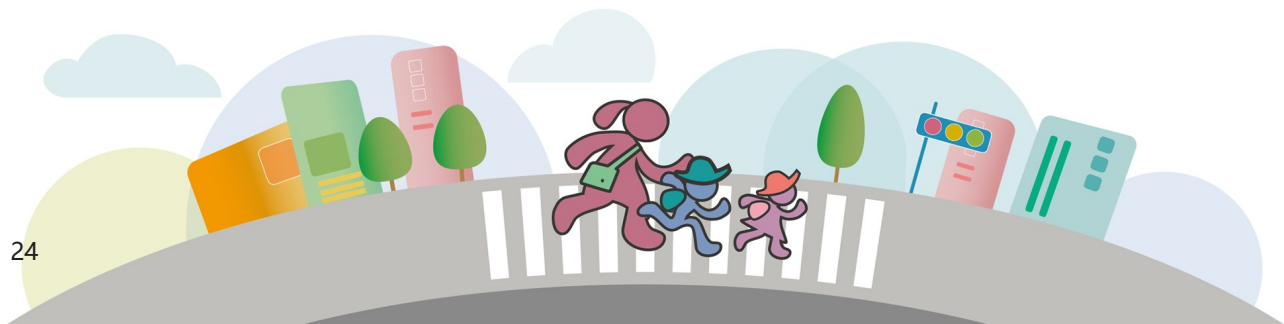
在Citywalk活动中，参与者通常跟随导览员沿特定路线徒步穿越城市的街道、公园、广场等公共空间。与常规城

市观光不同，Citywalk更注重参与者与城市的沉浸式互动。导览员不仅讲解沿途景观的历史渊源、设计理念，还鼓励参与者用心感受城市的细节之美，如建筑立面、铺地材质、街角雕塑等，启发他们从多元视角解读城市空间。同时，导览员也会就相关话题引导参与者交流见闻、分享观点，激发群体间的互动与共鸣。

这种慢行、互动、体验、分享的活动模式，与共享公共空间的理念不谋而合。Citywalk让参与者直观地感受到，城市公共空间不仅是人们通行的载体，更是体验城市生活、展现城市个性、凝聚社区归属的重要舞台。在漫步中，人们有机会在街道上驻足、交谈、欣赏、思考，加深了对城市空间的理解和情感联结。这一过程本身就是一种温和、亲密的空间共享方式，让城市的街道、公园等公共空间重新焕发生机。

各国实践

在国际范围内，许多城市都将Citywalk作为活化公共空间、提升城市形象的重要抓手。例如，美国纽约非营利组织“无穷大纽约”策划了丰富多彩



的主题步行探索活动，覆盖中央公园、时代广场、布鲁克林大桥等标志性公共空间，从自然生态、街头艺术、移民历史等不同视角展现纽约的迷人风貌。这些活动不仅丰富了市民和游客的城市体验，也为纽约的公共空间注入了教育、艺术、人文等多元内涵。

Citywalk 在亚洲城市同样受到青睐。日本东京、京都等城市常常举办“城市漫步”活动，带领参与者探寻老街区、寺社园林等富有历史韵味的公共空间，感受传统街区肌理和人情风物。

新加坡则发起了“城市散步者”计划，由义工组成导览团队，定期举办免费的城市徒步导览，带领民众发掘城市

规划和建筑设计的精妙之处，增进对城市发展的理解。

中国城市也掀起了一股 Citywalk 热潮。成都“天府通行证”推出的“慢游成都”系列活动，以小规模、慢节奏的方式引领市民和游客漫步春熙路、文殊院等特色街区，品味城市的历史积淀与时尚活力。上海则以“漫步外滩”“老城厢新发现”等主题活动，吸引众多参与者探寻这座城市的前世今生。北京、广州、厦门等城市也相继开展形式多样的城市徒步活动，带领市民重新认识家乡的历史人文和空间魅力。

一些城市还将 Citywalk 与城市设计、社区营造等工作相结合，发挥步行



漫步东京



漫步上海街巷



活动在公共空间塑造中的独特作用。例如，旧金山规划部门曾举办“城市现场”步行系列，邀请市民、规划师、设计师等各界人士徒步探索社区公共空间，现场讨论空间优化设计的思路，让各方共同参与公共空间的塑造过程。纽约、芝加哥等城市也常以步行工作坊的形式，收集民众对街道、公园等公共空间改善提升的意见和建议。

Citywalk以漫步的慢节奏、互动的参与式以及沉浸的体验感，为市民营造了亲近城市、解读空间、参与规划的机会。它让人们意识到，城市的公共空间不只是简单的通道或者背景，而是承载着城市记忆、彰显着城市特色的有机综

合体，需要全体居民共同呵护。这种参与感和认同感，正是打造共享公共空间的重要基石。未来，城市应进一步创新Citywalk的内容和形式，提升步行活动的参与度、趣味性和影响力，让Citywalk成为凝聚人心、焕新城市的动人旋律。

城市骑行 (Cityride)

核心理念

相比步行，骑行探索城市无疑能带来更加动感、畅快的体验。骑着自行车穿梭于城市的街巷公园之间，人们可以在掌控速度、亲近自然中以另一种视角感受城市的景致与韵律。这是Cityride的独特魅力所在。

在Cityride活动中，参与者通常沿特定路线骑行，串联城市中的地标性景点、休闲游憩空间和特色街区。专业的导览员引领骑行团队、讲解沿途的人文历史和自然风光，并就骑行安全、体验路线等提供专业指导。与Citywalk相似，Cityride也强调参与者与城市空间的互动体验，鼓励骑行者停下车来，驻



骑行感受阿姆斯特丹城市魅力

足欣赏沿途风景，甚至与当地居民交流互动。

各国实践

在欧洲，许多城市将骑行游览作为体验城市魅力的重要方式。以“自行车之都”著称的荷兰阿姆斯特丹，更是将骑行游览发展为一项极具特色的城市旅游项目。当地旅游机构精心策划了“运河风情游”“郁金香田探秘”等主题骑行路线，引领骑行爱好者领略阿姆斯特丹的怡人水景和郁金香花海，感受荷兰首都的诗情画意。同时，骑行路线也涵盖了市中心的主要文化景点和特色社区，让游客在轻松骑行中饱览阿姆斯特丹的城市风貌。

巴塞罗那以其独特的自行车文化和完善的自行车基础设施吸引了众多骑行爱好者。这座加泰罗尼亚的明珠城市拥有220千米的自行车道，串联了蒙锥克山、古埃尔公园等诸多知名景点。游客可以选择骑行主题游览路线，领略地中海沿岸的旖旎风光，探寻高迪建筑的奇思妙想。巴塞罗那每年还举办“自行车节”等大型骑行活动，成千上万的市民

骑着五颜六色的自行车汇聚而来，一同庆祝这座城市的骑行文化。

中国城市也掀起了一股 Cityride 热潮。杭州西湖、厦门环岛路、青岛海岸线等景区均开辟了自行车游览专线。其中，杭州环西湖骑行线路尤为著名，沿途串联了苏堤春晓、花港观鱼、柳浪闻莺等“西湖十景”，让骑行者在西子湖畔的美景中流连忘返。厦门环岛路则以怡人的滨海景观吸引着众多骑行爱好者，尤其是黄昏日落时分，公路边的椰树林在晚霞映照下分外静谧迷人。

除景区骑行外，许多城市还以“城



上海浦东滨江步道



市骑行日”“自行车嘉年华”等群众性骑行活动倡导绿色出行理念，营造骑行友好的城市氛围。例如，成都的“天府绿道国际自行车节”，吸引了众多市民和游客一同骑行体验这座城市的休闲骑行线路，感受“公园城市”的慢生活魅力。上海的“骑游城市”系列活动则以“领骑上海”为口号，邀请骑行达人设计特色主题路线，带领众多骑行爱好者探索申城的历史文脉与都市风情。

共享单车和电动自行车注入新动能

随着共享单车的兴起，Cityride在中国城市愈发盛行。哈啰、美团、青桔等共享单车品牌遍布全国各大中城市，为市民提供了随时随地开展Cityride的便利条件。许多城市还推出了“最美骑行路线”等主题活动，鼓励市民利用共享单车探索城市之美。共享单车不仅丰富了人们体验城市的选择，也为绿色出行、节能减排贡献了力量。

电动自行车的普及则为Cityride注入了新的动能。电动助力系统让骑行爱好者能够轻松应对城市中的坡道和长距离路线，进一步拓展了Cityride的空间

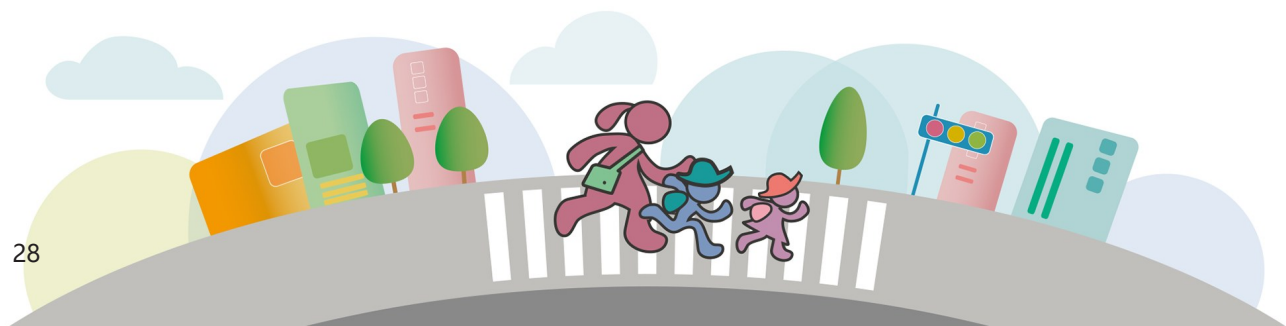
范围。一些城市还推广了电动自行车旅游项目，开发“云trails”骑游线路，将城市周边的自然景观、乡村风貌纳入Cityride的体验范畴。

Cityride以轻盈流畅的骑行体验，拉近了人们与城市空间的距离。在骑行中，参与者往往能获得更为随心所欲的互动感受，更容易驻足、逗留，与城市空间产生情感交流。这种亲密互动本身就是一种活力四射的空间共享形式，让城市的道路、公园、街巷重新焕发勃勃生机。未来，城市应进一步完善自行车交通基础设施，优化骑行线路设计，并以形式多样的主题骑行活动提升Cityride的参与度和趣味性，让更多人领略骑行的运动魅力和城市探索的乐趣，在“骑游城市”中收获更多感动与洞见。

特色公共汽车线路

核心理念

除了以步行、骑行等方式亲近城市，乘坐特色公共汽车游览城市也是一种独特的体验。特色公共汽车线路常具



有鲜明的主题特征，为乘客提供不一样的视觉享受和文化体验。它不仅是一种交通方式，更是一种移动的城市名片，展现着城市的特色与魅力。

线路设计通常会突出城市的历史文化、自然景观、建筑风貌等特色元素。公共汽车的外观装饰、内部布置都围绕特定主题进行艺术化设计，营造出独特的乘车氛围。同时，线路串联的站点也别具匠心，覆盖了城市的著名景点、特色街区、文化地标等，带领乘客领略城市的精华所在。

各国实践

在欧洲，不少城市都将特色公共汽车线路作为展现城市魅力的重要载体。伦敦的复古红色双层巴士就是一张流动的城市名片。这些巴士行驶在伦敦的大街小巷，与泰晤士河、大本钟等标志性景观交相辉映，成为伦敦城市形象的重要符号。游客乘坐巴士巡游伦敦，不仅能饱览城市风光，还能感受英伦文化的经典韵味。巴士车厢内还配有语音导览系统，详细讲解沿途景点的历史故事，让游览倍添趣味。

巴黎的“餐厅巴士”则将公共汽车与美食相结合，打造出一种独特的城市体验。游客乘坐二层敞篷观光巴士，一边享用法式大餐，一边欣赏巴黎街景，感受浪漫之都的迷人风情。“餐厅巴士”不仅为乘客提供了视觉和味蕾的双重享受，也展现了巴黎的美食文化和生活艺术。

在亚洲，香港的叮叮车（电车）是这座城市的流动地标。叮叮车自20世纪初开始运营，至今仍保留着古朴的车厢设计和怀旧色彩。乘客乘坐叮叮车穿梭于港岛街头，欣赏两旁林立的高楼大厦和老街小巷，感受香港的城市变迁和独



巴黎“餐厅巴士”



特韵味。叮叮车不仅是一种便捷环保的交通工具，也是一个移动的城市观景台，带领乘客领略香港的城市风情。

日本的一些城市也推出了独具特色的主题公共汽车线路。京都的“Raku巴士”以京都的传统工艺“京都织”为主题，车身装饰了精美的和服图案，车厢内也设计了日式榻榻米座椅，营造出古都风情。乘客乘坐“Raku巴士”游览京都，不仅能欣赏古城美景，也能感受日

本传统文化的独特魅力。

中国南昌市推出“复古风”铛铛车，既是城市对外的窗口，又助力周末及节假日经济快速发展。2路红色旅游线路是一条有特色的红色旅游观光线，实现“一站一景一故事”；“南昌网红打卡铛铛车”专线沿途停靠火车站、珠宝街、滕王阁、南昌之星等地，总长30.7千米，将市内网红景点与网红小吃街一线串联；“畅游西湖”铛铛专线促进西湖区夜市街区消费，方便群众安全便捷出行。



香港叮叮车



南昌铛铛车

北京市在开学季投放了用于通学的定制公交，外观以绿色涂装为主，配备智能辅助功能，保障学生通学安全；推出了多条旅游公共汽车线路，如“朝阳公交文旅专线”“北京核心区44路”等，覆盖天安门、前门、故宫等热门景点，以及朝阳公园、奥林匹克塔等现代地标；试点开行了10条通医专线，覆盖广安门、宣武门、东直门、积水潭、天坛、垂杨柳等14所医院，方便社区居民就医出行。

特色公共汽车线路完美匹配共享公共空间：串联城市中的多个公共空间，促进公园、广场、商业区和历史文化景区的连接与利用；改善公共交通覆盖不足的区域，让偏远或不易到达的公共空间也能更容易地为公众所使用，提升公共空间的可达性和公平性；围绕特定主题或文化背景进行设计，有效推广城市历史、文化、艺术等，强化城市形象，推动社区融合与文化传播。因此，特色公共汽车线路能够在优化城市空间结构、促进城市形象塑造、推动绿色出行

与环境保护方面发挥作用。同时，它也促进了市民和游客之间的互动，营造更具凝聚力的公共空间体验。

开通富有吸引力的特色公共汽车线路也是优化公共交通结构的重要方法。应加强线路规划与优化，结合城市规划和市民需求，合理配置站点，覆盖更多公共空间和文化区域，并通过数据分析居民的出行习惯，调整线路走向和班次安排，以提高服务水平。推广智能化服务，通过引入智能公共交通系统，提供实时的信息查询服务，让市民能够更方便地使用特色公共汽车线路，智能调度系统也能根据实时需求调整车辆运行，提高线路的运营效率。增加多样化的体验元素，在公共汽车内融入更多的文化、艺术和历史元素，如展示本地艺术家作品、播放与城市文化相关的介绍视频等，增加市民和游客的体验感。鼓励市民参与，通过公众参与机制，广泛收集市民对特色公共汽车线路的建议和反馈，确保线路设计和运营能够更贴合实际需求。



附录：922绿色出行平台运营概况 (2023—2024年度)

922绿色出行平台由“两微一网”（微博、微信和网站）组成，致力于科普知识传播和绿色出行文化培育。922绿色出行微博每日分享城市绿色出行的体验与故事，传播绿色生活方式，粉丝17.2万人。922绿色出行微信是科普宣传的重要阵地，定期发布绿色交通科普文章和绿色出行一周简报，分享国内外低碳绿色生活理念及实践案例。922绿色出行网站是对中国城市绿色出行活动的全记录，同时链接国际相关活动，具有丰富、翔实的数据资源。

922绿色出行微博

922绿色出行微博以“科普专业思想、培育绿色文化”为价值核心，常态化分享绿色生活方式，传递绿色出行的先进理念、出行故事，展示城市绿色出行成果。在常态化运营日更的基础上，积极分享与城市更新和美好生活相关的科技、艺术、人物等故事，提升平台活力，为绿色出行营造更多话题和行动思路。

922绿色出行微博的勤奋度和话题贡献度俱佳。2023年是第6个年度365天全勤运营。新浪微博 #绿色出行# 话

题阅读总数为 2.1 亿次，讨论量达 81.9 万次，互动量 119.8 万次，原创量为 9.8 万条，922 绿色出行微博对此话题的贡献度在微博平台中名列第一。

ID：922 绿色出行

创建时间：2013 年 6 月

博文总数：18 000 篇

粉丝累计人数：17.2 万人

年度博文总数：2 620 条

年度总阅读量：551 万次

更新频次：每日

内容话题：绿色出行、出行服务、绿色交通、交通建设、绿色发展、交通规划设计、绿色生活方式、低碳环保、城市更新、绿色出行故事、生物多样性、美好生活等



922 绿色出行微博

922绿色出行微信

解读绿色交通技术，传播绿色出行理念，展示绿色出行实践。在分享绿色出行和低碳生活科普知识的同时，精心编辑绿色出行一周简报，力求在交通科普和最新资讯方面具有精炼而专业的内容。在每年9月的绿色出行宣传月和公交出行宣传周期间，分系列展示各城市的绿色出行倡议、做法、故事及活动，为城市提供优质而及时的传播窗口，向社会传达绿色交通理念与应用实践。

ID: 922 绿色出行 (cswcr922)

创建时间: 2014年8月

文章总数: 877篇

粉丝累计人数: 2.4万人

年度文章总数: 139篇

年度总阅读量: 8 005次

更新频次: 每周

内容话题: 交通规划、政策解读、学术观点、实践案例、绿色出行活动、绿色生活方式、低碳环保理念、城市更新案例等



922绿色出行微信



922绿色出行网站

922 绿色出行网站 (<https://www.cswcr.com>) 为原中国城市公共交通周及无车日活动、中国城市无车日活动官网，持续 18 年为绿色出行活动的开展提供伴随式服务。网站为城市组织绿色出行活动提供最核心的信息来源，第一时间发布相关政策文件、国内国际动态，并提供与活动相关的资料下载。

922 绿色出行网站是绿色出行科普文化的大本营，为城市举办绿色出行活

动和开展宣传提供一站式服务。访问量约为 66.4 万人次，2023 年 8 月至 2024 年 7 月关注城市绿色出行相关动态 301 条。包含最新动态、部委宣导、欧洲交通周、922 绿色出行历年资源、绿色出行活动展示等版块。栏目集中展示城市政府、企事业单位、公益组织及民众等多样化绿色出行活动与实践，反馈各地在活动组织中的好经验、好做法与值得借鉴的成功案例。



922 绿色出行

最新动态 部委宣导 欧洲交通周 922绿色出行历年资源 绿色出行活动展示 关于我们

922绿色出行历年资源

922绿色出行历年资源



2023 - 绿色出行 美好生活

2023年8月16日，《交通运输部办公厅 公安部办公厅 国家机关事务管理局办公室 中华全国总工会办公厅 共青团中央办公厅关于组织开展2023年绿色出行宣传周和公交出行宣传周活动的通知》印发，公布于2023年9月组织开展2023年绿色出行宣传周和公交出行宣传周活动，以“绿色出行 美好生活”为主题，922绿色出行平台连续17年开展绿色出行宣传活动，组织撰写《2023年绿色出行城市工具书》，2023年工具书重点围绕公共交通、步行和自行车交通，最大程度减少对汽车的依赖，出行管理、智慧治理五个方面进行了梳理和国内外案例的公示，同时梳理了无车日活动的10个步骤给予指导，希望通过专业的信息分享来凝聚共识，发挥“传播智库”对行业的科普宣传作用。

- 2023年绿色出行活动城市工具书 [PDF]
- 2023年绿色出行海报 [PDF]
- 922绿色出行宣传海报合集 [RAR]
- 杨保军：建设绿色交通体系 让城市生活更美好 [PDF]
- 王立庆：向“绿”而行 厚植高质量发展绿色出行底色 [PDF]
- 靳威峰：2023年922绿色出行宣传活动在武汉举办 [PDF]



2022 - 绿色出行 你我同行

2022年8月，交通运输部办公厅、公安部办公厅、国家机关事务管理局办公室、中华全国总工会办公厅提出组织开展2022年绿色出行宣传周和公交出行宣传周活动，活动主题“绿色出行，你我同行”。为助力主题绿色出行活动的开展，本工具书聚焦“以人民美好生活需要为根本的供需改善”，围绕“绿色出行，你我同行”主题，围绕社会热点和绿色低碳出行、绿色出行和老年人的出行需求，同时对女性出行需求加以关注；然后从人与人的移动和安全的健康出行、货物配送等角度，阐述道路设施建设发展现状、短板以及绿色出行的益处；最后探讨人的移动和货物流通中的可持续发展策略。

- 2022年绿色出行活动城市工具书 [PDF]
- 设计元素 [RAR]
- 《我们的街道 我们的选择》——2022年922绿色出行宣传片 [RAR]

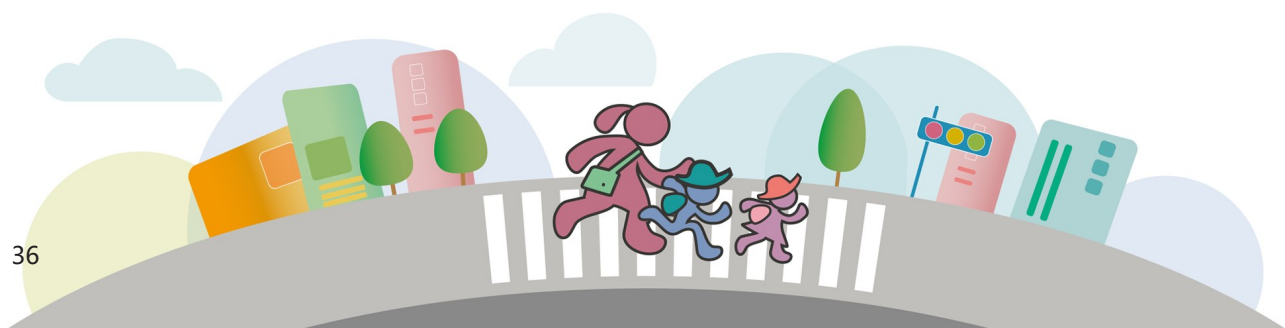
922 绿色出行网站

参考文献

- [1] 中华人民共和国中央人民政府. 交通运输部等十二部门和单位关于印发绿色出行行动计划(2019—2022年)的通知(交运发〔2019〕70号)[A/OL]. (2019-05-20) [2024-09-02]. https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2019-10/28/content_5445647.htm.
- [2] 中华人民共和国中央人民政府. 住房和城乡建设部等6部门印发绿色社区创建行动方案[EB/OL]. (2020-08-01) [2024-09-02]. https://www.gov.cn/xinwen/2020-08/01/content_5531813.htm.
- [3] 习近平. 努力把城市建设成为人与人、人与自然和谐共处的美丽家园[C]//习近平. 论坚持人与自然和谐共生. 北京: 中央文献出版社, 2022.
- [4] 中华人民共和国中央人民政府. 国务院关于印发《2024—2025年节能降碳行动方案》的通知(国发〔2024〕12号)[A/OL]. (2024-05-29) [2024-09-02]. https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/202405/content_6954323.htm.
- [5] 扬·盖尔. 交往与空间[M]. 何人可, 译. 北京: 中国建筑工程出版社, 2002.
- [6] 艾伦·雅各布斯. 伟大的街道[M]. 王又佳, 金秋野, 译. 北京: 中国建筑工程出版社, 2009.
- [7] 简·雅各布斯. 美国大城市的死与生[M]. 金衡山, 译. 南京: 译林出版社, 2005.
- [8] 凯文·林奇. 城市意象[M]. 方益萍, 何晓军, 译. 北京: 华夏出版社, 2001.
- [9] Ray Oldenburg. The Great Good Place [M]. Smyrna, Tennessee: Marlowe & Co, 1999.
- [10] 珍妮特·萨迪克-汗. 抢街: 大城市的重生之路[M]. 宋平, 徐可, 译. 北京: 电子工业出版社, 2018.
- [11] European Commission. The safe system approach: road safety thematic report (European Road Safety Observatory) [R/OL]. Brussels: European Commission, 2023[2024-08-30]. <https://road-safety.transport.ec.europa.eu>.
- [12] 纽约市交通运输部. 纽约街道设计手册 [M]. 郑州市城乡规划局、郑州市综合交通规划研究中心, 译. 郑州: 郑州大学



- 出版社, 2017.
- [13] https://www.google.com/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Fwww.burohappold.com%2Farticles%2F15-minute-cities%2F&psig=AOvVaw20bZYKFUzJ1ghEeWvaAyDq&ust=1725685850033000&source=images&cd=vfe&opi=89978449&ved=0CBQQjRxqFwoTCKClu_LGrYgDFQAAAAAdAAAAABAE.
- [14] <https://www.google.com/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Fwww.researchgate.net%2Fpublicat>.
- [15] [https://away.mta.info/articles/guide-to-pocket-parks-in-midtown-manchattan/Greenacre Park \(Sai Mokhtari\)](https://away.mta.info/articles/guide-to-pocket-parks-in-midtown-manchattan/Greenacre Park (Sai Mokhtari)).
- [16] <https://www.archdaily.cn/cn/970838/shang-hai-min-xing-heng-jing-gang-dong-an-bin-shui-jing-guan-gong-gong-kong-jian-gai-zao-spark-architects>.
- [17] <https://www.urbanisten.nl/>.
- [18] <https://www.gooood.cn/superblock-of-sant-antoni-by-leku-studio.htm>.
- [19] <https://aviationa2z.com/index.php/2023/04/16/in-all-aai-airports-uber-has-signed-an-agreement-to-build-uber-zones/>.
- [20] 《纽约街道设计手册》.
- [21] <https://www.umweltbundesamt.de/kerpenerschulkinder-gestalten-zebrastreifen>.
- [22] <https://leblogdelili.fr/le-bus-toque-paris-tourisme/>.
- [23] 江西南昌公交运输集团 (<https://mp.weixin.qq.com/s/3rDuLdPrwC8WyXCliKEzmQ>).



总策划

赵一新、赵杰

执笔人

张宇、雷舒宇、周江评、魏永

参编人员

王海英、耿雪、张斯阳、乔伟、孟凡荣

