



全民友好出行

构建公平、包容、可持续的城市
交通未来

赵一新

中国城市规划设计研究院 副总工程师

2025.09.21

922绿色出行宣传活动——部委指导

- 2007年首次启动，原名为中国城市公共交通周及无车日活动、中国城市无车日活动，现名**922绿色出行宣传活动**
- 至今**连续举办19年**，始终致力于**科普知识传播和绿色出行文化培育**
- **住房城乡建设部**给予关怀和指导



汪光焘
原建设部部长



仇保兴
住建部原副部长



齐骥
住建部原副部长



倪虹
住建部部长



杨保军
住建部原总经济师



李秉仁
住建部原总经济师



唐凯
住建部原总经济师



李东序
住建部城建司原司长



王凤武
原建设部城建司
巡视员



兰荣
住建部城建司原
副巡视员



刘贺明
住建部城建司
原巡视员



赵泽生
住建部城建司
原一级巡视员



刘李峰
住建部
城建司副司长

922绿色出行宣传活动——城市落地

- 首届中国城市公共交通周及无车日活动于2007 年9 月16—22 日在中国110 个城市同时举行
- 开展活动的初心是落实公交优先政策和传播绿色交通理念，全国参与城市从110 个发展到199 个



2006年全国优先发展城市公共交通工作会议发出活动倡议



2010年活动主题“绿色交通 低碳生活”（上海市活动现场）

922绿色出行宣传活动——组织形式

■ 922绿色出行平台

中国城市规划设计研究院

中国城市规划学会

共同建立

■ 两书一会+两微一网

网站 (<https://www.cswcr.com>)

微博：17.2万粉丝

微信：2.46万粉丝

普及绿色出行文化

助力绿色交通建设



2025年绿色出行城市工具书



2024年中国城市绿色出行活动
(总结报告)



2024年922绿色出行宣传活动发布会



2024年“漫游昆明 重拾公共空间”活动（起点合影）



2024年“漫游昆明 重拾公共空间”活动（工作坊现场）



922绿色出行宣传活动——历年主题

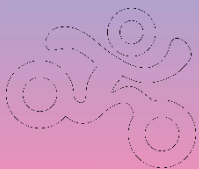
■ 研究顺应时代发展的活动组织模式

- 活动起始阶段的承诺书模式
- 活动规模扩大后的绿色出行平台模式

■ 研究符合当下热点和社会关注的活动主题

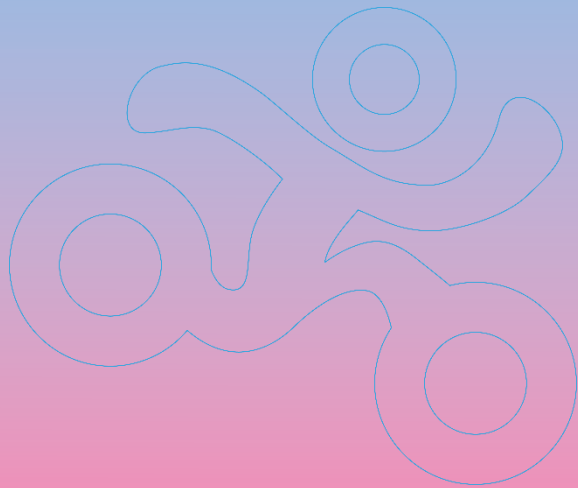
922绿色出行宣传活动 历年主题

2007
绿色交通与健康



目录

- 一、2025年宣传主题：全民友好出行
- 二、体现通用设计理念的交通规划方法
- 三、遵循精准适配原则的包容性出行环境建设
- 四、未来展望





目录

2025年922绿色出行宣传活动主题：	遵循精准适配原则的包容性出行环境建设
全民友好出行	精准适配所有人群的数字化交通服务
主题的提出	尊重认知差异的设施可达性提升
主题解读	保证不同收入群体的经济可负担性
理论支撑	建立以公平为导向的保障制度
体现通用设计理念的交通规划方法	
通用设计理念	未来展望
无障碍设施	
设施可达性	
数字包容	附录：922绿色出行平台运营概况 (2024—2025年度)





中央城市工作会议精神：建设人民城市



新时期城镇化和城市发展两个“转向”

我国城镇化正从**快速增长**期转向**稳定发展**期，

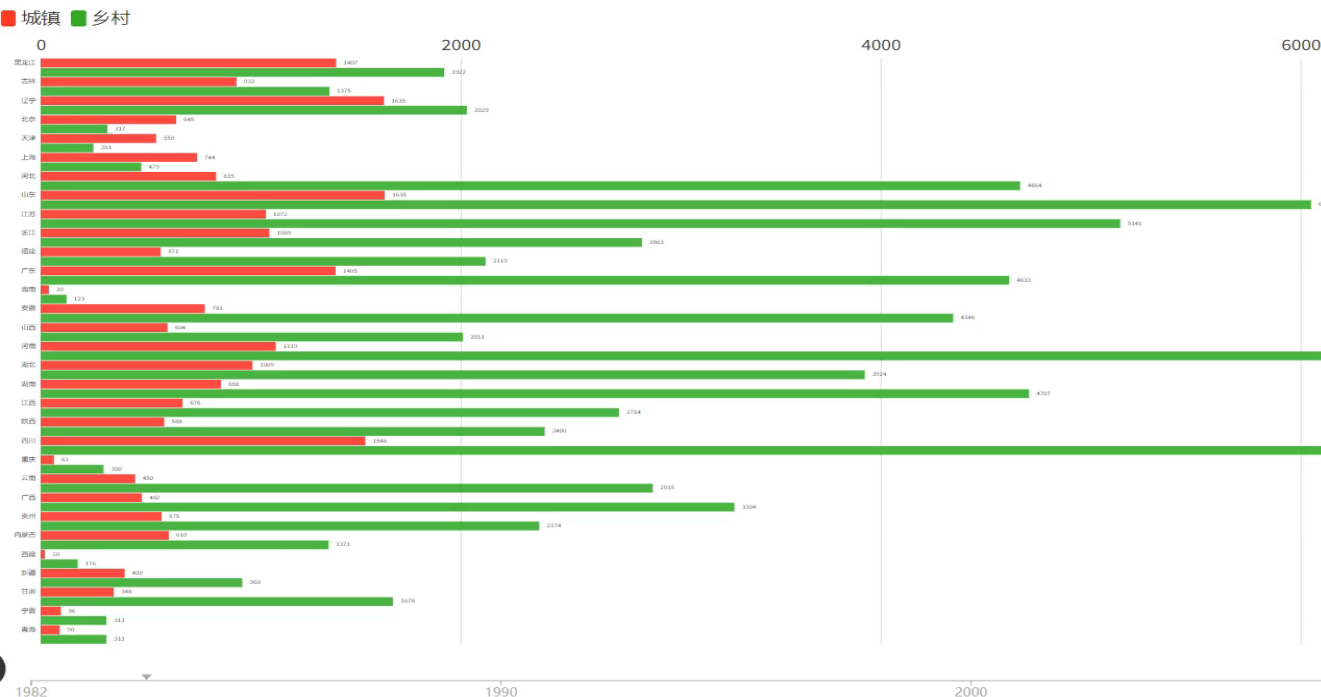
城市发展正从**大规模增量扩张**阶段转向**存量提质增效**为主的阶段。



2025年宣传主题：全民友好出行

城镇化减速：

2000-2020年，我国城镇化率年均增长**1.39个百分点**；从2020年起，近4年城镇化率年均增长**0.77个百分点**。城镇化已从“大规模、快速化”转向“中低速、微增长”时代。



- **2000-2010年：**城镇化率年均增长**1.38个百分点**
- **2010-2020年：**城镇化率年均增长**1.39个百分点**
- **2020-2024年：**城镇化率年均增长**0.77个百分点**

1982
Total: 103,515

数据来源：国家统计局

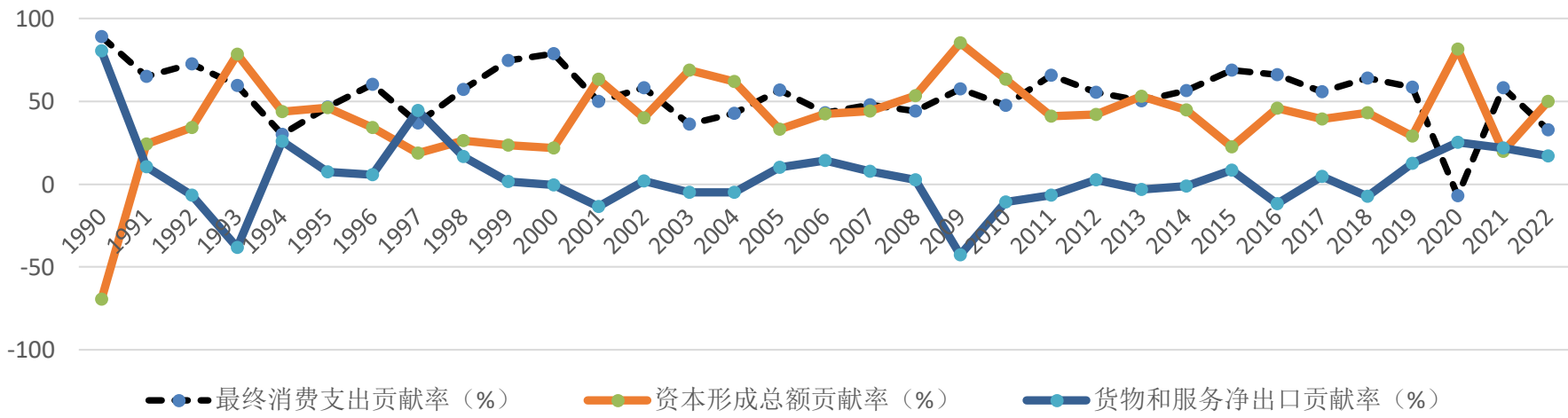


2025年宣传主题：全民友好出行

经济转型：

经济发展动力由“出口导向、投资驱动和消费” 向更多地依靠“消费、服务业、技术进步”转变，从宏大到精细的转型。

- 2025年上半年，消费、投资、出口对经济增长贡献率分别是：52%，16.8%，31.2%，消费贡献率已经超过50%，但仍低于发达国家居民消费占GDP比重普遍达到60%~70%的水平。
- 2024年，科技进步对全国经济增长的贡献率已达60%以上，服务业增加值占GDP比重达到56.7%。



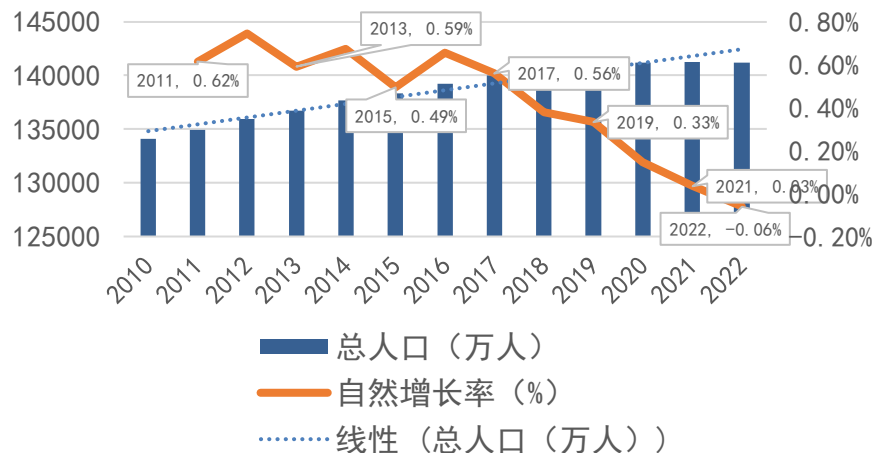
1990-2022年“三大动力”对GDP贡献的变化 (%)

2025年宣传主题：全民友好出行

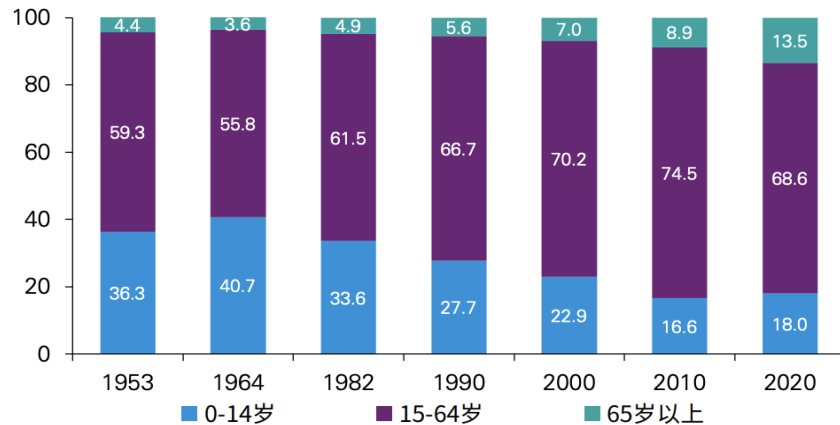
社会转型：

人口总量开始减少，人口结构发生变化（老龄化、少子化并存）

- 近10年我国人口自然增长率持续降低，**2022年以来连续三年人口自然增长率为负值。**
- 总抚养比（非劳动年龄人口数与劳动年龄人口数之比）**从2010年的34.2%大幅上升至2024年的45.8%。**



近10年全国人口总量（万人）和自然增长率变化（%）
数据来源：国家统计局



中国历次人口普查中各年龄段人口数量占比，%
数据来源：国家统计局，Wind，毕马威分析



2025年宣传主题：全民友好出行

■ 主题解读

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

- 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
- 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
- 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

全民友好出行是对交通系统公平性与包容性的整体重塑，不仅包括无障碍设施配置，更强调从制度到空间的系统性改造，消除结构性障碍

- **2025年中央城市工作会议**提出两个“转向”和五个“注重”（以人为本、集约高效、特色发展、治理投入、统筹协调）
- 《新城市议程(2016)》提出“我们的**共同愿景是人人共享城市**”
- 《中华人民共和国无障碍环境建设法》和《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**提出了无障碍环境建设要求**
- **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”
- **2025年欧洲交通周的主题**：人人享有出行（Mobility for Everyone）

2025年活动主题：全民友好出行

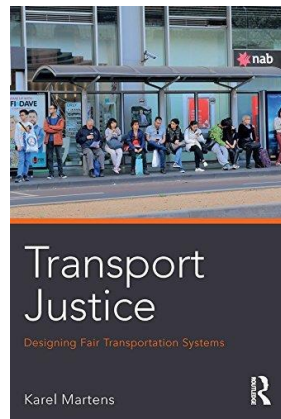
■ 理论支撑

- **全民友好出行的价值核心源于交通正义理论：**强调分配公平、程序公平与认知公平
- **关注机会、动机、时间和空间结构维度的可达性：**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转型
- **全民友好出行深受通用设计与包容性设计理论的影响：**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，并纳入用户多样性需求
- **全民友好出行的理念也回应了“残障社会模式”的理论观点：**真正的障碍往往来自于社会环境和制度设计的不合理，障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

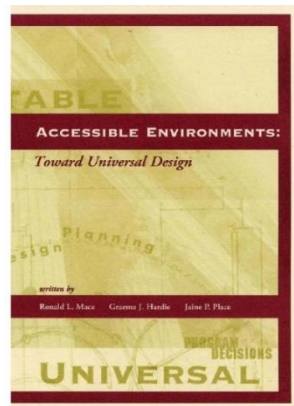


世界卫生组织

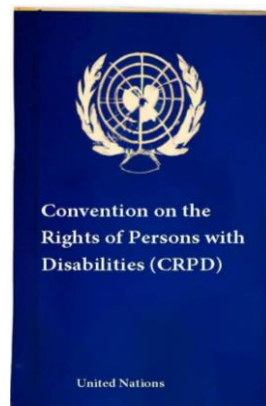
《2023年全球道路安全状况报告》



《交通公平性：设计公正的交通系统》



《无障碍环境：迈向通用设计》

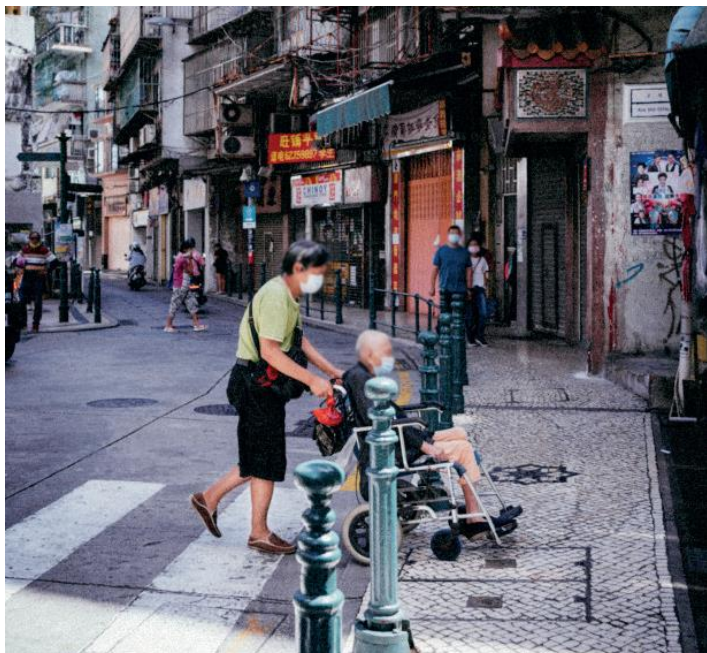


《联合国残疾人权利公约》

2025年活动主题：全民友好出行

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

全龄覆盖、多种交通方式协同、全过程无障碍、全域可达性



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”

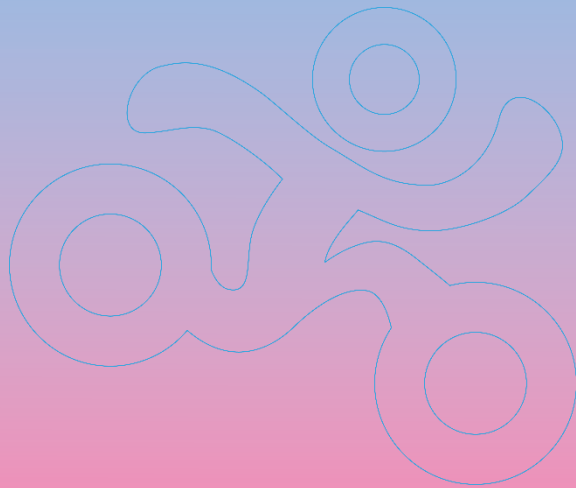
强调真正的参与应超越象征意义，转向权力分享与协同决策





目录

- 一、2025年宣传主题：全民友好出行
- 二、体现通用设计理念的交通规划方法
- 三、遵循精准适配原则的包容性出行环境建设
- 四、未来展望





体现通用设计理念的交通规划方法

践行人民城市理念：让人民群众有更多获得感、幸福感、安全感

人民城市人民建



紧紧依靠人民

坚持广大人民群众在城市建设和发展中的主体地位

人民城市为人民



不断造福人民

城市规划建设做得好不好，最终要用人民群众满意度来衡量

- 注重从就业、增收、入学、就医、住房、办事、托幼养老以及生命财产安全等老百姓急难愁盼中找准改革的发力点和突破口，多推出一些民生所急、民心所向的改革举措，多办一些惠民生、暖民心、顺民意的实事，使改革能够让人民群众有更多**获得感、幸福感、安全感**。

——2024年5月23日，习近平总书记主持召开企业和专家座谈会时的讲话

体现通用设计理念的交通规划方法

系统推进全龄友好城市建设：重点关注“四个2亿人”

- **2亿** 新市民、青年人约**70%**在城市租房住
- **2亿** 居民生活在城镇老旧小区中，这些小区普遍存在设施不健全等问题
- **2亿** 老年人的住房适老化设施严重不足
- **2亿** 儿童对于安全、健康生活环境的新需求





体现通用设计理念的交通规划方法

传统交通规划实践隐含的假设：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



步行环境挑战

1. 通用设计理念：

从规划设计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）

七项原则

1) 公平使用

2) 灵活使用

3) 简单直观使用

4) 信息可感知

5) 容错能力

6) 省力操作

7) 尺寸和空间适合使用

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



体现通用设计理念的交通规划方法

- 障碍存在于环境，而非个体
- 楼梯、高台、复杂指示等设计缺陷才是限制行动的根源



2. 无障碍设施：在建筑、交通与信息系统的全生命周期中预设不同能力水平的使用者，消除物理、信息和制度层面的壁垒

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

无障碍设施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，让所有人都能以相当的自由和尊严参与社会生活



体现通用设计理念的交通规划方法

3. 设施可达性:

有没有，是否好用、好走、好理解

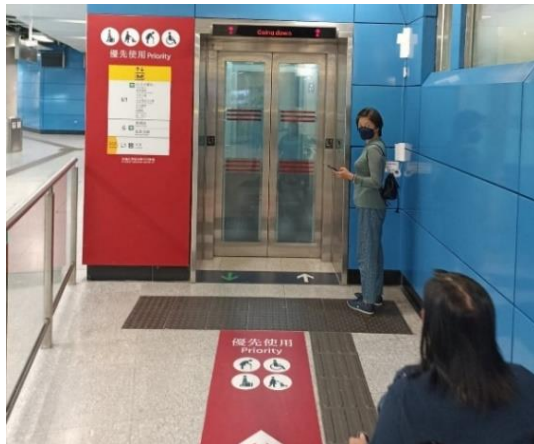
物理条件

无台阶通道
低地板车辆
可调节坡度
盲道

软性支撑

清晰的导向标识
实时的信息系统
人性化的服务安排
心理可预期性

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



设有盲道及语音提示的无障碍电梯入口



轮椅使用者在工作人员协助下顺利登车



体现通用设计理念的交通规划方法

4. 数字包容:

提供用户友好的数字化工具

- 票务
- 行程规划
- 实时信息查询系统

清晰的信息传达

- 使用简单易懂的标识
- 导引系统
- 时刻表
- 路线规划工具
- 采用清晰、简洁且统一的语言与符号

数字包容体现的特征

- 技术设计充分考虑不同群体的能力差异和使用习惯，从最需要帮助的用户出发
- 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
- 社区支持网络(社区志愿者、家庭成员或专业机构)帮助数字弱势群体逐步适应新技术，提供求助渠道
- 数字包容不是一次性的技术改造项目，应建立常态化的监测、评估和改进机制



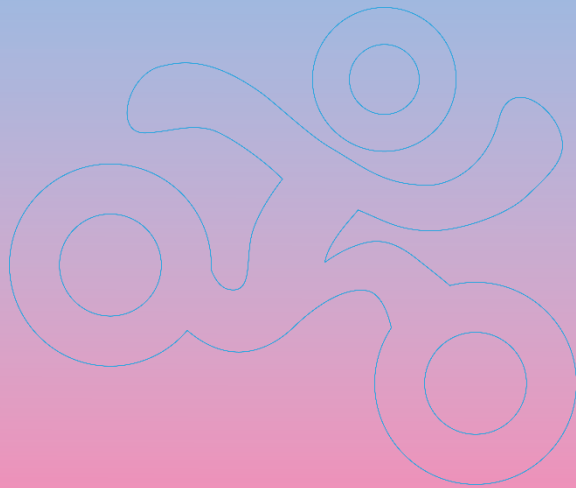
触觉地图



刷脸乘车

目录

- 一、2025年宣传主题：全民友好出行
- 二、体现通用设计理念的交通规划方法
- 三、遵循精准适配原则的包容性出行环境建设
- 四、未来展望



三 遵循精准适配原则的包容性出行环境建设

“精准适配”城市规划理论

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。

- **精准查找问题**：先体检后更新
- **精细设计空间**：设计创造价值
- **精心运营维护**：先策划后规划



“精准适配”的城市规划理论示意

三 遵循精准适配原则的包容性出行环境建设

1. 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

■ 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**导向指示**，**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



上海虹口区最美护学路



儿童专线公交服务

三 遵循精准适配原则的包容性出行环境建设

- 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
- 常规公共交通的重要补充

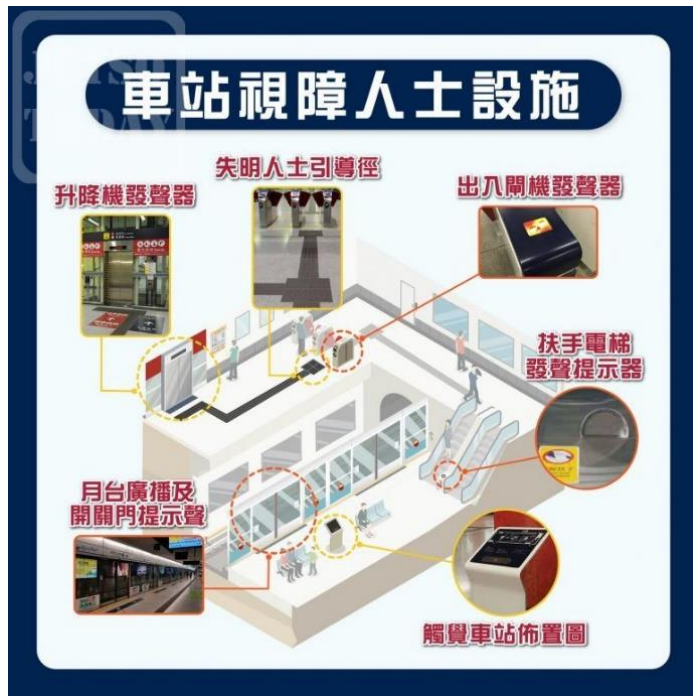


香港复康巴士系统： 为行动不便者提供“门到门”接送服务

- 采用预约制
- 专业驾驶人操作
- 配备升降设备的专用车辆
- 与地铁、巴士和医院等高频使用节点无缝衔接

三 遵循精准适配原则的包容性出行环境建设

- 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



香港地铁车站视障人士无障碍辅助设施示意



上海市公共汽车站适老化与无障碍设施实景

三 遵循精准适配原则的包容性出行环境建设

2. 系统性改造和精细化设计城市道路空间

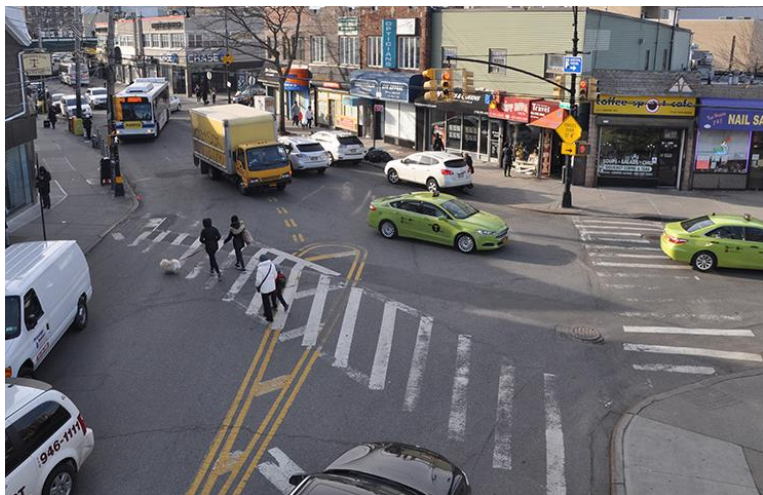
■ 注重整体空间与交通行为的协同调整

- 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
- 通过物理方式抑制机动车速度与冲撞风险，引入交叉口空间压缩、车道调整与转弯减速设计



三 遵循精准适配原则的包容性出行环境建设

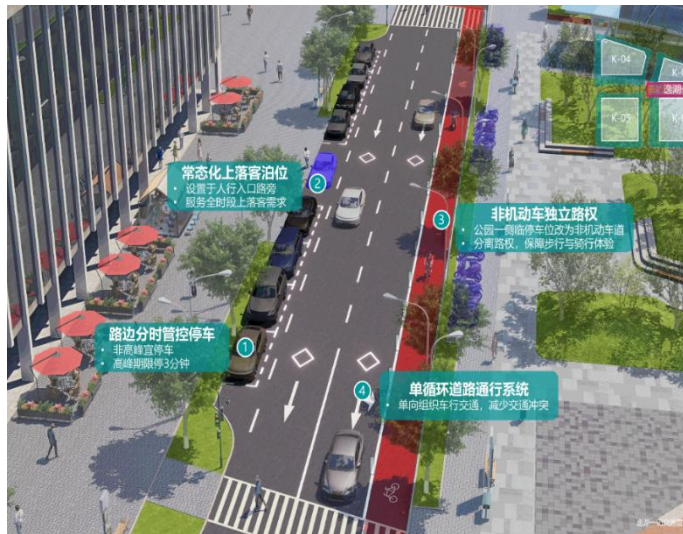
- 注重整体空间与交通行为的协同调整
 - 安装符合标准的**无障碍坡道与行人安全岛**，便于行动不便者中途停留与等待
 - 通过拓宽转角人行道与中央分隔带，缩短过街距离，减少在车流中暴露的时间



三 遵循精准适配原则的包容性出行环境建设

■ 融合智慧管理的精细化交通管控

在原有**小街密路、小转弯半径、路侧落客区泊车**等一系列慢行友好空间创新的基础上，进一步探索**单向交通组织、限时无车、分时停车、非机动车道路权细分**等精细化管控方式，融合CIM和AI智慧管理平台



三 遵循精准适配原则的包容性出行环境建设

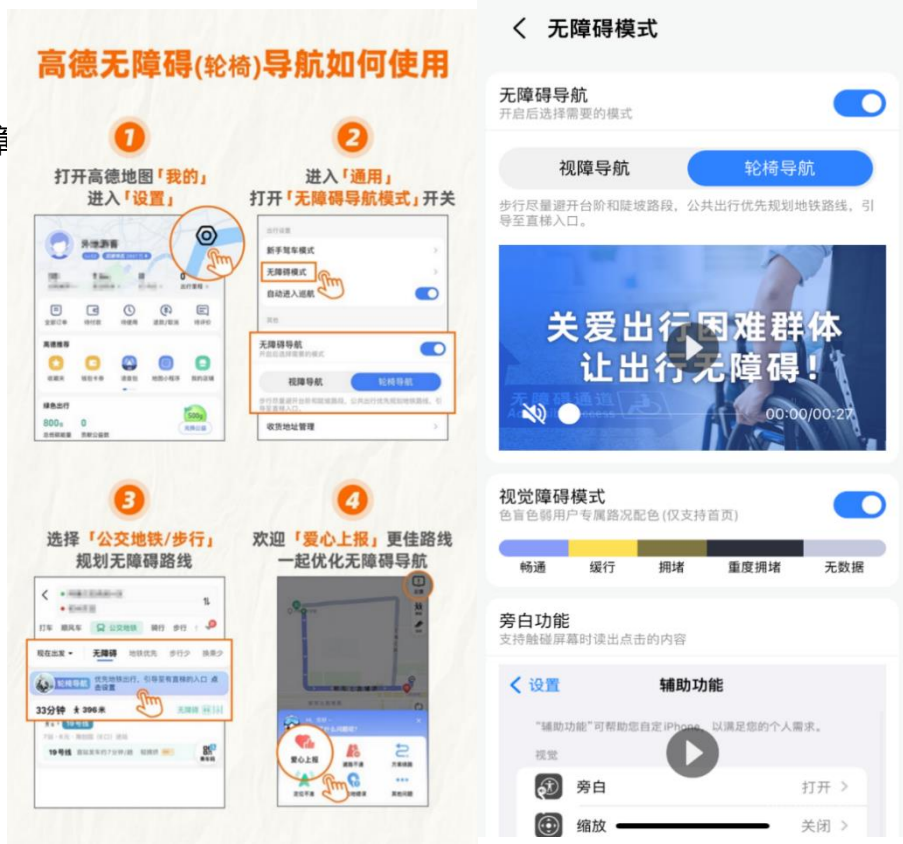
3. 精准适配所有人群的数字化交通服务

核心问题：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）

默认标准：看得懂、听得见、用得会

■ 多样化的信息服务模式

- 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（**轮椅导航、视障用户、听障用户**）



高德地图无障碍导航模式

4. 保证不同收入群体的经济可负担性

成功的政策模式通常具备三项关键特征

- 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
- 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
- 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，确保其始终回应人民出行权益与城市发展需要

不同收入群体均应能够承受日常交通费用

- 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

5. 建立以公平为导向的保障制度

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

- 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

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

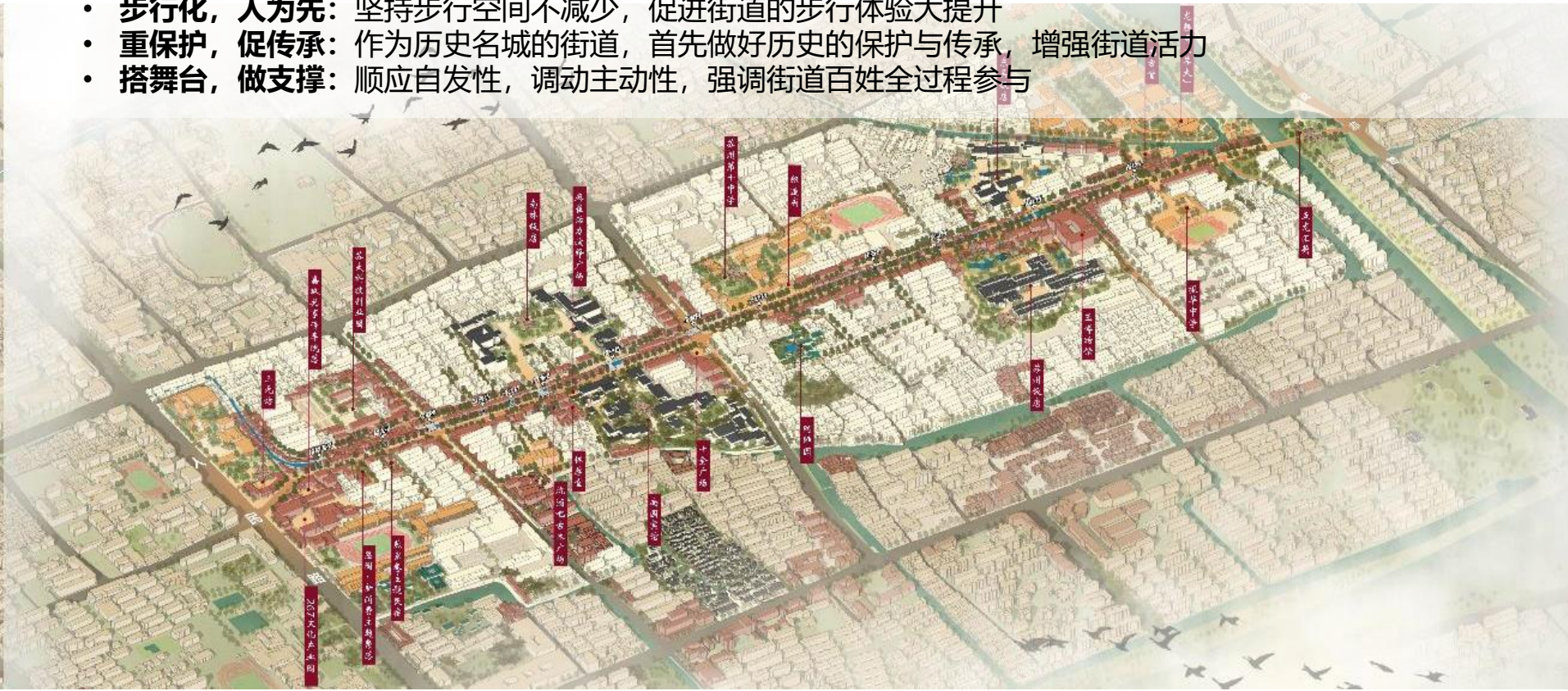
- 设立跨群体咨询委员会，将残障者、老年人、儿童监护人等直接纳入政策协商流程，以实现程序正义与认知公平的同步
- 通过共创机制，让市民参与公共汽车线路优化、无障碍设施测试等环节，推动出行系统在实践中不断迭代与完善

- **人行道多被设施占用：**电箱、电话亭、花箱、非机动车停车等占用人行道，可通行宽度过窄、步行体验不佳。
- **非机动车停放与通行混合：**非机动车行、停交织，存在较大安全隐患



■ 轻扰动、微更新的城市更新理念：努力做到无感操作，避免小病大医，实现地块更新的三大目标

- **步行化，人为先：**坚持步行空间不减少，促进街道的步行体验大提升
- **重保护，促传承：**作为历史名城的街道，首先做好历史的保护与传承，增强街道活力
- **搭舞台，做支撑：**顺应自发性，调动主动性，强调街道百姓全过程参与

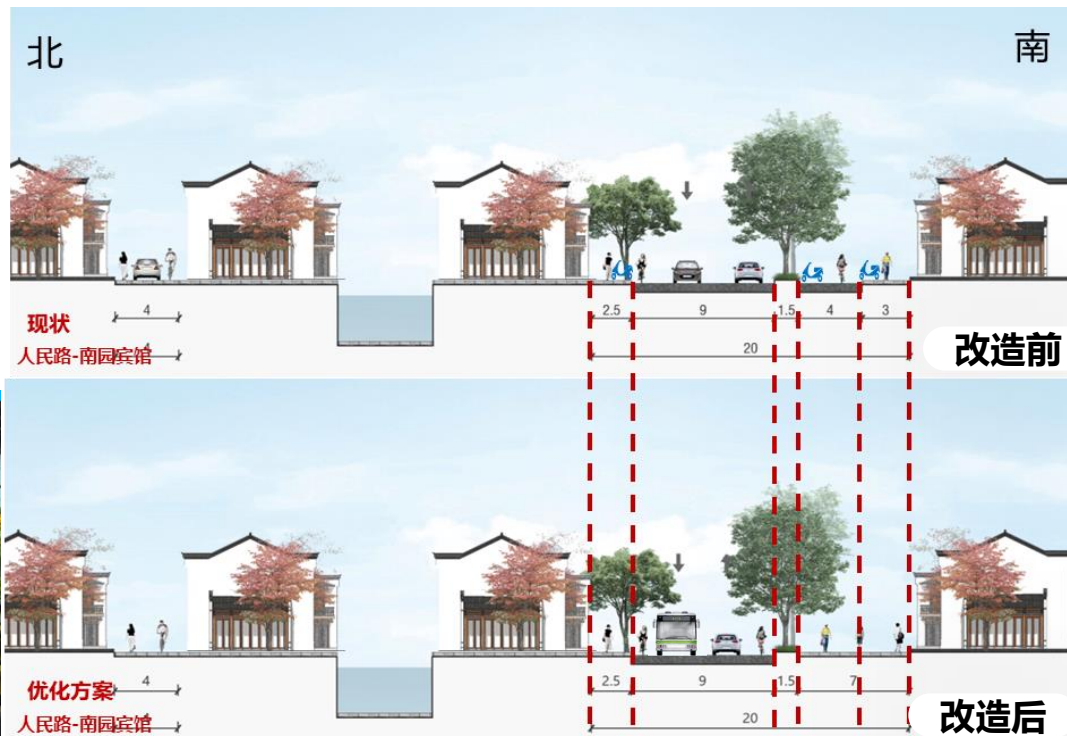




遵循精准适配原则的包容性出行环境建设——苏州十全街综合更新案例

■ 步行化、人为先：重置路权、清理占道，拓展“人”行空间

- **重置路权：**南侧步行空间整体大幅度拓宽，从局部宽度不足0.3米，到整体7~8.5米
- **清理占道：**清理沿街石球、电话亭等百个占道设施；外移若干非机动车、共享单车、机动车的临时停车位





遵循精准适配原则的包容性出行环境建设——苏州十全街综合更新案例

- 挖文脉、促传承：挖掘14座古桥的历史故事，打造“一桥一故事，一桥一场景”的文化场景，成为地区的吸引点、打卡点



苏州十全

- 14座古桥蕴藏丰富故事

乌鹊桥|浣纱桥|进土桥|
船场桥|南林桥|帝城桥|
星造桥.....

- 重点塑造14处桥头空间，形成小桥流水、粉墙黛瓦、树影婆娑的苏式水乡图景，成为游人吸引点、打卡点





遵循精准适配原则的包容性出行环境建设——苏州十全街综合更新案例

- **多元参与、自主更新：**实现政府、街道、实施主体、设计单位、商户、居民等主体共谋共识，共建、共治共享



麻雀广场共同缔造会



WAWA王老板参与设计



商户设计想法示意



公众设计方案



2023年12月第一版方案



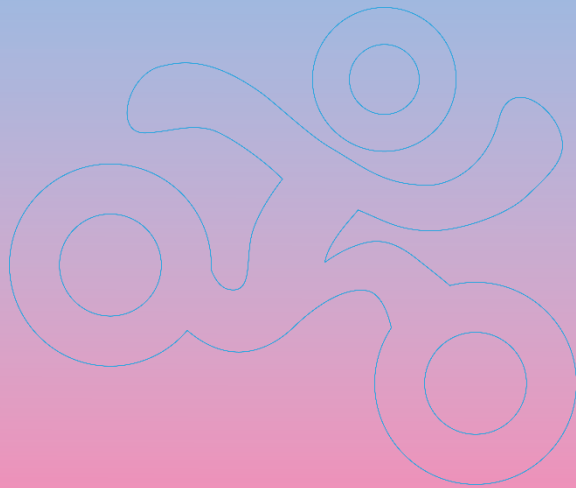
2024年8月方案



**组织共同缔造会，
让居民商户一起参与设计，
强调街道百姓全过程参与**

目录

- 一、2025年宣传主题：全民友好出行
- 二、体现通用设计理念的交通规划方法
- 三、遵循精准适配原则的包容性出行环境建设
- 四、未来展望



四 未来展望

- 中央城市工作会议确定了今后十年到二十年城市工作的总方针、总基调，要以现代化的人民城市为目标，推动新时期城市的高质量发展；要以内涵式发展为主线，推动品质提升、绿色转型、治理增效
- 全民友好出行是一项系统性变革。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**的出行体系
- 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
- 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
- 在各方共同努力下，**期望一个真正包容、友好、可持续的城市交通体系逐步成为现实**



全民友好出行

2025年922绿色出行宣传活动

谢谢聆听



工具书扫码下载