



2025年绿色出行城市工具书

全民友好出行：
构建公平、包容、可持续的城市交通未来



922绿色出行平台



922绿色出行网站



922绿色出行微博



922绿色出行微信



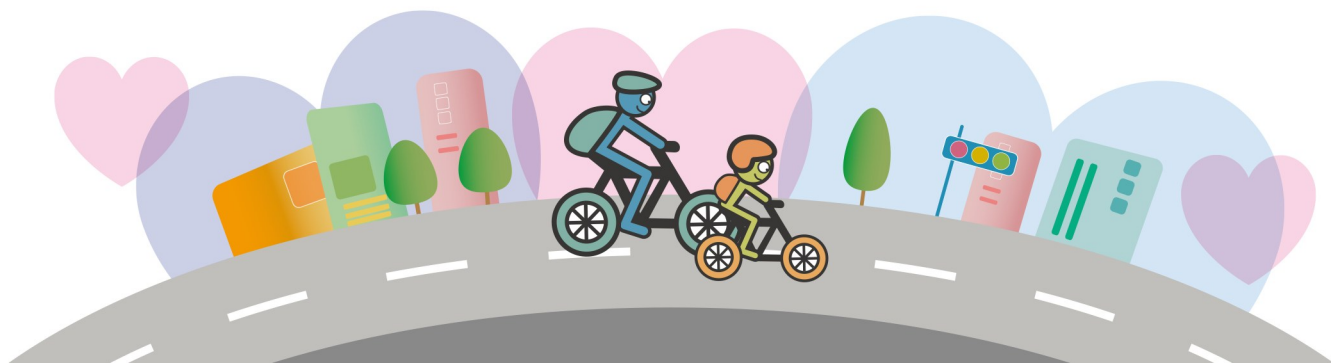


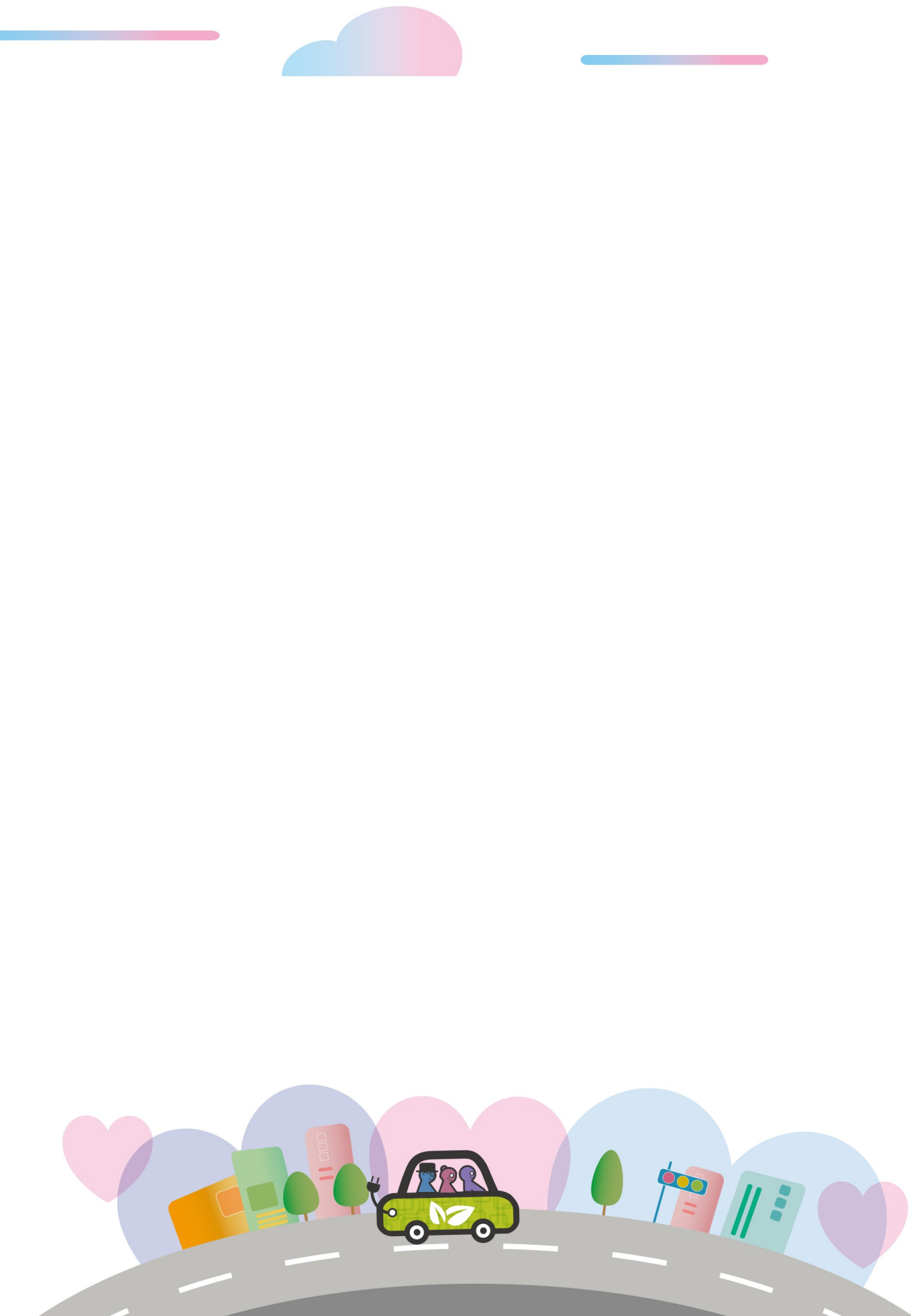
2025 年绿色出行城市工具书

全民友好出行：构建公平、包容、可持续的城市交通未来



922 绿色出行平台





前言

为了有效开展住房城乡建设部部署的绿色出行宣传活动，922绿色出行平台组织撰写了《2025年绿色出行城市工具书（全民友好出行：构建公平、包容、可持续的城市交通未来）》，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。

2025年922绿色出行宣传活动的主题是“全民友好出行”，强调每一个人，无论年龄、性别、身体能力、经济条件或居住区域，都应平等享有安全、便捷、可持续的出行权利。为此，主张运用通用设计理念，规划设计良好的交通系统让所有人受益；遵循精准适配的原则，精心规划运营服务、车辆、基础设施及出行信息表达，为所有使用者，尤其是有肢体、感官或认知障碍的人群提供支持。

全民友好出行理念的提出，正是为了应对日益多元的出行需求与社会结构，推动构建真正公平、包容、可持续的城市交通未来。本工具书力图从交通规划角度切入，为理解和实践全民友好出行理念提供方法和案例。我们希望通过共同的努力，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19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。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），展现全国绿色出行活动月期间相关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七部门开展的“2025年绿色出行宣传月和公交出行宣传周”活动的支撑，尤其是在“持续提升适老化无障碍交通出行服务水平，为包括老年人、残疾人在内的各类群体提供安全便捷温馨的乘车环境和服务”方面，全民友好出行理念的倡导将发挥重要作用。该活动今年的主题是“优选公交 绿色出行”。2024年8—10月，全国至少有30个省（自治区、直辖市）110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

2025年922绿色出行宣传活动主题：

全民友好出行

主题的提出

主题解读

理论支撑

体现通用设计理念的交通规划方法

通用设计理念

无障碍设施

设施可达性

数字包容

遵循精准适配原则的包容性出行环境建设

精准适配所有人群的数字化交通服务

尊重认知差异的设施可达性提升

保证不同收入群体的经济可负担性

建立以公平为导向的保障制度

未来展望

附录：922绿色出行平台运营概况
(2024—2025年度)



2025年922绿色出行宣传活动主题： 全民友好出行

主题的提出

2025年中央城市工作会议提出两个转向：“我国城镇化正从快速增长期转向稳定发展期，城市发展正从大规模增量扩张阶段转向存量提质增效为主的阶段。”截至2024年末，城镇化率超过67%，65岁及以上人口比例突破15%，残疾人总数约为8500万人。为数量庞大的老年人、残疾人以及短时行动障碍人群等社会全体人员提供良好的出行环境，是实现经济社会高质量发展、公共服务均等化、全面建成社会主义现代化强国的重要任务，是满足人民美好生活需要、积极应对人口老龄化的重要举措，更是体现国家和社会文明进步的标志。

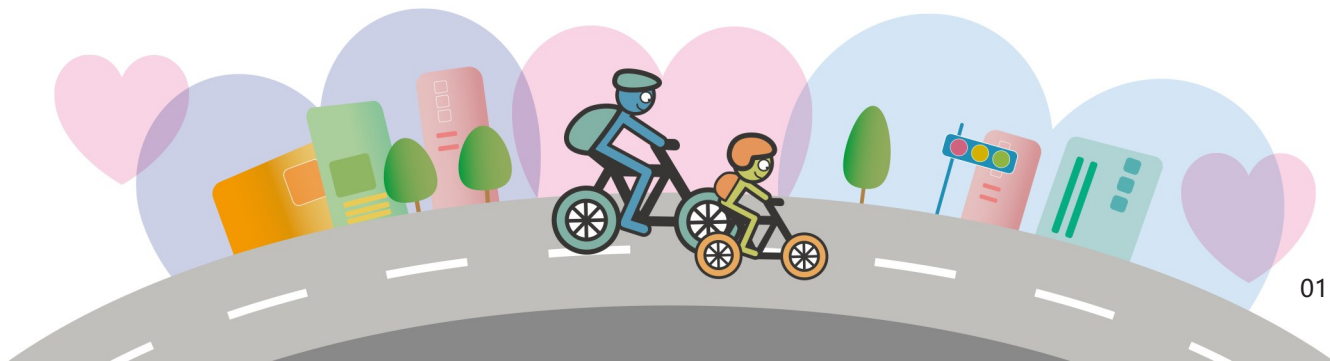
正如《新城市议程（2016）》提出的“我们的共同愿景是人人共享城市”，为所有人群提供高质量的包容性出行环境，提供更加公平的出行条件，享受更加优质的公共服务资源，已成为当前城市发展的重要议题。因此，2025年922绿色出行宣传活动以“全民友好出行”为主题，强调每一个人，无论年龄、性别、身体能力、经济条件或居住区域，

都应平等享有安全、便捷、可持续的出行权利。

这一主题既是对《中华人民共和国无障碍环境建设法》的落实，也响应了《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》明确提出的无障碍环境建设要求，同时回应了联合国可持续发展目标“到2030年，向所有人提供安全、负担得起、易于利用、可持续的交通运输系统”的愿景，并与2025年欧洲交通周“人人享有出行”（Mobility for Everyone）的主题高度契合，为以人为本的城市交通转型提出了更高标准。

主题解读

全民友好出行的核心，不在于某一群体的特权便利，而是一种对交通系统公平性与包容性的整体重塑。它不仅包括老年人、残障人士的无障碍设施配置，更强调从制度到空间的系统性改造，致力于识别并消除日常出行中广泛存在的结构性障碍。其中，儿童、孕妇、临时行动不便者、低收入群体及数字弱势人群等交通弱势群体的隐性困难



都应关注与应对。

1) 传统以青壮年为中心、依赖私人机动化的交通模式已难以回应日益多元的出行需求。

传统交通系统长期以效率优先为导向，强调道路通行能力与车辆运行组织，往往忽视出行能力较弱、需求不稳定的人群，忽视非通勤交通和弹性出行。根据世界卫生组织《2023年全球道



Global status report on road safety 2023



世界卫生组织《2023年全球道路安全状况报告》

路安全状况报告》，每年约有135万人死于交通事故，其中行人与自行车驾驶人占比高达54%，反映出城市交通环境对弱势出行群体的包容性仍显不足。在此背景下，如何重新分配有限的城市道路交通空间，成为推动全民友好出行的关键一环。要打破长期以来车本位的规划逻辑，关注各类人群和各种情境的出行需求，转而优先保障步行、骑行与公共交通的通行空间，从结构性上回应人民的基本出行权利。

2) 全民友好出行的内涵远不止于物理通达，更关乎社会参与的权利与个体尊严。

唯有当一位视障者能够独立搭乘地铁，一位老年人可以轻松预约无障碍出租汽车，一位郊区居民不再因通勤障碍而被隔绝于城市生活之外，城市才能兑现“为所有人服务”的承诺。为了系统呈现这一愿景，全民友好出行强调对不同人群、不同方式、不同环节与不同区域的全面回应——既要求交通系统覆盖从婴幼儿到老年人的全龄群体，满足其在身体条件与认知能力上的差异；也强调步行、骑行、公共交通与共享出行等方式之间的无缝衔接，构建完整、灵活



的出行链条。同时，全过程的可达性也不应仅限于物理层面，更应消除信息、经济乃至社会层面的障碍，确保每一次出行都不因身份、能力或资源而被排除在外。在空间维度上，无论是城市还是乡村，中心还是边缘，富裕还是欠发达地区，都应平等享有基本出行服务。

3) 数字化转型虽提升了出行效率，却也制造了新的“数字排斥”问题。

数字鸿沟体现在年龄分层与城乡差异上。第56次《中国互联网络发展状况统计报告》显示：中国60岁及以上银发网民的普及率约为52.0%，远低于全国整体水平（79.7%）。尽管绝大多数老年网民使用手机上网，但其在交通预约、扫码支付等高交互性的操作中面临明显障碍，例如，能独立完成线上购物、使用打车和挂号功能的比例可能不足一半。数字技术如果不能伴随包容性设计，将可能从解决方案变为新的结构性排斥工具。为应对这一挑战，中国已出台多项政策推动互联网应用适老化，包括设立长辈模式、简化支付流程、优化语音交互界面等。同时，政策明确要求交通、医疗等公共服务保留人工窗口和

现金支付，以保障在数字转型过程中不让任何人掉队。

理论支撑

全民友好出行并非一个孤立的新概念，而是植根于过去半个世纪全球交通规划理念不断演进的结果——从早期强调交通效率与流量管理的移动性导向，逐步转向以人为本、强调服务可达性与社会公平的综合视角。

1) 全民友好出行的价值核心源于交通正义理论。

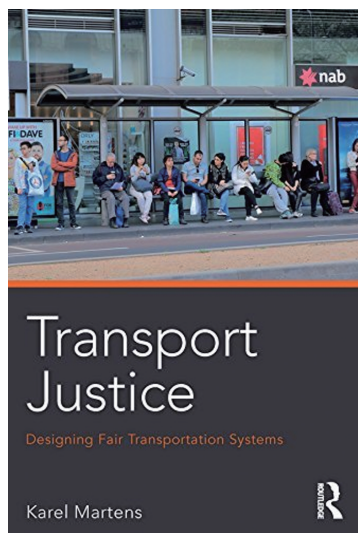
荷兰学者卡雷尔·马滕斯（Karel Martens）在《交通公平性：设计公正的交通系统》（*Transport Justice: Designing Fair Transportation Systems*）中提出，交通系统应以保障每个人的基本出行权利为根本目标，而不仅仅是提升运输效率。交通正义（Transport Justice）理论涉及分配公平、程序公平与认知公平三个维度。分配公平强调资源应优先保障弱势群体，如老年人、低收入者和残障人士。例如，香港自2012年起实施2港元乘车计划，为65岁及以上长者及合资格残障人士提供低价出行服务，有效



降低了基本出行门槛。程序公平强调决策过程中的广泛参与。美国学者雪莉·阿恩斯坦 (Sherry Arnstein) 提出了“公民参与阶梯” (Ladder of Citizen Participation) 理论, 认为真正的民主规划应从被动的信息传递与咨询迈向实质性的共创与权力分享。认知公平则承认群体在能力、偏好与需求方面的差异性, 反对一刀切的交通设计。

2) 在公平理念的引导下, 交通规划正经历从移动性向可达性的深刻范式转型。

相比单纯追求出行速度的传统逻辑,



《交通公平性：设计公正的交通系统》

辑, 可达性 (Accessibility) 更关注个体是否能够以方便、合理、可负担的方式, 到达其日常生活所需的目的地。意大利学者卢卡·贝托里尼 (Luca Bertolini) 指出, 可达性应被理解为由四个相互关联的维度构成: 一是机会维度 (opportunities), 即是否存在满足需求的目的地选择; 二是动机维度 (motivation), 即个体是否有意愿和能力前往目的地; 三是时间维度 (time cost), 包括通勤、接驳、等待等全过程所耗时间; 四是空间结构维度 (spatial configuration), 涉及设施分布与交通网络的合理性。由此, 交通规划不应再仅以系统效率为目标, 而应从人本视角出发, 衡量不同群体实际生活中的可达性。

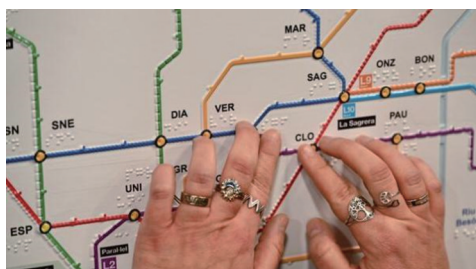
3) 全民友好出行强调“服务可达性”导向, 聚焦出行作为一种基本生活权利是否真正被保障。

这一理念强调应跨越四个关键层面: 一是全龄覆盖, 即从婴幼儿到老年人, 交通系统应适应不同阶段的身体与认知特征; 二是多种交通方式协同, 即实现步行、骑行、公共交通与共享出行的无缝衔接; 三是全过程无障碍, 涵盖

物理设施、信息获取、票价负担等各类障碍的系统性消除；四是全域可达性，确保城乡、中心与边缘、不同社会群体均能平等享有基本出行服务。这不仅是功能优化的要求，更体现出以人作为系统核心的价值转向。

4) 在设计方法上，全民友好出行深受通用设计与包容性设计理论的影响。

1985 年，美国建筑师罗恩·梅斯 (Ron Mace) 提出通用设计 (Universal Design) 概念，强调从一开始就为不同能力的人群创造友好的环境，避免事后修补。英国设计委员会进一步提出包容性设计 (Inclusive Design) 理念，主张在交通设施规划、建设与运营全过程中系统纳入用户多样性需求。例如，伦



巴塞罗那触觉地图

资料来源: <https://salirporbarcelona.com/en/new-features-of-the-barcelona-metro-tactile-map-for-the-blind-and-the-most-used-line/>

敦交通局在其可达性计划中设立无障碍审查机制，确保所有交通项目在立项之初便充分考虑不同能力群体的独立、安全出行需求。

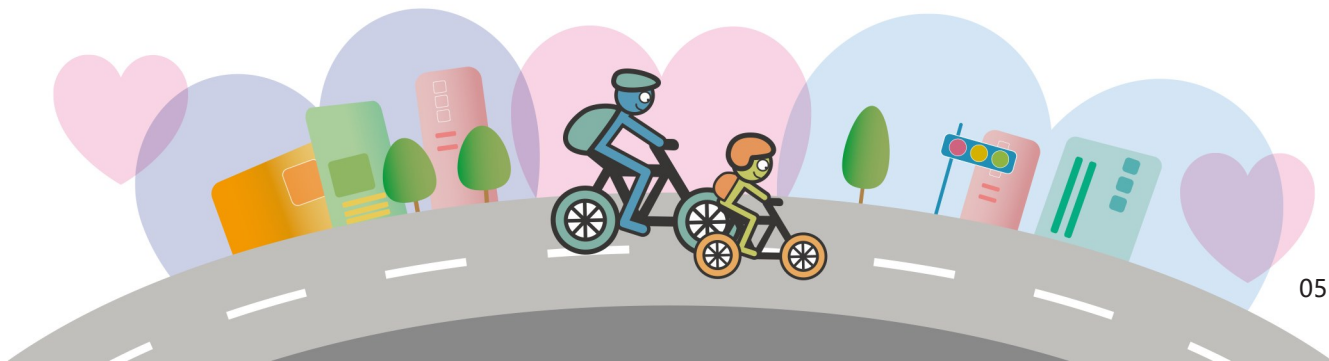
5) 全民友好出行的理念也回应了“残障社会模式”的理论观点。

这一理论由英国学者迈克尔·奥利弗 (Mike Oliver) 提出，反对将残障简单地归因于个体身体或能力的缺陷，强调真正的障碍往往来自社会环境和制度设计的不合理。《联合国残疾人权利公约》(CRPD) 也以这一模式为基础，认为障



伦敦公共汽车伸缩轮椅坡道

资料来源: <https://www.londontravelwatch.org.uk/news/accessible-transport-unlocking-a-better-normal-upcoming-event/>



碍应通过改善环境与服务来消除，而不是要求个体去适应不友好的系统。例如，一段没有电梯的地铁出口，并不是轮椅使用者无法出行，而是通道设计本身就没有考虑他们的需求。再如，复杂的扫码系统把很多老年人挡在公共服务之外，并不是他们不愿学习，而是操作流程本身缺乏清晰、友好和替代方式。由此可见，全民友好出行并不是对某些

群体的额外照顾，而是对那些默认只围绕主流群体需求所设计的交通系统的必要修正。

6) 全民友好出行的实现不仅依赖技术路径，更需要制度与治理结构的重塑，即从“为所有人设计”转向“与所有人共建”。

“公民参与阶梯”为这种共治理念提供了理论框架，强调真正的参与应超越象征意义，转向权力分享与协同决策。中国多个城市已经开始探索更具包容性的治理实践。例如，在制定无障碍出行政策时，有的城市设立跨群体咨询委员会，将残障者、老年人、儿童监护人等直接纳入政策协商流程，以实现程序正义与认知公平的同步；也有城市通过共创机制，让市民参与公交线路优化、无障碍设施测试等环节，推动出行系统在实践中不断迭代与完善。这些经验表明，唯有将用户从服务对象转变为共建者，全民友好出行才能真正落地并演进。



体现包容性设计的轮椅友好型人行信号灯

资料来源：<https://madeby.tfl.gov.uk/2023/12/01/wheelchair-user-traffic-lights/?utm>

体现通用设计理念的交通规划方法

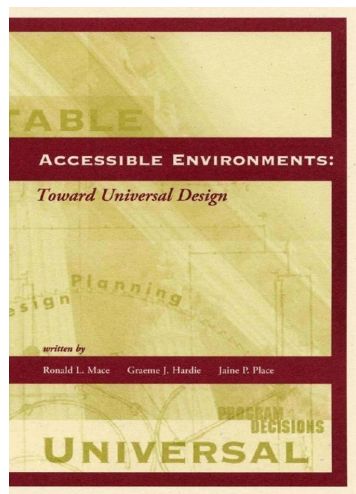
在传统交通规划实践中，往往隐含一个假设：出行者是身体健康、熟练使用数字工具、具有稳定收入的中青年人。然而，现实中的城市居民呈现高度的多样性——有推着婴儿车的年轻父母，有行动缓慢的高龄长者，有依赖轮椅的残障人士，也有背着工具箱、奔波于城乡之间的务工者。面向全人群的出行服务，要求我们从为大多数人设计转向优先满足最容易被忽视的人群的思维，因为只有当最需要帮助的人也能顺畅、安全地出行时，交通系统才能称得上真正的公平与包容。

通用设计理念

通用设计理念强调任何空间或产品都应在最初的设计阶段就考虑到尽可能多样的身体与感知能力，而不是事后再为少数群体加装“辅助设施”。这一理念缘于提出者梅斯自身轮椅使用经历与对建筑环境排斥性的深刻反思，批判传统“按平均标准设计+残障补丁”的模式，强调通过前瞻性包容（Proactive Inclusion）消除特殊设计与常规设计的二元对立，认为物理环境应主动适应人类多样性而非强迫个体适应环境。设计

良好的交通系统能让所有人受益，精心规划的服务、车辆、基础设施及信息传达有助于所有使用者，尤其是有肢体、感官或认知障碍的人群。

通用设计七项原则涵盖公平使用、灵活使用、简单直观使用、信息可感知、容错能力、省力操作、尺寸和空间适合使用等。设计必须考虑如何影响所有群体，因为满足一类群体需求的解决方案实际上可能对另一类群体产生负面影响。通用设计的原则是一套指导方针，旨在让产品、环境和通信能够被所有人最大限度地使用，无需额外的适应



《无障碍环境：迈向通用设计》



或特殊化设计。其最终目标是创造一个对每个人都更加包容的世界。它超越了“为残疾人设计”的概念，强调从一开始就考虑人类多样性的全部范围（年龄、体型、能力、性别等），从而产生出更好、更具用户体验的产品和环境，让每个人都能受益。

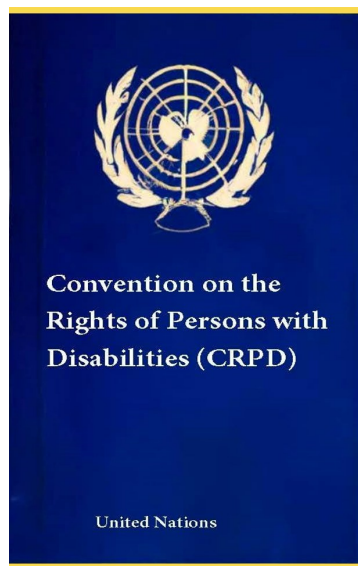
通用设计方法提供的服务或工具（例如应用程序）期望满足每一个人，尽管有时很难平衡不同用户群体的需求，

但是有助于容纳尽可能多的人，而不是创建仅满足特定群体特定需求的专业服务。通用设计是一种双赢的方法，进而让更多的人从该服务中受益。

无障碍设施

无障碍设施（Barrier-Free Facilities）源自《联合国残疾人权利公约》所倡导的社会模式残障观（Social Model of Disability），即“障碍存在于环境，而非个体”。“残障社会模式”理论指出，楼梯、高台、复杂指示等设计缺陷才是限制行动的根源；通用设计理念进一步将这一思想转化为可操作准则，要求在建筑、交通与信息系统的生命周期中预设不同能力水平的使用者。由此，无障碍设施概念不再局限于为特殊群体提供补偿性设备，而是将人人可达、人人可用确立为公共空间的基本标准，强调通过消除物理、信息和制度层面的壁垒，让所有人都能以相当的自由和尊严参与社会生活。

应确保交通系统中的各类车辆（包括公共交通、网约车、需求响应及共享交通工具）可供所有人使用。车站、停



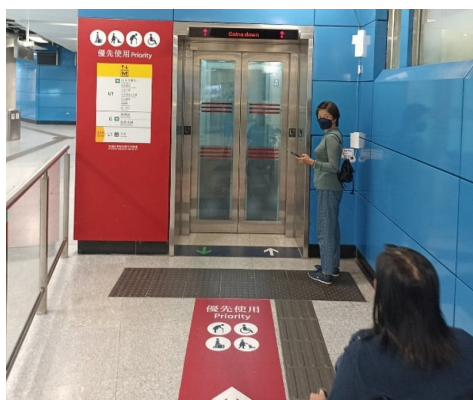
《联合国残疾人权利公约》

靠点、交通枢纽、人行道、非机动车道及其他交通基础设施同样需满足无障碍要求，如坡道、标志标线、照明、路面、空间尺寸及排水设计等。

设施可达性

设施可达性不仅仅是关乎设施有没有的问题，更关键的是，是否好用、好走、好理解。它既包括显性的物理条件（如无台阶通道、低地板车辆、触觉盲道），也涵盖非物质的软性支撑（如清晰的导向标志、实时的信息系统、人性化的服务安排与心理可预期性）。一套真正可达的交通系统，应当从设计之初就考虑最容易受限的人——这正是通用设计所强调的核心理念：以所有人，尤其是边缘群体的需求为起点，从源头上避免障碍的出现，而非事后修补。在这种“通用而非特殊”的理念引导下，城市应当重构对设施的理解：不是孤立的站台、坡道、地铁车厢，而是贯穿从出门到抵达的连续系统。我们倡导的设施可达性，正是对这一系统的全流程优化与无缝协同，是实现全人群交通公平的第一道门槛。

城市交通基础设施规划应以最不利出行者为设计基准，例如，从城市步行网络的完整性到建筑内部的流线组织，



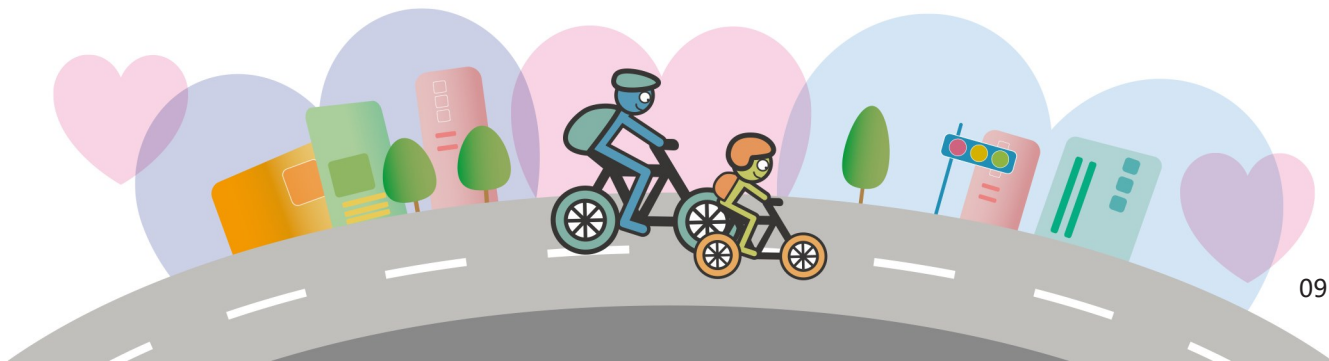
设有盲道及语音提示的无障碍电梯入口

资料来源: <https://www.highspeed.mtr.com.hk/tc/guide/accessibility.html>



轮椅使用者在工作人员协助下顺利登车

资料来源: <https://www.flickr.com/photos/legoblock/8144273538/>



优先保障轮椅使用者、视障者和高龄人群的通行需求。当最严格的可达性条件得以满足时，其他人群的出行体验也将同步改善，从而真正落实通用设计的核心目标。

数字包容

数字包容体现以下特征：

一是技术设计充分考虑不同群体的能力差异和使用习惯，不再以年轻、健康的用户为默认设计对象，而是从最需要帮助的用户出发，采用通用设计原则确保技术产品的广泛可用性。

二是制度安排提供多元化服务渠道，避免强制性数字化，承认并尊重不同群体对技术接受度的差异；在推进数字化的同时保留传统服务方式，让每个人都能选择最适合自己的出行信息获取方式。

三是社区支持网络为弱势群体提供

必要的技术援助和文化桥梁，通过社区志愿者、家庭成员或专业机构的协助，帮助数字弱势群体逐步适应新技术，同时为他们提供遇到问题时的求助渠道。

四是持续的政策关注确保包容性措施的长期有效实施，避免将数字包容视为一次性的技术改造项目，而是建立常态化的监测、评估和改进机制，并随着技术发展和人口结构变化不断调整服务内容和方式。

从而实现数字无障碍：提供用户友好的数字化工具（如票务、行程规划及实时信息查询系统），避免部分群体因技术门槛而受限。并确保清晰的信息传达：使用简单易懂的标识、导引系统、时刻表及路线规划工具，避免过于复杂的标识设计，以照顾感官及认知障碍者的需求（如采用清晰、简洁且统一的语言与符号）。



遵循精准适配原则的包容性出行环境建设

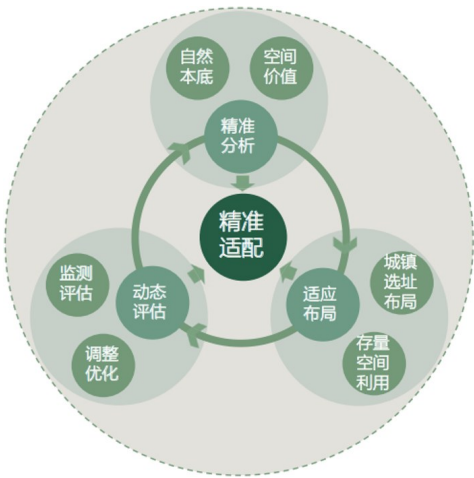
在当前大数据、人工智能与交通规划技术的高效融合基础上，“精准适配”城市规划理论所确立的“精准分析—适应布局（服务）—动态评估”的方法框架和技术体系，不仅在构建与自然和交通适配的城镇空间格局中发挥重要作用，而且将有效指导交通治理和运营服务策略的制定。

精准适配所有人群的数字化交通服务

信息传递是否精准适配所有人群（视力/听力障碍者、数字弱势者）是信息可感知性的核心问题。看得懂、听得见、用得会应成为数字化交通服务的默认标准。例如：车站与车厢设置语音播报+视觉提示+多语种界面；对不使用智能手机的人群提供电话预约、纸质时刻表；地图、导视系统使用图标化设计+简明语言；开发无障碍出行App模块，包含语音路径导航、易读界面等。

针对不同感知能力和技术素养的用户群体，城市交通系统正在探索多样化的信息服务模式。高德地图轮椅导航于2022年上线，到2024年已建立了覆盖

60座城市的无障碍设施数据库，整合地铁直梯、站台坡道、交通信号灯倒计时与导盲路径等关键信息。针对视障用户的出行需求，高德视障导航结合实际路况和行程潜在风险点，优先规划包含盲道的出行路线；在途经道路交叉口时，通过语音倒计时播报提醒视障用户注意通行安全。当视障用户在行程中发生路线偏移时，导航会实时预警播报引导找回正确方向。此外，为了方便听障用户在出行中与外界沟通，高德地图联合杭州手语姐姐无障碍交流服务中心，在杭州、上海、长沙和哈尔滨4个城市上线

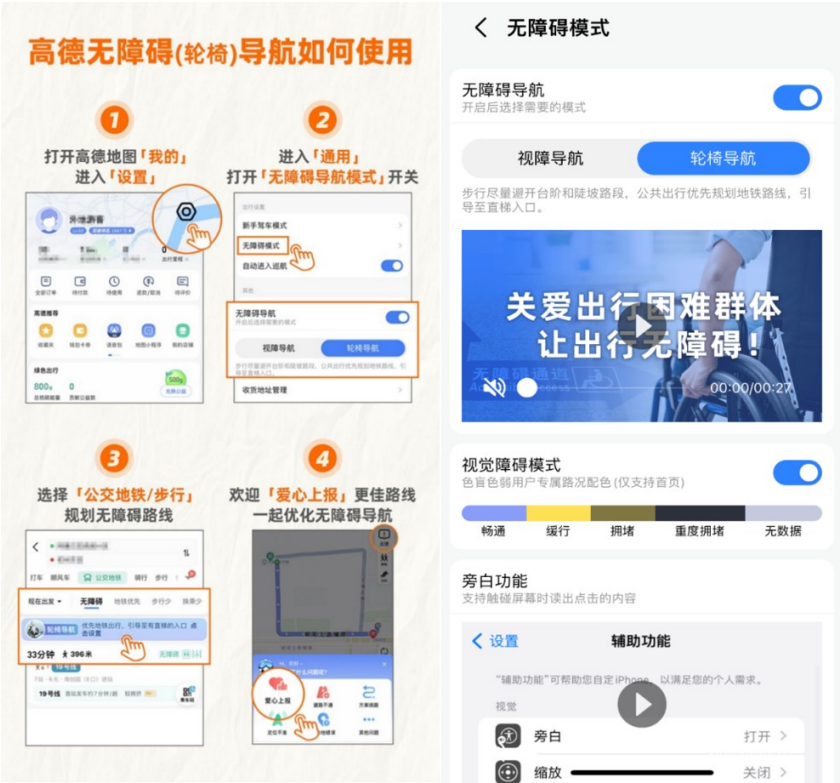


“精准适配”城市规划理论示意



了150个手语无障碍公共服务点位信息指引。听障用户可以一键呼叫，享受即时、免费的远程手语翻译服务。这种通过技术平台整合专业服务资源的模式，为解决小众群体的特殊需求提供了新的思路。

香港特区政府运输署整合原有交通应用，推出全新的香港出行易移动应用程序，为不同出行能力群体提供定制化的出行辅助。该平台不仅整合了实时到站信息与停车资讯，更专门为视障与行动不便者设立辅助步行路径推荐功能，



高德无障碍导航模式

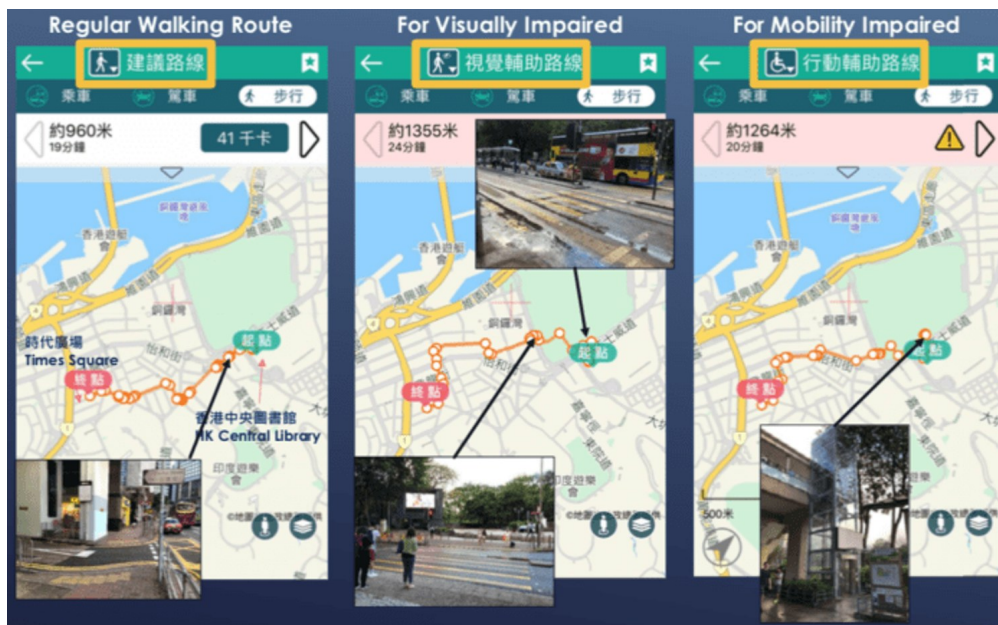
资料来源: <https://www.xinhuanet.com/tech/20241129/dfa47f7a9e5645a7b3144ccfe61b8afd/c.html>

首阶段已覆盖铜锣湾与尖沙咀等人流密集区。视障人士可获取避开复杂十字路口、减少交通信号灯穿越次数的路线建议，以降低认知负荷与过路风险；而行动不便者则可获得避开无升降设施的天桥、优先选取带斜坡道路的路径指引，从而减少不必要的体力消耗与结构性障碍。这一功能体现出城市在数字化交通服务中对精准适配的追求，迈出了

从单一无障碍设施配置向差异化智能路径支持的关键一步。

尊重认知差异的设施可达性提升

由于人们在能力、偏好与需求方面存在差异性，一刀切的交通设计实质上是忽略了个体差异和有失认知公平。设施可达性的核心问题是弱势群体能否物



香港出行易视觉及行动辅助路线导航

资料来源: https://www.td.gov.hk/en/public_services/hong_kong_emobility/index.html?utm

理上接近交通设施（车站、车辆、道路等），其目标是提供无障碍、连续、安全的交通基础设施网络。例如：公共汽车采用低地板设计与自动坡道；地铁车站全面覆盖无障碍电梯、盲道和扶手；优化“最后一百米”，打通出站口到人行道的连续无障碍路径；针对特殊人群设置公共空间（儿童候车区、母婴候车区等）。设施可达性建设正逐步从无障碍迈向全龄友好，通过用户画像与行为研究，将更精准地识别不同群体的痛点与诉求。

1) 精准识别儿童通学路径并提供独立出行的安全保障。

上海市《儿童友好社区建设导则》提出以儿童日常活动范围为半径，设立

平整、无障碍的人行道，易于理解的导向标志，充足照明，以及监控设施；北京、杭州、温州等城市为学生开通多条定时、定点、定线的公交专线，在有效改善校园周边交通秩序的同时，更有助于建立儿童独立出行信心和促进社会交往。

2) 公共交通车站通过精细化的设施改造和服务优化，为不同年龄和能力的乘客提供更加友好的出行环境。

如何保障老年人出家门、上车门的安全与便利，已成为城市道路交通设施更新中的关键议题。2024年，上海市正式启动大规模公交适老化工程，不仅全面推广配备无障碍功能的新型公交车辆，更重点聚焦高龄人口密集区域，系



上海虹口区最美护学路

资料来源: https://www.sohu.com/a/751808721_121106842



儿童专线公交服务

资料来源: <https://news.66wz.com/system/2022/06/01/105473476.shtml>

统改善公共汽车站的候车环境与通行条件。全市已有超过 8 500 辆公共汽车配

备坡道、低踏步与轮椅停放区，整线无障碍配置的线路达 490 条，极大降低了



上海市公共汽车站适老化与无障碍设施实景

资料来源: https://www.thepaper.cn/newsDetail_forward_25547821?utm



老年人上下车的物理门槛。在改善人行道与候车岛之间被非机动车道隔开的站台设施方面，通过整体抬升非机动车道路面，并设置横坡比为 1.5% 的缓坡设计，有效消除站台缘石高差。对候车岛进行拓宽处理，并统一铺设防滑地面，增设带扶手座椅与语音提示系统，以应对老年人站立疲劳、行动不稳和信息获取不便等问题。部分重点车站则结合周边使用人群特点，配备了可触摸识别的

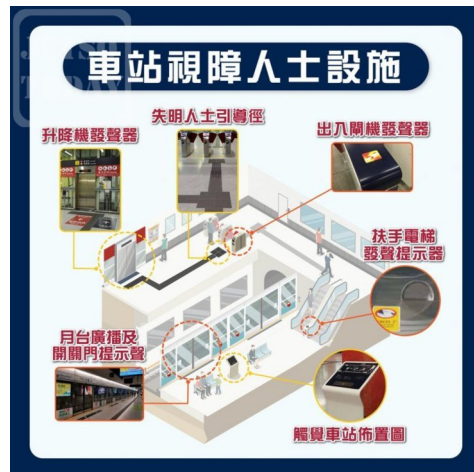
盲文指引牌，提升视障群体的自主识别能力。与此同时，在虹桥国际中央商务区、长宁区、黄浦区等地还广泛采用预制拼装式无障碍坡道，辅以统一高度的扶手设计，保障站台进出口的路径连续与通行便利。

深圳地铁为老年人和轮椅乘客提供精准服务。自 2019 年起，深圳 60 岁及以上老年人可在地铁 11 号线 18 个车站，通过完成一次线下人脸注册后，实现刷脸免费乘车。只需携带身份证，在任一车站的自助票务机登记后，即可刷脸进出闸机。针对行动不便的轮椅乘



深圳地铁刷脸乘车系统

资料来源: <https://zhuanlan.zhihu.com/p/83249583>



香港地铁车站视障人士无障碍辅助设施示意图

客，还提供指静脉识别作为备选方式，体现了对不同身体条件用户的精准适配。

所有港铁车站均配备无障碍通道和升降机，并在关键节点优化设施布局与引导系统；针对结构老旧、空间受限的问题，部分换乘站（如金钟、太子）引入微型电梯、坡度优化通道及移动协助点位，以最小化干预实现可用性提升；还增设无障碍闸口、专用轮椅位和语音提示系统，以提高高峰期的使用效率与安全性。

3) 针对残障人士和高龄人群跨区域出行难的问题，配置专属公共交通系统。

采用预约制的香港复康巴士系统 (Rehabus) 是公共交通的重要补充。该系统提供由专业驾驶人操作、配备升降

设备的专用车辆，为行动不便者提供“门到门”接送服务。在空间布局与运行机制上更注重与地铁、巴士和医院等高频使用节点的无缝衔接。部分车站已实现巴士与港铁升降机共平台接驳，提升了轮椅用户通过一车一梯直达车站系统



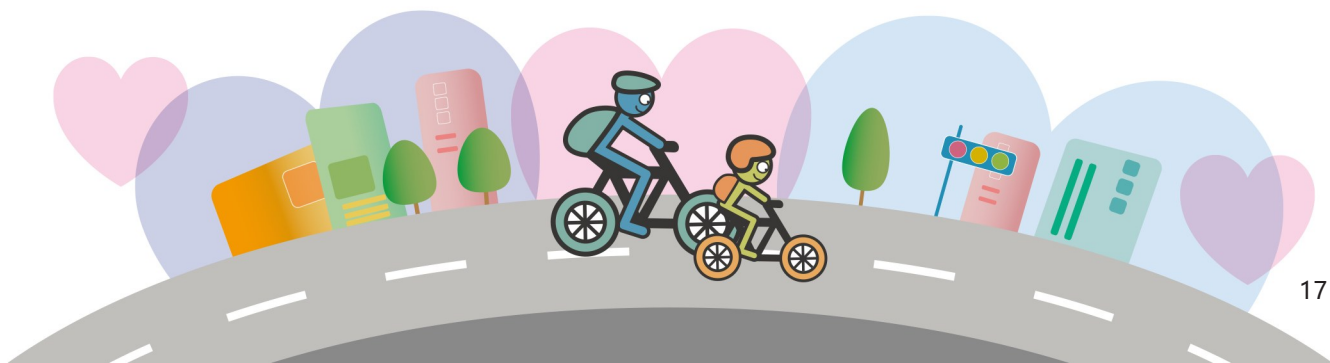
香港复康巴士

资料来源: <https://www.rehabsociety.org.hk/transport/rehabus/zh-hant/>



布鲁克林克罗普西大道 (Cropsey Avenue) 改造对比前后

资料来源: <https://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/bay-pkwy-cropsey-ave-jan2025.pdf>

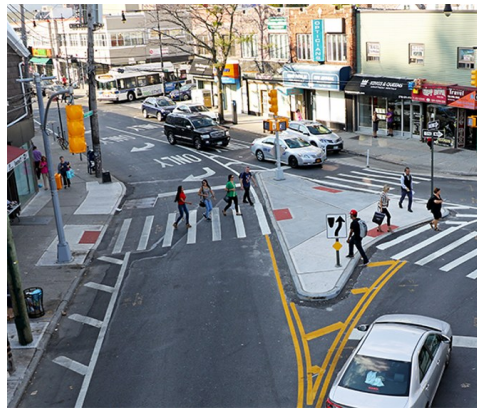


的便利度。

4) 系统性改造和精细化设计，是存量提质增效阶段城市道路空间分配的重点。

纽约市的道路空间改造注重整体空

间与交通行为的协同调整，通过“减速—引导—保护”的系统策略，提升街道对年长行人的友好性。例如：通过延长人行横道绿灯时间，以适应步行速度较



纽约市羊头湾路（Sheephead Bay Road）改造对比前后

资料来源：<https://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/bay-pkwy-cropsey-ave-jan2025.pdf>



纽约市西区大道（West End Avenue）改造对比前后

资料来源：<https://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/bay-pkwy-cropsey-ave-jan2025.pdf>



慢的老年人；增设倒数计时器与语音信号灯，提升其对信号变化的感知能力；安装符合标准的无障碍坡道与行人安全岛，便于行动不便者中途停留与等待；并通过拓宽转角人行道与中央分隔带，缩短过街距离，减少在车流中暴露的时间。此外，纽约市还引入交叉口空间压缩、车道调整与转弯减速设计，通过物理方式抑制机动车速度与冲撞风险。面向老年群体的交通安全提升不仅需要技术层面的信号与设施更新，更依赖于街道空间的结构性重构与通行逻辑的系统优化。

保证不同收入群体的经济可负担性

不同收入群体均应能够承受日常交通费用，以保障基本出行权。包括：提供分群体定价机制（老年人免费或半价、低保家庭补贴）；推行通勤月票、阶梯票价制度以降低高频出行成本；在交通欠发达地区设置低票价慢车或乡村公交；将交通支出占收入比纳入城市生活负担监测体系。

从全球经验与中国本土实践来看，

实现交通经济可负担性不仅仅是一次性补贴或票价优惠的堆叠，更需在公平与效率之间寻求动态平衡。成功的政策模式通常具备三项关键特征：一是能够精准识别不同群体的实际出行需求与脆弱程度，避免普惠在实践中沦为平均主义；二是构建多元财政支撑机制，通过定额补贴、绩效拨款等方式确保政策长期运行的财务可持续性；三是保留政策灵活调整空间，依据实施成效与宏观环境及时进行制度优化，从而确保其始终回应人民出行权益与城市发展需要。

广州市通过羊城通平台整合优惠，常规乘客当月刷卡满30次后享6折，学生卡5折，老年人免费。政府基于刷卡数据核算企业损失，以财政购买公共服务形式全额补偿，保障运营可持续性。中国的普惠交通政策也在乡村振兴战略的引领下，持续向农村地区纵深延展。各地逐步探索城乡公交一体化路径，部分地区通过低票价与财政补贴机制，缓解农村居民因距离远、收入低而产生的出行负担。例如，湖北丹江口市六里坪镇自2024年起实施2元公交政策，将原本5元的县域公交票价降至2元，政府





通过定额财政补贴方式保障5条线路正常运营，直接惠及1.8万名农村居民。

建立以公平为导向的保障制度

城市交通应建立以公平为导向的交通管理制度与法规保障，优先照顾交通弱势群体。例如：将无障碍与公平出行纳入交通法规；财政专项补贴保障老年人、学生等群体出行权益；设置评价指标（如无障碍设施合规率）并纳入政绩考核；鼓励企业配合执行，如新建交通设施需通过无障碍审查。

同时，逐步建立制度化的公众参与机制，鼓励社区介入，规划设计摒弃急于完成的效率最优原则。中国多个城市已开始探索更具包容性的治理实践。例如，在制定无障碍出行政策时，有的城

市设立跨群体咨询委员会，将残障者、老年人、儿童监护人等直接纳入政策协商流程，以实现程序正义与认知公平的同步；也有城市通过共创机制，让市民参与公共汽车线路优化、无障碍设施测试等环节，推动交通系统在实践中不断迭代与完善。这些经验表明，唯有将用户从服务对象转变为共建者，全民友好出行才能真正落地并演进。

自2014年起，港铁设立了老友记小组，定期与社会服务机构和长者代表举行协作会议，每半年评估一次设施改进效果。这种制度化的用户参与机制，让港铁能够及时了解使用者的真实需求，并在空间和设施条件受限的情况下，通过密集而精准的小幅调整来持续改善服务体验。

未来展望

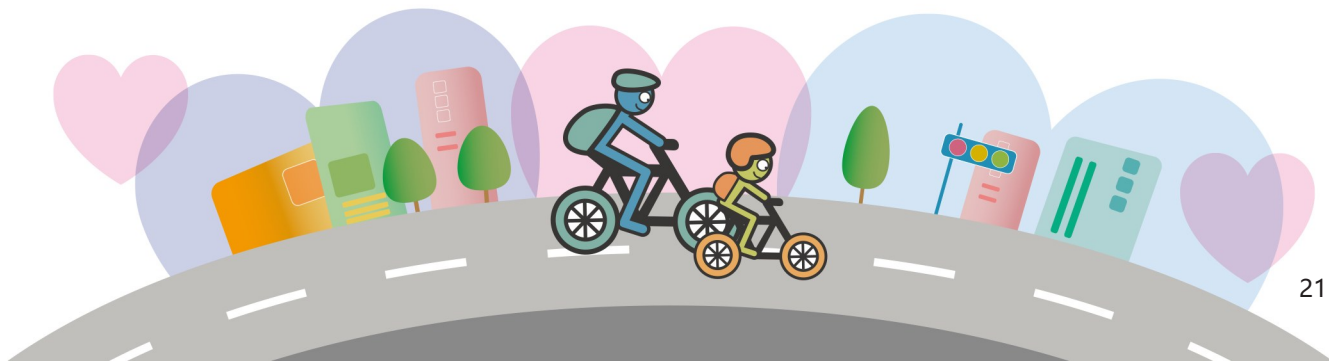
全民友好出行是一项贯穿理念创新、制度重塑与实践转化的系统性变革。它以交通正义为价值根基，通过可达性导向的规划转型、以人为本的包容性设计、对社会建构障碍的深度反思，以及公众参与机制的持续完善，共同构筑了一个面向全体市民、回应多元需求的交通体系。全民友好不仅是绿色出行理念的深化拓展，更是城市公平与文明进程的集中体现，标志着交通系统从效率逻辑迈向社会公共利益的关键转折。

从无障碍设施的补足出发，到覆盖设施、制度、经济与信息四维度的系统性建设，全民友好出行正逐步从政策倡议走向日常治理。回顾国内外实践可以看到，构建更公平、更包容的交通体系并非一蹴而就，而是一个持续演进、动态完善的过程。

在法律保障方面，随着《中华人民共和国无障碍环境建设法》的实施和各地儿童友好城市建设条例的陆续出台，中国正在建立覆盖全生命周期、全人群

的交通权益保障体系。未来，这一法律框架将更加系统，形成从国家法律到地方法规、从权利原则到操作标准的完整制度结构。同时，交通影响评估机制应进一步普及，每项重大交通项目都应评估其对不同人群的可达性影响，确保决策过程的公平性与科学性。

展望未来，人工智能、物联网、5G等新兴技术正在重塑交通系统的运行逻辑与服务方式。未来10年，随着自动驾驶、智慧交通管理系统和“城市大脑”的成熟应用，交通系统将展现更强的预测性、适应性与个性化服务能力，为全民友好出行提供前所未有的技术基础。在个性化出行服务方面，基于大数据和AI算法的智能调度系统能更好地识别不同群体的出行模式和特殊需求，为老年人、残障人士、儿童等群体提供定制化的路径规划和服务安排。在各方共同努力下，期望一个真正公平、包容、可持续的城市交通体系逐步成为现实。



附录：922绿色出行平台运营概况 (2024—2025年度)

922绿色出行平台由一网两微（官网、微博和微信）组成，至今连续19年开展绿色出行宣传活动，始终致力于科普知识传播和绿色出行文化培育。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、翔实的数据资源和历年绿色出行城市工具书。922绿色出行微博每日分享有关绿色出行的体验与故事，传播绿色生活方式，粉丝达到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

922绿色出行网站（<https://www.cswcr.com>）是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，为绿色出行宣传活动的开展提供伴随式服务。网站为城市组织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绿色出行网站访问量约为99.5

万人次，2024年8月至2025年7月发布城市绿色出行相关动态279条，关注领域包括绿色出行活动，以及城市轨道交通、公共汽车交通、步行和自行车交通、停车、共享单车、充电桩、自动驾驶等相关政策措施，也涉及出租汽车和私人汽车。

922绿色出行网站是绿色出行科普文化的大本营，为城市绿色出行活动和宣传提供一站式服务。重点聚焦以下版块：1) 最新动态。发布城市绿色出行相关的活动、政策措施和设施建设资讯。2) 部委宣导。汇集国家部委绿色出行活动最新政策动态和宣传素材，并配合活动主题撰写解读材料，以城市工具书形式辅助活动开展和科普知识传播。3) 欧洲交通周。链接国际相关的重要活动，展示相关海报、主题和行动方案，分享国际经验。4) 922绿色出行历年资源。归纳和沉淀2007年至今绿色出行活动开展与科普传播所涉及的丰富资源与数据，涵盖活动组织与参考材料、海报、动漫作品、视频等内容，这些材料均以公益形式开放下载供城市使用。5) 绿色出行活动展示。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。



[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



2024 共享公共空间

2024年92号出行指南指出，乘坐公共交通工具时，乘客应遵守公共交通工具的运营规定，包括排队上车、礼让老人、孕妇和儿童、禁止吸烟等。同时，乘客应妥善保管个人财物，防止丢失。在乘坐公共交通工具时，乘客应遵守公共交通工具的运营规定，包括排队上车、礼让老人、孕妇和儿童、禁止吸烟等。同时，乘客应妥善保管个人财物，防止丢失。

2024年922绿色出行宣传活动海报 [PDF]

·2024年922绿色出行宣传活动国图彩页 [PDF]

2024年922绿色出行宣传月活动明信片(带邮票) [PDF]

·2024年922绿色出行宣传活动宣传片 [P0]

·2024年922绿色出行宣传动手巾 [PDF]

·2024年922绿色出行宣传活动手册使用说明卡片 [PDF]

2024年922绿色出行宣传活动的拉宝 [PDF]

2024年绿色出行城市工具书 [PDF]

·2024年中国城市绿色出行活动总结报告 [PDF]

新闻稿-2024年绿色出行与共享骑行发布会在昆明举行 共同推动绿色出行 [PDF]

[了解详情 重拾公共空间活动海报 \[PDF\]](#)[· 漫游昆明 里拾公共空间工作坊真实写报 \[PDF\]](#)

新闻稿·漫游昆明重拾公共空间活动在昆明成功举行 [PDF]

漫游昆明 围绕公共空间活动跟踪视频 [ZIP]



2023 - 绿色出行 美好生活

2023年8月18日，《交通运输部办公厅 公安部办公厅 国家移民管理机构办公室 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年全国步行和自行车出行宣传周的活动的通知》印发，公布于2023年9月1日起开展2023年绿色出行宣传周活动。以“宣传绿色出行、倡导绿色出行”为主题，922组织进行了线上宣传及线下步行和自行车出行宣传活动，组织参与《2023年绿色出行城市主题口号》，2023年主题口号为绿色公共交通、步行和自行车交通、最大程度上减少汽车的依赖、出行有路、智慧绿色五个方面进行了线上线下内外宣传的系列活动，同时结合无车日活动中的10个少骑给予奖励，希望通过专业的内容输出来增强共识，发挥“城市绿道”对绿色出行的带动作用。

·2023年绿色出行活动城市工具书 [PDF]

-2023年绿色出行海报(四)-

-922绿色出行宣传活动海报展 [RAR]

关键词：建设绿色交通体系 让城市生活更美好（四川）

主立伙：⑤“好”自行车租赁系统发展的绿色出行底色 [PDF]

新闻稿-2023年922绿色出行日活动在武汉举办 [PDF]

922 绿色出行网站历年资源

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，传递城市绿色出行的先进理念、出行故事，展示城市绿色出行成果。通过多样化内容呈现与互动，支持城市创建绿色交通体系，倡导更多市民参与到绿色出行行动中。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、人文等故事，提升平台的内容活力，为绿色出行营造更多话题和行动。

922绿色出行微博的勤奋度和话题贡献度俱佳。2024年是第七个年度365天全勤运营。新浪微博#绿色出行#话题阅读总数为2.2亿次，讨论量达84.5万

次，互动量132.3万次，原创量10.3万条，绿色出行微博话题贡献度在微博平台中排名第一。

ID: 922绿色出行

创建时间: 2013年6月

博文总数: 20 151 篇

粉丝累计人数: 17.2万人

年度博文总数: 2 151 条

年度总阅读量: 316万次

更新频次: 日更

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



922绿色出行微博

922绿色出行微信

922绿色出行微信分享绿色出行和低碳生活的科普知识，并以一周简报的形式常态化展示国内外城市交通可持续发展举措，力求在交通科普方面具有精炼而专业的内容。同时，积极分享欧洲交通周期间各国的成功经验，为中国城市绿色出行宣传活动提供借鉴。在每年9月的绿色出行宣传月中，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实践。

ID: 922绿色出行 (cswcr922)

创建时间: 2014年8月

文章总数: 1 108篇

粉丝累计人数: 2.46万人

年度文章总数: 155篇

年度总阅读量: 2.75万次

更新频次: 周更

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

数据说明: 2024—2025年度是指2024年8月至2025年8月，采集时间2025年9月9日。

参考文献

- [1] 交通运输部办公厅, 公安部办公厅, 民政部办公厅, 等. 交通运输部办公厅 公安部办公厅 民政部办公厅 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 中国残疾人联合会办公厅关于组织开展2025年绿色出行宣传月和公交出行宣传周活动的通知[A/OL]. (2025-08-28) [2025-09-03]. https://xxgk.mot.gov.cn/2020/jigou/ysfws/202508/t20250828_4175597.html.
- [2] 王凯. “精准适配”: 区域与城市可持续发展理论、方法与实践概述[J]. 当代建筑, 2025(1): 7-20.
- [3] ARNSTEIN S R. A ladder of citizen participation[J]. Journal of the American Planning Association, 1969, 35(4): 216-224.
- [4] LUCAS K. Transport and social exclusion: where are we now?[J]. Transport policy, 2012, 20: 105-113.
- [5] MACE R L, HARDIE G J, PLACE J P. Accessible environments: toward universal design[M]. USA: The Center for Universal Design North Carolina State University, 1991.
- [6] MARTENS K. Transport justice: designing fair transportation systems[M]. New York: Routledge, 2016.
- [7] New York City Department of Transportation. Pedestrian safety and older New Yorkers[R]. New York: New York City Department of Transportation, 2022.
- [8] OLIVER M. Understanding disability: from theory to practice[M]. London: Red Globe Press, 1996.
- [9] PEREIRA R H M, SCHWANEN T, BANISTER D. Distributive justice and equity in transportation[J]. Transport reviews, 2017, 37(2), 170-191.
- [10] Public Health Agency of Canada. Age-friendly communities evaluation guide: using indicators to measure progress [M]. Ottawa: Public Health Agency of Canada, 2015.
- [11] Transport for London. Equity in motion action plan 2024-2027[R]. London: Transport for London, 2024.
- [12] United Nations. Convention on the rights of persons with disabilities [R]. New York: United Nations, 2006.
- [13] World Health Organization. Measuring the age-friendliness of cities: a guide to using core indicators[M]. Geneva:

WHO Press, 2015.

- [14] World Health Organization. Global status report on road safety 2023 [M]. Geneva: WHO Press, 2023.
- [15] 中共中央, 国务院. 交通强国建设纲要 [A/OL]. (2019-09-19)[2025-09-03]. http://www.gov.cn/zhengce/2019-09/19/content_5431432.htm.
- [16] 中国互联网络信息中心. 中国互联网络信息中心在京发布第56次《中国互联网络发展状况统计报告》[EB/OL]. (2025-07-21)[2025-09-03]. <https://www.cnnic.cn/n4/2025/0721/c326-11327.html>.
- [17] 全国人民代表大会常务委员会. 中华人民共和国无障碍环境建设法 [A/OL]. (2023-06-29)[2025-09-03]. https://www.gov.cn/yaowen/liebiao/202306/content_6888910.htm.
- [18] 中华人民共和国国家发展和改革委员会, 国务院妇女儿童工作委员会办公室, 中华人民共和国住房和城乡建设部, 等. 关于推进儿童友好城市建设的指导意见(发改社会〔2021〕1380号) [EB/OL]. (2021-10-29)[2025-09-03]. https://www.ndrc.gov.cn/fggz/fgzy/xmtjd/202110/t20211029_1301598.html.
- [19] 中华人民共和国国务院. 国务院关于印发“十四五”现代综合交通运输体系发展规划的通知(国发〔2021〕27号)[EB/OL]. (2021-12-09)[2025-09-03]. https://www.gov.cn/zhengce/content/2022-01/18/content_5669049.htm.
- [20] 中华人民共和国交通运输部, 中华人民共和国国家发展和改革委员会, 中华人民共和国财政部, 等. 关于推进城市公共交通健康可持续发展的若干意见[EB/OL]. (2023-10-08)[2025-09-03]. https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/202310/content_6907977.htm.
- [21] 温州市人民代表大会常务委员会. 温州市儿童友好城市建设促进条例[A/OL]. (2025-04-07)[2025-09-03]. https://www.wenzhou.gov.cn/art/2025/4/7/art_1229196400_2038684.html.
- [22] 上海市民政局, 上海市财政局. 上海市民政局 上海市财政局关于印发《上海市老年综合津贴发放管理办法》的通知 [EB/OL]. (2024-04-07)[2025-09-03]. <https://law.sjf.sh.gov.cn/#/detail?id=66ebe45760b214c572bd2eff>.



总策划

赵一新

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

