

首届中国城市公共交通周及无车日活动总结

一、活动基本情况

为了宣传温家宝总理和曾培炎副总理关于优先发展城市公共交通的批示，加强落实《国务院办公厅转发建设部等部门关于优先发展城市公共交通意见的通知》（国办发[2005]46 号）和《国务院关于印发节能减排综合性工作方案的通知》（国办发[2007]15 号），进一步动员全社会力量共同发展城市公共交通，促进节能减排，参照欧洲交通周和国际无车日活动的成功经验和做法，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，定于每年 9 月 16—22 日举办此项活动，9 月 22 日是无车日。旨在通过舆论宣传和社会参与，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。

2007 年，全国共有 110 个城市参加首届中国城市公共交通周及无车日活动，其中包括 4 个直辖市、13 个副省级市、89 个地级市和 4 个县级市。这些城市围绕“绿色交通与健康”主题，组织了为期一周的活动，进行了各种与公共交通、自行车、步行等绿色交通方式和健康有关的宣传。并于 9 月 22 日 7:00—19:00，组织了“无车日”活动：在城市中划定一个或数个区域（道路）只对行人、自行车、公共汽车、出

租汽车和其他公共交通（校车、通勤车等）开放，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。同时，城市还采取了一系列切实改善公共交通状况和服务质量的长效措施。

二、建设部所做的主要工作

为推动活动的开展，加强对各地开展活动的指导，建设部特成立活动指导委员会，并协调各省、自治区建设厅及直辖市建委(交通委)，成立省级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、督促检查和指导等工作。建设部活动指导委员会组织编写了《中国城市公共交通周及无车日活动组织手册》，精心设计了《绿色交通·城市未来》大众宣传手册，还定期编辑活动简报印发给各地，宣传国际先进的交通理念，介绍国际相关活动的成功经验，沟通各地活动动态。

为增进交流和统一部署，建设部于4月20日和8月31日先后两次召开了中国城市公共交通周及无车日活动工作培训会议，邀请来自美国、德国、巴西、韩国、哥伦比亚以及中国台北的交通专家，围绕绿色交通以及在南美洲、欧洲、美国、韩国等地举办相关活动的经验和对中国的启示进行主题演讲，仇保兴副部长也做了专题报告。

为加大对本次活动的宣传，从2006年10月开始，建设

部就面向全社会陆续开展了活动海报图案、动漫、摄影和DV 作品征集。征集活动得到了包括香港特别行政区在内的广大群众的积极响应，优秀作品已在城市的活动中使用，社会反响良好。建设部还邀请中央电视台和人民网精心策划、组织了全方位的活动宣传，央视新闻频道在活动期间开展了为期 7 天的系列报道，人民网也设立专题网页对活动进行了全方位的宣传。此外，建设部还组织制作了《绿色交通·城市未来》公益宣传片和无车日活动公益广告片，在活动前后和活动期间通过中央电视台、各地方电视台以及其他视频媒体对大众进行绿色交通理念的宣传。

在活动开展期间，建设部采取了自下而上与自上而下相结合以及点面相结合的方式对城市开展活动进行观察。有来自各城市的新闻媒体和社会团体工作人员、大专院校学生以及热衷城市公共交通事业、了解国家方针政策的热心市民，他们深入群众，了解基层群众反响；也有建设部派出的观察员，选取部分城市观察活动开展情况。通过这种形式，建设部真实、及时地掌握了各地的活动动态和市民反响，为今后开展工作积累了丰富的工作经验。

活动结束后，为进一步总结 2007 年活动经验，表彰活动开展较好的城市，鼓励城市参与的积极性，建设部组织专家组结合各市自评意见及省厅推荐意见，对各地活动开展情况进行了考核评奖活动。共评出 58 个优秀组织奖，12 个单项

奖。获得优秀组织奖的城市有：武汉、西安、郑州、兰州、黄石、昆明、长治、宝鸡、常州、南昌、天津、长春、苏州、厦门、宁波、太原、大连、济南、呼和浩特、深圳、长沙、哈尔滨、邯郸、汉中、大同、合肥、海口、杭州、北京、贵阳、佛山、攀枝花、银川、新乡、重庆、上海、南宁、沈阳、洛阳、福州、成都、吉林、随州、淮安、北海、松滋、南京、仙桃、鄂州、大理、绵阳、荆州、襄樊、枣庄、张家口、淄博、珠海、佳木斯。策划奖 3 名，分别是：郑州、南昌、宁波；创新奖 3 名，分别是：大连、兰州、常州；无车日奖 3 名，分别是：昆明、天津、哈尔滨；宣传奖 3 名，分别是：武汉、长沙、西安。

三、活动主要成效

1. 公共交通服务品质得到明显提升

城市公共交通周及无车日活动举办的目的之一，就是号召公众减少对小汽车出行的依赖，鼓励公众尽量选择公交车、轨道交通、自行车、步行等绿色交通方式出行。公共交通只有以优质的服务为坚实后盾，才能吸引到部分小汽车出行者使用公共交通工具，从而转变人们的出行方式。活动开展期间，公共交通企业直接面向公众展示了公共交通服务的改善，主要包括以下方面：

1) 加大公交运力投放和公交线路优化调整

新公交车辆的投放使用、新公交线路开通以及对旧有公交线路的优化调整是公交周期间城市主要活动内容之一。北京市举行

了 7 个主题日活动，在“绿色公交日”新增、更新 170 辆符合欧Ⅲ、欧Ⅳ排放标准的公交车辆；“新线开通日”新开、调整公交线路 15 条，方便小区居民出行，同时，为保障公交周期间市民乘坐公共交通工具出行，公交集团增加 200 部车辆，地铁运营公司准备 10 组预备车。公交周期间，杭州市公交车日均出车量比平时多 250 辆，为计划的 105.66%，另外，9 月 17—19 日，公交集团推出 15 条公交高峰大站快线，15 条公交线路全部延长服务时间。9 月 16—21 日，沈阳全市增加车辆 185 台，增加车次 1602 个，平均发车间隔缩短 1~2 分钟。加大公交运力和调整优化公交线路，使公交运能得到显著提高，增加班次，加快车辆周转，解决了重点线路客流过多的问题，减少了乘客滞留和等候时间，提高了运行效率。

2) 公交专用道的启用和建设

天津市交管部门启用了本市首条公交车专用道，将福安大街作为公交车专用道示范路段，同时也作为本次活动的长效措施之一坚持实施；作为郑州市公交周活动的重要内容，首批 4 条公交专用道正式启用，全长共 21.8 km；芜湖市两条重要主干路专门设置了公交专用车道，高峰期只允许公交车通过；宁波市城市核心区范围内迄今为止最长、最完整的一条公交专用道——中兴路公交专用道也正式开工建设。公交专用道的启用与建设切实做到了“还路于民”，公交路权优先也得到逐步落实。

3) 推进城乡公交一体化

北京从9月18日“快捷公交日”起，新开4条郊区快速公交线路（密云、怀柔、顺义、平谷），方便城乡乘客快速出行；公交周期间，随着济南市政公用事业局和历城区政府签约落笔，经过一年多的谈判，济南公交整合历城客运终告成功，共有6条新公交线出城；重庆市政府正式颁布优先发展城市公共交通“政府令”，促进城区公交区域化、城乡公交一体化。许多城市在公交周期间开通乡镇公交，改善了乡镇居民的出行条件，体现了党和政府“新农村”建设的战略方针的同时，优化了城市公共交通功能。

4) 改善公共交通环境和服务

合肥市采取多项措施，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：活动周期间陆续竣工了14条道路的改、扩建工程，规范设置港湾式公交停靠站，充分预留自行车道、人行道空间，为城市公共交通创造了良好环境；另外，改造了徽州大道北段，采用红色路面的公交专用车道，对3座人行天桥、2公里长路面机动车道、自行车道、人行道进行综合改造，通过改造，推动了公共汽车与自行车交通、步行等交通方式的有效衔接。郑州市公交GPS智能调度系统和电子站牌正式启用，公交信息化、智能化管理水平有新的提高。厦门市选择流动量大、人员密集的场所向广大市民免费发放《厦门公交乘车指南》，该指南除了包含100多条公交线路的线路走向、途经站点及首末班时间外，还加入了乘车规定以及公交线路沿途主要风景名胜的简要

介绍。另外，一些城市还进行公交导乘和公交服务用语规范等等，种种措施都表明，公共交通服务注重细节的同时，更加注重人性化服务。

2. 无车日活动成效显著

“无车日”活动是此次公交周期间的重要活动内容。9月22日当天，郑州市“二环”以内绝大部分道路均为无车区域，面积达 36.4 km^2 ；昆明市城区一环路内为无车区域；合肥环城路以内为无车区域，面积为 5.6 km^2 ；深圳无车日当天全市6个商业繁华路段为无车区域。另外，上海、天津等城市还分设了无小汽车倡导区和无小汽车示范区。在无车区域内，相关部门也对各项环境指标和交通技术指标进行监测，通过对监测数据进行对比分析，最终形成分析报告，以形象说明活动带来的交通状况改善。无车日当天，设置一定范围无车区域的城市，道路交通量明显减少，公交车辆准点率明显提高，交通事故发生率明显降低。

1) 交通流量大幅下降

上海市无车日当天示范区域车流量较以往双休日有明显下降，如小陆家嘴地区当天上午的车辆比平时双休日下降近6成。郑州市无车日前金水路沿线高峰时段车流量达到6736辆/小时，无车日当天高峰时段车流量仅为2089辆/小时。杭州报告显示，与公交周活动期间同比，早高峰车流量平均减少9%、晚高峰平均下降4%、平峰减少9%，无车日当天控制区范围内，道路交通

量减少约 30%以上。

合肥市数据显示，9 月 22 日上午 8:30—9:30，驶入环城路以内机动车总数为 3183 辆，与前 6 天同期平均值相比减少 12290 辆，下降 79.6%；驶出环城路机动车总数 2810 辆，与前 6 天同期平均值相比减少 10810 辆，下降 79.4%。下午 14:00—15:00，驶入环城路以内机动车总数为 2103 辆，与前 6 天同期平均值相比减少 13577 辆，下降 86.6%；驶出环城路机动车总数 1614 辆，与前 6 天同期平均值相比减少 11734 辆，下降 87.9%。常州市无车日当天效果十分良好，倡导区内机动车明显减少，南大街车辆比往日减少 90%左右。

无车区域较小或对市民动员效果不好的城市，交通拥堵缓解不佳。北京市交管局相关负责人表示，无车日未现一路畅通，主要因为当天北京大型活动较多，当天的交通拥堵局势已呈现明显的节前交通特点。与以往不同的是，22 日的 80 多条拥堵路段绝大多数位于二环内，而西北三环、西北四环等常见的堵点，当天都显现出难得一见的畅通。

2) 公交运行速度和准点率大大提高

9 月 22 日无车日当天，武汉市长江大桥上高峰时段过江车流量下降一成；公交车平均时速提高了 5 公里。郑州市无车区域内车速平均由 25 公里/小时提高到 45 公里/小时，提高约 80%。公交周期间，杭州市公交运行速度大幅度提高，从日前的 12.5 公里/小时提高到 17 公里/小时，无车日当天公交平均提速三成，以

往公交车准点率除快速公交一号线（B1 线）能达到 89%外，其他公交线路平均准点率未能达 30%，而从无车日当天的抽样调查情况来看，准点率达到了 91%，以 K56 路为例，共发放班次 125 个，准点班次 113 个，准点率达到 90.4%；快速公交的准点率达到了 98.5%。

3) 公交客流显著增长

公交周系列活动取得的成效可以直接体现在公共交通工具的使用上。9 月 22 日无车日当天，武汉市全市公交客流量比平日增加 60 万人次，乘坐公交车辆的市民大约比平时增加了两成；仙桃市公交客流量增至 4 万人次，较平日多出 5000 余人次，增加近两成。杭州比平时约多 300 辆，为计划的 106.79%，比计划多投放 3010 个班次；南昌市无车日当天车辆一律停休，增加车辆 200 台次左右，增加班次 2000 班，比日平均运营班次增加 20%。沈阳市所有 4246 台在籍车辆配齐上线，比平时增加 352 台，全天平峰时段运营均按高峰发车间隔运营，车次比平时增加 2722 次，28 条公交线延至 24 时。

4) 环境监测达到预期效果

活动城市通过对公交周前后环境监测结果对比表明，交通污染在环境污染中占有一定比重，公交周活动对整个城市的环境改善有积极意义，尤其是因汽车使用总量的减少对空气质量改善明显。其中“无车日”活动当天，由于城市划定无小汽车区域，对小汽车使用进行限制，城市环境改善情况更加明显。

昆明监测结果表明，“无车日”期间昆明市一环路内道路空气质量明显上升，与汽车尾气排放相关的主要污染物浓度均有不同程度下降。其中，9月22日道路空气质量较21日改善较为明显：碳氢化合物下降55.9%，二氧化氮下降45.1%，一氧化碳下降32.9%，臭氧下降39.5%，二氧化碳下降15.4%，可吸入颗粒物下降20.7%，二氧化硫下降5.3%。

无车日给合肥的环境带来明显变化，9月15日，合肥环境监测空气污染指数全市总体为82，良；而9月22日，空气污染指数全市总体为47，前后相差接近半数，22日合肥市全市总体空气质量为优。郑州市环境监测部门报告显示，无车日当天禁行区域内当天的 NO_2 、 CO 、 O_3 等指标均比前4日平均值略有降低，空气质量等级为良好。根据长沙市环境监测中心站的监测数据，在两个监测点，无车日当天的噪音有所下降，空气中的二氧化硫和二氧化氮的含量有明显的减少。

根据北京前门监测站发布的数据显示，前门大街一带21日中午12时至22日中午12时的空气质量属三级轻微污染，前门一带空气质量指数不降反升，这意味着前门一带的空气质量这两天呈现的是恶化趋势。环保专家分析称，这虽与北京无车日当天整体的气象条件不太好有关，但由于短暂的禁行使得前门大街的车流量转移到了前门附近的其他路段，整体车流量并没有明显下降，也是环境监测没有达到预期效果的重要原因之一。

5) 交通事故率下降明显

杭州的调查显示，市区范围内道路交通事故比以往同期下降 51.8%，且无 1 起死亡、重伤事故发生；管制区内道路交通事故接处警量更是减少 80%以上。合肥市无车日当天老城区交通事故率下降了 66.7%。长沙市区在无车日当天，交通事故发生率下降了 50%以上，从保险公司提供的数据显示，长沙市由于交通事故带来的经济赔付，在 9 月 22 日较平均水平减少了 50 万元。

3. 对节能减排有积极重要意义

国外新闻媒体、环保组织普遍关注首届中国城市公共交通周及无车日活动，认为这是节约能源、控制温室气体排放、优化城市交通结构的重大行动。以上数据及分析也表明公交周及无车日活动的开展的确是卓有成效的，在多种交通方式中，城市公共交通在占用道路空间、道路环境污染和能源消耗等三个方面，具有其它交通方式无法比拟的优越性。据测算，仅开展“无车日”一天，全国就可节省燃油 3300 万升。

济南市 9 月 16 日上路的有 100 辆新空调公交车，本次更新体现了环保的主题，公交车达到欧Ⅲ排放标准，出租汽车也被要求全部使用汽油和压缩天然气双燃料系统。兰州市自 9 月 22 日起，6 路的 22 辆公交车全部更新为全自动润滑系统的环保节能型。北京公交加大环保车辆的投入力度，在公交周和无车日期间，注重引进符合欧Ⅲ、欧Ⅳ排放标准的环保车型，减少公交车辆的污染

物排放。呼和浩特公交周期间，很多出租汽车司机加入到节约能源，保护环境的行动中，有 97%都已经改为双燃料车。天然气属于清洁能源，与汽油车相比，尾气排放量能降低 40%~60%。

4. “公交优先”政策和“绿色交通”理念得到贯彻和推广

华盛顿合众社指出，此次公交周及无车日活动政府官员们的理念转变与否，对公共交通的政策制定有重要的影响。在本次活动期间，活动城市政府大都能积极主动按照承诺书要求，实施至少一项切实改善城市交通的长效措施。通过公共交通周及无车日活动，引发了城市领导关于公共交通发展和公交优先等理念对于城市可持续发展积极影响的思考，从而能够加大对城市公共交通发展的步伐，以及制定财政扶植等城市公共交通政策。因此，公共交通周及无车日活动实际上是推动城市公共交通事业发展的良好契机。

推广绿色交通理念也是公交周及无车日活动的主要诉求。公交周活动期间全国 11 个城市的 12294 人的抽样调查问卷数据分析显示，公众对于鼓励使用公共交通工具对环境保护、节能减排、交通安全等问题的意义有较大共识，绿色交通观念推广效果显著：86.5%的人表示此次活动是很好的做法；有 55.2%的人表示此次活动有助于放弃使用小汽车改为使用其他出行方式，并有 66%的人表示将来会使用公共交通方式出行；81.4%的人对政府实施的永久性措施表示肯定。

另外，杭州有近八成的居民希望公交周活动继续举办。公交周活动之后，昆明每月无车日；沈阳环保局每月首个工作日为无车日，公车全休息；甘肃节能减排全民行动，以后每年将有 2 个无车日。

四、活动成功要素

公交周及无车日活动不仅受到了政府领导、市民、公交公司、企事业单位的广泛参与，而且得到了民间团体、新闻媒体、国际友人与专家学者等大力支持，达到了多赢目标。活动成功举办主要有以下要素：

1. 政府领导率先垂范

政府领导的支持和示范是此次公交周活动的最大推动力。出席活动仪式是政府领导支持的第一步，带领市民一同参与活动并起示范作用这是对活动支持的进一步深入。除了亲自参与活动外，更重要的是在推动活动的过程当中，在协调、行政及财务上给予了活动相应的支持。

公交周活动期间，绝大部分城市的市长或副市长都能按《活动组织手册》的要求出席活动仪式，并且亲自或带领政府其他领导积极参与活动。9 月 22 日，武汉全市各级党政机关、行政事业单位约 10 万辆公务车一律停止使用，领导干部带头乘坐公交车、步行或骑自行车等，为广大市民作出表率。同时，省直机关及事业单位公务车也加入到武汉市“无车日”活动之中。9 月 17 日济南市“机关无车日”活动首日，济南市五大班子领导率先垂范，

机关党员干部积极响应，共有近 2000 人参加活动，累计停用公车（公务车、班车）430 余辆，私家车 400 余辆。还有许多城市领导的率先垂范这里不一一枚举。

2. 公众的广泛参与

公交周期间，兰州市在东方红广场举行了以宣传倡导绿色城市交通为主题的万人签名活动，吸引了众多市民；重庆市无车日当天，学校群发短信劝家长坐公交接送孩子，英国驻重庆总领事馆领事公交周一周期间都乘公交车上下班，以支持无车日活动；绵阳市 60 余名老年人组织老年骑游队，骑着助力车在城区进行交通周及无车日宣传；贵阳市企事业单位向职工免费发放公交 IC 卡，医疗卫生人员在活动现场免费义诊；合肥市团市委牵头组织 200 名青年志愿者，在 10 个公交站点开展扶老携幼、指路咨询服务，仅 1 天就发放 5000 份《绿色交通·城市未来》宣传手册、5000 份《公交乘车指南》，扶老携幼及指路咨询 200 余人次。

另外，非政府组织(NGO)和社团组织出人出力积极配合此次活动开展，搭配其既有的例行活动，形成活动的另一支社会倡导与支持的力量。公家周期间，自然之友、北京地球村、富平学校等多家 NGO 启动了“节能 20% 公民行动”第二次联合行动暨公交周及无车日的活动。期间分别在网站、公共汽车站点、社区以及车友会进行关于公共交通的调查问卷，此次活动产生了很大社会影响。

3. 公交公司的大力配合

各地公交公司在此次活动中起了非常重要的作用，不仅从更新公交车辆、开通新线路等硬件设施上提升公共交通服务的品质，还从票制票价方面推出一些优惠政策，以增强公共交通的吸引力。

天津市专为中小學生及教师开辟了公交校线，在满足更多学生乘车需求的同时，向全市中小學生倡导乘坐公交车上下学。西安市使用公交 IC 卡实行五折优惠，减轻市民负担，鼓励市民选择公交出行；昆明市推行公交 IC 卡“换乘减付”收费方式，市民在第一次乘车后的 1 小时内，换乘可享受 50% 的票价优惠；还有许多城市为 60 岁以上老年人办理免费乘车卡等。无车日当天，鄂州市两条公交线路免费乘坐；福州市无车日当天九条线路免费乘坐。

4. 全方位宣传策划

活动成功必须要有吸引力，如何吸引公众目光、引起公众参与的兴趣，是举行公交周活动必须思考的问题。良好的宣传策划可以产生额外的宣传效果，是活动成功举办的关键要素之一。此外，活动的进行也需要公交公司的积极配合、新闻媒体的大力宣传和企业商家的共同赞助。

郑州市政府在 2007 年初就制订了《郑州市首届中国城市公共交通周及无车日活动总体方案》，在《中国城市公共交通周及无车日活动组织手册》下发后，严格按照手册中的要求对总体方案进行了补充和完善，规定了组织领导、专项活动内容、宣传报

道、会务、财务、督导检查等各项具体工作的原则、目标和任务，并重点对启动仪式、公共交通周期间活动、无车日等活动进行了详细策划，对每个环节、每个细节都周密考虑，并明确专人抓好落实，保证了整个筹备过程都安排有序，扎实推进。

另外，各地纷纷以此次活动为契机，组织当地有影响力的电台、电视台、网站、车载电视等媒体，开展各式各样的宣传活动。天津、昆明、张家口等许多城市市长做客当地电台、电视台、网络媒体，就无车日话题与市民互动，宣传公交优先理念。邯郸、昆明等地除在车载电视播放建设部统一制作的广告片和宣传片之外，还结合本地特色，制作了公交优先宣传片，进一步推广绿色交通和可持续发展理念。绵阳市市民对此次活动知晓率达92.8%，充分说明了活动宣传的到位。

五、活动经验总结

首届公交周及无车日活动的开展取得了一定的成效，为了今后更好的开展活动，应该在以下方面继续探索：

1. 持续扩大活动时间和范围

- ① 由1年1次“公共交通周及无车日”活动发展成为1年2次或更多，延长活动时间；
- ② 不断扩大活动参与城市和参与单位；
- ③ 应扩大无车区域的范围，从实践来看，无车区域越大，在一定程度上效果越显著。

2. 持续扩大民众参与深度

国际无车日活动在 1998 年形成之初，重点就是“民众参与”，让民众感受没有小汽车的街道环境，使活动精神产生公共意识，进而逐步改变政策与行为，这是活动成功的关键。要使民众有深度的参与感，仅由政府规划系列活动是不够的，通过由民众、小区居民自行发起的无车日活动计划，才能放慢参与者的脚步，仔细品尝无车城市的不同感受，并进一步演化为“社区参与”，在不同的时间和地点，由不同社区自发组织无车日活动，这是城市居民改变交通工具使用行为的重要阶段。此外，无车日相关活动也是市民检验公共交通、自行车、人行道、候车亭等绿色交通系统的年度大活动，一方面让市民体验各项改善的成果，另一方面通过活动期间的试用，针对设施、服务、信息等，市民可提出进一步提升公共交通服务质量的建议。

活动的成功需要很多单位共同协作完成，尤其对于多元化的无车日活动来说更是如此。民间所拥有的灵活度与创意往往是政府部门最欠缺的，在活动策划、安排准备、宣传、执行、交通维持、环境监测及问卷调查等过程中，每个环节都可以有民间组织或者个人的参与，甚至可以构想出一套商业活动机制，形成“公私合作”模式，实现民众、政府与企业的三赢。活动开展完全依赖政府资金投入是不实际的，活动经费来源并不固定。寻求一些相关企业的赞助也非常重要，赞助的形式也不仅仅局限于金钱。

3. 相关配套措施

由于活动进行之后的状况不容易控制与预测，活动前计划一系列应变措施是十分必要的。无车日活动在开始阶段无法扩大范围的市区，因而“维持交通秩序的计划”也是重要的配套工作之一。但是，交通管制区内的畅通不是重点，反而是如何维持管制区域周边的交通才显得重要。完整的维持交通秩序的计划要对于未参加活动的其他市民和商家的影响降至最低，尽量降低活动带来的冲击，以增加整体民意的支持度。

4. 公交周及无车日理念的延伸

无车日这一天可能不能决定其他 364 天，但会影响 364 天。中国不仅需要推行“公交周及无车日活动”，更需要活动本身所带来的公共交通理念。

1) 公共交通服务

“公交周及无车日活动”的重点不在于讨论限制小汽车发展，而在于思考如何建设更快捷、便利和绿色的城市公交体系。要鼓励市民采取绿色交通方式出行，首先要提供充足和优质的公共交通服务，吸引更多的小汽车出行者使用公共交通的出行方式，降低对小汽车的依赖和使用。提升公交服务包括公交线路优化、乘车舒适度、信息化建设、一体化换乘等许多方面，从公共交通设施设计和管理细节上要“以人为本”，增强公共交通的魅力。

2) 公共交通政策

成功的公交周及无车日活动最终应当由活动具体落实到城市

发展与交通基础设施建设向公共交通方面倾斜上。因此，政府主管城市建设的相关领导应把握活动机遇，以“以人为本”和“可持续发展”为出发点，提出具体落实公交周及无车日活动理念的公共交通基础设施建设计划，而每年的公交周及无车日活动即为检验各项政策与措施落实的最佳时机。

城市政府应由“政令宣传”转变为“实际作为”，这样才能促进城市交通的良性发展。如何在城市用地、财政扶植上向公共交通倾斜，以及如何和谐处理有车同用车的关系、小汽车与公交车、非机动车和行人的关系也值得深思。

六、结语

中国正处于城镇化和机动化快速发展阶段，同时面临全面建设和谐社会和资源节约型、环境友好型社会的艰巨任务，在这一新的历史时期，发展高效率、低能耗、低污染、低成本的公共交通体系，已成为今后城市发展和交通发展的主要趋势和必然选择。在汽车工业成为支柱产业的中国，将无车日和绿色交通的概念加以实践，无疑是一次艰难的尝试。首届中国城市公共交通周及无车日活动的开展是落实推进公交优先发展战略的一项重要举措，无疑也是城市交通发展史上的里程碑事件。今后每年开展的这一活动，必将成为推动我国城市和城市交通科学、可持续发展的积极力量，并载入史册！