

台北公共交通月及无车日活动回顾与展望

Retrospect & Prospect: Public Transportation Month and Car Free Day Event in Taipei

张学孔 吴奇轩

(台湾大学土木工程学系,台北 10617)

CHANG S. K. Jason and WU Chi-Hsuan

(Department of Civil Engineering, National Taiwan University, Taipei 10617)

摘要: 台北国际无车日自2002年起举办了5次,由最早的骑自行车活动扩大至包含“走路上学日”与“公共交通月”丰富多彩的系列活动,渐渐获得民众认同。无车日活动的目标是通过活动的倡导和社会参与来改变民众使用交通工具的行为,潜移默化的效应可促使形成可持续交通政策,当可持续交通政策与基础设施建设落实后又可具体改变交通环境,形成良性的循环机制。首先说明了“无车日”的由来,并回顾台北都会区过去5年来举行无车日系列活动的内容与经验,同时基于活动的发展与成果归纳出无车日活动的成功要素,最后提出未来活动将扩大举办的内容、方式与展望,以期能为其他城市作参考。

Abstract: Since 2002, Taipei has undertaken 5 times Car Free Day International, an event beginning with bicycling activities as its earliest form, and gradually gaining the public agreement and supports through a variety of other programs, such as Walk to School Day, and Public Transportation Month. The goal of the event is to change the way people use travel modes by promoting these programs and public involvements. It is believed that the event can impose a subtle and yet silent influence on pushing the development of sustainable transportation policies which, once implemented with infrastructure construction policies, can produce a benignly circulating mechanism. Starting with an explanation of where the Car Free Day event came from, this paper overviews the experiences gained from, and series activities carried out for, the event in the Taipei Metropolitan during the last 5 years. Meanwhile, following its evolving course and with respects to its benefits, the paper outlines the factors that lead the event to a success. Finally, the paper envisions how and with what to extend the event in the future, so as to provide references for other cities to consider.

关键词: 无车日;公共交通月;人本交通政策;可持续发展

Keywords: car free day; public transportation month; people-centered policy; sustainable development

中图分类号: U491.1⁷

文献标识码: A

收稿日期: 2007-03-20

作者简介: 张学孔,男,博士,台湾大学土木工程学系教授,同济大学访问教授,交通部科学研究院访问教授。主要研究方向:公共交通规划、交通运输经济、智能公共交通、电子付费与票证系统等。E-mail:skchang@ntu.edu.tw

1 无车日活动的含义、起源及发展

1.1 无车日活动的含义

“无车日(Car Free Day)”活动在不同城市有不同的做法,通过这个活动使民众体验一天无私人小汽车的道路环境,在轻松惬意且没有安全顾虑的道路上恣意悠游,这是城市民众难得的体验,同时,也可以让民众思考小汽车对城市与生活的影响。无车日中的“车”是指“私人小汽车”,并非泛指所有的机动车;而“无”也并非指一个不留,对于整个城市而言,是在小汽车使用者付出应承担的税费而使得外部成本内部化后达到“小汽车合理数量”^[1-2]。当然,在某些区域内,若绿色交通工具与公共交通路网、用地整合规划,也可以达到完全无小汽车的境地。

因此,举办无车日活动的主要精神及意义在于提升全民对于小汽车、摩托车过度使用所造成空气及噪音污染、能耗、拥挤、健康、安全等议题的重视。这是一个全民参与、社会大众表达关注各项环境问题的机会。同时,通过这项活动,政府部门能让市民通过亲身参与,

展现他们对改善城市环境质量各项措施的支持。

1.2 活动起源

欧洲许多城市因车辆不断增加,导致空气污染及噪音问题日益严重,生活质量与民众健康问题持续恶化,尤其是居住在欧洲城市的居民,更是希望将小汽车赶离城市。1994年10月在西班牙举办的“畅通城市(Accessible Cities)”会议上, Eric Britton先生提出小汽车对城市发展影响的问题,将城市道路还给居民的想法逐渐达成共识。随后,冰岛的雷克雅维克(Reykjavik)、英国的巴兹(Bath)和法国的罗契斯(Rochelle)三个城市首次举办了无车日活动,并于1995年成立“国际无车日联盟(World Car Free Days Consortium)”。目前,该协会已经成功的让无车日活动广为欧洲城市接受并积极参与^[3]。

1.3 活动发展

法国土地规划及环境部门感受到无车日活动对于城市环境改变的重要性,于1998年9月22日发起了一个全国性的运动,提出“在城市,我不开车(In Town, Without My Car)”的活动口号,随即有35个城镇响应这项活动。由于活动相当成功,1999年法国参加无车日活动的城市增加至66个,意大利有92个城市参加,瑞士也有6个城市响应。2000年9月22日第一次正式在全欧洲举办无车日活动,共计1 262个城市参加,其中法国、西班牙、意大利和德国分别有244, 233, 160和135个城市参加。

欧洲执行委员会环境部(DG Environment)自2001年起决定为无车日活动提供政策及财务上的帮助,并定于每年的9月22日举办这个活动,该日也就成为全球响应的国际无车日。受到欧盟的重视与资金协助,无车日活动于2002年演化成“欧洲交通周(European Mobility Week)”,这是将“日”扩大成“周”的重要里程碑。在“欧洲交通周”的宣传推广下,举办无车日活动的城市更是空前达到1 742个,其中响应欧洲交通周活动的城市也有427个。在大西洋的另一端,美洲国家对这项活动的反应相对冷淡。参加城市以南美居多,最多的是巴西,此外加拿大、阿根廷、哥伦比亚也有少数城市参加,这些参加国家从广义来说,同

属欧洲文化圈。

由于系列活动主题的不同,激发了欧洲各城市活动的新创意,由最开始的倡导无车日观念逐渐延伸为具有城市特色的相关活动,包括“公共交通日(Public Transport Day)”、“街道绿化日(Greenways Day)”、“生活街道日(Living Streets)”、“街道派对日(Street Party)”、“走路上学日(Walk to School Day)”、“负责任的小汽车使用(Responsible Car Use)”、“交通管理(Mobility Management)”、“休闲与购物(Leisure & Shopping)”、“交通与健康(Mobility & Health)”等不同形式的主题活动。自2002年的“欧洲交通周”系列活动之后,每年9月22日的无车日活动,逐渐演变为以9月22日为核心的“系列活动周”甚至“系列活动月”。在系列活动期间,搭配着各式的活动宣传来传达无车日的观念及意义。

2 台北历年举办无车日活动概况

2.1 台北交通现状

台北市与位于台北县内的外围卫星城市形成大型都会区,交通现状概况见表1。台北都会区合计约650万人,拥有160万辆私人小汽车以及300万辆摩托车,因此市区的私人机动车流量十分庞大。每逢高峰时段或节假日,大量的人潮、车潮涌动于市区内或县、市之间,经常导致市区内各主要干路出现交通拥堵。不过,随着城市发展由“小汽车主导”转向“公共交通引导城市发展(TOD)”的战略,城市捷运^①系统与快速公交系统逐步形成,台北市成为台湾公共交通最发达的城市,其公共交通分担率约为46%。至2007年3月为止,整个大台北地区营运中的公交车线路共421条,公交专用道总长66.2 km,城市捷运运营里程达74.4 km,公共汽车平均每日载客181万人次,捷运系统平均每日运量约115万人次。此外,2002年发行了可以用于捷运、市区公交车、中短程客运与公营路外停车场的非接触式IC智能卡——悠游卡,至2006年12月为止发行量已超过900万张,在公共交通系统的使用率超过80%。利用智能卡的优势,台北都会区已经实施了公交车与捷运间的双向转乘票价优惠制度,对于公共交通系统的整合起到了相当大的作用。

2.2 台北无车日活动的发展

台北市无车日活动自2001年开始筹办，但因活动期间遭遇“纳莉”风灾，故临时被迫取消。2002年台北正式举办无车日活动，主要是骑自行车与嘉年华会。2003年的活动内容逐渐丰富，几天内分别举办不同的活动。由于各活动只有一天，宣传的效果并不明显。从2004年起，以国际无车日为系列活动的核心，并延长其他活动的时间，如走路上学“日”延长至“周”，公共交通“日”也延长至“周”。2005年，骑自行车活动发展为“自行车周”。2006年的活动是台北市和台北县联合举办的，规模为历年之最。除了过去的活

动外，更在台北市信义计划新区进行大规模的封街计划，“公共交通周”也延长为“公共交通月”，媒体的宣传与活动的成效比较显著。根据活动调查，高达86.4%的市民知道无车日活动，其活动满意度也高达93%。表2从宣传行销、活动规划、配套与监测措施等方面对各年活动进行了比较。

2.3 台北历年活动

2.3.1 2002年

2002年台北市第一次举办“9·22国际无车日暨2002台北自行车节”活动，活动内容包括无车日宣示、骑自行车、路跑(封街跑步)、直排轮滑活动及自行车嘉年华会等，当日共计3 000名市民热烈参与。2002年的活动倡导生态城市的绿色交通，将绿色交通理念融入日常生活，同时还扩大了参与层面，邀请上级单位、各县市政府及民间团体一同参与，并与机关、教育单位、环保团体、大专院校、交通运输学(协)会及交通安全促进会等单位团体共同合作筹划。活动主要是为了扩大议题倡导、引起全民关注、扩大参与程度及增加可用资源，让市民为可持续的交通环境共同努力。

2.3.2 2003年

2003年台北仿效欧洲交通周，朝着构建“台北交通周”的方向努力，将活动扩展为4天，每天都有不同的主题，如表3所示。除了以骑自行车为主的活动外，还邀集学者专家共同研讨可持续交通的相关问题，以

及进行公共交通日的全民倡导活动。2003年首次开展国际走路上学日活动，为学童提供安全的步行环境，总计完成了15项学校周边通学环境改善措施，共计6所小学约6 000余位学童参加。

2.3.3 2004年

为扩大参与层面及提升社会对城市可持续发展的关注，2004年将活动扩展为多个不同主题的活动，包括“公共交通周”、“无车日”、“台北城的异想世界专题展”、“无车日的省思座谈会”及

表1 台北交通现状

Tab.1 Basic information for Taipei Metropolitan

项目		台北市	台北都会区
基础数据	面积 /km ²	270	2 530
	人口 / 万人	270	650
	私人小汽车 / 万辆	70	160
	摩托车 / 万辆	100	300
	出租汽车 / 万辆	3.8	5.8
	捷运里程 /km		74.4
	公交专用道长度 /km	66.2	
交通工具使用比例 /%	私人小汽车	40	58
	公共交通	46	30
	出租汽车	10	8
	日出行总量 / 万人次		1 300

表2 台北历年活动比较

Tab.2 Contents of Car Free Day Activities in Taipei from 2002 to 2006

年份	宣传行销					活动规划					配套与监测措施				
	代言人	记者会	专属网站	电视媒体广告	平面媒体广告	户外媒体广告	广播媒体广告	座谈会	绘画或征文比赛	抽奖或赠奖活动	表演或文艺活动	观光游憩活动	嘉年华会	展览活动	区域交通管制
2002	★				★								★		★ ★
2003	★	★	★		★	★		★		★			★	★	★ ★ ★ ★ ★ ★ ★
2004	★	★	★	★	★	★	★	★		★	★	★	★	★	★ ★ ★ ★ ★ ★ ★
2005	★	★	★	★	★	★	★	★	★	★	★	★	★	★	★ ★ ★ ★ ★ ★ ★
2006	★	★	★	★	★	★	★	★	★	★	★	★	★	★	★ ★ ★ ★ ★ ★ ★

“走路上学周”等。其中特别值得一提的是“公共交通周”及“走路上学周”。

1) 公共交通周

台北市政府交通局首度与公共交通运营者联合举办促销活动，活动经费总计新台币730万元，分别由联营公共汽车运营者、台北捷运公司以及台北智慧卡票证公司联合赞助。交通局在活动规划之初预计运量增长5%，然而市民对此活动反响非常热烈，捷运运量9月13—18日都突破了100万人次，较前一周增长11.44%。公共汽车方面，悠游卡刷卡平均使用量增长约15%。

2003年举办过“公共交通日”活动，当时是以票价优惠的方式开展的，捷运当日半价优惠，接驳公交车免费，结果当天捷运运量增长7%左右。然而捷运公司当日的运营收入却减少了400余万元，公交车业者也因接驳公交车免费而减少了相当多的运营收入。2004年的“欢乐公共交通周”活动，改为采取抽奖活动的方式，捷运公司及联营公交业者各赞助新台币300万元。结果捷运和公共汽车不但运量增长幅度可观，而且运量增长所创造的运营收入已远超过业者所赞助的活动经费。

从公共交通行销角度分析，有以下几点值得重视：

① 此活动反映了公共交通需求弹性较低的事实，因此在行销上如采取价格策略，其成效有限且运营收入无法弥补所付出的成本；如采取正面积极性的诱导性行销策略，则可达到相当好的效果，既增加了运量又增加了收入，从而达到财务可持续性的行销策略。

② 公共交通行销策略的背后应以优质的服务为坚实后盾，在推行公共交通行销策略时，才能吸引到部分私人机动化出行者使用公共交通工具，从而确实达到交通工具转移的效果。

③ 由于台北有便利的悠游卡智能票证系统，可以降低活动的举办成本，所有使用悠游卡且符合一定资格的市民均可参加抽奖。因此，票证整合不仅方便了市民，对公共交通的行销与运营也有相当大的帮助。

④ 公共交通的推广需要有门到门(Door-to-Door)、零换乘的服务理念，不能单靠票价优惠。因此，推动各类公共交通与接驳转乘系统的整合，建立良好的步行环境与候车空间，是公共交通发展努力的方向。

2) 走路上学周

本次活动由2003年的日活动延长为周活动，参与学校也由6所增加至12所，参与学生人数由6 000余人增加至约17 000人。本此活动的主题为“快乐”与“安全”，因此，在活动前除征询台北市各小学的举办意愿外，也对各参与学校进行了访谈，了解了各学校步行通学环境的问题与待改善之处，并交由市政府相应单位执行改善任务。在活动期间警察局各分局每日都指派交警在重要通学路段执勤，除保证学童通学安全外，他们还会在学校与学童亲切互动。这一周的每一天分别对应“明星日”、“电玩日”、“家庭日”、“同学日”及“卡通日”等不同的主题，让学童每天都能安全、快乐地走路上学。此外，通过走路上学认证卡的抽奖，更为此活动增添了吸引力。参与学校于事前举办校内绘画比赛，获选作品于当周装点在学校及周边，增添了走路上学的气氛。

2.3.4 2005年

2005年台北国际无车日系列活动是台北市政府年度6大市政活动之一，获得了市长相当的关切与重视。另结合“台北健康城市”形象主题与2005年2月16日生效的“京都议定书(Kyoto Protocol)”议题，致力于提高公共交通等绿色交通工具的使用比例，减少温室气体排放。无车日活动当天，台北都会民众骑自行车分别从华江桥的两侧向桥中央会师，并由台北市马英九市长与台北县林锡耀县长率民众共同宣示，为保护环境与可持续发展而一起努力。另外，将原本仅在无车日当天举行的骑自行车活动延伸至“自行车周”。除此以外，还将“公共交通周”延伸至“公共交通月”。

表3 2003年系列活动的主题和内容
Tab.3 Themes and activities in 2003

日期	主题	地点	时间
9月19日 (星期五)	无车日可持续交通暨 低污染交通工具使用 推广与技术研讨会	世贸中心2楼 会议室	09:00— 16:30
9月21日 (星期日)	国际无车日	仁爱路、信义路 及市政府周边	08:00— 17:00
9月22日 (星期一)	公共交通日	全市	全日
9月23日 (星期二)	走路上学日	6所市立小学 (市立信义、健 康、文林、双园、 玉成、大同小学)	07:00— 08:00

2005年活动主题为“台北好行”。“好行”语意双关：一方面传达了台北市因举办无车日活动，交通大大便利，人人都更能享受通畅无阻的舒适与快乐；另一方面扩大宣传台北健康城市的优点，让市民人人都能称赞此次活动。为让台北市民真正体验无车的乐趣，活动采取了区域性、时段性的交通管制措施，为市民提供一个无小汽车、摩托车通行的安全环境。除了倡导传媒参与，更是主动广邀各界机关团体、学校、社区团体、国际友人、个人及家庭共同参加。同时，与管制区域内业者结合，鼓励区内业者共襄盛举，营造一个如同欧洲露天休憩场合般的舒适空间。2005年系列活动日期、主题与对象见表4。

2.3.5 2006年

2006年台北市县共同合作，举办了“2006年大台北国际无车日活动”。该年通过许多创新行销做法，包括网站倡导与抽奖，提升民众对该议题的关注。首先2006年9月23日“无‘车’无束”(无拘无束)骑自行车活动，由台北市马英九市长与台北县周锡玮县长共同带领16 000余名主动报名的市民，一同由台北市政府前广场出发骑至终点台北县中和4号公园。当日并继续在信义商圈实行交通管制“疯”街计划，为市民提供无车环境的悠游体验。同时，9月23日—10月22日是为期一个月的台北公共交通月；10月16—20日，18所台北市小学参与走路上学周活动；10月24日召开无车日省思研讨会。

1) 9月23日信义商圈交通管制“疯”街计划

通过这项活动让民众体验、思考私人小汽车既有的使用模式是否恰当。9月23日9:30—17:00，进行区

域性交通管制，管制范围为松高路以南、松仁路以西、市府路以东以及松廉路以北，当日除了巡回接驳公交车外，其他私人小汽车均禁止进入该管制范围。管制封街区内设计成一个大游乐园的“疯街派对”，供大朋友、小朋友带着滑板车、自行车，体验“无‘车’无束”，并设计有相关竞赛、抽奖等丰富活动。活动总计约6 400人参与，活动当天在管制区内提供3~5 min班距的接驳公交车服务，总计106车次，载运3 196人次，平均每车次载运30人。

2) 9月23日“拉风骑车趣”骑自行车活动

骑自行车活动从市政府前广场至中和4号公园共9 km。由起点出发后，队伍沿途亦有市民陆续加入。由于许多自行车是由赞助单位提供的，故在终点站提供贴心的接驳服务，总计13车次载运658人次，平均每车次载客51人。捷运板南线配合开放土城站、新埔站及市政府站，供市民携带自行车搭乘。捷运淡水线、新店线及中和线，除原有允许自行车进出的15个车站外，当日另增加永安市场站，供市民携带自行车进出。

3) 9月23日—10月22日台北公共交通月活动

台北捷运平均每日运量已突破100万人次，除了显示捷运与公交车结合的公共交通网络深入和密集的状态，以及与民众日常生活结合的紧密度，更显示了全体台北市民为这个共同的生活空间所节省的时间以及降低的污染。这不只是一个单纯的数字，更是公共交通提升生活质量的最好证明。活动期间内持悠游卡搭乘公交车或捷运等公共交通工具达10次以上，即可参加最大奖“无限次免费搭乘捷运1 000天”的活动。该活动共计4 287名市民参加抽奖活动，而通过网站浏览相关活动的市民达34.8万人次。此外，主办单位特别在捷运忠孝复兴站枢纽、东区地下街广场举办绿色交通展览，倡导绿色交通理念。

4) 10月16—20日走路上学周活动

配合国际活动主题，主办单位举办“走路上学周”活动，期望从教育上建立台北市民尊重行人的交通习惯，提高民众步行的意愿及习惯。12个行政区除万华区外，每一行政区至少有1所学校参与，共计有溪口、景美、兴德、旧庄、国语实小等18所学校，22 000名学童参加。活动期间还举办了儿童绘画比赛，“水果家族”带领小朋友免费搭乘捷运游览动物园。12月14

表4 2005年系列活动主题与对象

Tab.4 Themes and participants of Car Free Day Activities in 2005

日期	主题	对象
9月30日	联合记者会	媒体记者
9月3—16日	自行车周	全体市民
9月17日	台北无车日	全体市民
10月3—7日	走路上学周	小学学童 邻近商家 相关团体
10月17日	无车日暨可持续交通研讨会	相关团体 专家学者

日马市长亲自为获奖者颁发奖状与健康钙片。

5) 10月24日无车日暨可持续交通研讨会

主办单位邀请了城市规划、交通运输管理与可持续发展的专家学者畅谈公共交通月与无车日活动的意义，以“从全球暖化谈起”与“无车日与交通管理”为议题，希望借此重新省思各项活动。该研讨会约有70名与会者，研讨会也对举办单位进一步举办无车日活动提出了具体建议。此外，8月23日，为了配合“台北健康城市论坛国际研讨会”，台北市政府和国际城市发展与健康专家代表交流了无车日与公共交通月推广的成果，专家一致肯定无车日活动与健康城市的目标一致。

3 活动取得的成效

3.1 公共交通

无车日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。从2006年的公共交通月活动来看，活动期间捷运运量虽然较8月份减少了1.59%，但较2005年同期却增加了12.45%；公交车运量较8月份增加1.45%，也较2005年同期增加1.15%。这些数据显示活动在公共交通月期间的确是有成效的，如表5所示。

3.2 环境方面

2006年的活动特别安排了环境监测。从空气质量及噪音与震动监测结果来看(见表6)，信义计划区封街交通管制措施，使 NO_x 、 NO_2 、 SO_2 及CO在无车日当天都较前一天显著下降，可见，机动车污染源对于空气污染确实影响颇大；在噪音与震动方面，由于检测地点为松寿路世贸三馆门口，行人与公交车所造成的噪音与震动使得无车日当天的监测值虽较平日低，但效果却不如预期明显。

3.3 观念推广

每年无车日系列活动内容丰富多彩，主要是无车日观念推广的主要诉求，而观念诉求的形成可能来自国际无车日协会，活动同时也配合国际环境议题或城市实际环境来策划。各国举办“无车日”或“欧洲

交通周”活动也是类似的情况，因城市环境以及居民意识的不同，活动项目、内容的深度也不一样。从台北的系列活动发展来看，除了活动越来越丰富，时间也逐渐变长，但相对于原始“无车日”活动的精神落实而言，还有很大的努力空间。但目前已经发现，台北市民对于健康城市、可持续发展、环境保护、交通安全与鼓励使用公共交通工具等观念已经逐渐形成。表7为历年无车日系列活动观念推广效果。

4 活动举办成功的要素

通过举办“国际无车日”与“欧洲交通周”活动可以推广城市“可持续发展”的观念。台北无车日的

表5 2006年无车日系列活动前后公共交通运量的变化
Tab.5 Public transportation ridership before and after Car Free Day Activities in 2006

交通工具	月份	总运量 / 万人次	平均每日运量 / 万人次	较上月增加率 / %	较2005年同期增加率 / %
捷运	8	3 361	108		10.75
	9	3 307	110	- 1.59	12.45
	10	3 323	107	0.49	8.29
公交车	8	5 115	165		3.25
	9	5 189	173	1.45	1.15
	10	5 227	169	0.72	-0.09

表6 2006年空气质量、噪音与震动监测
Tab.6 Improvement of air quality, noise, and vibration in 2006

检测项目		检测时间	平常日 (9月22日)	无车日 (9月23日)
空气质量 / ppb	NO_x	五小时平均值	82	44
	NO_2	五小时平均值	36	23
	SO_2	五小时平均值	9	5
	CO	五小时平均值	0.5	0.2
噪音与震动 / dB	环境噪音	10:00—11:00	71.5	68.1
		11:00—12:00	70.8	69.3
		12:00—13:00	71.0	68.9
		13:00—14:00	70.4	68.3
		14:00—15:00	70.9	68.4
	环境振动	10:00—11:00	43.7	41.6
		11:00—12:00	43.2	41.9
		12:00—13:00	43.3	41.8
		13:00—14:00	43.2	41.9
		14:00—15:00	42.7	41.3

资料来源:台北市环保局;检测地点为世界贸易展览馆三馆正门口。

举办方式每年都有些突破，受到了政府单位、企业、民间团体、市民与专家学者的认同，达到多赢目标。从台北市的经验来看，可以归纳出下列成功要素。

4.1 市长全力支持

从2002年台北第一次举办无车日活动开始，市长一定会出席，并带领市民一同参加活动，这是市长支持的第一步。除了亲自参与活动外，更重要的是在推动的过程当中，必须完全支持主办单位，在行政及财务上给予活动相应的推动。

4.2 完整策划执行

台北市无车日活动的策划任务委托给“自行车新文化基金会”，再由基金会对外招揽策划人才，协助交通主管单位完成。这样安排既可分担主办单位的部分工作，又能将策划、宣传、场地、设备等工作交由专业人员办理，充分运用民间团队的资源和创意，而承办单位也可专心做好行政协调的工作。

4.3 团队协调整合

好的策划也需要一个能贯彻执行的合作团队，从台北的经验来看，与无车日系列活动有关的单位，除了交通局外，还有环保局、都市发展局、警察局、工务局、新闻处等，每个与活动内容有关的局室，需要由专职人员负责，参与工作讨论，并且与策划团队分

工合作。

4.4 行销倡导创意

活动成功必须要有吸引力，如何吸引大众目光、引起市民参与的兴趣，是每次举行台北无车日时必须思考的问题。好的行销构想，不仅仅只是吸引到市民，也容易引起媒体的关注，可以产生额外的宣传效果，是宣传无车日系列活动的关键之一。此外，活动的进行也需要新闻媒体的宣传，制作电视广告、寻找合适代言人、设计海报传单、举办新闻发布会等。

4.5 完整配套措施

由于活动进行之后的状况不容易控制与预测，活动前多次用沙盘模拟是必要的，另外也必须有灾害预防的应变措施。无车日相关活动在开始阶段无法扩大范围的市区，因而“交通维持计划”也是重要的配套工作之一。台北市政府在活动中委托专业咨询团队制定完整的交通维持计划，使得整个计划的实施对于未参加活动的其他市民和商家的影响降至最低^[4]。从台北经验来看，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。尽量降低活动带来的冲击，可以增加整体民意的支持度。

4.6 企业共同赞助

活动规模完全依赖政府资金投入是不实际的，台北无车日活动经费来源并不固定，通常可以获得环保署空气污染防制基金的赞助，这些部门经费主要是用来委托进行策划、宣传、倡导、研讨会与交通维持计划。由于无车日活动精神可以与公共汽车、捷运、自行车、悠游卡等公司业务相互结合，寻求这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。

4.7 民众参与

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。然而民众参与往往是被动的居多，也需要上述各项因素的配合，增加民众参与的意识，共同体验无车生活

表7 历年无车日系列活动观念推广效果

Tab.7 Overall performance of Car Free Day Activities from 2002 to 2006

年份	观念推广效果										
	骑自行车休闲	公共交通工具使用	走路上学	骑自行车上班	健康观念	安全观念	环境保护观念	社会公平观念	生活化道路	绿色街道	交通宁静区
2002	■	■			■		■				
2003	■	■	■		■		■	■			■
2004	■	■	■		■	■	■	■			■
2005	■	■	■		■	■	■	■	■	■	■
2006	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

注：— ■■■■■■■■■■符号表示程度由“低”到“高”

与工作环境，这是成功要素中最基本的要求，也是活动成功的关键。民众参与亦包含非政府组织(NGO)的参与，这些组织多由社会精英组成，能够出人出力，搭配其既有的例行活动，形成另一支社会倡导与支持的力量。

5 其他相关政策

从历年系列活动举办的成果来看，主要的效益除了提升城市形象外，对于公共交通工具以及绿色交通的推广使用更是有推波助澜的功效。目前台北都会区自行车专用道总长270 km，但大多处于滨河地带，以休闲功能为主，通勤使用的自行车专用道正在规划中。台北市与高雄市已着手规划推动运输型自行车的概念。台北市政府于2002年及2004年陆续发布了完整详尽的“台北市自行车政策”，高雄市政府已将推动通学、通勤的自行车系统列入“2004年度高雄市交通政策白皮书”。此外，台北市将“公共交通导向之城市发展政策”列入市政白皮书。

公共交通环境也日益改善。已经实现了悠游卡在捷运、公共汽车、停车场、路边停车及出租汽车上的使用。e-bus的实时信息系统、车站及车内动态信息显示广告牌与站名自动播报器等，已经成为优先推广公共交通的重要基础设施。此外，由于过去行政辖区的限制，不同数据无法互通，2007年4月已整合了台北都会区236条线路、1 743辆公交车动态信息，使市民在家、车站、交通枢纽，可以直接获得各类公共交通实时信息，公交优先政策得到了具体落实。

除台北都会区关于绿色交通政策的推动外，台北都会区的活动也带动了台湾地区其他城市的活动。

1) “千里自行车道、万里步道”计划

行政院于2006年提出有关“千里自行车道、万里步道”计划，提出分阶段、分区域设置自行车道与人行道的具体构想，预计在2011年以前完成4大目标：①建成9大特色自行车道路网2 600 km；②制定适合自行车骑乘的环岛公路路线，并设置路标及制作图集；③修订相关法规，要求一定规模的市区道路及公路设置自行车道及人行道；④使台湾地区10万人口以上的城市适宜人行的道路比例达到80%。

2) 台湾自行车日

自2007年起，以后每年5月第一个周六定为“台湾自行车日”。2007年是5月5日是台湾第一次举办全区大串连的无车日相关活动。主办单位联合全台25县市共同呼吁民众：舍弃小汽车、摩托车，改骑健康环保的自行车。

3) 自行车产业园区

就象提到钟表产业会想到瑞士，提到香水就会想到法国，现在提到自行车产业就会想到台湾的自行车产业园区。台湾的自行车制造，早已从“铁马”，晋升到碳合金一体成型、十八段变速，成为融入高科技的产品，产业顺利升级转型。彰化县政府决定在彰化成立“自行车产业园区”，并且规划“自行车博物馆”，期望在推动使用自行车的同时，也推动自行车产业的发展。

6 经验总结

对于今后台北国际无车日应该如何举办，或者无车日系列活动能给民众什么样的感受，已经连续举办了5年的台北，如何创造更大的格局，仅提出以下建议，这些建议也可为其他城市作参考。

1) 持续扩大活动时间

① 由公共交通“日”、“周”、“月”发展为“季”活动。

② 由走路上学“日”、“周”发展为“月”活动。

③ 由自行车“日”发展为“周”活动。

从过去举办活动的经验来看，延长活动时间是希望民众习惯搭乘公共交通工具，小学生能养成走路上学的好习惯，接下来应进一步把推动骑自行车策略延伸到都市上班族，这需配合台北都市地区通勤用自行车专用道路网与公共交通路网的整合。

2) 持续扩大活动范围

① 由路、街区、范围发展为区域活动。

② 由假日发展为平日活动。

过去几年的无车日系列活动，对于骑自行车活动都有交通管制与维持计划，而且仅是在假日举办，且从同一地点出发沿着一个方向前往指定地点，民众能体会到的无车环境相当有限。因此，未来活动可考虑

在更大区域内尽可能完全以自行车和公共交通工具来替代私人机动交通工具,使市民自由自在地享受无车环境。

3) 持续扩大参与单位

① 由少数政府部门参与发展为多数政府部门、民间组织共同积极参与。

② 由政府部门为主、相关企业参与赞助发展为政府部门、相关企业合作。

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“无车日活动公私合作”模式,实现民众、政府与企业的三赢。

4) 持续扩大民众参与的深度

① 由特定团体、民众参与发展为社区参与活动。

② 由发动民众参与发展为民众主动参与活动。

无车日活动成功的关键在于“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,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。

5) 运用无车日活动顺势宣传推动绿色交通基础设施建设

成功的无车日活动除了活动本身就是对可持续发展的推动外,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,提出具体落实无车日理念的城市可持续发展政策与公共交通基础设

施建设计划,而每年的无车日活动即为检验各项政策与措施落实的最佳时机。

7 结语

俗话说心随境转,若能对城市环境、交通系统、税费机制进行合理改造,让公共交通、非机动车以及步行的环境更安全、更健康,那么出行行为就能改变。所以无车日系列活动目的就是让人们有机会体验优质公共交通服务与无车的健康环境,希望能达到心随境转、境随心转的良性发展目标。台北无车日活动已朝此方向发展,相关活动内容与筹办经验值得其他城市参考借鉴。

此外,无车日系列活动也是润滑剂,让整个社会与民众由“活动参与”转变为“社区参与”,由“观念推广”转变为“行为改变”;政府政策则由“示范计划”提升为“全面推广”,由“纸上画画”落实为“具体建设”,由“政令宣传”转变为“实际作为”,这样才能促成城市发展与交通基础设施建设投资转向公共交通。

注释

① 捷运即城市轨道交通。

参考文献

- 1 张学孔,郭瑜坚.都市旅次总成本模式构建之研究[J].运输计划,2007,36(2):147~182
- 2 张学孔,郭瑜坚.城市公共与私人运输成本之政策意涵[A].第十二届海峡两岸都市交通研讨会论文集[C].哈尔滨:哈尔滨市科学技术协会,交通工程学会,2004.564~572
- 3 Britton, E..Thursday: A Breakthrough Strategy for Reducing Car Dependence in Cities [EB/OL]. [2007-03-16]. <http://www.ecoplan.org/carfreeday/general/thursday.htm>
- 4 苏志哲,孙以浚,等.台北无车日活动交通维持计划[R].台北:台北市儿童交通博物馆,鼎汉国际工程顾问公司,2003