



2012年中国城市无车日活动 总结与评估

住房和城乡建设部中国城市无车日活动指导委员会
2013年3月



2012年中国城市无车日活动 总结与评估

住房和城乡建设部中国城市无车日活动指导委员会
2013年3月

目次

1	活动概况	1
2	组织特色	2
3	主要成效	4
4	优秀实践案例	7
5	活动评估	13
5.1	活动参与	13
5.2	无车区域	16
5.3	长效措施	16
5.4	民意调查	20
5.5	交通环境指标监测	22
5.6	城市交通基础信息调查	22
5.7	网络访问与使用	23
5.8	主要结论	24
6	对策与建议	25
7	附录一欧洲交通周	27
8	参考文献	32

1 活动概况

为贯彻落实国务院“十二五”节能减排综合性工作方案，促进城市交通领域节能减排，加快城市交通发展模式转变，预防和缓解城市交通拥堵，由住房和城乡建设部组织的“第六届中国城市无车日活动”于2012年9月22日在全国开展。据不完全统计，实际开展此次活动的城市为134个。

围绕2012年中国城市无车日活动主题“关爱城市·绿色出行”，参加活动的城市（以下简称“活动城市”）进行了各种与公共交通、自行车、步行等绿色交通方式有关的宣传，并结合地方特色组织了丰富多彩的活动。

9月22日，活动城市划定一个或多个区域作为无车区域，至少在一天内仅用于步行、自行车交通和公共交通。活动城市还至少实施了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，取得了良好效果。

2 组织特色

住房和城乡建设部于2012年7月6日印发了《关于做好2012年中国城市无车日活动有关工作的通知》（建城〔2012〕102号），对无车日活动做出具体部署，正式启动了活动的各项筹备工作。2012年中国城市无车日活动组织工作主要有以下几方面的特点：

2.1 建立活动联络员制度，加强联络沟通与信息传递反馈

为畅通沟通渠道，加强信息交流，2012年无车日活动特建立无车日活动联络员制度，要求各省级住房城乡建设主管部门确定1名联络员，负责与住房和城乡建设部的联络；同时各承诺城市确定1至2名联络员，负责与省级住房城乡建设主管部门及部无车日活动指导委员会的联系与沟通，并及时报送本市无车日活动方案、9月22日当日活动信息、活动总结等。

通过联络员制度的建立，住房和城乡建设部、活动指导委员会与城市三者之间的沟通变得更加紧密与顺畅，有关无车活动的信息传递与反馈不但更及时、有效，也更加多元和丰富。

2.2 活动主题突出强调了城市政府与居民对促进城市可持续发展的职责和义务

2012年中国城市无车日活动的主题为：关爱城市·绿色出行。旨在强调城市交通政策和交通改善措施对城市可持续发展的作用。促进城市可持续发展，既是城市政府的职责，也是城市居民的义务，需要城市政府和居民共同提高认识、采取行动，进一步改善绿色出行条件。



随着交通需求的增加以及节能减排要求的日益紧迫，城市需要具有前瞻性和创新精神。制定的城市交通政策和采取的交通改善措施，既要满足出行需求，又要保护环境，使城市更适宜居住。同时，无车日活动不仅需要城市最高管理者的正确领导，还需要全社会的共同参与。举办无车日活动的主要精神及意义在于提升全民对于汽车过度使用所造成空气及噪声污染、能耗、拥挤、健康、安全等问题的重视，这也是一个全民参与和社会大众表达关注各种城市交通问题的机会。

2.3 面向全社会开展海报和动漫作品征集，鼓励民众以多种方式积极参与无车日活动

为了提高人们对绿色交通文明的认识，并以多种方式参与“2012年中国城市无车日活动”，住房和城乡建设部中国城市无车日活动指导委员会继续面向全社会开展了海报和动漫作品的征集活动。此次活动得到了全国广大美术专业设计人员、院校师生、热心市民以及媒体的大力支持与积极参与。同时，腾讯网、国家动漫产业网、CCTV新科动漫网、城市交通网、设计艺术家网、中国设计之窗网站、视觉同盟网、billwang网、百度动漫设计与制作吧、百度海报设计吧等媒体也倾力合作。无车日活动指导委员会特聘请专家对来稿进行了认真评审，共有15幅海报作品和4幅动漫作品入围，分获各类奖项。

2.4 为城市提供丰富的宣传材料，鼓励扩大无车日活动的影响和效果

为加大无车日活动组织和宣传力度，活动指导委员会编写了《2012年中国城市无车日活动组织手册》、《2007—2011年中国城市无车日活动宣传手册》和《2012年中国城市无车日活动宣传指引》，编译了《欧洲交通周10年（2002—2011）》，同时还设计和制作了《2012年中国城市无车日广告片》和2012年中国城市无车日活动宣传片——《十字路口上的“135”》，并将上述材料和所有征集的海报及动漫获奖作品进行汇集一起提供给城市宣传使用。此外，在城市交通网站制作了2012年无车日活动专题网页，为城市提供丰富的资料下载和动态信息。针对未签署中国城市无车日活动承诺书的城市，活动指导委员会通过邮寄相关宣传材料，号召和鼓励这些城市积极开展无车日活动，进一步扩大参与城市的数量。

3 主要成效

3.1 活动宣传力度和活动影响不断扩大

2012年，内地除青海省没有城市参与无车日活动，承诺开展无车日活动和实际开展无车日活动的城市均达到历史新高，分别为152个和134个。随着参加无车日活动的城市越来越多，活动的宣传倡导力度及影响逐年增强。活动城市通过电视、报纸、展板、宣传手册、志愿行动等形式开展了多种多样的宣传。中央电视台、新华社、凤凰网、人民网等超过200家媒体也对无车日活动相关信息进行了报道。各城市还通过户外广告屏、车载电视等媒体播放无车日活动广告片和宣传片，进一步加强绿色交通理念的宣传。

同时，活动城市更结合实际情况，开展了丰富多彩的特色宣传活动。如宁波市无车日当天公交免费、武汉自行车婚礼、聊城开通手机公交卡、南通无车日让座活动、秦皇岛邀请名人助阵无车日宣传、郑州为私家车主提供免费自行车等，进一步丰富了活动内容，增强了活动吸引力。活动期间，民众对活动反响强烈，自发通过各大网站、论坛、微博等形式对活动进行了互动讨论，总体上对活动举行都表示支持，部分市民还为改善绿色交通出行环境积极献言献策。城市组织的各项活动能够得到民众的积极关注与自发踊跃参与，充分显示了无车日活动在培养民众绿色交通文明意识方面取得成效。

3.2 划设无车区域体验绿色出行带来的积极改变

划设无车区域是历年无车日活动的重点内容。2012年共有邢台、洛阳、南京、大连、湛江、新乡、无锡、芜湖、鄂州、常德、昆明、苏州、宿迁、临海、广州、常熟、杭州、武汉、长春19个城市在中心区划设了无车区域。无车区域仅对行人、自行车、公共汽车、出租汽车、其他公共交通（校车、通勤车等）和特种车辆（救护车、消防车等）开放。此外，长沙、杭州、郴州、广州、洛阳等城市，除划设无车区域外，还采取多项配



套措施保障无车日活动的顺利开展。如在全市范围内实施单双号限行、封存公车、划定临时公交专用车道等。在控制机动车使用的同时提升绿色交通出行优先权，不仅让市民体验限制小汽车使用对于城市生活带来的积极改变，还促进了民众的现代交通文明意识觉醒，并降低对小汽车的依赖，这也是开展无车日活动的主要目的之一。

绿色出行的积极改变可直接体现在政府对绿色交通设施的投入和民众对公共交通工具的使用上。江门市开通了无车日公交专线；南宁市无车日当天投放100辆双层空调公共汽车；深圳首条纯电动大巴线路226路在无车日当天正式投入使用，并计划推广纯电动公交大巴1000辆、纯电动出租汽车500辆；宁波、攀枝花、大连、扬州等地无车日当天公交免费；临海和宿迁举办公交卡充值优惠活动；温州、无锡、烟台、绍兴等城市纷纷借力无车日活动，宣传和推广公共自行车项目。

据无车日当天监测数据显示，南京市经过新街口中心区公交线路的客运量为47.66万人，对比非无车日的周六客运量和运行车辆数，客运数增加1.86万人次，增加2.98%；地铁共运送乘客132.18万人次，较本月前三个周六（9月1日、8日、15日）的平均客流增加12.18%。公共交通客运量的增长进一步显示了无车日活动对提升绿色交通水平和环保健康意识的积极影响，同时也表明提高城市公共交通运输效率的重要性和紧迫性。

3.3 城市交通运行及空气环境质量得到明显改善与提升

各城市活动开展前后的交通量数据指标和环境监测数据指标对比分析表明，在无车区域内，机动车交通量会普遍下降、车辆运行速度会得到明显提升；污染物浓度和交通噪声等效声级会大幅降低，城市道路空气质量显著改善。如杭州市公共汽车无车日营运车速为15.25 km/h，比无车日前提提高约21.9%，比无车日后提高约15.62%；广州市全天在“无车倡议区”外围共劝阻社会车辆约8200车次，倡议区内车流量与平时相比大幅减少80%~95%。南京市无车日当天禁行区域内禁行时段的氮氧化物（NO_x）、一氧化碳（CO）和可吸入颗粒物（PM₁₀）均值同比非禁行时段分别降低30%、30%和18%；邢台市区空气质量明显改善，特别是禁行道路二氧化氮比平时低39.6%，可吸入颗粒物比平时低35.6%，一氧化碳比平时低40.9%，总烃比平时低20.1%。

活动城市的监测数据充分说明，无车日活动的开展能够有效促进城市改善交通拥堵和降低环境污染，这也是开展无车日活动最直接、最明显的成效之一。

3.4 实施长效措施促进城市交通可持续发展

在许多城市，无车日当天就是绿色交通体验日。市民通过选择绿色交通方式体验全新的城市交通出行场景；城市也借无车日活动开展的契机，着力推出多项长效措施切实改善绿色交通系统。如长沙市在湘江大道新建自行车专用道；常德和佛山无车日当天推荐自行车骑行示范道路；寿光市无车日当天增设机非分隔护栏等。杭州市为提升公共自行车服务水平，新增24小时服务点5处使其总数达到60处；新增售卡点28处使其总数达到50处；强化疑似故障车辆判别系统应用，确保公共自行车完好率在96%以上。

据无车日当天活动城市的民意调查显示，多数市民对政府在公共交通、非机动车交通等方面所采取的改善措施表示满意，并对政府工作给予了肯定和好评。如鄂州市民对政府采取的交通改善措施认为非常好占81%、较好占10%、一般占6%、较差占3%；常熟市民认为较好以上占89.2%、一般占10%、较差占0.8%。

加强绿色交通系统建设成为城市政府开展无车日活动的核心价值之一。无车日活动的持续开展，不仅在改善步行和自行车交通出行条件、促进城市交通节能减排等方面发挥了一定作用，同时也在城市交通政策转型和促进城市向可持续的城市交通发展模式转变等方面起到了积极的推动作用。



4 优秀实践案例

4.1 北京:3510绿色骑行风

北京团市委、北京青少年社团发展促进中心联合近20家骨干骑行类社团共同举办“穿越北京·3510绿色骑行风——无车日骑游大运河”活动。300余名自行车骑友从各自居住的社区或工作单位出发，自发参与，发挥示范作用，平均骑行近百里路，宣传实践3510——即3公里步行、5公里骑车、10公里公交、远距离绿色驾驶”行动理念，在沿途群众和广大市民中宣传倡导绿色出行、健康生活的生活新风尚。当到达终点——美丽的通州大运河森林公园时，部分骑友拿起笔，在“9.22无车日3510在行动”的横幅上签名，表达对城市环境的美好祝愿。现场还安排了活动抽奖环节，鼓励大家更多的参与到骑行行列中。

北京市副市长苟仲文也于9月22日一早，乘坐44路公共汽车前往北官厅站，为市民发放公共交通出行材料，倡导绿色出行。同时慰问了值守在岗位上的公交员工及公共文明引导员，同公共文明引导员一起引导市民文明乘车。

4.2 上海:车主系绿丝带承诺“少开一天车”

2012年无车日上海无小汽车示范区域（道路）设置在浦东新区，宣传活动于9月15日在浦东新区启动，倡导居民和单位自觉不使用小汽车出行。对此，不少车主都在车辆的反光镜上绑上了象征“低碳出行”的绿丝带，表示要自觉“少开一天车”，市交港局组织安排免费公交接驳，方便周边市民出行。

在无车日当天，上海市还在静安、徐汇、闵行、宝山、嘉定、青浦、松江、金山、奉贤等区中心城区内设点，开展无车日、低碳出行和城市交通、公交优先相关宣传和展示活动，并组织开展“让申城飘起绿丝带”、“低碳车友嘉年华”等活动。



此外，素以“青年白领线路”著称的地铁2号线运营方继续开展第2届“无车日穿越2号线”公益环保活动，近百名市民包括上海电视台知名节目主持人黄浩、宣克炅等作为特邀选手参与本次活动并与乘客互动，宣传地铁安全出行、低碳环保和健康运动的理念。

4.3 广州：封存9成公务车

广州市交通委发布通知，要求无车日当天封存全市政府机关、事业单位90%的车辆，仅保留10%（10辆以下单位保留1辆）应急公务车，并在市政府附近划设无车倡议区。市交通部门也采取多种措施，全力做好公共交通服务，加大倡议区内28条公交线路的发班密度，增加运力疏运乘客。市交警部门也增派警力，在无车倡议区各主要入口设置车辆分流点和交通指引标示牌，劝导社会车辆不要进入，并加强区内巡逻管理和外围道路疏导指挥。同时，还组织100名志愿者在倡议区域内的公交站场（点）加强车辆进站秩序管理，引导乘客文明乘车。

4.4 天津：2 000市民骑行十佳风景线

天津市文明办、今晚报、今晚网、渤海银行联合主办了“绿色天津·低碳生活”——骑行风景线最美景点暨渤海低碳达人推选活动的重要节点活动。2 000名骑行爱好者沿着天津十佳骑行风景线，宣传绿色交通。参与骑行活动的市民，不仅宣传着低碳环保理念，还主动开展志愿服务，在沿途捡拾垃圾、擦拭护栏，用自己的双手把城市扮得更美丽。

4.5 深圳：无车日首条纯电动大巴线路全线投放

9月22日上午，深圳市交通运输委在巴士集团西丽车队总站举行首条纯电动大巴线路——226路公交线路车辆全线投放启动仪式，拉开了以“关爱城市、绿色出行”为主题的“交通服务咨询周及无车日”系列活动的序幕。之所以将226路作为深圳首条纯电动大巴线路的试点，是因为该线路所经过的大部分区域是深圳市试行的重点低碳环保区域，线路两端总站的充电桩等配套设施也较完备。2012年年底前总共有60辆电动大巴被投放在226路公交线路中，无车日首批投放15辆。

4.6 澳门珠海合办“减碳单车游”

为了响应无车日活动，由澳门特别行政区和珠海两地300多名居民组成的单车团周末畅游珠海。150名澳门的自行车爱好者从关闸口岸出发，沿着珠海的情侣路骑车前行，在与珠海的单车队会合之后，300多名自行车爱好者共同游览珠海绿道，响应两地政府合办的无车日活动。澳门环保局代局长韦海扬随车队骑完全程表示，绿色出行的感觉很好，这次单车游活动，不但强化了两地居民保护区生态旅游

资源的意识，也体现了澳门和珠海两地的环保合作正在逐步深化。

4.7 南京：公交周每天一个主题

2012年无车日活动，由南京市交通运输局牵头制定《2012年南京城市公共交通周及无车日活动实施方案》，明确每天一个活动主题，分别为“广场宣传活动”、“道路综合整治”、“倡导公共自行车出行”、“机关干部乘坐公共交通出行”、“中小學生主题教育”、“小公共汽车进社区”、“主城市中心禁行”等7个活动。各相关部门和单位根据无车日方案内容和要求，结合自身实际，制定了《公交服务质量检查方案》、《无车日活动交通秩序整治方案》、《“无车日”活动交通管制实施方案》、《中小学宣传教育方案》、《无车日环境质量评价监测方案》等具体、细化的工作方案，并严格按照方案进一步落实无车日活动，确保了活动的顺利开展。

4.8 成都：2012无车日微博有奖活动

为提高市民对无车日活动的参与度，9月18—21日成都市交通委联合微博平台，鼓励市民参与绿色出行，做一名城市环保志愿者，在9月22日当天放弃使用汽车，优先选择轨道交通、公共汽车、自行车、步行等绿色交通方式，让自己更健康，城市更宜居。“微成都（腾讯微博）”在每日上午9点左右发布一条“成都2012无车日微博有奖活动”的微博，倡议“绿色出行”。市交通委选出20名幸运者，赠送价值200元的公交卡1张。其中，微博幸运参与者可以前往“成都2012年中国城市无车日”活动现场，凭获奖有关信息领取奖品。

4.9 武汉：推行“135”出行理念

在武汉市汉口江滩市政广场举办的无车日启动仪式上，武汉市交通委公交办倡导市民出行践行“135”理念，即1公里范围内步行，3公里范围内骑自行车，5公里范围内选择公共交通。市政广场上集合了大批单车爱好者，志愿者们向过往游客发放无车日宣传以及公交出行手册。

“135”的出行理念得到了现场大多数市民的支持，单车爱好者们更是表示，骑单车不仅是倡导绿色出行，更能锻炼身体。武汉市副市长刘立勇参加活动启动仪式，并带头骑自行车，从汉口江滩市政广场出发，一路骑行到粤汉码头，再步行回市政府，以实际行动支持绿色出行。

4.10 秦皇岛：吉尼斯徒步环游世界第一人助阵无车日《绿行宣言》

9月22日，来自各行各业的千余名绿行志愿者聚首秦皇岛市山海关区发布无车日《绿行宣言》，并向社会庄严承诺：践行绿色文化，善待生命，呵护健康。吉尼斯徒步环游世界第一人美国史蒂芬·纽曼亲临现场助阵。史蒂芬·纽曼在参加本次活动前一天还在秦皇岛进行了励志演讲。他表示，中国汽车将会很快超过美国乃至任何一个国家，这对环境的影响很大。世界真的很小，我们对空气、水的污染将会对全球造成影响，所以我们要积极行动起来。

4.11 郑州：交警为小汽车车主提供免费自行车

无车日当天，郑州市中原路与嵩山路交叉口的交警二大队固定岗，民警杨明昊和他的同事、朋友提供了10多辆自行车，免费提供给不开车的司机，司机只要凭驾照和行车证，就可以免费骑自行车。杨明昊说，“司机师傅拿这两个有效证件到我们岗上登记一下就行，大家天天开车，这次可以再找找骑车的感觉。”

4.12 宁夏：营造良好的媒体宣传氛围

为广泛宣传报道无车日活动，让民众充分了解活动的内容、意义和目的，并积极参与到活动中来，

宁夏回族自治区各城市的媒体踊跃参与到无车日宣传活动中。从9月10日起至15日,各城市主要媒体几乎每天发出3~5篇稿件;从9月16日起至21日,宁夏日报、银川晚报、吴忠日报、固原日报以及宁夏、银川交通广播等平均每天发2条新闻。尤其是9月18日,银川市政府举办了专场新闻发布会,吸引全部驻市媒体前来宣传报道。

无车日当天,驻宁夏7家媒体分别派出2~3路记者,分头前往无车日启动仪式现场、自行车巡游终点、禁行区主会场以及新建成候车亭现场,跟踪采访报道,当天接待记者人数近79人,在各城市新闻宣传历史上少有。据统计,无车日活动后第二天,驻各城市媒体共播(刊)发新闻稿件68篇。由于各媒体踊跃参与,协调配合,形成了强大的宣传合力,提高了民众知晓率,扩大了活动影响面,为活动的成功举办营造了良好的宣传氛围。

4.13 南宁:100辆空调双层公共汽车投入运营

无车日当天,南宁市100辆双层公共汽车正式投入4条公交线路运营,双层公共汽车票价为每人次2元。同时开通了97路公共汽车线路,线路总长约为28 km,沿途共设置44对往返停靠站点,线路配置20辆10 m大客车,营运时间为6:30—22:00,票价为每人次1元。

4.14 兰州:加强无小汽车管制区的配套保障

为确保无车日活动各项交通管制和分流疏导顺利进行,保障管制区域外围交通基本畅通,兰州市全市共安排交通管制岗18个,按要求实施交通管制,并加强对道路交叉口的指挥疏导;分流疏导岗29个;机动巡逻岗36个,负责区域内的交通保障,查处违反规定在管理区域内行驶或停放的机动车辆;应急处置小组8个,全天候备勤,应急处置严重交通堵塞等突发情况。

同时,负责管制区勤务的城关交警大队专门制作了18个非常醒目的无车日“温馨提示牌”,分布在各个卡口岗。不仅大大减轻了执勤民警及劝导员们的工作量,而且起到了很好的宣传作用。

4.15 海口:倡议“少开一天车,共同保护我们的碧海蓝天”

“少开一天车,共同保护我们的碧海蓝天”,是海口市交通运输和港航管理局无车日活动发出的倡议,希望市民少开一天车,选择公共交通、自行车、步行等方式出行,一起节约能源,保护环境。倡议书还提出,倡导“无车日”,不是对现代汽车工业发展这一人类文明进步的否定,也不是让人们彻底离开汽车,而是为保障居民健康和生活质量,给城市居民一个喘息的机会,从而冷静思考适当节制使用小汽车的益处以及该不该给子孙后代留下一个美好的世界,以此来唤醒人们更强烈的环保意识。

无车日当天,由海口公交集团抽调部分纯电动公共汽车分插4路、20路两条公交线路全天免费营运及宣传,两条线路标有“无车日”及“免费乘坐”标志的纯电动公共汽车均可免费乘坐。

4.16 苏州:派发万张轻轨免费乘车券

为向市民宣传绿色出行理念,苏州轨道交通公司在无车日活动前派发了10 000张轨道交通免费乘车券。活动当天,轨道交通1号线通过增加班次、采用全天高峰运行等措施提高运输力,全天按间隔6.5 min的高峰时段运行,以方便市民乘车。苏州邮政还将30万册“2012年苏州市无车日活动宣传册”通过邮寄的方式发放给轨道交通沿线的私家车主。

4.17 昆山:无车日万人骑行

为响应无车日活动,9月22日昆山市举办了万人大众绿色骑行活动,江苏省环保厅副厅长秦亚东等领导出席启动仪式,并参与骑行活动。当天早上蒙蒙细雨,来自江浙的骑行代表、昆山各界团体骑行爱好者、昆山市民骑行爱好者1万余人分别从市民文化广场、开发区时代广场、开发区乐购广场、巴城文

体育中心广场、高新区社会事业局广场5个起始点出发，向终点站体育中心广场前行。终点站还举办了丰富多彩嘉年华活动，环保局工作人员也开展了黄标车限行的宣传。

骑行爱好者们纷纷表示，参加这样的骑行活动，不仅锻炼了身体，而且践行了环保低碳的理念，并希望通过这样的活动能使更多的人参与到低碳环保的活动中来。

4.18 温州：民营企业捐助2000余辆公共自行车

温州市在9月22日，以“奔跑的小鹿”为标志的首批2100辆橙色公共自行车在街头耀眼穿梭，成为广大市民的一大“低碳坐骑”，这是全国首次由民营企业捐助的“绿色公交”公益事业。

为改善民生，倡导低碳出行，2012年初温州市鹿城区全力实施城市公共自行车工程。从事小额贷款公司的“鹿城捷信”公司20名民企单位股东怀抱社会责任感，积极承担这项惠及社会的民生工程，包下前期建设及以后日常维护管理的资金1200万元，并意向捐助500万元，设立“公共自行车发展专项基金”，用于下阶段的扩建等后续费用。

4.19 宁波：无车日公交免费

为积极响应无车日活动，无车日当天宁波市区公共汽车施行免费政策，倡导绿色出行，所有运营公交车辆封闭了投币箱投币口，关闭了POS机，并在POS机正面张贴“今日免费”字样的贴纸。宁波市公交总公司共出车1636辆，全天发车班次达到18609班，比平日增加970班次，增幅为5.5%。

4.20 宿迁：“无车日”宣传周系列活动

宿迁市从9月16日就开始启动“无车日”宣传周系列活动，内容包括设立“宿迁市2012年城市无车日活动”专题网页；向民众发送无车日绿色出行公益广告信息；举办“城市交通规划展示和咨询日”活动；在公交场站、公共汽车、办公楼、社区、商场、学校等场所张贴海报和宣传画等多种形式。宣传周期间，市区组织街道、社区工作人员开展各种无车日社区活动，倡导市民步行、骑自行车或乘坐公共汽车出行。并围绕“绿色交通出行”主题，在市区范围内各中、小学校开展宣传教育活动，培养学生从小树立环保意识，养成绿色出行的良好习惯。

4.21 襄阳：文旅节宣传融进“公交周”

为迎接无车日活动，9月16日襄阳市就开展了以“转变行业作风，提高服务质量”为主题的2012年城市公共交通周及无车日活动。与往届不同，襄阳市全力搭配即将到来的诸葛亮文化旅游节，举行一系列文旅节宣传活动。

市公交总公司在宣传期间首发的“诸葛亮·智汇”纪念版公交IC卡，是专为此次文旅节制作。百名公交劳模也宣誓率先垂范，成为襄阳形象的宣传员。市公交总公司还组织“产业襄阳”宣传进536路车厢；“都市襄阳”宣传进13路车厢；“文化襄阳”宣传进512路车厢；“绿色襄阳”宣传进511路车厢。自2007年至今，襄阳市已连续6年举办公共交通周及无车日活动。当天，市公交总公司还邀请部分党代表、人大代表和政协委员座谈，听取他们的意见与建议。

4.22 长治：商务局机关“无车日”活动

为配合无车日活动，进一步推动机关干部职工的低碳绿色生活方式和消费方式，长治市商务局下发通知，决定在局机关开展绿色交通“无车日”活动，把每周星期三定为机关“无车日”，所有汽车停用，机关工作人员上下班或办理公务实行“三轮驱动”：距离较近的步行；距离适中的骑自行车；距离较远的乘坐公共汽车。该局将把这项活动制度化、常态化，逐渐增加“无车日”天数，使绿色环保出行成为机关工作人员的自觉行为。

4.23 常熟: 让无车日影响每一个家庭

常熟市无车日活动期间, 虞园小学在学校门口电子屏播放活动宣传标语, 对学生、家长与小区居民做了“关爱城市 绿色出行”的宣传, 引导大量家长绿色交通, 减少对小汽车的依赖。各班利用晨会课组织学生观看“2012中国城市无车日活动广告片及宣传片”, 让全校学生了解了今年无车日的主题, 通过学生影响每一个家庭, 倡导选择公共交通、自行车、步行等绿色交通方式, 改变出行观念和生活方式, 改善城市交通环境。

4.24 丽水: 社区广泛参与无车日活动

丽水市组织社区开展2012年无车日活动咨询和便民义务修车活动。丽水市莲都区“96345市民服务中心”携手自行车协会、旅游协会、口腔协会等共同在中山街开展“关爱城市 绿色出行”大型签名及96345便民服务活动, 为市民免费维修电动车和自行车, 并发放倡议书和宣传资料, 宣传绿色交通出行理念。同时组织老年骑行队在各个社区之间骑行宣传“无车日”, 宣传“关爱城市 绿色出行”, 树立环保意识。组织发动社区志愿者和物业的工作人员, 在社区内开展文明停车、“无车日”等劝导活动。活动中分发张贴宣传资料和宣传海报4 000余份, 在社区、居民小区、机关、企事业单位刊出宣传橱窗和黑板报132块。

4.25 江门: 智能公交体验日

江门市通过公共汽车官方微博网上报名、服务热线报名、邀请等方式, 组织市民代表、人大代表及新闻媒体参观江门市公交智能调度系统, 并举行座谈会听取市民对公交发展的意见和建议。在活动当天, 活动组织者介绍江门公交公司重组以来公交发展及智能调度系统建设情况, 同时, 发布并演示了智能调度系统增值应用手机客户端测试版。市民通过手机可实时同步实现线路查询、公交站点查询、换乘方案、车辆到达提醒等, 使市民搭乘公共汽车更便捷, 出行安排更灵活, 达到鼓励更多市民选择乘坐公共汽车出行的目的, 该手机客户端的推出受到了参加活动人员的欢迎。



5 活动评估

5.1 活动参与

1) 参与城市数量

2012年的第六届中国城市无车日活动在参与城市数量方面达到历史新高。当年新增3个签署无车日活动承诺书的城市（丽水、昆山、寿光），使承诺开展活动城市达到152个；通过互联网检测，全国至少有134个城市实际开展了无车日活动，比上一年新增了22个城市，是历届实际开展活动城市最多的一年，涉及超过2亿的城区人口。这一现象表明，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，承诺城市和实际开展活动的城市比例逐年上升，见表1。对比历年数据可以看出，随着国家节能减排发展战略的推进，城市对可持续交通系统的重视程度逐渐提升，对宣传绿色交通理念和实施促进可持续发展的长效机制的积极性也越来越高。

表1 历年无车日活动开展城市统计

年份	承诺开展城市	实际开展城市 ¹⁾	参与比例 ²⁾
2012	152	134(12)	80%
2011	149	104(9)	64%
2010	132	78(9)	52%
2009	114	82(3)	69%
2008	112	88(6)	73%
2007	110	82	75%

1) 括号中数据为未签署承诺书自行开展无车日活动的城市，即支持城市。实际开展城市中包含支持城市。

2) 为承诺开展城市的参与比例，计算时扣除了支持城市数量

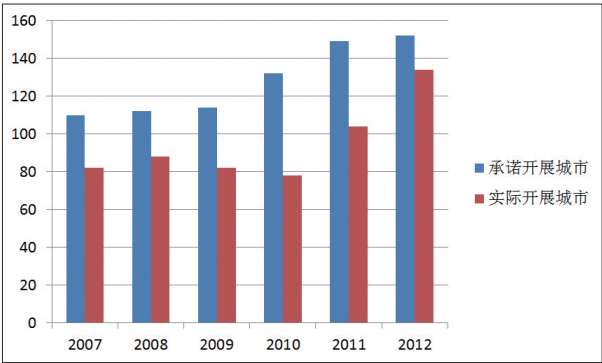


图1 参与无车日活动的城市数量

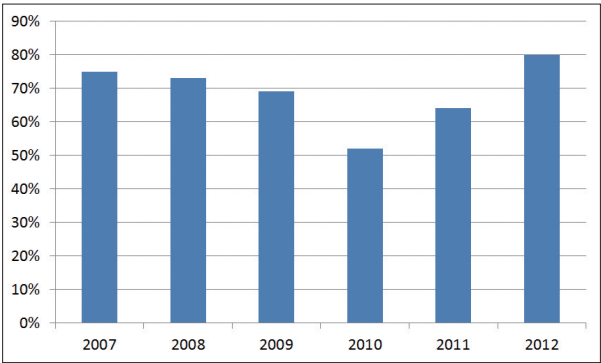


图2 承诺开展城市的参与比例

2) 影响城市

每年无车日总有一些城市自发开展活动，这些城市可以称为支持城市。最近几年的支持城市较多，2010年为9个，2011年为8个，2012年更增至12个。由支持城市转变为签署承诺书的承诺城市是无车日活动对城市产生影响的最直观反映。统计表明，每年都有部分支持城市在第二年签署承诺书，转变为承诺城市。2008—2010年共有6个城市由支持城市转变为承诺城市。而未转变的城市和当年的支持城市应作为组织者下一年度重点关注的城市，及时联系签署无车日活动承诺书。

表2 历年支持城市

年份	支持城市	数量	转变数量
2012	中卫 张家界 滕州 泰州 鹿城 暨阳 青州 济宁 十堰 澳门 义乌 永济	12	
2011	岳阳 荆门 石河子 孝感 舟山 咸宁 济源 阿克苏	8	
2010	株洲 湘潭 襄阳 铜陵 义乌 六盘水 潞城 涪州 晋城	9	3
2009	延吉 柳州 漳州	3	1
2008	大庆 乌海 三明 蒲田 嘉兴 伊宁	6	2

3) 参与省及承诺城市

全国共有4个直辖市、21个省、5个自治区共152个城市承诺开展无车日活动，内地只有青海省没有城市参与活动。

表3 已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	省、自治区	城市		
直辖市	北京	安徽	合肥	河南	开封	山西	太原		
	天津		蚌埠		洛阳		大同		
	上海		芜湖		焦作		长治		
	重庆		淮南		漯河		阳泉		
			马鞍山		许昌			潞城	
河北	石家庄		安庆	湖北	武汉	辽宁	大连		
	邯郸	黄山	襄樊		抚顺				
	保定	淮北	鄂州		本溪				
	张家口	池州	黄石		锦州				
	唐山	杭州	松滋		营口				
	邢台	宁波	仙桃		辽阳				
	秦皇岛	绍兴	随州		盘锦				
黑龙江	哈尔滨	浙江	台州	湖南	荆州	山东	铁岭		
	牡丹江		温州		长沙		济南		
	佳木斯		嘉兴		常德		青岛		
	齐齐哈尔		衢州		娄底		淄博		
	七台河		临海		郴州		德州		
	沈阳		平湖		株洲		烟台		
江苏	南京			温岭	广东		湘潭	山东	潍坊
	无锡		海宁	广州			泰安		
	镇江		富阳	汕头			临沂		
	苏州		诸暨	深圳			枣庄		
	南通		上虞	珠海			威海		
	徐州		江山	湛江			滨州		
	连云港		桐乡	佛山			聊城		
	常州		丽水	江门	日照				
	江阴					寿光			
	淮安		福建	福州	广西	南宁	四川		
	常熟			厦门		桂林			成都
	宿迁			三明		北海			自贡
	张家港			永安	昆明	绵阳			
扬州	漳州			大理	泸州				
昆山			郑州	曲靖		攀枝花			
吉林	长春	河南	商丘	陕西	西安	西藏		内江	
	吉林		安阳		汉中			西昌	
	龙井		新乡		宝鸡		拉萨		
贵州			南阳	海南	海口		江西	南昌	
	贵阳								
遵义			平顶山	内蒙古	呼和浩特	甘肃	兰州		
新疆	乌鲁木齐		信阳		包头	宁夏	银川		

5.2 无车区域

在2007—2012年连续六届的无车日活动中，先后有134个城市在9月22日划定一定的区域（道路）作为无车区域，禁止机动车在无车区域内行驶，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。也就是说，全国有1/5的城市做过无车区域的尝试，他们以实际行动响应了无车日活动的倡议。

然而，2012年划设无车区域（道路）的城市只有19个，仅占实际开展活动城市的14%，为历年来最低。

表4 划设无车区域的城市数量及所占比例

年份	划设无车区域的城市数量	实际开展城市	占实际开展城市比例
2012	19	134	14%
2011	38	104	37%
2010	50	78	64%
2009	45	82	55%
2008	22	88	25%
2007	65	70	93%

另外，从2007年起无车日连续施划无车区域的城市只有昆明和苏州，不足承诺开展城市的2%。在所有划设过无车区域的城市中，有一半的城市只划设过1次无车区域。最近两年连续划设无车区域的城市也只有10个，它们是：昆明、苏州、杭州、湛江、邢台、常德、临海、宿迁、常熟、鄂州。

5.3 长效措施

1) 概况

2012年，有13个城市在报送的总结（共有30个城市报送总结）中记录了开展长效措施的情况。一些城市可能实施了长效措施，但是由于没有报送总结材料，或在总结材料里没有提及实施的长效措施，而没有被统计。

2012年有53项长效措施得到实施（见表6）。虽然长效措施的总数比2011年略有减少（与报送情况有关），但是平均每个城市实施的长效措施数量有所增加，从2011年的3项增加到2012年的4项，这一平均数超过了无车日活动承诺书中的约定（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），说明城市一旦重视绿色交通长效措施的实施，其执行力将高于原预期值，其他城市仍有较大潜力可挖。

表5 城市划设无车区域的次数

次数	城市数量
6	2
5	3
4	7
3	21
2	39
1	62
合计	134

表6 历届无车日活动城市采取的长效措施统计

年份	城市数量	长效措施总数
2012	13	53
2011	22	66
2010	22	51
2009	29	76
2008	5	14
2007	22	70
合计		277

对城市实施长效措施的次数进行统计，可以反映城市报送的总结情况。多次实施长效措施的城市并不多，实施3次以上的城市仅占开展长效措施城市的15%（见表7），也就是说，各城市的总结上报情况很不理想，应适时调整适当简化总结的报送方式和内容。

表7 城市实施长效措施的次数统计

实施长效措施的次数	城市数量	城市名称
4	4	重庆、杭州、武汉、湛江
3	7	常德、诸暨、大连、绵阳、宁波、苏州、西安
2	16	青岛、深圳等
1	44	天津、厦门等
合计	71	

2) 长效措施的特征

事实上，近些年我国城市化和城市建设都在快速推进，发展公交和改善出行环境是很多城市的投资重点，但是由于对无车日活动的重视不够，很多城市或者没有及时报送总结（每年报送总结的城市数量均在30~40个左右），或者材料报送不全，没有认真填写“城市活动情况汇总表”，而使长效措施在数量上的统计偏低。尽管如此，仍然可以看出城市实施的长效措施的主要特征，它反映了城市近期建设的重点和主要关注点。

• 2007—2012年无车日活动中，城市采取的长效措施主要涉及公共交通、步行和自行车交通、枢纽、道路交通设施和交通管理五大类，总计330项（见表8）。其中公共交通、步行和自行车交通所占比例接近80%（见图3），体现了无车日活动提高绿色交通服务和安全的主旨。

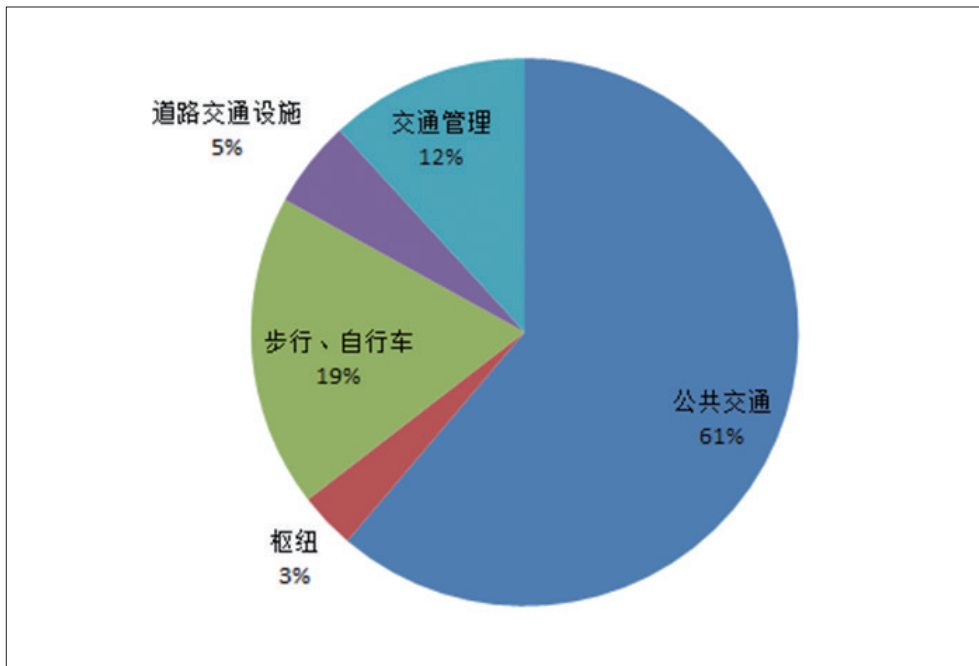


图3 各类长效措施所占比例（2007—2012年）

表8 长效措施分类及数量（2007—2012年）

大类	中类	小类	数量
公共交通	场站建设	公交停保场建设	13
		新建港湾式车站	6
		完善公交车站配套设施	8
	线路	开通新公交线路	19
		开通校车线路	1
		开通社区公交线路	1
		优化公交线网	14
	车辆	新增公交车辆	16
		新增新能源车辆	15
		推动车辆改造更新	10
	路权和信号优先	设置公交专用车道	16
		设置公交专用信号灯	1
		设置公交信号优先	1
	轨道交通	推进轨道交通建设	4
		利用既有铁路,实现公交化运营	1
	快速公交	新建BRT系统	3
		专用车道整治	3
	出租汽车	提升出租车服务水平	1
		提升出租车管理水平	3
	规划	编制相关规划	3
	财税	公交票制改革	3
		增加公交财政投入	8
	管理及服务	提升公交服务水平	37
		提升公交管理水平	3
		扩大乘客委员会	2
		推行特色公交服务	2
		增设公交服务点	4
	信息化	推动公交信息化建设	4
枢纽	枢纽建设	新建公交枢纽	7
	与其他交通方式衔接	加强枢纽与其他交通方式衔接	1
		在公交枢纽新建自行车停车设施	3
步行、自行车	自行车道建设	完善自行车专用道	2
		新建/改造自行车道	8
	人行道建设	新建步行专用道	3
		新建/改造人行道	9
	出行环境	改造步行、自行车出行环境	1
	停车设施	新建自行车停车设施	3
	安全设施	增设机非隔离设施	10
	过街设施	新增过街设施	3
		过街特色铺装	1
	公共自行车	新建公共自行车系统	4
		完善公共自行车系统布点	9
		新增公共自行车车辆	8

道路交通设施	道路建设	道路拓宽改造提升	7
	标志	增设道路标志	5
		增设步行、自行车标志	3
	维护	加强道路养护	1
		加强设施维护	1
交通管理	交通整治	交通秩序整治	13
		交通环境整治	4
		占道停车专项整治	11
		取消非机动车道停车位	1
		加强步行、自行车交通管理	1
		交叉口渠化	1
	信号控制	增设过街信号灯	2
		增设信号灯	2
		优化信号控制	1
	信息化	推动交通信息化管理	3
	合计		330

• 公共交通类的长效措施历年最多，如提升管理及服务、开通新线、新增车辆、场站建设等，2012年占到措施总数的49%，2007年最高达到81%（见表9）。这一特点不仅反映了各地对无车日活动倡导的绿色交通理念的认同，更是落实国家公交优先发展战略的重要体现。

• 步行和自行车交通类（含公共自行车）的长效措施近两年所占比例位居第二，该类措施包括建设人行道和自行车道，增加机非隔离设施等。同时，自从2009年活动倡导“健康环保的步行和自行车交通”以及国家城乡建设主管部门对步行和自行车交通日益重视以来，这一比例迅速提高并逐年递增，2012年已经超过35%，增长速度超过公共交通。

表9 各项长效措施所占比例

%

措施类型	2012	2011	2010	2009	2008	2007
公共交通	49.1	66.7	49.0	51.3	78.6	81.4
步行和自行车交通	35.8	25.8	23.5	15.8	0.0	1.4
枢纽	0.0	1.5	7.8	6.6	7.1	0.0
道路交通设施	5.7	3.0	7.8	7.9	0.0	2.9
交通管理	9.4	3.0	11.8	18.4	14.3	14.3

• 位列2007—2012年前10项的长效措施是：提升公交服务水平、开通新公交线路、新增公交车辆、设置公交专用车道、新增新能源车辆、优化公交线网、公交停保场建设、交通秩序整治、占道停车专项整治和增设机非隔离设施（见表10）。从中可见城市交通的政策方向：其中7项是公共交通方向，其余3项均与交通管理有关，包括保障非机动车的出行条件和安全。

表 10 排名前 10 项的长效措施（2007—2012 年）

排名	长效措施	数量
1	提升公交服务水平	37
2	开通新公交线路	19
3	新增公交车辆	16
4	设置公交专用车道	16
5	新增新能源车辆	15
6	优化公交线网	14
7	公交停保场建设	13
8	交通秩序整治	13
9	占道停车专项整治	11
10	增设机非隔离设施	10

3) 与国际的对比

欧洲交通周活动也十分重视长效措施的开展，反映出的城市政策主要侧重于四个方面：

- 交通管理，如举行增强绿色出行意识活动、编制教育材料和制定城市交通计划；
- 无障碍化，如降低人行道高度与扩建人行道、拆除建筑障碍和修建轮椅坡道；
- 新建或改进自行车设施，加强自行车交通网络与设施建设，如公共场所自行车停车架。
- 在公共交通服务方面，优化和延伸公共交通网络，特别是开发新技术和在更大范围内整合服务。

其排名前 10 项的长效措施是：自行车交通网络改进（Improvement of bicycle network）、移除建筑障碍提升可达性、步行基础设施改进、自行车设施改进（Improvement of bicycle facilities）、开展增强绿色出行意识活动、学校附近区域内减速计划、编制教育材料、建立或扩建步行区域、改进与扩建公共交通网络、降低人行道高度。2011 年最新进入前 10 项长效措施的是“移除障碍物提升可达性”和“编制教育材料”，取代了“扩建人行道”和“建造轮椅坡道”的位置。2012 年“移除建筑障碍提升可达性”排名从第 9 位提升至第 2 位，“自行车设施改进”排名从第 5 位提升至第 4 位。

我国城市采取的促进绿色交通发展的长效措施与欧洲既有相似性，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。我国城市交通基础设施还处于原始积累阶段，交通管理水平也不高，因此当前长效措施的重点集中于完善公共交通系统和整顿交通秩序。欧洲城市经历了繁荣和高度文明，公共交通设施和交通管理水平都处于较高阶段，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、自行车道和提升系统便利性等方面。

5.4 民意调查

2012 年的民意调查问卷与往年相比，除保留对活动知晓度和影响的调查以外，还新增了交通方式、出行时间、出行感受的意愿调查。2012 年共收集汇总 2780 份问卷，分别来自嘉兴、永安、诸暨、临海、黄山、常熟、长春、拉萨、鄂州、武汉、邢台、芜湖 12 个城市，其中嘉兴和永安问卷中存在明显的数字问题，予以去除，最后保留 10 个城市的有效问卷总计 2410 份。民意调查的主要结论如下：

- 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%；

- 市民对于无车日活动意义表示充分肯定，接近 70% 的市民认为无车日活动能够有助于人们选择小汽车之外的其他交通方式出行。同时，对于无车日活动的影响，超过 75% 的市民认为无车日活动不会影响购物出行；此外，95% 的市民对于政府实施的交通改善措施表示支持。

- 在交通结构中，由于城市空间结构和出行距离的差异，中小城市非机动车交通（步行、自行车、电动自行车）的出行比例平均值（40%~70%）明显高于大城市和特大城市（30%~50%）。同时，中小城市由于居民机动化出行需求较大、公共交通发展较慢，其小汽车出行比例高于大城市和特大城市。对比公共交通出行比例可以看出，大城市和特大城市公共交通出行比例均超过 30%，而大部分中小城市仅为 10% 左右。此外，电动自行车在城市交通中的地位日益突出，如黄山、鄂州等城市，其电动自行车出行比例均接近 30%，成为城市交通中最重要的交通方式。

表 11 城市交通结构（来自民意调查）

%

城市名称	诸暨	临海	黄山	常熟	鄂州	拉萨	芜湖	长春	武汉
问卷数量	250	52	50	250	208	50	250	250	800
城市规模	中小	中小	中小	中小	中小	大城市	大城市	特大	特大
步行	12.1	22.2	8.0	21.9	21.6	30.9	5.7	27.4	30.1
自行车	18.3	38.3	20.0	29.7	20.3	10.1	5.3	3.5	18.3
电动自行车	8.4	11.1	32.0	8.3	27.0	13.4	31.9	0.1	4.9
摩托车	15.0	6.2	4.0	1.3	4.4	5.4	11.3	2.5	1.6
出租汽车	12.2	0.0	0.0	2.8	11.1	5.4	6.0	24.3	7.3
小汽车	22.2	17.3	6.0	24.5	4.1	6.0	6.0	3.4	6.5
轨道交通	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.2	3.8	4.1
公共汽车/电车/班车	11.7	4.9	30.0	11.6	11.4	28.9	33.6	34.8	31.7

- 中小城市市民单程出行时间平均为 20.9 分钟，拉萨市为 25.5 分钟，芜湖市为 7.8 分钟，长春市为 34.2 分钟，武汉市为 36.4 分钟，这一指标与城市规模密切相关。除开芜湖市数据有特殊外，可以看出，随着城市规模的逐步增大，市民出行时间也会不断增加，中小城市约为 20 分钟，大城市约为 25 分钟，特大城市约为 35 分钟。

- 市民对步行和自行车交通环境的感受与本市的小汽车出行比例密切相关：小汽车出行比例低的城市，市民对步行和自行车交通环境的总体感受较好。总体来看，中小城市市民对步行和自行车出行环境的满意度较高，分别达到 75% 和 50% 以上；大城市市民的满意度明显偏低，武汉市这两项指标均不足 1/4。人行道被占用和机动车对自行车的干扰分别是影响步行和自行车出行的主要因素。此外，71% 的市民支持城市建设公共自行车系统。

- 对于步行和自行车交通居民满意度方面，大部分市民均表示认可，仅有 10% 左右的市民认为步行和自行车出行环境差或较差。对于步行基础设施，市民最为关注的是良好的通行环境（有效宽度保障、不被违章占用）、完善的网络（连续的人行道、便捷的过街设施）和舒适服务设施。市民选择自行车出行的最重要 3 个因素就是方便、健康、便宜。对于自行车基础设施，市民最为关注的是完善的自行车网络（连续的自行车道、停车设施）、安全的出行环境。此

外，对于自行车停车设施满意度调查发现，仅有40%的市民觉得满意，自行车失窃也成为市民不选择自行车出行的3大问题之一。

对于公共交通使用便捷程度、准时性和舒适性调查结果可以看出，仅有55%的市民对于表示满意，同时30%左右的市民表示一般，10%~15%的是市民认为公共交通服务有待提高。

5.5 交通环境指标监测

交通环境指标包括交通量、车速、事故、空气污染物和噪声。2012年全国共有20个城市报送了交通环境指标监测报告，对比无车日前后环境指标变化。

1) 设置无车区域的城市，无车区和市区交通量显著减少；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。

设置无车区域能够有效降低机动车出行需求，减少城市总体机动车交通量。无车区交通量减少最为明显，下降幅度达30%~80%，与此同时，步行、自行车、公共交通、出租汽车等方式出行量平均上升5%~40%。由于无车区周边路网分流了一部分原来无车区内部机动车流量，部分城市反映无车区周边交通量较之前上升了，但也有城市监测发现交通量有所下降，如杭州无车区外围地区管制时段内交通量下降了10.13%。而未设置无车区域的城市，城市主流媒体的宣传力度也较低，仅依靠民众的自觉性难以降低小汽车出行需求，市区交通量变化幅度不大。

2) 无车日全市交通事故率显著降低，无车区域车速显著提高。

由于无车区域的交通量减少，机动车平均车速较平时总体提高，上升幅度达21%~28%。这一指标反映了城市日常的交通拥堵水平：拥堵严重的城市，车速上升幅度大；交通基本畅通的城市，车速上升幅度小。无车区域相比未限制小汽车通行的区域，其污染物浓度会有一定程度的降低。南京无车区域（新街口空气流动车）的氮氧化物（NO_x）、一氧化碳（CO）和可吸入颗粒物（PM₁₀）均值同比非无车区域（城东干道路边站）分别偏低8%、2%和58%。

无车区域一般没有交通事故发生，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。

3) 无车区域空气污染物浓度和噪声水平相对偏低。

减少小汽车交通能够相对降低空气污染物浓度和有效降低噪声水平。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。这里不排除个别城市车速提高导致噪声有所上升，杭州市环保局统计发现，无车日当天受车速提高影响，道路交通噪声比无车日后提高了约1.76%。

5.6 城市交通基础信息调查

为了对城市交通基础信息进行初步摸底，了解城市绿色交通开展状况，2012年尝试利用无车日进行城市交通基础信息调查。共有丽水、嘉兴、临沂、邢台、宿迁共计5个城市报送了城市交通基础信息表，与2011年相比，报送城市数量有所下降。

本次调查针对步行、自行车和公共交通多个城市交通子项，统计城市交通结构、出行距离、出行时耗等出行特征，以及交通基础设施和规划建设管理基本情况。调查数据反映的主要特征如下：

• 城市非机动车交通占城市交通主导地位。城市步行和自行车交通出行比例占40%~60%，其中自行车（含电动自行车）出行比例均高于步行出行比例。

- 机动车出行比例高于公共交通。由于调查城市均为中小城市，公共交通发展相对滞后，而机动化进程较快，部分城市机动车出行比例为公共交通的3~4倍，公共交通竞争力有待提高。

- 居民出行以通勤交通为主，出行距离一般在5km以内，出行时耗在30min以内。

- 公共交通发展普遍滞后。5个调查城市中，仅有嘉兴市建设了5.4公里BRT车道并设置了公交专用车道，其他城市多为中小城市，其公共交通以常规公交为主，500米站点覆盖率大都低于80%，其中丽水和临沂万人公共汽车拥有率仅为4.6和7.5标台。

- 城市比较重视编制步行和自行车交通专项规划和制定有关鼓励政策。60%~80%的调查城市表示编制了步行和自行车交通专项规划并出台了鼓励步行和自行车交通系统发展的相关政策。但是，城市实际的自行车道显然还存在不成网络等很多问题。

5.7 网络访问与使用

1) 专题网页访问量

无车日活动专题网页在9月的日访问量变化较大。上半月的日均访问量不足500次，主要使用者为各城市的组织者，网页是城市获得资料和动态信息的主要途径。9月14日无车日新闻发布会之后，网站访问量开始上升，但日访问量仍在1000次以下。9月20日开始，访问量呈直线上升，日访问量均超过2000次，9月21日超过5000次，较2011年峰值增加了近70%。此后，网页的关注度逐渐降低。

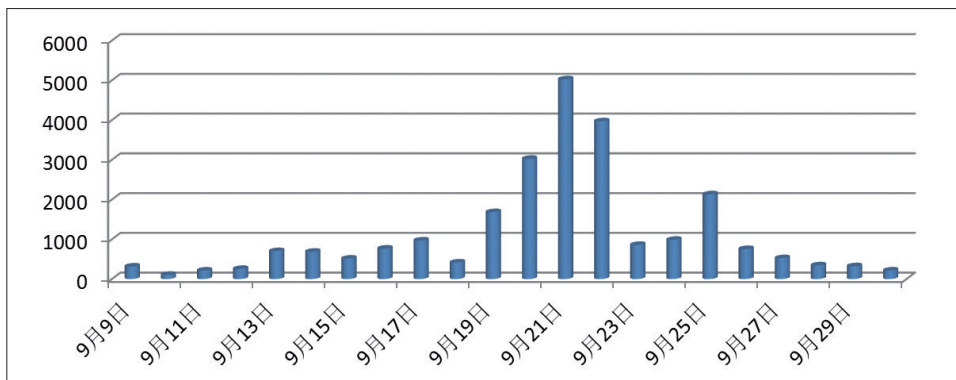


图4 专题网页日访问量（9月）

2) 栏目访问量

2012年无车日活动专题网页进行了改版，设有首页、2012年主题、加入我们、动态、参加城市、资料下载、关于我们等8个栏目。最受关注的栏目除了首页以外，排在前3位的是2012年主题、加入我们、动态，9月访问量均超过了5000次。

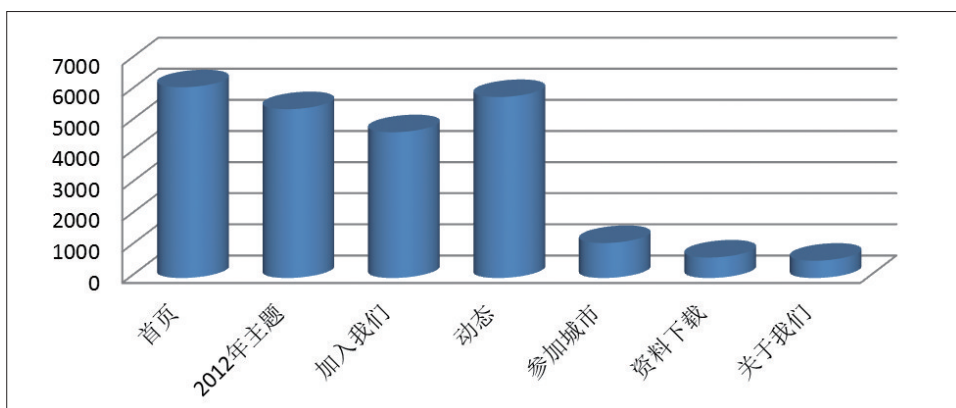


图5 各栏目的月访问量

3)无车日微博

9月22日,在新浪环保栏目和腾讯绿色频道的协助下,活动在新浪网和腾讯网开通了无车日微博。无车日当天在新浪微博每小时的热点统计中,“无车日微话题”连续数次成为热点的第一名。“无车日”微博至今仍受到关注,目前新浪和腾讯微博数量已超过350万条,成为“绿色交通”、“低碳出行”、“公共交通”等城市交通相关内容的专区。

5.8 主要结论

- 参与情况。参与无车日活动的城市数量逐年增加。2012年,签署无车日活动承诺书的城市累计达到152个;实际开展活动的城市为134个(含12个未签署承诺书的支持城市),承诺城市实际开展活动比例达到80%,创历史新高。

- 无车区域。在2007—2012年连续六届的无车日活动中,全国有134个城市做过无车区域的尝试,他们以实际行动响应了无车日活动的倡议。然而,2012年划设无车区域(道路)的城市只有19个,仅占实际开展活动城市的16%,这一比例较低与城市总结报送情况较差有直接关系。

- 长效措施。城市采取的长效措施主要涉及公共交通、步行和自行车交通、枢纽、道路交通设施和交通管理五大类,2007—2012年总计330项,其中前两项所占比例接近80%,体现了无车日活动提高绿色交通服务和安全的主旨,以及当前的政策方向。排名前10项的长效措施是:提升公交服务水平、开通新公交线路、新增公交车辆、设置公交专用车道、新增新能源车辆、优化公交线网、公交停保场建设、交通秩序整治、占道停车专项整治和增设机非隔离设施。

- 民意调查。市民对无车日活动的知晓率达78.3%;接近70%的市民认为无车日活动能够有助于人们选择小汽车之外的其他交通方式出行,超过75%的市民认为无车日活动不会影响购物出行。市民对步行和自行车交通环境的感受与本市的小汽车出行比例密切相关,人行道被占用和机动车对自行车的干扰分别是影响步行和自行车出行的主要因素,与2012年调查结果相同。

- 交通环境指标监测。设置无车区域的城市,无车区和市区交通量显著减少;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。无车日全市交通事故率显著降低,无车区域车速显著提高,机动车平均车速上升幅度达21%~28%,缓解了城市日常的交通拥堵。无车区域空气污染物浓度和噪声水平相对偏低,污染物浓度降低幅度为5%~50%,噪声等效声级降低2~3分贝。

- 城市交通基础信息调查。城市非机动车交通占城市交通主导地位;部分城市机动车出行比例为公共交通的3~4倍;绝大多数城市居民的出行距离在5km以内;公共交通发展普遍滞后;城市比较重视编制步行和自行车交通专项规划和制定有关鼓励政策,但是城市实际的自行车道显然还存在不成网络等很多问题。

- 网络访问与使用。无车日专题网页在9月14日新闻发布会之后开始出现第一个小高峰,9月20—22日为第二个高峰,并于9月21日达到峰值,日访问量均超过5000次。另外,在新浪网和腾讯开通的无车日微博,当日连续数次成为热点的第一名,微博数超过350万条。

6 对策与建议

6.1 活动筹备与宣传

部分城市由于活动启动时间较晚，导致活动组织仓促，内容单一。由于无车日活动涉及面广、工作量大，因此，城市应从活动启动时间与筹备上尽早谋划，包括各项经费预算与资金来源、前期宣传准备与内容策划、提供高品质的公共交通服务等。提前谋划，不仅能使各项活动更加细化，还能使工作开展更紧凑、有序和有效。根据往届城市开展无车日活动的宣传经验来看，活动宣传均具有普适性，而重点针对小汽车出行使用者的宣传创意还需重点研究。无车日活动举办的目的，就是让城市居民体验全新的出行环境，而那些过度依赖小汽车出行的使用者尤其更应该拥有全新的体验。

6.2 政府的示范推动与绿色交通营销

政府领导出席无车日活动启动仪式，并带领市民一同参加活动，这仅是政府支持的第一步。除了亲自参与活动外，更重要的是在活动推动的过程中，必须完全支持主办单位，在行政及财务上给予活动相应的扶植。此外，封存政府公务车具有较高的示范意义。无车日活动是城市政府展示和校验城市交通政策措施实施效果的重要机会，也可以理解成绿色交通方案的全民公示。因此，城市政府应借助无车日开展的有利时机，顺势强力推进公交发展、改善非机动车、调控小汽车交通，顺乎大多数民众的意愿，同时彰显城市政府言行一致的良好形象，表明政府发展绿色交通的态度和决心。

公共交通、步行和自行车交通是主要的绿色交通出行方式，也是无车日活动永恒的主题。无车日活动开展的主要目标之一就是通过对绿色交通的宣传与推广，倡导市民绿色出行，以此影响和改变民众使用交通工具的行为。无车日活动也是市民检验公共交通、自行车道、人行道、候车亭等绿色交通系统的年度大活动，一方面可以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



步提升绿色交通服务质量的建议。关于自行车和步行的营销，可与公共交通的换乘接驳以及社区、企事业单位、商家联合策划，设计一些通勤竞赛、优惠促销等活动形式。

6.3 无车区域的活动组织与设计

划定一个或数个有影响的区域(道路)作为无小汽车区，这是无车日活动开展的关键要素。但是，无车区域绝不等于进行简单的交通临时管制。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，除了限制小汽车通行，只对特种车辆开放外，无车区域还要策划各种活动方案，并持续推广相关措施：包括在无小汽车区，要把占用人行道、非机动车道停车的空间还给非机动车和行人；制定一些有利于自行车和步行交通出行的措施，如建立或扩大步行区；要在最容易让市民看到活动效果的地方，如交叉口、商业街等举行无车日主题活动宣传；联合餐饮机构、商家、社会团体等可能联合起来的一切机构，在无小汽车区开展与主题相关的活动；对骑自行车或步行进入无车区域的民众进行奖励等。

6.4 持续扩大参与单位和民众参与度

无车日活动是一个全民参与、社会大众表达关注各项城市交通问题的机会。增加民众参与的意识，共同体验无车生活与工作环境，这是无车日活动成功要素中最基本的要求，也是活动成功的关键。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。因此，今后还要加大力度持续扩大参与单位的数量。

无车日活动成功的关键还在于民众参与。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，能放慢参与者的脚步，仔细品尝无车城市的不同感受。此外，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。

7 附录—欧洲交通周

7.1 活动简介

欧洲交通周 (EMW) 是一年举办一次的活动，以可持续城市交通为主题，由欧洲协调委员会秘书处主办，欧洲委员会环境与交通总署提供政治及财务支持。

活动每年从 9 月 16 日至 22 日举办，目的是鼓励欧洲城市主管部门引入并推广可持续交通措施以及邀请城市居民尝试汽车以外的出行方式。整个活动在“无车日” (ITWMC) 活动中落下帷幕，届时参与活动的城镇将划出一块或几块区域，在一整天时间内仅开放给行人、自行车以及公共交通工具通行。

自 2002 年推出以来，欧洲交通周活动就一直在欧洲及世界范围稳步发展。2012 年，共有来自 39 个国家的 2158 个城市——代表 1.476 亿人正式报名参加了活动，比 2011 年少了大约 100 个城市。参加城市实施了主要着眼于自行车和步行基础设施建设、交通稳静化、改善交通可达性以及提高可持续交通的出行意识等方面的一系列永久措施，推动绿色交通系统建设。

7.2 欧洲交通周章程

由市长来签署欧洲交通周章程，并选择以下标准：

- 组织一周的活动，考虑相应年度的焦点主题。
- 至少实施一项有利于将出行方式从私人小汽车转变为环保交通方式的新永久性措施。

如果可能，其中至少有一项措施应为以有利于步行、骑车或公共交通的方式重新划分道路空间，例如封闭道路、拓宽人行道、新增自行车与公共汽车道、制定新的交通稳静化计划、降低时速限值。

- 组织无车日活动，即至少在一整天内（在正常工作时间前后 1 小时的范围内），划出一条或若干条通道仅允许行人、骑车者和公共交通通行。最好是在 9 月 22 日举办无车日活动。

致力于上述所有三项标准的城市将成为金牌参与城市，履行一项或两项标准的城市为参与城市，未正式履行活动章程任何标准的城市为支持城市。

7.3 活动参与

1)全球参与概况

2003年至2011年，欧洲交通周的参与城市数量始终呈上升态势，但2012年第十一届欧洲交通周活动在参与城市数量方面首次出现下降的趋势：来自39个国家/地区的2158个城市与城镇已经在欧洲交通周的框架内正式开展了活动与/或实施了永久性举措，见表12。

表12 欧洲交通周参与情况

年份	城市数量	估算人口数
2012	2 158	147 586 247
2011	2 268	156 000 000
2010	2 221	221 174 367
2009	2 181	227 323 998
2008	2 102	218 204 152
2007	2 020	215 664 765
2006	1 875	207 480 514
2005	1 700	182 951 394
2004	1 554	163 372 888
2003	1 500	159 742 168
2002	1 742	154 736 447
2001	1 477	117 406 833
2000	1 262	98 660 032
1999	164	16 218 198

* “欧洲交通周”活动于2002年开始，在此之前的数字为“无车日”活动的参与城市

表13 参与欧洲交通周的国家/地区

国家/地区	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
阿尔巴尼亚	6	9	9	6	9	0	6	0	0	0	0
阿根廷	0	1	1	0	0	1	0	0	1	1	0
奥地利	0	14	26	51	35	396	378	400	430	466	548
比利时	0	12	50	43	33	29	35	163	66	48	55
波黑								5	5	1	3
巴西	0	0	0	0	0	57	34	12	30	7	2
保加利亚	0	57	84	3	61	47	48	39	45	27	32
加拿大	0	0	1	0	3	3	2	2	1	1	2
哥伦比亚	0	0	3	2	1	0	1	1	0	0	0
克罗地亚	2	24	1	9	3	9	10	32	20	18	16
塞浦路斯	0	3	1	0	0	0	2	2	3	4	3
捷克共和国	6	14	27	33	45	75	90	85	83	56	45
丹麦	68	3	2	1	0	0	0	0	0	1	0
厄瓜多尔	0	0	0	1	1	1	1	2	1	1	1
爱沙尼亚	0	0	1	0	0	0	0	0	2	2	2
芬兰	0	2	2	7	15	9	10	3	2	8	13
前南斯拉夫	0	0	0	2	1	2	0	1	0	2	0
法国	5	42	13	60	135	143	180	157	147	103	131
德国	21	50	43	40	40	36	57	51	52	50	14
希腊	21	0	1	3	3	13	3	2	6	7	6
匈牙利	1	8	13	18	25	63	73	74	96	104	112
冰岛	0	5	6	1	2	1	4	5	7	5	3
爱尔兰	0	0	19	8	1	4	10	13	13	13	10
意大利	3	8	18	22	30	43	35	29	38	74	82
日本	0	0	0	2	3	6	7	9	9	8	9
科索沃							3	0	1	0	0
拉脱维亚	0	0	5	9	9	8	13	6	15	17	8
列支敦士登	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0
立陶宛	6	11	11	14	12	19	16	11	23	14	19
卢森堡	0	1	0	2	34	35	100	51	45	42	16
马耳他	5	4	25	0	1	0	0	0	0	0	0
摩尔多瓦	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	2
荷兰	1	177	140	150	323	310	218	231	71	10	24
挪威	0	2	3	3	4	7	8	13	14	18	18
波兰	2	2	1	27	29	74	84	127	114	111	89
葡萄牙	19	31	19	24	34	83	69	65	66	66	64
罗马尼亚	59	0	63	81	67	100	108	62	58	48	48
塞尔维亚	4	5	3	6	2	14	1	19	16	15	3
斯洛伐克	2	2	2	2	1	5	2	3	4	9	13
斯洛文尼亚	11	12	11	6	12	25	24	21	13	31	14

韩国	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0
西班牙	70	119	138	227	227	305	366	390	567	764	614
瑞典	3	66	61	35	54	28	46	51	103	88	105
瑞士	1	1	7	5	9	8	7	3	2	2	3
中国台湾	0	2	1	1	1	1	1	1	2	1	3
泰国	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
土耳其	79	0	0	0	0	0	0	2	3	0	3
乌克兰	0	0	0	0	0	0	0	0	2	12	16
英国	23	34	42	57	56	59	48	37	43	9	9
委内瑞拉	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
美国	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
总计	418	722	854	964	1 321	2 020	2 102	2 181	2 221	2 268	2 158

* 表中不包括关于2007年前未注册的城市信息。

2) 参与城市类型的变化趋势

参与城市即履行欧洲交通周章程一项或两项标准的城市，是欧洲交通周活动的主体。欧洲交通周参与城市的数量逐年攀升，但2008年是唯一例外（当年数量下降）。在过去两年当中，参与城市数量下降趋势基本得到遏止，2012年参与城市较2011年略有下降，但是参与城市的比例小幅上升，从81%上升到84.5%，稳占欧洲交通周活动的主体地位。

欧洲交通周活动开展11年来，金牌参加城市数量一直保持为200~550个，数量相对稳定。欧洲交通周活动的城市参与详情见表14。

表14 城市参与详情

年份	金牌参与城市	参与城市	支持城市	总计
2012	319	1 824	15	2 158
2011	367	1 830	71	2 268
2010	324	1 707	190	2 221
2009	368	1 222	591	2 181
2008	477	678	947	2 102
2007	550	805	665	2 020
2006	427	894	554	1 875
2005	346	618	736	1 700
2004	381	473	700	1 554
2003	293	428	779	1 500
2002	232	107	1 403	1 742

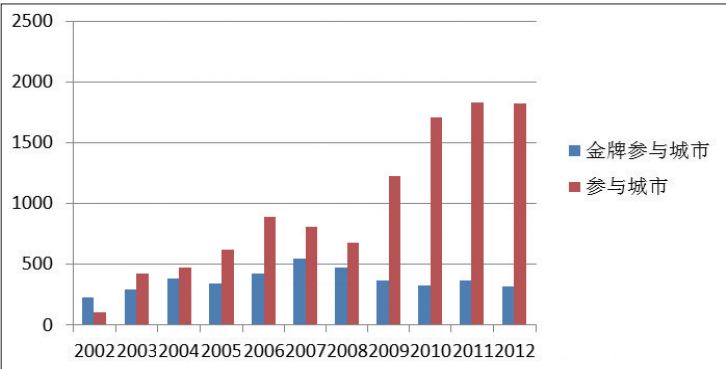


图6 历年参与城市类型详情

3)参与无车日活动城市的变化趋势

2012年，开展“无车日”活动的城市数量显著提升。无车日活动曾在2002年达到顶峰，之后持续下降。2002年的9月22日是一个星期日，无论从政治上还是从技术上均方便城市举行相应活动。近年来，经济危机范围扩大，地方政府不断紧缩预算（特别是2009—2011年），将街道封闭一整天会产生巨大负担，因此一些国家/地区决定将活动放在封闭路段上举行。随着经济逐步复苏，2012年举办无车日活动的城市数量逐渐回复，达到1 114个。

表15 历年参与无车日活动的城市数量

年份	总计	年份	总计
2012	1 114	2005	1 452
2011	792	2004	1 394
2010	864	2003	1 488
2009	909	2002	1 742
2008	1 281	2001	1 477
2007	1 254	2000	1 262
2006	1 310	1999	164

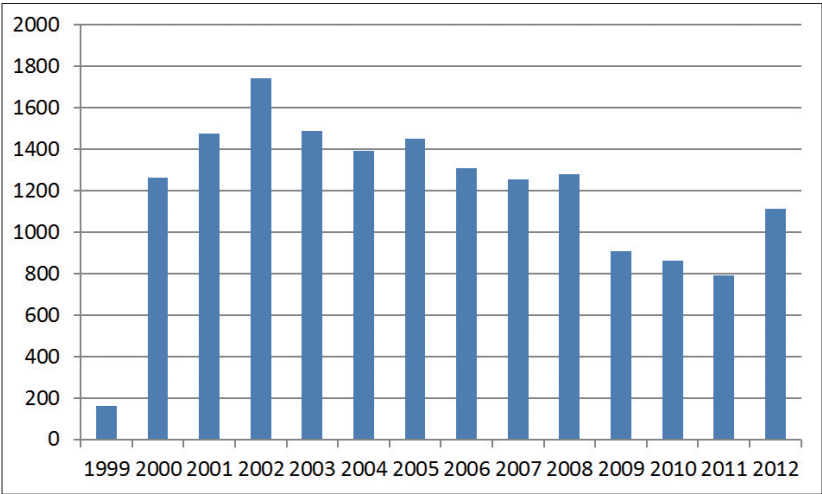


图7 历年参与无车日活动的城市数量

8 参考文献

Jerome Simpson - REC, Sean Carroll - ICLEI. 2012 Participation Report

André Muno - Climate Alliance, Olivier Lagarde - Energy Cities. 2011
Participation Report

2007—2009年中国城市无车日活动资料汇编

2010年中国城市无车日活动资料汇编

2011年中国城市无车日活动资料汇编

2012年中国城市无车日活动资料汇编

住房和城乡建设部中国城市无车日活动指导委员会

地 址：北京市海淀区三里河路9号住房和城乡建设部北配楼545室

邮 编：100037

电 话：010-58933961 58323222

传 真：010-58934653 58323220

电子信箱：cswcr@126.com

网 址：<http://www.chinautc.com>

