

2014年中国城市无车日活动

■ 活动评估

中国城市规划设计研究院

2015年1月

2014 年中国城市无车日活动总结与评估

1 活动概况

2 组织特色

3 优秀实践案例

4 评估

4.1 活动参与

4.2 活动宣传

4.3 无车区域

4.4 长效措施

4.5 民意调查

4.6 交通环境指标监测

4.7 主要结论

5 下一阶段工作建议

6 附录 1：欧洲交通周

7 附录 2：媒体评论

8 参考文献

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八届“中国城市无车日活动”于2014年9月22日在全国开展。

随着活动宣传的深入人心、活动影响力逐年扩大，越来越多的城市积极主动地签署活动承诺书，加入到2014年中国无车日活动中来。截至2014年9月22日，承诺参加中国城市无车日活动的城市和县达到171个。据不完全统计，实际开展此次活动的承诺城市为110个。

2014年中国城市无车日活动主题为：“我们的街道，我们的选择”，重点关注交通对城市生活质量的影响，鼓励重新分配和设计街道及公共空间，促进多种交通方式在道路空间分配上的平衡。围绕这一主题，各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

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，2014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。

同时，为进一步提升联络员制度工作效率，在无车日专题网页设置了城市联络员信息专区，各城市可以通过网站直接报送联络员信息、活动方案、活动动态信息、活动总结等相关材料，使得住房和城乡建设部、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，有关无车日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，社会各界人士也能够更加及时地了解活动开展动态信息。

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责任和义务

合理分配城市道路空间，既是城市对于步行和自行车交通方式的重视，更是城市对于以人为本的城市可持续发展理念的认同。而要实现城市的可持续发展，不仅需要政府层面的努力，也需要广大居民的积极配合，大家携手行动，共同保护我们生活的家园。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 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

为更好地指导活动城市有针对性的开展活动，确保活动取得实效，活动指导委员会编写了《2014 年中国城市无车日活动组织手册》，为城市政府及社会各界提供关于活动主题的背景信息和创意灵感，并提出活动组织要求；《中国城市无车日活动参考手册》和《我们的街道我们的选择》漫画册包含绿色交通和无车日活动的有关知识，与活动文件一起下发给城市使用。

此外，在城市交通网站制作了 2014 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。

2.4 设计无车日活动主题海报及相关延展物，增强活动吸引力和趣味性

为了进一步加强无车日活动吸引力和趣味性，使得活动主题更容易为广大群众接受。活动指导委员会委托专业设计团队为 2014 年中国城市无车日活动除设计主题海报之外，还设计了手提袋、公交卡贴、mini 公交卡、活动主题 T 恤等一系列相关延展物。

此外，活动指导委员会还编写了《中国城市无车日活动宣传素材及使用规范》，对活动海报及各种宣传延展等做了统一设计与规范，发放给所有活动城市参考，以回应往年各城市提出希望统一活动标志、设计元素，加强无车日活动主题形象的诉求。

3 优秀实践案例

3.1 北京：公交线网优化，自行车专用道联网



在无车日当天，2014 年北京市第七批公交线网优化线路开始实施，共涉及线路 6 条。其中，新开线路 4 条。同时，京开高速公交专用道年内开通，6 米微型电动公交率先在朝阳推行。另外，为改善公共交通出行环境，北京交通部门正在推动自行车专用道联网工作，标注专用颜色进行区分。

3.2 昆明：完善公交网络，推动绿色交通系统建设

为迎接无车日活动，昆明市加快构建城市快线公交、干线公交、支线公交三级公交线网运营系统。打造“线路成网、层次分明、有机衔接、方便快捷、协调发展”的城市公交运营网络，重点对新建大型居住区、商业区、工业园区、高教区等城市功能区延伸、加密、并延长运营时间，提高盲区、薄弱地区的公交覆盖率，满足乘客多元化出行需求；优化慢行交通设施，建设绿色交通系统。以围绕居民节点和公交站点为核心，大规模建设绿色交通系统，优化慢行交通设施，方便

自行车和步行交通向公交站点衔接，方便市民出行换乘。同时，科学合理规划建设人行立体过街设施、斑马线，开展公交接驳点的步行改造。

3.3 南宁：投放清洁能源公交，设置彩色公交专用道



2014 年无车日当天，南宁市共投放 433 辆新能源与清洁能源公共汽车，其中包括 100 辆 LNG 气电混合公交车、210 辆 LNG 公交车、23 辆 5.9 米 LNG 微型公交车以及 100 辆服务世锦赛的穿梭巴士。此外，南宁市第一条彩色公交专用道—南梧路公交专用道也于当日正式投入使用。

3.4 杭州：优化公交线网

2014 年，杭州公交集团近期将对城西区域的公交线路进行优化调整，新开 2 条环线，新开 6 条含“M”编码的地铁接驳线，以及优化 10 路等 7 条现有线路。无车日当天，余杭区也对区内 6 条公交线

路进行了优化。

3.5 苏州：向 30 万车主家庭寄递无车日宣传手册

苏州市在无车日活动开展前夕，向私家车主派发无车日宣传手册，以宣传无车日为背景，涵盖所有交通出行内容，如轨道交通、有轨电车、纯电动公交车、公交专用道、公共自行车、出租车（电调）等信息资讯，并附带公交轨道换乘体验券，凭券可以免费乘坐轨道交通及公交车，以此宣传鼓励私家车主使用公共交通出行。宣传手册通过邮寄的方式，发放到苏州 30 万私车车主手中。

3.6 合肥：开通 99 路公交线路

合肥市根据道路建设状况、合肥公交线网发展规划和年度开辟新线计划，为进一步优化合肥市公交线网布局，方便长途旅客及沿线周边居民乘坐公交车出行，合肥公交集团将于 9 月 22 日“无车日”当天开通 99 路公交线。

3.7 佛山：加快枢纽建设，投放新型公交

佛山市借助无车日活动契机，加快公共交通优先发展，积极推动公交站场建设，2014 年中心城区已建成投入使用的公交站场共 5 个，9 月 16 日，禅城区新建公交枢纽站场的“快乐公交驿站”。无车日活动当天，南海区 18 辆新型公交车正式投入使用。

3.8 温州：新添 12 条橙色自行车专用道

为迎接无车日，温州进一步完善自行车专用道网络，启动了市区

12 条路,共计 1 万多平方米的自行车道薄层彩色防滑路面改造工程。
据统计,2014 年,温州市区新建或改造步行自行车道 44 个路段,总里程 74.4 公里。

3.9 安庆: 改善老城区公共交通、自行车和步行的通行条件

安庆市为迎接 2014 年无车日活动,结合老城区道路改造,改善老城区公共交通、自行车和步行的通行条件;根据城市建设和市民绿色出行的需要,逐步增设公共汽车专用道,拓宽人行道,完善自行车网络;按照新一轮城市公共交通规划,进一步优化公交线网,加快公交场站建设,新增公交车辆和公交线路,提高城区公交覆盖率,满足市民公共交通需求。

3.10 黄山: 建设步行和自行车示范道路、形成鼓励绿色交通发展长效机制

黄山市为配合无车日活动,划定一批自行车和步行出行示范道路。拟在屯光大道、齐云大道、黄山东路、黄山西路,选择划出部份道路作为自行车和步行交通出行的示范道路,提倡绿色出行;并在活动结束后,力促提高自行车和步行安全性、改善自行车和步行交通服务,增加非机动车停车位等措施,建立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、公共汽车和自行车停车场等建设),形成长效机制。

3.11 桂林：公共自行车系统启用



9月22无车日当天，筹备已久的桂林公共自行车系统悄然出现在市区街头，进入系统调试和试用阶段。根据计划，我市首批3000辆公共自行车将于10月投入使用，届时，桂林将成为广西第三个推行公共自行车服务的城市。

3.12 安康：公共自行车试运营



9月22日，宁陕县投资60万元打造的公共自行车一期项目竣工，正式投入了试运行。重点是以城区为主，规划投放公共自行车150辆，设有10个站点，主要设置在县城主要交通要道、居民住宅区、办公区附近，每站间距在300至500米之间，方便群众和游客使用。

4 活动评估

4.1 活动参与

1) 参与城市数量

2014 年的第八届中国城市无车日活动的参与城市数量达到历史新高。共有 171 个城市和县签署了中国城市无车日活动承诺书，其中包括 161 个城市和 10 个县。其中，新签署承诺书的城市 7 个，分别是：黑龙江省大庆市、四川省广元市、广西柳州市、湖北省宜昌市、湖南省湘乡市、湖南省冷水江市和湖南省浏阳市；新签署承诺书的县 10 个，均位于湖南省，分别是：郴州市的桂东县、临武县、永兴县和汝城县，湘西土家族苗族自治州泸溪县，岳阳市平江县、华容县，娄底市双峰县，怀化市新晃侗族自治县、中方县。

绝大部分承诺城市都在9月22日开展了此项活动。据不完全统计，全国共有110个城市和县开展了中国城市无车日活动，其中包括3个直辖市（天津除外）以及20个省会城市（黑龙江哈尔滨市、新疆乌鲁木齐市、海南海口市、山东济南市、江西南昌市、内蒙古呼和浩特市、青海西宁市除外）在内的105个签署承诺书的城市。此外，更有南充市、九江市、临汾市吉县、亳州涡阳县、忻州河曲县等5个城市和县虽然没有签署承诺书，但仍然主动开展了无车日活动。开展活动的城市数量较上一年增加了5个城市，开展活动城市占承诺城市的61%，略低于历年平均比例68%，活动涉及超过2亿的城区人口。

从城市活动开展情况来看，一方面，由于城市政府重视程度差异，

2014 年无车日活动两极分化趋势有所显现。在部分省市无车日活动受重视程度逐步提高，如湖南省城市和县规模迅速扩大，2014 年新增增加了 3 个城市和 10 个县开展无车日活动；但是在部分省市也开始出现遇冷现象，如山东省济南市、江西省南昌市、黑龙江省哈尔滨市等是往年一直支持无车日活动的省会城市，2014 年没有开展相应活动。另一方面，其他部委开展的类似的绿色交通公益宣传活动也对城市参与无车日活动有所影响。如交通部开展的为期一周的公共交通周活动与无车日活动时间重合，部分城市在开展活动时，将为期一天的无车日活动并入公共交通周活动，也是导致无车日活动缺乏体现的一个因素。

总体来说，无车日倡导的绿色交通理念正日益得到越来越多部门和城市的认同，虽然开展活动城市数量有所下降，但是越来越多的部委开始携手推行和倡导绿色交通发展理念，如交通部推行的公共交通周，发改委倡导的一三五行动，环保部牵头的大气污染治理等，均体现出随着国家节能减排发展战略的推进，各级政府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⁾
2014	171	110 (5)	61%
2013	154	105 (7)	68%
2012	152	134 (12)	80%
2011	149	104 (8)	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

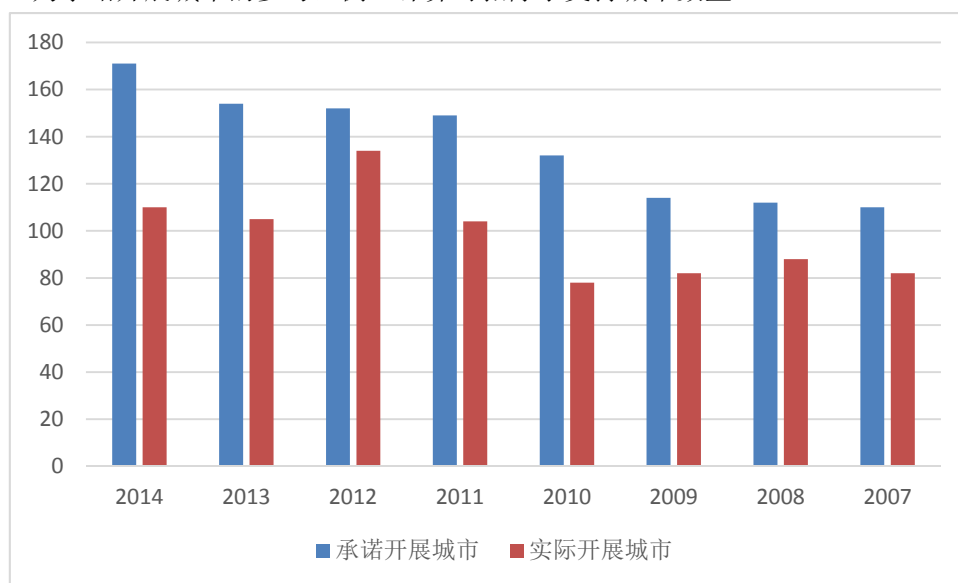


图 1 参与无车日活动的城市数量

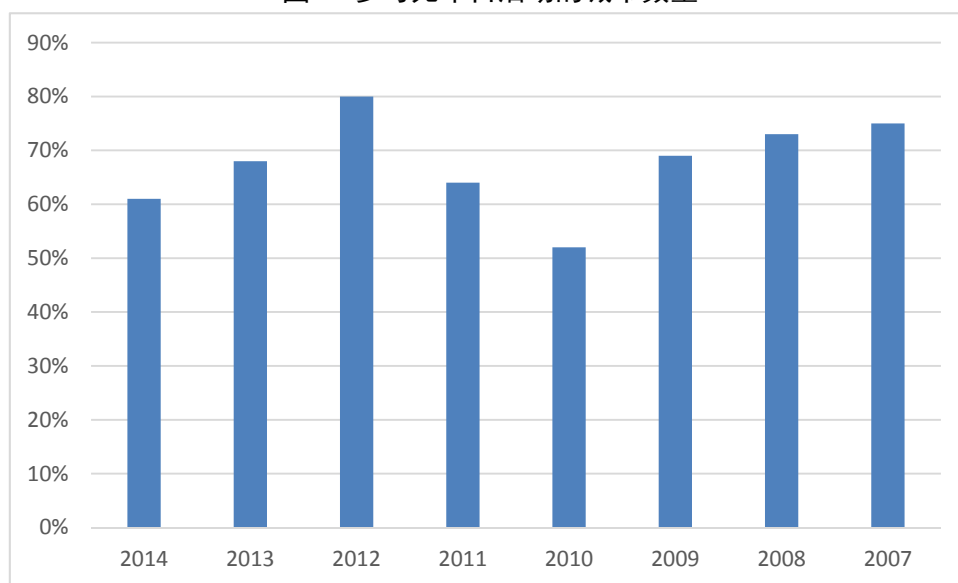


图 2 承诺开展城市的参与比例

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均在 5 个左右,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。从统计数据显示,部分支持城市将随后签署承诺书,转变为承诺城市。如 2008—2014 年共有 7 个城市由支持城市转变为承诺城市,其中 2009 年自发开展无车日活动的柳州市,就于 2014 年正式签署了活动承诺书。对于目前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
2014	南充市、九江市、临汾市吉县、亳州涡阳县、忻州河曲县	5	1
2013	六盘水、中山、铜陵、上饶、梅州、中卫、吴忠	7	0
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	0
2011	岳阳 荆门 石河子 孝感 舟山 咸宁 济源 阿克苏	8	0
2010	株州 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 171 个城市和县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	湖北	武汉	河南	开封	山西	太原
	天津		襄樊		洛阳		大同
	上海		鄂州		焦作		长治
	重庆		黄石		漯河		阳泉
河北	石家庄	湖北	松滋	河南	许昌	山西	潞城
	邯郸		仙桃	安徽	合肥	辽宁	大连
	保定		随州		蚌埠		抚顺
	张家口		荆州		芜湖		本溪
	唐山	浙江	宜昌		淮南		锦州
	邢台		杭州		马鞍山		营口
	秦皇岛		宁波		安庆		辽阳
黑龙江	哈尔滨		绍兴		黄山	山东	盘锦
	牡丹江		台州		淮北		铁岭
	佳木斯		温州	湖南	池州		济南
	齐齐哈尔		嘉兴		宣城		青岛
	七台河		衢州		长沙		淄博
	沈阳		临海		常德		德州
江苏	大庆		平湖		娄底		烟台
	南京		温岭		郴州		潍坊
	无锡		海宁		株洲		泰安
	镇江		富阳		湘潭		临沂
	苏州		诸暨		湘乡		枣庄
	南通		上虞		冷水江		威海
	徐州		江山		浏阳		滨州
	连云港		桐乡		州桂东县		聊城
	常州		丽水		郴州临武		日照
	江阴	福建	湖州		郴州永兴		寿光
	淮安		福州		郴州汝城	广西	南宁
	常熟		厦门		湘西泸溪		桂林
	宿迁		三明		岳阳平江		北海
	张家港		永安		岳阳华容	四川	柳州
	扬州		漳州		娄底双峰		成都
	昆山	吉林	长春		怀化新晃		自贡

陕西	西安	贵州	吉林	广东	怀化中方	四川	绵阳
	汉中		龙井		广州		泸州
	宝鸡		贵阳		汕头		广元
河南	郑州	新疆	遵义	广东	深圳	重庆	攀枝花
	商丘		乌鲁木齐		珠海		内江
	安阳	内蒙古	呼和浩特		湛江		西昌
	新乡		包头		佛山	西藏	拉萨
	南阳	云南	昆明		江门	江西	南昌
	平顶山		大理	宁夏	银川	甘肃	兰州
	信阳		曲靖	海南	海口		

4.2 活动宣传

1) 新闻发布会

为扩大活动宣传力度，2014年9月16日，住房城乡建设部新闻办公室召开2014年中国城市无车日活动新闻发布会，总规划师唐凯同志出席并作重要讲话，会议同时针对无车日活动专用标志进行了正式发布。人民日报、新华社、经济日报、光明日报、中央电视台、中央人民广播电台、腾讯、搜狐等56家媒体参加会议。

2) 网络宣传

活动指导委员会专门制作了2014年中国城市无车日活动专题网站，为城市提供丰富的资料下载和动态信息，城市还可网上报送联络员信息、活动方案和总结。2014年中国城市无车日活动期间，通过无车日网站共收集56个省市联系人信息、36个城市活动方案，并发布约78条城市无车日新闻、11个视频和35个城市的活动照片。

活动指导委员会还委托专业团队运营“@中国城市无车日活动”微博平台。9月1—22日微博平台共发布微博总数为1419条；粉丝增长280名，达到8048位；微博阅读总量为322896次；9月16日无

车日新闻发布会微博阅读量高达 104577 次；新浪微博搜索“无车日”结果条数为 1790456 条。与此同时，无车日官方微信平台于 2014 年正式上线，目前已有关注粉丝 100 人，发送公众消息 31 篇，单篇公众消息最高阅读次数 63 人次。公众消息涵盖无车日小知识，绿色交通理念，国内外优秀城市案例，活动成效，媒体反响等多个方面内容。无车日专题网站、微博、微信等网络宣传平台以知识型、分享型、倡导型的沟通方式与外界交流，建立了中国城市无车日活动官方专业的沟通窗口及平台，为中国城市无车日活动做了积极正向引导。

3) 其他宣传活动

为进一步扩大无车日活动在国家层面及特大城市的宣传和影响力，活动指导委员会制作的中国城市无车日活动海报，在北京市通过公交站亭广告、地铁电视屏广告、机场电视屏广告等多种方式进行发布：9 月 1 日—9 月 27 日，在 80 个公交站亭张贴无车日海报；9 月 1—30 日，在 10 个地铁枢纽站和首都国际机场 T3 航站楼电视屏广告每天播放 10 次无车日广告片。截至 2014 年 9 月 22 日，共有中央电视台、中央人民广播电台、人民日报、新华社、中央人民政府门户网站、新浪、搜狐等过百家媒体对 2014 年无车日活动进行了报道。其中，中央电视台新闻频道、北京新闻台、广东卫视、辽宁卫视、搜狐视频等多家媒体对无车日活动进行了反复报道。

4.3 无车区域

在 2007—2014 年连续八届的无车日活动中，先后有 159 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。

2014 年划设无车区域（道路）的城市有 56 个，占实际开展活动城市的 51%，高于历年平均值 49%。

表 4 划设无车区域的城市数量及所占比例

年份	划定无车区域的城市数量	实际开展城市	占实际开展城市比例
2014	56	110	51%
2013	58	105	54%
2012	19	134	14%
2011	38	104	37%
2010	50	78	64%
2009	45	82	55%
2008	22	88	25%
2007	65	70	93%

4.4 长效措施

1) 概况

2014 年有 18 个城市在报送的总结（共有 35 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。

2014 年有 46 项长效措施得到实施（见表 6），较 2013 年减少了

39 项。同时，2014 年，平均每个城市实施了 3 项长效措施，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)。可以看出，近年来城市在无车日活动期间实施长效措施的积极性逐渐增加，并且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，城市绿色交通系统建设将进入一个良性循环。对于部分尚未制定长效措施的城市，仍有较大潜力可挖，应进一步加大宣传引导力度，全面促进城市交通可持续发展。

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 25%(见表 7)。城市更多的将无车日活动视为一项理念宣传活动，长效措施的实施方面有待加强，应在今后的活动中进一步加强对于城市实施长效措施的引导和支持。此外，对于活动总结材料的报送内容和方式，也可以考虑适度精简，以提高效率。

表 5 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	城市平均长效措施
2014	18	46	3
2013	22	85	4
2012	13	53	4
2010	22	51	2
2009	29	76	3
2008	5	14	3
2007	22	70	3
合计		461	

表 6 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
6	1	武汉
5	1	常德
4	7	重庆、杭州、湛江、西安、诸暨、无锡、黄山

3	12	深圳、青岛、昆明等
2	20	哈尔滨、长沙等
1	41	天津、厦门等
合计	85	

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。

①2007—2014 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 461 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。

表 7 长效措施分类及数量(2007—2014 年)

大类	中类	小类	2007— 2014
公共交通	场站建设	公交停保场建设	17
		新建港湾式车站	8
		完善公交车站配套设施	12
	线路	开通新公交线路	29
		开通校车线路	2
		开通社区公交线路	5
		优化公交线网	21
	车辆	新增车辆	23
		新增新能源车辆	18
		推动车辆改造更新	11
	路权和信号优先	设置公交专用道	20

		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	6
		利用既有铁路，实现公交化运营	1
快速公交		新建 BRT 系统	7
		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	6
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	53
		提升公交管理水平	6
		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
政策		出台公交优先政策	1
枢纽	信息化	推动公交信息化建设	5
	枢纽建设	新建公交枢纽	8
	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	4
		新建/改造自行车道	10
	人行道建设	新建步行专用道	5
		新建/改造人行道	11
	出行环境	改造步行、自行车出行环境	3
	停车设施	新建自行车停车设施	6
	安全设施	增设机非隔离设施	14
	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	15
		完善公共自行车系统布点	14
		新增公共自行车车辆	12
	规划	编制相关规划	3
道路交通设施	道路建设	道路拓宽改造提升	10
	标志	增设道路标志	6
		增设步行、自行车标志	6
	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	14
		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	2
	加强步行、自行车交通管理	1
	交叉口渠化	3
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	4
交通需求管理	政策研究及实施	1
合计		461

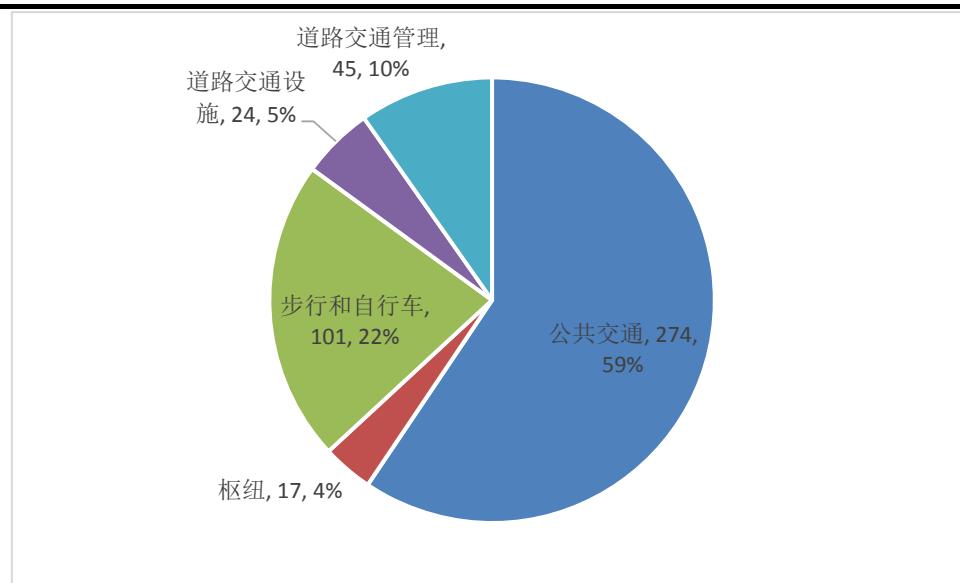


图 3 各类长效措施所占比例（2007—2014 年）

②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，2014 年占到措施总数的 59%，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。

③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，该类措施包括建设完善公共自行车系统、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，2014 年为 21.9%，仅次于公共交通。

表 8 各项长效措施所占比例

措施类型	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007
公共交通	69.4%	63.5%	49.1%	66.7%	49.0%	51.3%	78.6%	81.4%
步行和自行车交通	21.9%	27.1%	35.8%	25.8%	23.5%	15.8%	0.0%	1.4%
枢纽	3.7%	1.2%	0.0%	1.5%	7.8%	6.6%	7.1%	0.0%
道路交通设施	5.2%	3.5%	5.7%	3.0%	7.8%	7.9%	0.0%	2.9%
交通管理	9.8%	4.7%	9.4%	3.0%	11.8%	18.4%	14.3%	14.3%

④位列 2007—2014 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、优化公交线网、设置公交专用车道、新增新能源车辆、公交停保场建设、新建公共自行车系统、增设机非隔离设施、完善公共自行车系统布点、交通秩序整治(见表 10，共 11 项)。其中增设机非隔离设施进入前 10 位，取代了去年的完善公交车站配套设施，从城市长效措施实施前 10 位情况可以看出，公共交通、步行和自行车交通正在成为城市建设重点。

总的来看，排名前 10 位的 11 项长效措施中，7 项是公共交通方向，3 项与自行车系统相关，1 项与交通管理有关。说明随着城市机动化进程加快，各城市交通压力逐渐凸显，应对这一问题，城市政府对于公共交通的重视程度逐渐提高。此外，在国家倡导节能减排、绿色交通的政策引导下，公共自行车系统也成为近年来城市建设热点。

表 9 排名前 10 项的长效措施（2007—2014 年）

排名	长效措施	数量
1	提升公交服务水平	53
2	开通新公交线路	29
3	新增车辆	23
4	优化公交线网	21
5	设置公交专用道	20
6	新增新能源车辆	18
7	公交停保场建设	17
8	新建公共自行车系统	15
9	增设机非隔离设施	14
9	完善公共自行车系统布点	14
9	交通秩序整治	14

3) 与国际的对比

欧洲城市经过了机动化高速发展阶段，私人小汽车和公共交通设施高度发达，交通管理水平也相对较高，但是绿色交通系统在其以车为本的发展过程中，发展速度相对较弱。目前欧洲城市长效措施的建设更注重绿色交通系统的回归、交通管理精细化水平的提升以及个体绿色出行意识的培养等方面。

欧洲交通周排名前 10 位的各城市实施的长效措施分别是：步行基础设施改进、完善自行车网络、开展增强绿色出行意识活动、完善自行车交通设施、学校附近区域内减速计划、建立或扩建行人区域、扩大人行道面积、降低人行道高度、移除建筑占道、编制教育材料。最新进入前 10 项长效措施的是“移除建筑占道”，取代了“改进与扩建公共交通网络”的位置。这些长效措施的改变，反映其城市政策主要侧重于两个方面：

1) 交通理念的宣传和普及，如举行增强绿色出行意识活动、编制教育材料，这 2 项增强公众意识的长效措施，一直排在近年来前 10 位；

2) 改善绿色交通出行环境，如自行车交通网络改进、步行交通设施改进、自行车交通设施改进、建立或扩建行人区域、学校附近区域内减速计划、降低人行道高度、扩大人行道面积、改进与扩建公共交通网络。

与欧洲国家相比，我国城市政府正在转变以车为本的发展思路，重视公共交通系统和绿色交通系统建设，以避免过于依赖小汽车交通，

这对于处于机动化高速发展的中国社会具有非常积极的影响。一方面，由于处于机动化高速发展阶段，我国城市交通基础设施缺口仍然较大，所以建设重点仍偏重于设施层面建设，管理层面相对较为粗放，仍有待提高。另一方面，我国各级政府也应借鉴欧洲经验，加强对于交通理念的宣传和普及，以在全社会层面实现对于交通可持续发展的共识。

4.5 民意调查

2014 年共收集来自大庆、无锡、铁岭、南通、中方、邢台、泰安、寿光、黄山、常熟、常德、诸暨、苏州、银川、湘潭 15 个城市超过 4000 份问卷，其中湘潭问卷中存在明显的数字问题，予以去除，最后保留 14 个城市的有效问卷总计 3746 份。民意调查的主要结论如下：

1) 无车日活动至今已经开展八届，多年来持续的对于绿色交通理念的宣传，使得活动影响逐渐提高，绿色交通理念深入人心，调查结果显示，市民对无车日活动的知晓率高达 76%，较 2013 年的 72.4% 有所提升；

2) 市民对于无车日活动的意义表示充分肯定，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，81.5% 的市民认为无车日活动不会影响购物出行；此外，97.7% 的市民对于政府实施的交通改善措施表示支持。

3) 对于出行结构，目前公共交通、步行、自行车等绿色交通出行方式仍是我国城市居民出行的主体，小汽车出行比例约为 15%。同

时不可忽视的是近年来电动自行车出行比例不断提高，基本与传统自行车出行比例持平。

4) 居民对于步行和自行车交通满意度方面，大部分居民均表示认可，仅有不到 5%的居民认为步行和自行车出行环境差或较差。前 3 位的步行交通设施问题是人行道被占用、盲道缺失或不连续、人行道不连续。自行车基础设施与步行基础设施相比有所差异，前 3 位的自行车交通设施问题是机动车对自行车干扰严重、自行车道路面状况太差、自行车道宽度不足。此外，对于自行车停车设施满意度调查发现，仅有 55.8%的市民觉得满意。

5) 在空气质量满意度方面，居民对于空气质量表现出强烈的关注，70.3%的居民认为城市空气质量比几年前变差了，同时 57.3%的市民认为空气污染物中的 PM2.5 增多最主要的原因是机动车尾气排放，比排名第二位的工业企业尾气高出了一倍。随着绿色交通理念宣传的深入人心，85%的居民认识到减少使用小汽车，使用公共交通、步行、自行车等绿色交通方式出行，能够有效改善城市空气质量。

4.6 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。2014 年全国共有 14 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，体现以下特征：

1) 设置一定范围无车区域的城市，交通量显著减少，公共交通使用量上升。

从城市统计数据来看，设置一定范围的无车区域能够有效降低机动车出行需求，无车日当天交通拥堵均有所缓解。无车区交通量减少最为明显，下降幅度平均达到 60%。

2) 无车日全市交通事故率显著降低。

由于设置无车区域，城市交通量减少，导致交通事故率显著下降。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，如太原市交警 9 月 22 日 7 时至 17 时，122 报警服务台共接到各类交通事故报警 237 起，比上周一减少 70 起，下降幅度约 22%。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 16%~26%；噪声等效声级一般降低 3~5 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。

4.7 主要结论

- 参与情况。参与无车日活动的城市数量逐年增加。2014 年，签署无车日活动承诺书的城市累计达到 171 个；实际开展活动的城市为 110 个（含 5 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 61%，略低于历年平均比例 68%。

- 活动宣传。人民日报、新华社、中央电视台等 56 家知名媒体参加了无车日活动新闻发布会，会后中央电视台、中央人民广播电台、人民日报、新华社、中央人民政府门户网站、新浪、搜狐等过百家媒体对 2014 年无车日活动进行了报道。9 月 16 日无车日新闻发布会微博阅读量高达 10 万次；新浪微博搜索“无车日”结果条数为 179 万条。此外，2014 年活动指导委员会还通过公交站亭广告、地铁电视屏广告、机场电视屏广告等方式，全面开展无车日宣传活动。
- 无车区域。在 2007—2014 年连续八届的无车日活动中，全国有 159 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。2014 年划设无车区域（道路）的城市有 56 个，占实际开展活动城市的 51%，高于历年平均值 49%。
- 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—2014 年总计 461 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 位（3 项并列第九）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、优化公交线网、设置公交专用车道、新增新能源车辆、公交停保场建设、新建公共自行车系统、增设机非隔离设施、完善公共自行车系统布点、交通秩序整治。

- 民意调查。市民对无车日活动的知晓率达 76%；超过 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 80%的市民认为无车日活动不会影响购物出行。人行道被占用和机动车对自行车干扰严重分别是影响步行和自行车出行的主要因素。
- 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。无车日全市交通事故率显著降低，无车区域车速显著提高。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 16%~26%，噪声等效声级降低 3~5 分贝。

5 下一阶段工作建议

5.1 转变无车日活动组织主体

住房城乡建设部作为中国城市无车日活动的发起部门，将这一公益活动持续开展了八届，取得了较高的社会认可度和知晓度，已经取得了阶段性的成功。未来继续开展无车日活动，加强绿色交通理念宣传，应该作为一项持续的工作，长期坚持下去。2013 年国务院发布的《国务院机构改革和职能转变方案》，明确提出简政放权，要求处理好政府与市场、政府与社会的关系。因此，虽然未来无车日活动应该继续持续开展，但是其组织主体应从原来的城市政府转变为社会公益组织，而政府应该从搭台唱戏的主角转变为幕后支持的配角，同时，通过政策支持、资金扶持等多种方式，充分调动社会公益组织的积极性，让更多的社会团体参与到无车日活动的组织工作中来，使其逐步

转变为一项长期坚持的社会公益活动。

5.2 开展绿色交通系统评价

通过多年努力，从中央到地方各级政府对于绿色交通系统的建设意义和作用有了全新的认识。近年来，各地也逐步开始着力推动公共交通、步行、自行车等绿色交通系统建设，但是由于我国幅员辽阔，城市基础条件和现状发展水平存在差异，各城市对于绿色交通系统发展缺乏统一的评价标准，大部分城市处于独自摸索、边走边干的阶段。因此，在国家层面出台并推广绿色交通系统评价体系，对于指导城市认清自身绿色交通系统发展阶段，明确下一步发展目标有着重要的意义。

5.3 开展绿色交通专项研究

近年来，在绿色交通领域涌现出公共自行车、公交车载机、城市规划信息平台、手机数据应用等一批新的项目和技术。但是，目前对于这些专项应用无法准确衡量不同项目和技术适用范围和使用成效，城市在上马各类新项目时，无法准确预估各类项目对于城市绿色交通系统发展带来的影响。因此，开展绿色交通相关专项研究，为城市政府科学决策提供技术支持和决策依据也是十分必要的。

6 附录 1：欧洲交通周

6.1 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。2014 年，共有来自 44 个国家的 2013 个城市——代表 2.44 亿人正式报名参加了活动，比 2013 年增加了 82 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。

6.2 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：

- 1) 组织一周的活动，考虑相应年度的焦点主题。
- 2) 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。

3) 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。

6.3 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，2012 和 2013 年第十一届及第十二届欧洲交通周活动在参与城市数量方面持续出现下降的趋势，2014 年活动参加城市数量重新上升，达到 2013 个，同时活动影响人数达到历史新高 2.44 亿。

总体来说，随着全球各国对于可持续发展的重视程度提高和欧洲各国经济逐步复苏，欧洲交通周在全球各国的影响力逐步增强。来自 44 个国家/地区的 2013 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。

表 10 欧洲交通周参与情况

年份	城市数量	估算人口数
2014	2013	243 867 737
2013	1931	176 118 864
2012	2158	147 586 247

2011	2 268	156 000 000
2010	2221	221174367
2009	2181	227323998
2008	2102	218204152
2007	2020	215664765
2006	1875	207480514
2005	1700	182951394
2004	1554	163372888
2003	1500	159742168
2002	1742	154736447
2001	1477	117406833
2000	1262	98660032
1999	164	16218198

* “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

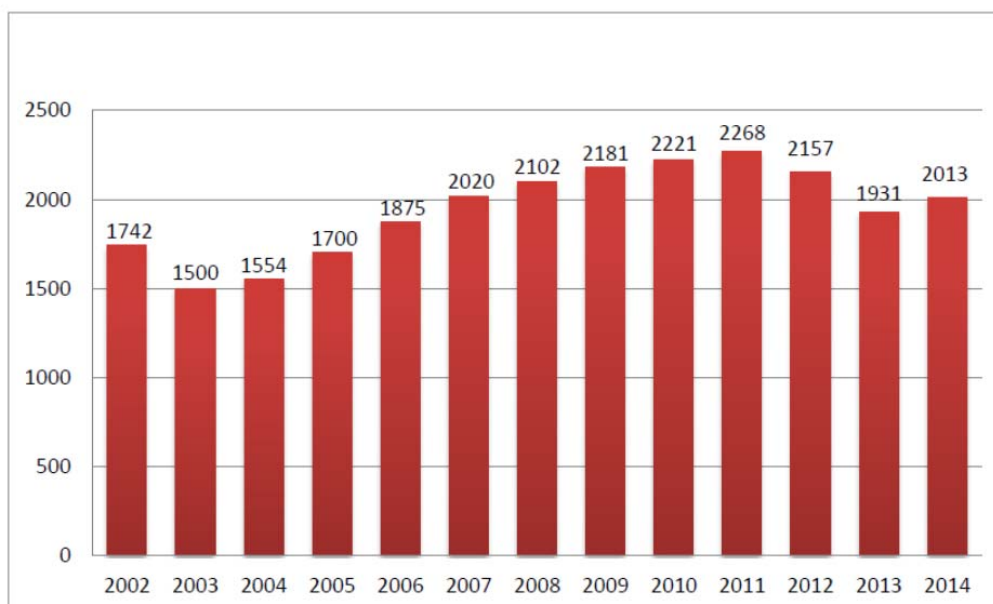


图 4 参与欧洲交通周的城市数量

表 11 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	2013	2014
阿尔巴尼亚	6	9	9	6	9	0	6	0	0	0	0	4	1
安道尔	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2
阿根廷	0	1	1	0	0	1	0	0	1	1	0	3	0
奥地利	0	14	26	51	35	396	378	400	430	466	548	534	535
比利时	0	12	50	43	33	29	35	163	66	48	55	78	30
波黑								5	5	1	3	2	1
巴西	0	0	0	0	0	57	34	12	30	7	2	9	1
保加利亚	0	57	84	3	61	47	48	39	45	27	32	48	29
加拿大	0	0	1	0	3	3	2	2	1	1	2	1	0
哥伦比亚	0	0	3	2	1	0	1	1	0	0	0	0	0
克罗地亚	2	24	1	9	3	9	10	32	20	18	16	16	16

塞浦路斯	0	3	1	0	0	0	2	2	3	4	3	4	9
捷克共和国	6	14	27	33	45	75	90	85	83	56	45	20	29
丹麦	68	3	2	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1
厄瓜多尔	0	0	0	1	1	1	1	2	1	1	1	0	1
爱沙尼亚	0	0	1	0	0	0	0	0	2	2	2	1	2
芬兰	0	2	2	7	15	9	10	3	2	8	13	29	27
前南斯拉夫	0	0	0	2	1	2	0	1	0	2	0	1	5
法国	5	42	13	60	135	143	180	157	147	103	131	108	99
德国	21	50	43	40	40	36	57	51	52	50	14	12	8
希腊	21	0	1	3	3	13	3	2	6	7	6	8	21
匈牙利	1	8	13	18	25	63	73	74	96	104	112	129	145
冰岛	0	5	6	1	2	1	4	5	7	5	3	5	7
爱尔兰	0	0	19	8	1	4	10	13	13	13	10	7	2
意大利	3	8	18	22	30	43	35	29	38	74	82	126	133
日本	0	0	0	2	3	6	7	9	9	8	9	13	11
科索沃							3	0	1	0	0	1	1
拉脱维亚	0	0	5	9	9	8	13	6	15	17	8	8	7
列支敦士登	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0
立陶宛	6	11	11	14	12	19	16	11	23	14	19	2	11
卢森堡	0	1	0	2	34	35	100	51	45	42	16	12	28
马耳他	5	4	25	0	1	0	0	0	0	0	0	0	6
摩尔多瓦	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
黑山共和国	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	2	2
荷兰	1	177	140	150	323	310	218	231	71	2	24	18	14
挪威	0	2	3	3	4	7	8	13	14	10	18	18	18
波兰	2	2	1	27	29	74	84	127	114	18	89	27	10
葡萄牙	19	31	19	24	34	83	69	65	66	111	64	48	73
罗马尼亚	59	0	63	81	67	100	108	62	58	66	48	52	36
俄罗斯	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	16
塞尔维亚	4	5	3	6	2	14	1	19	16	48	3	9	10
斯洛伐克	2	2	2	2	1	5	2	3	4	15	13	11	28
斯洛文尼亚	11	12	11	6	12	25	24	21	13	9	14	31	38
韩国	0	0	0	1	0	0	1	1	0	31	0	1	0
西班牙	70	119	138	227	227	305	366	390	567	764	614	406	490
瑞典	3	66	61	35	54	28	46	51	103	88	105	98	87
瑞士	1	1	7	5	9	8	7	3	2	2	3	4	2
中国台湾	0	2	1	1	1	1	1	1	2	1	3	1	0
泰国	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
土耳其	79	0	0	0	0	0	0	2	3	0	3	2	2
乌克兰	0	0	0	0	0	0	0	0	2	12	16	11	9
英国	23	34	42	57	56	59	48	37	43	9	9	6	10
委内瑞拉	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0
美国	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0

越南	0	0	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	2268	2158	1931	2013

2）参与城市类型的变化趋势

从活动参加情况来看，2014 年欧洲交通周活动金牌参加城市和参加城市的数量分别从 2013 年 323 个和 1598 个增加到了 377 个和 1630 个，选择开展 3 项活动的金牌城市比例 2014 年达到了 18.8%，高于 2013 年的 16.8%%，这也反映出欧洲各城市对于活动参与深度的逐步增加。

表 12 城市活动开展详情

年份	金牌参与城市	参与城市	城市总数 (不含支持城市)
2014	377	1630	2007
2013	323	1598	1921
2012	319	1824	2143
2011	367	1830	2197
2010	324	1707	2031
2009	368	1222	1590
2008	477	678	1155
2007	550	805	1355
2006	427	894	1321
2005	346	618	964
2004	381	473	854
2003	293	428	721
2002	232	107	339

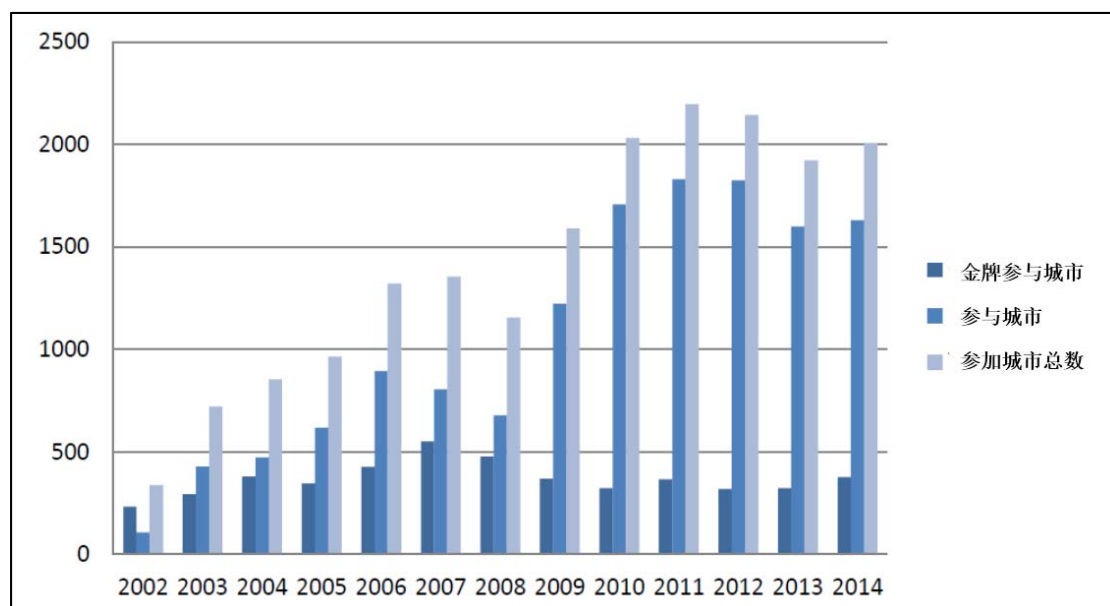


图 5 历年参与城市类型详情

3) 参与无车日活动城市的变化趋势

开展“无车日”活动的城市数量在 2002 年达到顶峰，当年的 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。随后呈现逐年下降的趋势, 2014 年举办无车日活动城市数量为 783 个，较 2013 年的 730 个有所上升，但仍处于历史较低水平。

表 13 历年参与无车日活动的城市数量

年份	总计	年份	总计
2014	783	2006	1 310
2013	730	2005	1 452
2012	1 114	2004	1 394
2011	792	2003	1 488
2010	864	2002	1 742
2009	909	2001	1 477
2008	1 281	2000	1 262
2007	1 254	1999	164

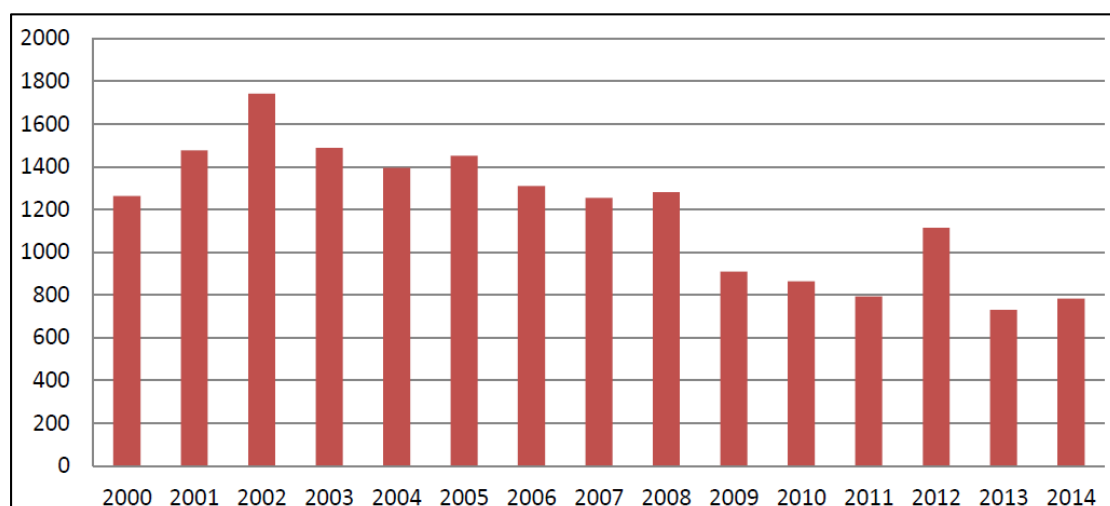


图 6 历年参与无车日活动的城市数量

7 附录 2：媒体评论

中国城市无车日活动的开展，引起了社会各界的热烈讨论，在此摘录部分媒体对于 2014 年无车日活动的评论。

7.1 中国建设报：城市无车日，优先考虑绿色出行

9 月 16 日，住房城乡建设部召开 2014 年中国城市无车日活动新闻发布会。部总规划师唐凯在会上强调，要以无车日活动为契机，制订发展绿色交通的永久性措施。

唐凯围绕如何推进行和自行车交通基础设施建设，从规划和设计层面提出三点要求。一是要重视步行和自行车交通系统与空间环境一体化规划；二是步行和自行车交通系统离不开以道路为主体的精细化、人性化设计；三是要加强步行和自行车交通与其他交通方式的衔接。他强调，要以无车日活动为契机，制订发展绿色交通的永久性措施。

据介绍，截至 2013 年 9 月，中国城市无车日活动已经连续开展

七届，今年将举办第八届。2014 年中国城市无车日活动以“我们的街道，我们的选择”为主题，重点关注交通对城市生活质量的影响，鼓励重新分配和设计街道及公共空间，促进多种交通方式在道路空间分配上的平衡。

据介绍，今年活动主题希望传递的理念是，新建街道和街道改善应充分考虑步行和自行车交通设施布局，同时收回已为机动车配置的部分空间，让人们更好地享受和重新使用公共空间。改变道路空间分配优先次序，让使用绿色交通方式出行的人们能够享有最高程度的优先。

7.2 法制日报：无车日应成改进公共交通契机

9 月 22 日是第 17 个世界“无车日”和中国第 8 个“城市无车日”，公开报道显示，目前我国已有 154 个城市承诺开展中国城市无车日活动，涉及超过两亿的城区人口。今年不少城市还大胆提出在“城市无车日”这天，将日常限行的一些措施有限放开，以此来衡量市民群众对中国城市无车日的响应和参与度。尽管这种尝试很有些冒险，但显而易见的是，有绿色、环保、低碳的公共交通出行理念倡导，再加上公共自行车配置服务合理，这样的尝试即使出现某些拥堵也很有积极意义。

显然，无论如何倡导“城市无车日”，也无论有多少城市积极响应，城市也不可能实现无车，也不能没有车，城市汽车拥有量本来就是城市社会经济发展和文明进步的一杆标尺，但在保护环境和城市道

路无法满足所有车辆畅行的现实面前，作为绿色、环保、低碳和大力发展公共交通出行的一种理念倡导，不仅很有必要，也很健康。尽管不少城市的公共交通在线路、密度和服务等方面尚有不足，某些时段的某些公共交通工具还人满为患，尤其是最后一公里问题还有待打通，也造成很多市民群众更愿意选择自驾出行。

而另一方面，有媒体记者实地调查显示，在城市出行高峰道路拥堵的背后，私家车所占的比例超过 70%，而这 70%的私家车中，仅有驾驶员一人驾车的空载车又占到 60%以上。道路拥堵并不是因为出行的人员太多，而是空载车辆密集所形成的结果。

我们可以测算一下，如果城市公共交通设置科学完善，能够将这超过 60%的私家车吸引选择公共交通，如果再有部分群众选择绿色、环保、低碳的自行车出行，城市交通状况可能就会出现巨大改观。而实际上如果我们的这种想象成为现实，对这些人的工作、学习、生活、出行等方面也不会带来多大影响，较之现在一些城市的逢峰必堵、逢节必堵，市民群众出行的效率一定会提高。

其实，我们设置“城市无车日”，倡导绿色、环保、低碳的公共交通出行理念，说白了就是希望通过这种活动，让私家车主和政府公务出行尽可能多选择公共交通或是拼车出行，再就是选择骑自行车出行。但这三项出行除了某些心理因素所形成的障碍之外，现实中公共交通欠缺科学完善规划，无法满足群众需求，对私家车主缺乏吸引力问题最为突出，其次是拼车还有不少制度上的障碍，再就是公共自行车作为最绿色环保的出行工具在很多城市发展还很迟缓。如果这三项出行

工具在规划、设置以及制度上均无障碍，对于缓解城市拥堵，提升人们绿色环保出行意识注定大有裨益。

设置“城市无车日”，倡导绿色、环保、低碳出行，必须通过大力发展城市公共交通，克服僵化思维打通某些制度障碍，为城市市民创造出家中“无车胜有车”的出行环境。

通过举办和响应“城市无车日”这一活动，发现城市公共交通所存在和需要改进的一些问题。让公共交通成为市民群众出行的主菜，再配以拼车、自行车这样的辅助菜肴，组成城市公共交通的一道大餐，让每一位出行市民切实感受到家中“无车胜有车”，这不仅是城市环保的现实需要，更是节能减排与可持续发展的大势所趋。

7.3 南方都市报：“无车日”之外，还应推行公交优先战略

《“无车日”其实一直很纠结》，这是9月24日记者刘凡的意见，更令人纠结的是，如果连作秀的形式都舍去了，倡导“绿色出行，低碳出行”不过是镜花水月。

今年无车日的主题是“我们的街道，我们的选择”，但仅靠限行、禁行等强制，以及一天地铁、公交的优惠和免费，辐射效应有限。无车日的实际意义在于提醒管理部门不断调整交通制度和决策，完善城市交通管理水平，特别是大力发展公共交通系统既是解决城市交通拥堵问题，背后也映射了太多“绿色出行”的障碍。诸如公交不完善，存在“最后一公里”；公共自行车路权得不到保障等，市民承担了高昂的时间、费用等成本，迫不得已买车代步，同样也产生诸多后遗症。

绿色出行就是个筐，事无巨细往里装，里面要有城市管理的精细化，公交优先战略的实施。无车日只是一个点，政府要拿出实际行动，实施公交优先战略，改善公共交通环境。诸如建设快速公交，开辟公交专用道和“定制公交”，强化公交安全管理，提升公交服务质量，增加更具舒适性的公共自行车等，市民享受到公共交通的优质和便利，自然将改变出行习惯。要是等候公共交通“花儿都谢了”，要不充当“沙丁鱼”，不仅汽车保有量增加，可能电动车、摩托车也会像打不死的小强。

或许，公车封存、公务员公交出行等是市民的标杆，但打一场治理拥堵和污染的保卫战，市民的环保意识和忧患意识不可或缺。不必“高大上”，蓝天白云是共同的风景，始终与每一位市民息息相关。如果说拥堵之困还能解，那雾霾造成的伤害，世上最远的距离是“我在你身旁却看不见你”，谁能独善其身？

7.4 燕赵晚报：“无车日”在冷清中进步

22日，是我国的第八个“全国城市无车日”，今年“无车日”活动的主题是“我们的街道，我们的选择”。记者调查显示，多地不再限行，而是选择鼓励市民主动选择公交出行。深圳市市民持机动车行驶证在9月22日可免费乘坐公交和地铁。宁波市民可免费领取轨道与公交换乘票，凭换乘票在轨道交通1号线或接驳公交线路上免费换乘1次，体验公交和地铁换乘带来的快捷和便利。（9月22日 中新网）

城市“无车日”已经到了第八个，与初设立时的热闹、喧嚣和争议相比，今年的“无车日”显得较为冷清，不仅媒体的宣传少了，政府的参与也销声匿迹，官员不再停公车坐公汽“秀”上一把，许多的城市亦不再限行，用限堵的不便来让位无车日，搭上大批警力维护交通秩序。

其实，“无车日”最根本的目的，是倡议大家采取步行、自行车、公共交通等绿色交通方式出行，逐步减少对小汽车的使用和依赖、更多乘坐公共交通、缓解城市交通拥堵，减少尾气排放。这包括两层含义，一是树立绿色出行的理念，二是城市公共交通优先的地位。观念是先导，但城市公共交通是否完善与便捷，才是绿色出行可行的基础条件。

“无车日”并不是宣传形式上给用车做减法，更该是把市民出行的观念链接到公共交通的体系中，让市民感受到出行便捷、顺畅、健康。毫无疑问，做好市民的工作始终都是“无车日”的关键。正是基于此，与以往“无车日”相比，许多城市的选择更接地气，不限行不扰民，尊重交通出行的选择惯性，顺应观念转变的渐进性。同时，“鼓励公交出行”成为了许多城市的主打牌，让私家车主免费乘坐体验公交，直接的体验远甚于喊破喉咙的说教。

当然，“无车日”也考验政府，其关键不是官员带头乘坐公交的“示范秀”。绿色交通、绿色出行，没有健全的公共交通体系，只能是无源之水、无本之木。如何发展城市公共交通，如何把市民吸引到公共交通的出行选择上来，才是“无车日”政府作为的“里子”。在近日

召开的 2014 年中国城市无车日活动新闻发布会上，住建部倡导要以无车日活动为契机，制定发展绿色交通的永久性措施。很多城市也是响应这一号召，通过新开和优化公交线路、增配地面公交运力，提高公共交通运营能力和吸引力。如，北京在“无车日”当天，新开 6 条公交线路，34 条夜线公交也联网运行，并采取了天然气动力和智能调度系统，融入环保理念。

“无车日”在冷清中进步，找准“公交”这个契合点，才真正抓住了“无车日”的本质。毕竟“无车日”只有一天，真正让每天都能成为“无车日”，还期待着城市在改善公共交通上有更大投入和更快进度。只有如此，“无车日”才能成为城市绿色理念的一枚标识。

7.5 山西新闻网：“后无车日”我们还该做些啥？

9 月 22 日是第八个“世界无车日”，然而北京、上海、济南、杭州等地当天全城拥堵，省会太原部分路段也出现了拥堵，网友们调侃当天是近几年最堵的“无车日”。究其原因，“周一效应”首当其冲。诚如一交警的分析，由于学校升旗、单位周一开会等因素，周一早高峰往往是一周中拥堵程度最为严重的时间段。对于在“无车日”里依然开车出行的很多人来说，自己上班、孩子上学的准点和便利，比绿色出行的理念更贴近切身利益，可以说，开车出行已成为不少现代都市人的刚需。

早在 2007 年 9 月 22 日，我国迎来第一个“无车日”，太原也在当年加入活动。与如今的倡议不同，当年的“无车日”，一旦有私家

车“闯入”禁行区域，将面临罚款 200 元及扣 2 分的处罚。很多司机在支持政府倡导“无车日”活动的同时，对罚款表示了质疑。事实上，“无车日”处罚上路行驶的私家车确实没有法律依据。因此，当越来越多的人知道交警并不会真的处罚，当忍受着不便的人们看到他人还在享受开车的便捷，很多人改了主意，说服自己也加入到开车的大军之中。这恐怕就是我们不得不正视的现实：想要完全靠倡导和自觉抵御利益驱动，当下还很难做到。

“后无车日”，我们还应该做些啥？一些国家的配套做法值得借鉴。在比利时首都布鲁塞尔，政府规定“无车日”这天所有市内公共交通一律免票。在芬兰赫尔辛基，公共汽车公司对在“无车日”乘坐公共交通工具的市民提供半价车票。国内的一些城市也有了具体行动。据报道，深圳市政府规定，每年“无车日”这天，持机动车行驶证的市民可以免费乘坐公交和地铁。倡议大家采取步行、自行车、公共交通等绿色交通方式出行，不能仅凭一纸“倡议”。政府应采取具体措施鼓励民众选择绿色出行方式，改善非机动车和步行出行环境，完善公交服务，促进城市交通科学、和谐和可持续发展。

如何让“无车日”所倡导的精神得到有效传承，如何直面汽车社会的诸多瓶颈难题，如何破解日益严重的环保、资源和交通困境，只有一天的“无车日”显然不能承受其重。除了政府部门率先垂范以外，“无车日”的意义更在于提醒城市管理者重视公共交通系统建设，完善公共交通网络，加大公共交通供给；更在于扭转以车为主的城市道路规划设计观念，在城市中为骑自行车者和行人提供足够的道路空间。

只有这样，才能建立起激励人们自己来安排更多无车日的机制，让公众自觉、乐意地做到“今天出门不开车”。

7.6 腾讯网：形同鸡肋的无车日仍具积极意义

免费租还自行车、设立汽车限行区……

我国多个城市在第八个“无车日”启动相关活动，不少有车族放下车钥匙纷纷选择轨道交通、公共汽车、公共自行车、步行等绿色方式“少开一天车”，起到了一定的缓解道路拥堵的作用。而更多城市的无车日，跟平常一样，高峰时段的拥堵涛声依旧，“无车日”被指形同鸡肋，有沦为走过场似的做秀之嫌。

在笔者看来，“无车日”达不到期望的效果，情有可原。

城市愈来愈大，工作区与生活区相隔愈来愈远，上班族需要在早晚做长距离潮汐式移动，非骑车和步行所能胜任。长距离移动，无车是不现实的。而轨道交通、公交汽车人满为患，加密班次也难保障市民在“无车日”顺利出行。对于更多有车族来说，还是只能像往常一样选择利用私家车出行。

但从公众利益出发，承载率低的私家车在高峰时段出行是一种对道路资源的浪费。大量汽车龟速行驶，不仅排放了大量严重影响广大市民身心健康的有害污染物，而且过多占用了道路资源，压缩了大量非机动车和行人的通行空间。

上世纪90年代末，法国年轻人发起“无车日”的绿色出行活动，当初就是通过一天自愿弃用私家车来减少尾气和噪声污染，还城市片

刻清净。

今年我国城市“无车日”活动，提出了“我们的街道、我们的选择”的主题，重点关注交通对城市生活质量的影响，呼吁道路不能被汽车占领，鼓励重新分配和设计街道及公共空间，通过增设公交专用道、拓宽人行道、完善自行车网络，为单车骑行者和步行者留路，让使用绿色交通方式出行的人们能够优先享有街道空间。

为此，一些城市倡议无车时段及路段、持驾照免费乘坐公共交通工具、持续停放的车辆免停车费、公共交通实行优先通行、乘车刷卡打折，积极响应“无车日”。这些举措，比较人性化，容易让人接受。停止使用公务车，也在一定程度上减轻了道路拥堵程度。

然而，对于一些住地或者单位离公交站较远的车主来说，没车不方便，正常的生活工作节奏会被打乱。即便是开车，但城市“无车日”临时强制划分的禁行限行区域，也可能影响出行。

车流滚滚、拥堵依旧，“无车日”尽管被指沦为徒具形式的鸡肋，但其并不是没有积极的意义。

毕竟它可以引起公众对道路拥堵、空气污染的关注，唤起人们注重车辆与环境的和谐共生，反思如何让汽车时代的城市生活更美好，从而改变生活观念和出行方式。

无车日不能包治百病。面对每天大量的出行需求，出路在于鼓励资源占用更少的、节能减排效果显著的智能化小排量汽车，以及合理规划路网并启用提高道路通过率的智能化交通信号管理系统等。与此同时，不断提高公共交通工具的覆盖率、舒适快捷性，使居民自愿放

弃驾车出行，积极参与到改善城市交通环境、共建宜居城市的行动中来，养成更多利用集约化高效率公共交通工具出行以减少道路拥堵和空气污染的良好习惯。

7.7 齐鲁晚报：无车日引发未来交通之思

9月22日，“世界无车日”又来了。

无车日最早源于1998年9月22日，法国一些年轻人提出“在城市里没有我的车”的口号，希望平日被汽车充斥的城市能获得片刻的清静，减少汽车造成的空气和噪声污染。在如今车辆高速增加的汽车时代，“无车”成为了绝对理想化的一种状态。

“无车”是现实生活中不可能实现的理想状态，但却是社会对交通现状改善的一种期盼，拿无车日的理想状态与现实中的状况来比较，一种莫名的尴尬涌上心头。曾几何时，买一辆车所带来的便利让人兴奋，车辆作为代步工具，人开上车效率就高了很多。但是随着车辆越来越多，购车后所带来的便利开始打折了，人们在享便捷之利的同时还要承担堵车之苦。

真真切切的数字摆在那里，不由得让人忧虑。据烟台市交管部门统计，2014年烟台市的机动车保有量和驾驶员数量双双突破了180万。这是一个什么样的数字？从驾驶员保有量角度来说，“三人行必有司机焉”。这是一个并不夸张的说法，也就是说，烟台每3-4人中，就会有一个会开车的。而在机动车数量方面，烟台市仅小型汽车保有量已经突破100万辆，几乎与芝罘和莱山两区的常住人口数量持平。可以

想象,将来每人一辆汽车出行,会是何种景象。

道路资源是有限的,并不会随着车辆增加而扩容。以目前车辆的增速,道路交通何时会出现饱和,交通警报会在何时拉响?当我们把这样一个敏感的问题抛出来的时候,没有人会给出明确答案,但却知道有一天问题会摆在眼前。到了那一天,出行将会成为与呼吸一样急迫的问题。

在无车日里,我们忧虑的是机动车数量无休止增加会带来的社会难题,也在寻求未来社会的交通出路;与其评论数字的惊人和社会对无车日的淡化,不如关心我们将来脚下路在何方。

琢磨一个城市未来的交通出路,想必比提倡无车出行更为急迫。在现有的状况下,发展公共交通则成当务之急。提倡绿色、环保、乘坐公共交通工具出行,我们不能仅仅将口号喊在公众少开车上,而是怎样实现让公众少开车。公交车的车次是否能够满足公众的出行需要,换乘是否便利、路线是否合理,非机动车道是否足够让公众方便,这些都在考验着城市管理。

从长远来看,烟台市发展城市轨道交通也是势在必行,而烟台坊间关于发展轨道交通的论调也是越来越高,认为这是解决城市交通问题的根本出路。烟台市区地形狭长,城市布局呈带状东西延伸,轨道交通将来可承担西自蓬莱东至牟平的城市运输工作,或是解决城市“交通病”的“金钥匙”。

关于未来交通,我们应该少用“车到山前必有路”来作自我安慰,而是应该用未雨绸缪的规划和行动,来实现届时的“柳暗花明”。

7.8 南国今报：“无车日”不应只是“禁行日”

又是一年“无车日”。柳州交警采取禁止社会车辆通行柳江大桥、龙城路 12 小时的做法，以倡导绿色出行的环保理念。当日实施效果似乎不错，多数汽车驾驶人没有擅闯“禁区”，周边相邻道路也未现明显拥堵现象。

细想一下，这样的“无车”真达到效果吗？交警禁行龙城路、柳江大桥，车主只能改走其他路桥，路程远了不说，还消耗了更多汽油，尾气排放量也随之增加了；此外，此举也给其他路桥带来了不小的交通压力。

在市区如此重要的交通主干道实行“禁行”，给市民上班、送孩子上学及带老人就医等，无疑会带来诸多不便。“无车日”倡导绿色出行，宣传环保理念，值得点赞，但不应以牺牲市民正常的出行权为代价。

“无车日”主题活动，有没有更好的方案？比如，当天让所有公务车一律停驶，公务员一律坐公共交通工具上下班。这一做法，国内外并非没有先例。减少开车，绿色出行，目的就是减少污染，改善空气质量，政府部门、公务员有责任带头做好表率。

倡导“无车”出行，还得健全城市公共交通系统。柳州市有关部门为此付出了努力，比如不断开辟公交线路、开设快速公交、建设公共自行车租赁系统等，还在“无车日”当天，给市民发放免费公交乘车卡。

我们不主张长期发放免费乘车卡，这不利于公交企业正常运营。

但如果乘坐公交有更多的优惠，如果公交线路的规划更加合理，如果修路或路烂导致公交停开的情况有所减少，如果公租自行车网点增设再多一些，相信会有更多的市民愿意选择“节油省钱”的方式出行。

“无车日”不应是突击式的交通管制日，眼光放长远些，思路更开阔些，我们能做的还有很多。

7.9 南方日报：从“无车日”看“公交都市”建设的不足

要让车主放弃私家车改乘公共交通工具，只有两条道路：一是让私家车持有和使用成本高到难以承受，目前的限牌、提高停车费都是这种思路，虽然车主对此十分不满，但似乎还没有达到要放弃的临界点；二是让公共交通形成强大的吸引力，用广州市交委通知的说法就是“要想引导大家减少私家车出行，光喊口号不行，关键是要缩小公共交通与个体交通的综合优势差距”。

今年广州依然“低调”对待“无车日”，不划限行区，也不封存公车，只是号召市民“尽量减少私家车出行，优先选择公共交通等集约、绿色交通方式出行，积极参与到改善城市交通环境”。的确，仅仅一天不开车、步行上班，这种传统的应对“无车日”的作法有“作秀”之嫌，哪怕这是正面的，但如今政府也不想玩虚的了。

其实，“无车日”并不是一概排斥所有车，而是鼓励放弃使用私家车，更多乘坐公共交通、自行车、步行。因此，怎么让公共交通、自行车、步行更大程度地取代私家车就成为“无车日”倡导的理念的实现方向。

为此，广州在 2012 年正式提出建设“公交都市”的理念和目标。在《广州市综合交通规划》中明确了“公交都市”的理念，但当年发布的《2011 广州市交通发展年度报告》却提出“大枢纽”、“大轨道”、“大道路”是广州未来交通的发展趋势；“区域化”、“城市化”、“机动化”是未来城市发展的主要趋势。这种理念和发展思路基本上排斥了“无车日”所倡导的自行车和步行两种方式，而主要鼓励公共交通出行。显然，这是狭隘的“公交都市”理念。

今年是广州创建国家“公交都市”的开局之年，正在大力实施“立体公交、集约公交、畅通公交、智能公交、低碳公交、优质公交、文明公交、平安公交”等“八大公交工程”。从现实情况来看，“公交都市”把重点放在公共交通上也无可厚非，毕竟对于特大城市来讲，大运力交通工具才是主要的大众交通形式。

而这实际上就是公交与私家车的 PK 了。要让车主放弃私家车改乘公共交通工具，只有两条道路：一是让私家车持有和使用成本高到难以承受，目前的限牌、提高停车费都是这种思路，虽然车主对此十分不满，但似乎还没有达到要放弃的临界点；二是让公共交通形成强大的吸引力，用广州市交委通知的说法就是“要想引导大家减少私家车出行，光喊口号不行，关键是要缩小公共交通与个体交通的综合优势差距”。

这了缩小这种差距，广州市交委通知表示，随着一系列公共交通发展措施的实施，相信广州公共交通服务水平将有质的飞跃，届时将会有更多市民“主动乘公交、愿意乘公交、享受乘公交”。而“主动”、

“愿意”、“享受”的基础，在我看来，一是舒适，如排队文明、夏天车站有喷降温水雾、没有日晒雨淋、车上空调充足、不算十分拥挤；二是通达，如地铁与公交无缝接驳、四通八达、有方便的私家车与地铁的换乘站、班次多、有夜班车；三是便宜，车票费、换乘停车费十分低廉，与私家车相比有明显优势。总之，到了便捷舒适到车主都想放弃私家车之时，“公交都市”便算建成了。否则，70%公交出行率只会是纸上谈兵！

“八大公交工程”也要把口号转变成现实。地铁线网总里程在2017年超过500公里，尤其是大区域间全面通达；有轨电车成为部分区域对地铁的替代品，尤其在短区域间的衔接；稳步提高纯电动公交车和新能源出租车的比重，以绿色交通推动绿色城市建设，并大力建设公交站场和换乘停车场，尽可能在各种道路上建立公交专用道；打造第四大公交体系，加速开辟水上巴士系统，把珠江水网建成为“超级高速公路网”。

回到“公交都市”比较忽略的自行车和步行两种交通方式，自行车道的设立无疑是目前广州交通系统的短板。从上世纪90年代开始排斥自行车后，亚运城市建设和广东绿道建设中，自行车道有了一定的恢复和新建，但基本上仍属于“见缝插针”式的交通工具。在绿道建设的理念中，自行车还只是健身工具。不是说要恢复“自行车大国”时代那种以单车为主的交通格局，但留有余地总是可以考虑的。至于在机动车道上划线还是在人行道上划线，可以根据实际情况考虑。

步行街和广场是商业和休闲之用，人行道才是步行的主要形式。

在城市规划中要注意产城融合，尽量为市民提供步行上班的空间距离的可能性。过街天桥最好有电梯，方便特殊人群上下；在密度大的商业区可以修建空中连廊并加盖遮雨篷。从国际宜居城市的评选来看，让步行成为舒适愉快的事情，可以检验一个城市是否真正宜居！

7.10 京华时报：拥堵的“无车日”衡量出了什么

9月22日是“世界无车日”。这一天，车水马龙仍是全国许多城市街道的主要景象。在北京，晚高峰的二环路延续了平日拥堵的节奏；在银川，实施的“无车日主干道禁行”响应者寥寥，不少私家车行驶在禁行路段上……拥堵的“无车日”如同一把尺子，衡量出了我们从道路文明到公共交通方面的若干不足。

首先是衡量出了我们尚未形成道路文明的社会共识。“无车日”活动，旨在通过动员全社会的用车者关注城市道路情况，培养用车的公共意识。这一活动甫一启动，就引发了许多用车者的响应。但是，“无车日”一年只有一天，即使这一天人们普遍响应倡议，对于不遵守交通规则者改变积习、培养用车公共意识的作用也极其有限。活动的倡导性而非强制性特点，又进一步削弱了对全社会的动员力。此外，“无车日”活动采取的是自上而下推广的传统模式，这在一定程度上也影响了社会各界的参与度，导致响应活动主要靠媒体发动和个人自觉，而无法得到更广泛的组织。

不过，即使“无车日”能够得到更广泛的组织发动，是否就能改变“无车日”拥堵的情况？恐怕也很难做出肯定回答。“无车日”临近十一

黄金周，人们的用车需求本就会自然上升。如果当天又逢周一或周末，用车需求还会激增。仅仅靠倡导不开车进行约束，而忽略人们正常的出行需求，显然也不可取。今年的无车日，就是因为正逢周一，而产生了阶段性拥堵。

城市交通的间歇性梗阻，往往是多方面原因共同作用的结果。公共交通供给不足，城市规划建设预留改善公共交通的空间不够，私家车用车缺乏价格杠杆调节，没有形成道路文明的社会共识，季节性因素等，都可能让城市交通陷入拥堵。“无车日”触及的只是培养良好的用车习惯和行车文明，但却无法触及其他“病灶”。即使私家车主愿意响应“无车日”号召，也必须付出过大的时间成本来交换，那么在理性上很可能选择不响应。

就此而言，拥堵的“无车日”实则还量出了优化公共交通硬件和思维上的差距。比如，公车是否应该响应“无车日”？私家车进城能否设立有效的价格杠杆机制？公交优先能否在公共交通的各个方面都体现出来？公交供给能力的提高能否与城市规划相结合，减少人为制造的拥堵现象？

可以说，“无车日”拥堵，不仅是道路文明程度的集中反映，也是公共服务水平的集中反映。只有二者都与时俱进，“无车日”才能发挥其应有意义。

8 参考文献

- André Muno – Climate Alliance, Olivier Lagarde – Energy Cities. 2014 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
- 2013 年中国城市无车日活动资料汇编
- 2014 年中国城市无车日活动资料汇编