



# 2021 城市美好出行 洞察报告

寻找城市美好出行的最优解：  
一场人、路、城的“共谋”



联合发布：



学术指导：

中国社会科学院  
国情调查与大数据研究中心

特别支持：



# 目录

前言 .....	3
<b>报告概况</b>	
一、报告摘要 .....	5
二、调研方法、范围 .....	7
<b>报告正文</b>	
一、必要   城市美好出行的阐释 .....	8
01.城市美好出行的定义阐释 .....	9
02.城市美好出行的必要性 .....	9
03.各国城市美好出行的行动 .....	12
二、现状   美好出行的宏观当下 .....	13
01.安全：观念有所进步 .....	14
02.绿色：渐成出行选择 .....	15
03.便捷：呼吁政策升级落地 .....	18
三、问题   尚待解决的细微之处 .....	20
01.安全：细节有待治理 .....	21
02.绿色：设施支撑待完善 .....	24
03.便捷：需要增量提质 .....	26
四、模式   落脚社区的未来模式 .....	28
01.除旧：落脚重点对象监管 .....	29
02.强化：弥平社区管理差异 .....	31
03.布新：建设美好新型社区 .....	34
五、建议   以人为本再启程 .....	36
01.预防：从共情与处罚出发 .....	37
02.融合：多元推进强化协同 .....	41
03.宣传：需以趣味渗透取胜 .....	45
结语 .....	47

# 前言

这是一场向前奔走的调研。

当对三千多人的采访调研结束之后，我们惊喜地看到一些结果。这些结果来自变化着的出行状况，来自市民嘴角挂着的微笑，来自发现问题并找到解决方案的喜悦……

更多的，来自我们对美好出行的期待与执著。

从整体来看，城市出行状况不断向好发展，一些危及生命财产安全的隐患和困境逐步被解决，来自宏大层面的持续治理与努力，让问题不再是问题。

一个例证是，相较于六年前的各类调研结果，醉驾或酒驾的情况得到显著改善，近七成受访者对于政府的高效治理表示赞赏。

此外，在绿色出行方面，市民的观念和选择同样令人惊喜，超半数一线城市居民通勤选择绿色低碳出行，即公共交通，例如共享单车、公交、地铁等。随着技术的发展，以及新能源装备配设情况不断优化，更多绿色出行的方式被选择。

不过，一些细致之处的问题仍在不断产生，它们隐藏在各个角落，影响着人们的生活。

站在北京东三环中路与朝阳门外大街交会处的立交桥下，刚刚从快速公交K2线下来的人们忍住北方初冬寒风的料峭，等待着许久不会跳动的人行红灯。

此刻的规则不免失灵。

这里路口的人行红绿灯比一般的要长，人们刚开始会耐心地等待一次跳动，当红灯仍然一动不动时，行人心中对于“过不过”这个问题的决策依据从红绿灯转移，变成车流频次的间隙。

作为北京车流量较为庞大的路口，一旦车流彻底塞住，决策依据再次转移，变成车流真正的间隙。

在路口西侧南北向斑马线处，研究人员在某个周三傍晚7:00-7:20期间做了一个统计：

20分钟内，有超过300人次由南向北行进，其间有两个绿灯通过期，违法闯红灯者近九成。多数人会在红灯时等候2-3分钟，如同向或对向有人率先“行动”，则往往会跟随前进，形成“浩荡”群体。

不仅如此，当处于左转待行、直行通畅时，险些发生3次“鬼探头”事件。

“红灯停、绿灯行”，这是写进小学课本里的口号，闯红灯违法也是很多人挂在嘴边的警示行为，可类似的事情却不在少数，“鬼探头”几乎成了司机过路口的噩梦，公安部交通管理局也为此多次进行警示提醒。

可问题究竟出在哪里？

红灯设置时间过长？行人法律意识淡薄？早晚高峰车流量大？那些面无表情闯着红灯的行人，究竟藏着什么“秘密”？

安全之外，我们对出行也有了更多的期待：所谓的低碳出行是否真的低碳？车多地少，车该如何停？盲道伤人，盲人的出行权利如何保障？……

总结这一切质问：美好的都市出行是什么？又该如何实现城市美好出行？

在问过三千多人后，我们粗浅地得出如下答案。因为人的复杂性，这里的一切尚待更具实践性的探索与印证，欢迎正在阅读的你，一起构建城市美好出行环境。

# 报告概况

2021城市美好出行洞察报告

---



# 一、报告摘要

## ■ 向好

在法律规制不断进步的情况下，行人与驾驶员的安全观念不断加强，多数安全情况有所好转。但安全座椅使用和反光警示标志安装此类相对细节的规则，遵守的居民甚至**不到四成**，这些应是接下来重点的优化内容。

绿色出行方面，**超半数**一线城市居民通勤选择低碳出行，非一线城市需推动公交网络的发展为绿色出行奠基。而通勤距离直接影响居民的绿色出行（公交、自行车、步行等）选择，可优先从近距离场景推广绿色生活。

对于推崇绿色生活的群体来说，初入职场的00后更在意出行成本，低碳出行教育或可凭低成本切入00后群体，相较于“有闲”享受绿色出行的70后、70前，作为“打工人”主体的80后、90后的时间和精力成本更高。

不过，最终推进绿色出行的关键因素，并不完全在人，而是低碳积分、公交补贴等环保倡导政策的真正落地。

## ■ 问题

安全座椅、警示标志等一些安全细则遵守情况偏低，道路安全教育需趋细趋严。调研数据显示，道路安全黄金法则中，被遵守得最好的是“开车系好安全带”，但依然有**15%**的受访居民未能遵守。

黄金法则中，半数在《中华人民共和国道路交通安全法》中有明确规定，甚至有明确的处罚细则，但至少**四成**居民未能全部遵守这些行为准则。其中，遵守情况最差的是“骑行需戴头盔”，有**42%**居民未能遵守。

由此看来，“一盔一带”工作尚需深入推广，抓道路交通安全需警惕“侥幸心理”，宣教需更重视普法侧。

智能设备日益普及的今天，交通治理又出现新的变量，**73%**的居民有过或观察到过马路时“看手机或其他电子设备”，这是最普遍的行人过马路不安全行为。此外，**超六成**居民过马路“戴耳机听歌”，容易忽视环境声音导致无法及时避开马路中的各类意外事件。

而从驾驶员方面来看，约**七成**驾驶员曾分心驾驶（打电话发短信等），是最普遍的不安全驾驶行为，即每10人中便有7人分心驾驶过。

此外，有**四成**或以上驾驶员有过变道灯光错误使用、安全带错误使用、疲劳驾驶这三类不安全驾驶行为。

在实际生活中，红绿灯时间不合理是人们反馈较多的交通安全隐患，交通设施保底配套不足，出行服务人性化（人车分离、增设标识等）欠缺，城市出行无障碍建设意识不强，城市道路交通文明建设水平仍有待提升，应在公众教育和设施管理上扎实推进。

## ■ 方案

调研数据显示，**97%**的居民认为违反交规“很危险，应当改正”，**45%**会主动劝阻，**52%**不会主动劝阻，仅有**3%**对此不重视。

此外，**36%**的居民曾因违反交规受到惩罚（10%甚至有过不止一次），这部分居民中，**98%**因受罚更注重遵守交规。

针对交通安全问题的防治方案应聚焦人的现实处境，以人为核心的警示教育效果较为直观，预防教育需从共情出发，定期开展交通安全教育，“新媒体+社区”的线上线下立体宣传更有助于渗透推广。

此外，还应软硬兼施。违反交规受罚便是宣传教育的硬手段，不同交通工具的安全治理需注重针对性，如针对学习意愿较低的摩托车出行居民增设安全教育点等。

## ■ 未来

基于社区的场景创新可能是城市美好出行建设的持续性手段，在此之前，社区交通隐患治理颇为重要。作为社区交通的三大安全隐患，儿童、骑手、宠物是维系社区交通安全需重点教育、监管的对象。

另一个问题在于社区目前的出行科普频率不高，美好出行环境的构建有赖于触达居民的社区宣传服务。居民对教育效果感知度强，交警协同社区居委会、企业、学校等多方社会力量打造创造性的协同治理项目有助于提升居民满意度。

在“新型社区出行期待”的**五大**维度中，公共交通一体化和智慧交通集成化成为居民的优先级选项。作为新时代美好生活共同体、公共服务聚合体，美好出行应是城市建设新型社区的重要指标和元素。

## 二、调研方法、范围

本次调研采取定性访谈与定量问卷结合的方法。

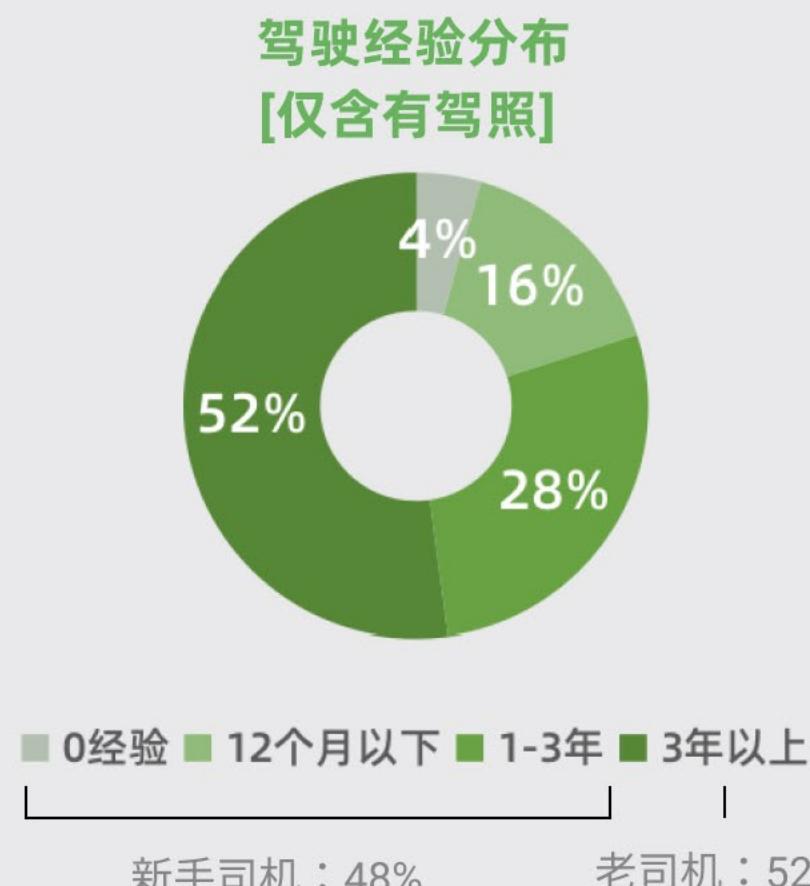
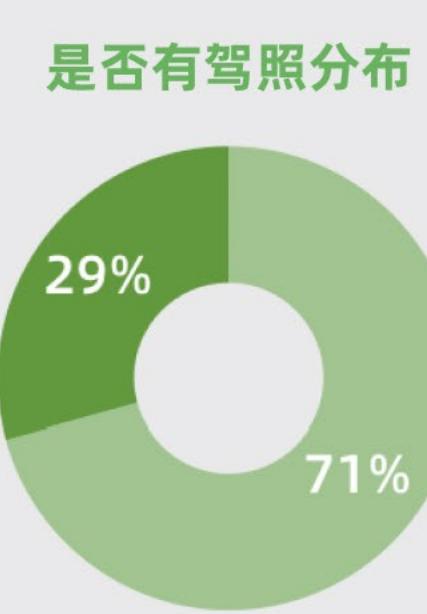
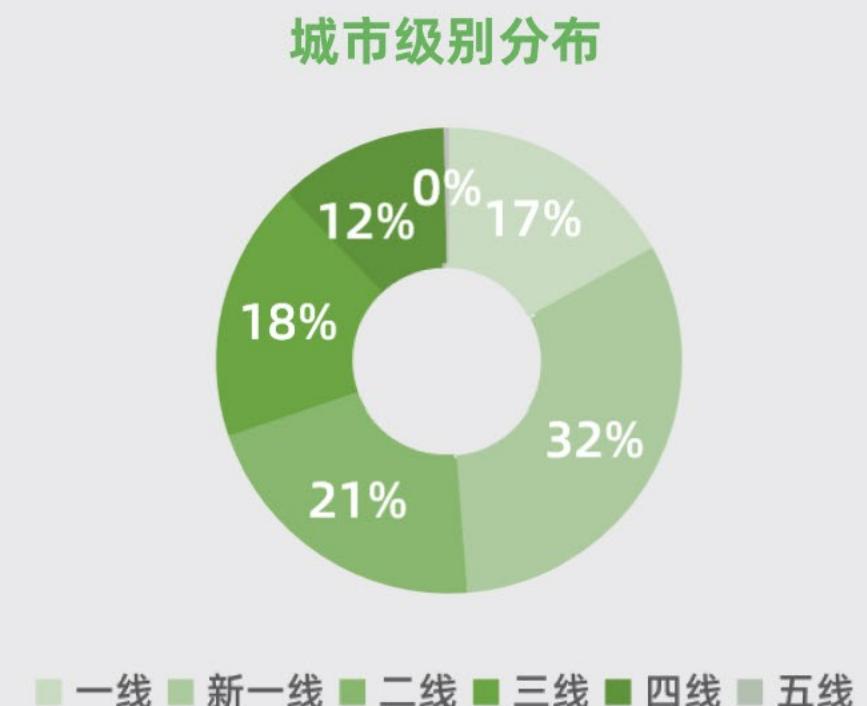
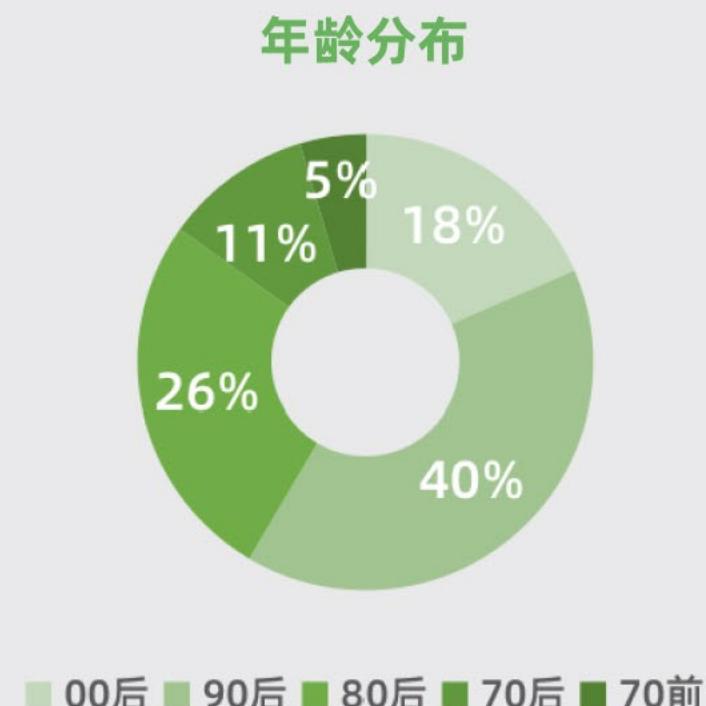
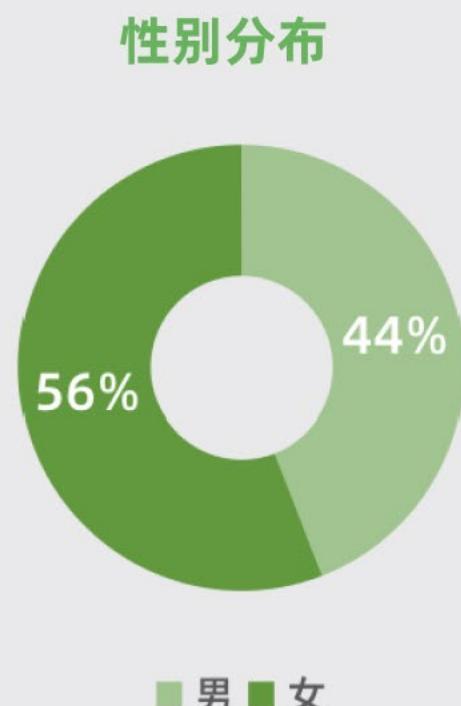
### 1. 线下访谈

三个重点相关方	居民、居委会、交警
三个典型社区	老旧社区：出行体验提升 文旅社区：违规拥堵治理 回迁社区：交通宣传教育

### 2. 定量问卷

- (1) 问卷方式：线上问卷
- (2) 样本数量：回收**3150个**有效样本
- (3) 样本特征：

样本指标	样本特征
性别	男女比例基本持平
年龄段	90后为主，占比约四成， 其次是80后（26%）和00后（18%）
城市级别	分布相对均衡，新一线为主（31%）
持有驾照	七成以上持有驾照； 持有驾照者中一半驾驶经验在三年以上



\*城市级别划分参考第一财经城市划分标准；

城市级别中，五线城市居民的样本量过低，因而在后续城市级别相关报告中不再呈现

# 报告正文

2021城市美好出行洞察报告

## — 必要 | 城市美好出行的阐释



# 01 城市美好出行的定义阐释

---

城市美好出行，可以置换成诸多交通领域的概念：安全绿色出行、可持续交通、便捷共享出行……

城市化进程的推进和城市规模的扩张离不开交通运输的蓬勃发展，同时，不断涌入的人口和日趋便利的城市服务对城市交通出行的压力容载和服务水平也提出了新要求。

从安全便利到绿色共享，从基础诉求到高质量发展，我们始终在追求越来越美好的出行环境。那么，何为“美好出行”？

本报告认为，“美好出行”是一种对未来城市出行的构想：在相关部门和社区各方的配合建设下，不同年龄段、职业类型的居民可以在社区内便利而智能地选择出行方式和出行服务，安全、便捷、绿色地到达出行目的地；社区及周边交通分级管理，慢行交通系统完善，有不同交通工具和出行需求的居民都能舒适出行、自如休息。

简单总结，城市美好出行意味着三个维度目标的实现及其实现过程：**安全、绿色、便捷**。

安全是出行的基础，绿色是出行的方式，便捷是出行的要求，每一点都事关我们具体而切实的生活品质，与人关系重大。

“十四五”时期，国家经济社会发展以推动高质量发展为主题，坚定不移贯彻创新、协调、绿色、开放、共享的新发展理念，使发展成果更好惠及全体人民，不断实现人民对美好生活的向往。这表明，我国交通运输业需要推动高质量发展，努力建设绿色出行友好环境、增加绿色出行方式吸引力、增强公众绿色出行意识，进一步提高城市绿色出行水平。

这些目标对公共交通网络和服务完善提出较高要求，对设施完善、交通分级、智慧出行、慢行系统建设和社区服务的体系化运作和数字化管理都有极高的期待。

# 02 城市美好出行的必要性

---

交通本就是全球可持续发展的重要领域，也是实现可持续发展的必要途径，构成美好出行的各个维度也深深影响着人民的生产活动。

以安全为例。近年来，多方携手共同促进城市交通有序发展，随着许多规训交通的政策颁布出台，交通基础设施建设，以及安全、绿色、便捷等观念逐渐深入大众视野。但交通事故仍然频频发生，它成为了一个社会痛点，城市出行的安全有序受到威胁。

世界卫生组织《2018年道路安全全球状况报告》数据显示，作为全球性公害，道路交通碰撞带来的损失占大部分国家国内生产总值的3%，全世界道路死亡中有93%发生在低收入和中等收入国家。

在我国，因交通事故而发生的悲剧也屡见不鲜。《中国统计年鉴2020》数据显示，2019年，中国交通事故死亡人数为6.3万人，受伤人数为25.6万人，交通事故直接财产损失134618万元。

如此计算，平均每10分钟就有1人因交通事故死亡，5人因交通事故受伤。

“电动车过马路时因闯红灯被正欲左转弯的汽车撞翻”，这是一则网上流传的视频中的一幕，不过两三秒钟的时间，已足以令人唏嘘：汽车飞快冲过，骑车女子被撞倒在地，事故显得非常轻易就发生了。类似的案例很多，骑行不佩戴头盔、疲劳驾驶、接打电话、占用非机动车车道等等，正危害着城市交通的正常运行。

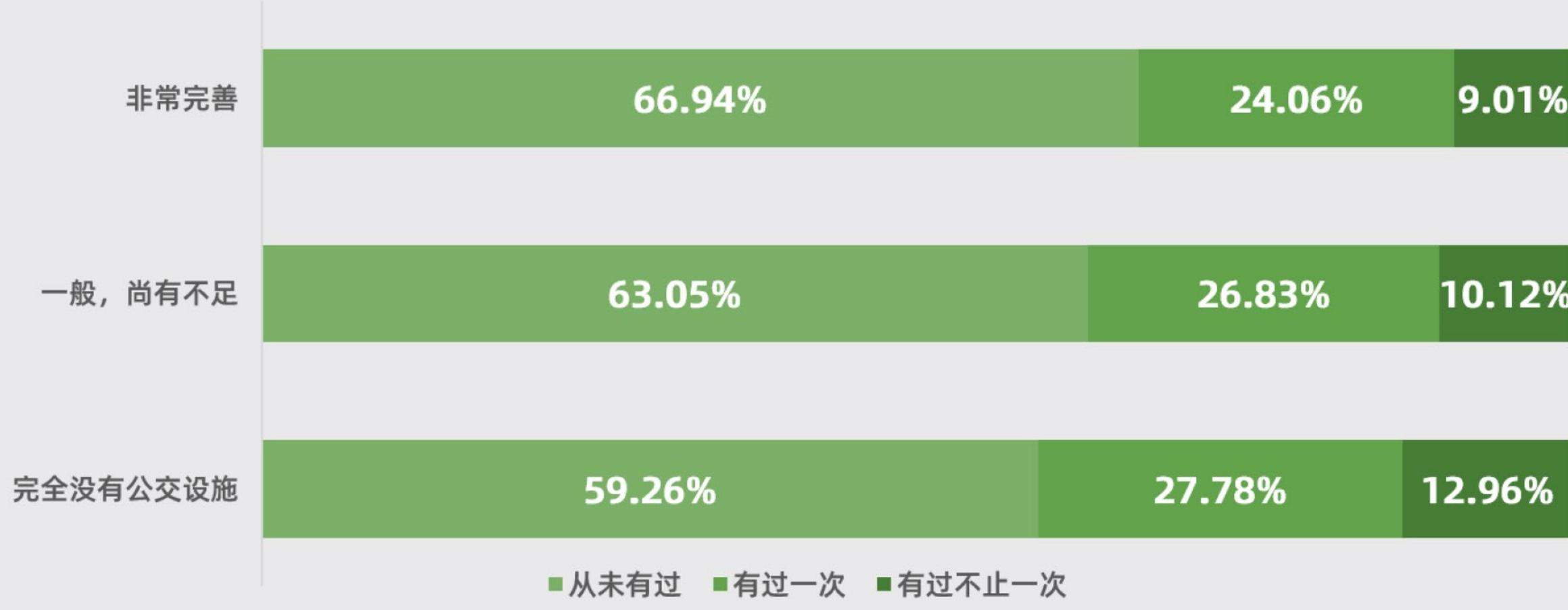
而在儿童安全方面，交通事故更是直接危害青少年生命安全。根据中国疾病预防控制中心慢性非传染性疾病预防控制中心和全球儿童安全组织于2017年发布的《中国青少年儿童伤害现状回顾报告》，2010年至2015年期间，我国0至19岁青少年儿童死亡的首要原因是伤害，其中道路交通伤害是排名第二位的伤害死因。

尤其在城市美好出行转型升级的过程中，安全始终是最基础的、不可被忽视的诉求。只有足够的安全才能保证交通参与者其他维度的出行需求有机会得到满足，而这也是城市美好出行建设的重中之重。

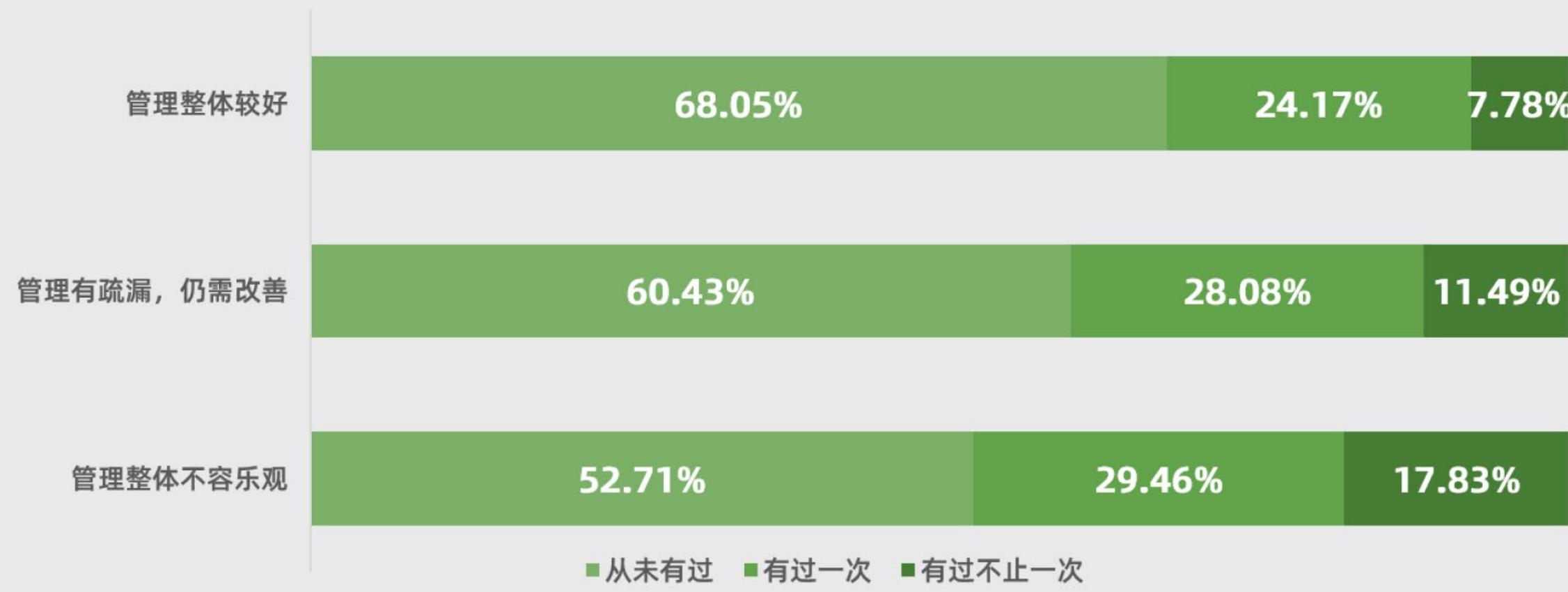
在本次调研过程中发现：公共交通设施更完善的社区，其居民违反交通规则受罚的比例更低；完全没有公交设施的社区，其居民有过不止一次的交规受罚经历的比例明显高于其他社区。

而交通安全管理更好的社区，其居民违反交通规则受罚的比例更低；每年多次开展交通安全知识科普的社区，其居民从未有过违反交规受罚的比例最低。

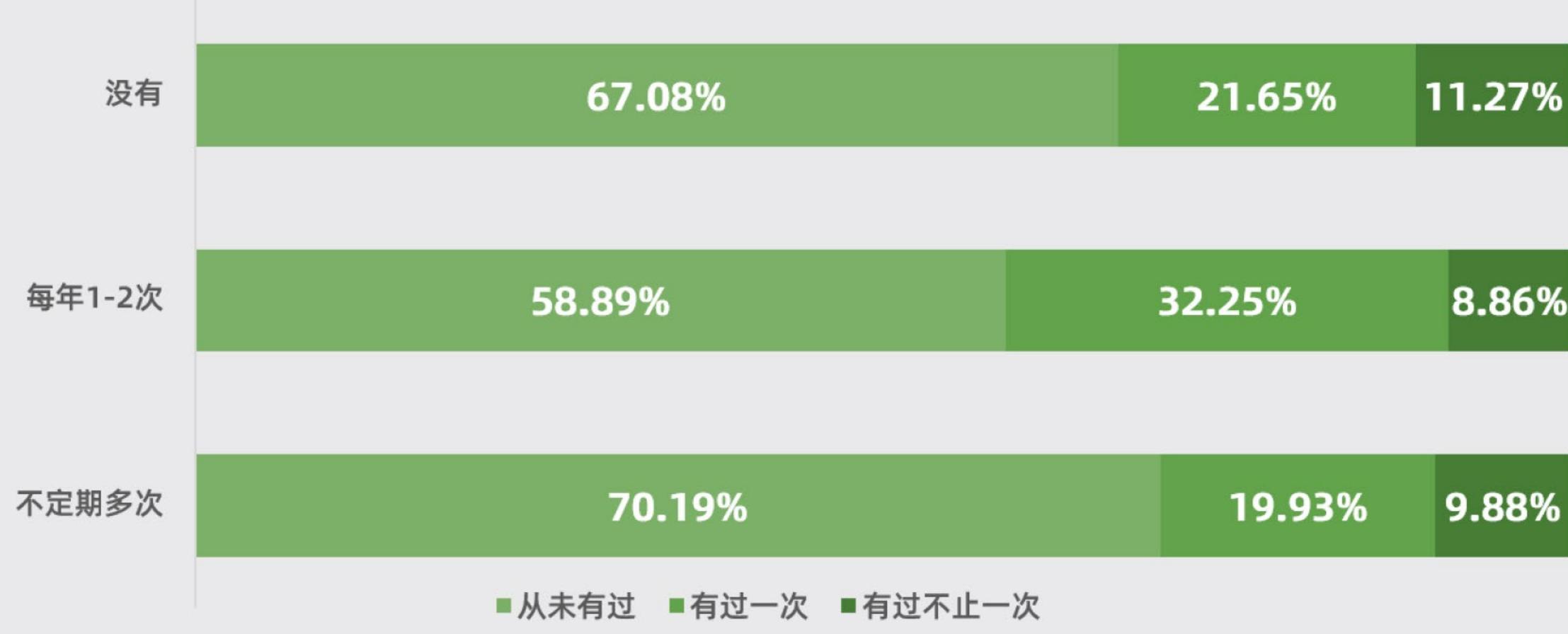
## 社区/周边公共交通设施完善程度 X 居民违规受罚情况



## 社区交通安全管理水平 X 居民违规受罚情况



## 社区开展交通安全知识科普频率 X 居民违规受罚情况



由此可见，城市美好出行建设在安全方面影响显著。

此外，绿色也是交通发展的题中之义。早在1992年联合国地球峰会上，绿色交通在可持续发展中的重要作用便被明确在《21世纪议程》之中。二十年后召开的联合国可持续发展大会上，绿色交通在可持续发展中的中心地位得以明确。

雾霾、污染、气候变暖等人类体感清晰的灾害频发，这一刻，可持续发展与我们产生“共情”，进一步加快市民出行的绿色观念演进，以及绿色出行公共产品的发展。

2021年6月2日发布的《数字出行助力碳中和——践行绿色交通引领低碳出行》研究报告显示，以某网约车平台2018年1月至2021年3月出行数据的研究发现，通过发展共享单车/电单车、拼车、顺风车业务推动网约车向电动化转型，实现二氧化碳减排501.5万吨。平台年均减碳量154万吨，约相当于21.7万人口一年的碳排放量，或1.29亿棵树一年的二氧化碳吸收量，或94.5个奥林匹克森林公园一年的二氧化碳吸收量。

# 03 各国城市美好出行的行动

在全球拥抱绿色低碳的生活方式时，绿色、安全、便捷出行逐渐成为一种全球共识。各国也出台相关政策鼓励绿色健康出行。

早在1996年，法国出台的《大气保护与节能法》就对管理道路交通等建设提出了要求，其中我们今天提倡的“拼车”等新兴模式甚至能在其中找到影子。在政策中，它提到了发展公共交通等低污染的节能型交通方式，并对步行和自行车进行了特别强调，以此具体描述方式深化美好出行观念。

除此之外，其他许多城市交通建设发达的国家也在努力提供“硬件设施”。“促进城市绿色出行”专题政策研究项目组在《促进城市绿色出行》报告中写道，巴黎、伦敦等城市在街道较窄的老城区尽可能加宽步道，设置自行车专用道，引导市民选择步行与自行车出行。这些“硬件”促进着城市美好出行。

国际上对于健康绿色出行也从源头和改进交通技术等方面给予了经验。《基于“避免-转移-提升”的绿色出行经验与启示》中提到，“避免”策略鼓励从源头上减少私家车的出行并提倡用视频会议代替会面以减少交通出行，而其中的“转移”策略中对公共交通出行的倡导与上述提到的城市绿色出行存在相似之处。中国的新能源汽车降碳减排和对绿色出行的教育宣传，就是“提升”策略倡导的通过技术改进以减少汽车的碳排放量，同时也在观念上促进健康出行理念的建立。

许多城市如巴西的库里提巴则对“避免”模式进行了运用，该文作者邱诗永在研究中分析，因其城市布局中区块结构的清晰集中性，高层公共建筑等高密度区域在其快速公交沿线周围的建设，实现了对公共交通的充分便利使用，以此在一定程度上减少了私家车的出行。

疫情背景下，我们深切地感受到从线下转移到线上的变化，通过网络技术，线上办公和学习的频率提高，甚至通过减少出行改善了交通状况。

上述行动的背后，若隐若现地渗透着对市民的引导与影响，反过来，市民的态度也影响着出行政策，这在国外的一些探索中有所体现。

巴黎《城市交通规划》(PDU)编制的主要遵循原则之一便是“激发巴黎市民参与公共交通规划决策的责任感”，这在某种程度上来自居民意识的自觉提升，自然形成美好出行教育的氛围。一方面，政府政策制定的压力有效减轻，市民理解度和信任度有效提升，另一方面，针对市民遵守政策的教育和管制成本有效降低。

而这些观点可以从瑞典首都斯德哥尔摩自2006年1月开始收取“交通拥堵费”的实践中找到佐证：对从早晨6时30分到晚上6时29分进出城市的机动车收费，周末及节假日不收费。

据权威媒体报道，该政策一开始有75%-80%的市民持反对意见。经试行7个月之后，斯德哥尔摩举行市民公投，结果转变为支持者占上风。根据斯德哥尔摩市环境与卫生局的统计数据，该措施实施以来，城区内行驶的机动车数量减少了20%，同路程车辆行驶时间缩短了30%左右，碳排放量减少了10%至14%。

于中国而言，在拥有世界上最大的人口数量且城镇化速度较快的背景下，中国背负着不小的交通压力，同时也在努力建设高质量的中国特色城市出行规划，在这个过程中，除了根据具体情况自主探索路径外，也可借鉴“他山之石”的可行思路。

# 报告正文

2021城市美好出行洞察报告

## 二 现状 | 美好出行的宏观当下



越来越多，似乎是评价当前城市美好出行的关键词：

越来越多的车，尤其是新能源汽车；越来越多的充电桩，及保证新能源汽车高效使用的配套设施；越来越多的人行横道、红绿灯、过街天桥、盲道，保护着每一个社会个体正常参与城市出行的权利。

重要的是，这里的“多”还带着完善、完备之意，其中一个重要的因素在于主体观念的进步。

## 01 安全：观念有所进步

### “ 重点发现 ”

- (1) 行人与驾驶员的道路安全观念在法律规制下不断进步，多数不安全行为有所扭转。
- (2) 安全细节的普及表现并不突出，是逐渐优化过程中需重视的重要因素。

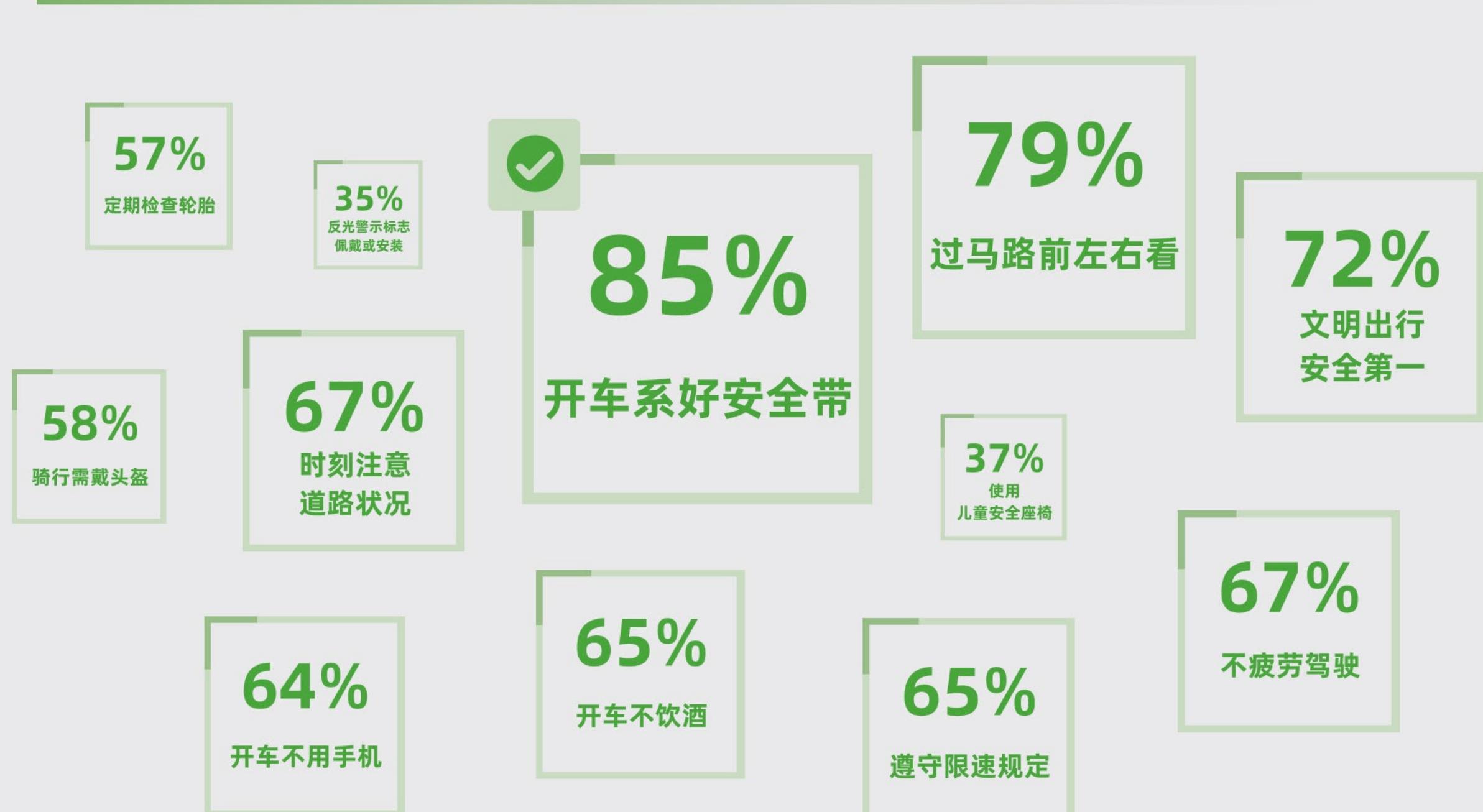
本次调研发现，行人乱穿马路等不安全行为得到扭转。

“过马路前左右看”“文明出行，安全第一”被遵守的情况相对较好。而针对驾驶员的法则，遵守情况差异较大，宣传较多的系安全带、不疲劳驾驶、限速等遵守情况相对较好。

主驾、副驾必须系安全带的规则被一次又一次强调后，人们大都会感受到明显的变化：上车后，网约车的司机师傅有了一句必要的提醒，“请系好安全带”；私家车的情况也不例外，相较于扣分、罚款，系安全带的“麻烦成本”降低很多。

随之而来的是关系主体的意识进步，很多人在不知不觉中养成了开车或坐副驾系安全带的习惯。其他情况大都如此，尤其是法律重点规制的出行习惯，改善显而易见。

### 道路安全黄金法则 - 居民遵守情况



开车不饮酒等观念的普及，得益于多年以来对酒驾等违法行为管理趋严，全社会的宣传教育风气较好。但醉酒驾驶仍是2020年公安部交通管理局通报的十大危险驾驶行为\*之一，“开车不饮酒”仍需深植每一位道路参与者的心中。

此外，对于一些细则的遵守情况则不太乐观。例如，儿童安全座椅使用和反光警示标志安装此类相对细节的规则，遵守的居民甚至不到四成。

由此来看，**事关道路安全的宣传应覆盖更多安全细节**。这也给后文关于交通安全的细节问题治理提供了原则性思路。

\*公安部通报十大危险驾驶行为：<http://gat.ah.gov.cn/public/7081/40384474.html>

## 02 绿色：渐成出行选择

“

### ④ 重点发现

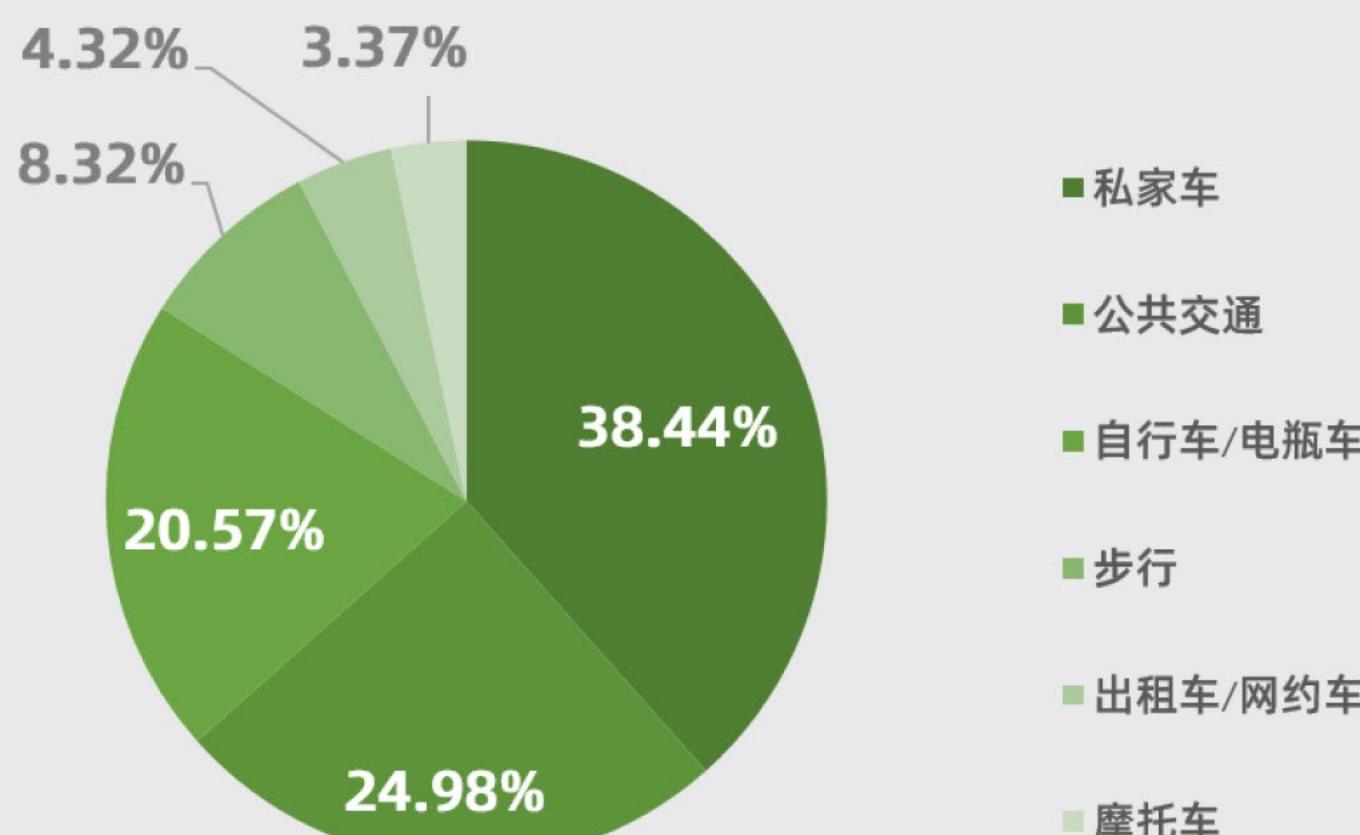
- (3) 通勤距离直接影响居民的绿色出行选择（公交、自行车、步行等），可优先从近距离场景推广。
- (4) 超半数一线城市居民通勤选择低碳出行，非一线城市需推动公交网络的发展为绿色出行奠基。
- (5) 初入职场的00后更在意出行成本，低碳出行教育或可凭低成本切入00后群体。
- (6) 相较于“有闲”享受绿色出行的70后/70前，“打工人”主体的80后/90后的时间和精力成本更高。

”

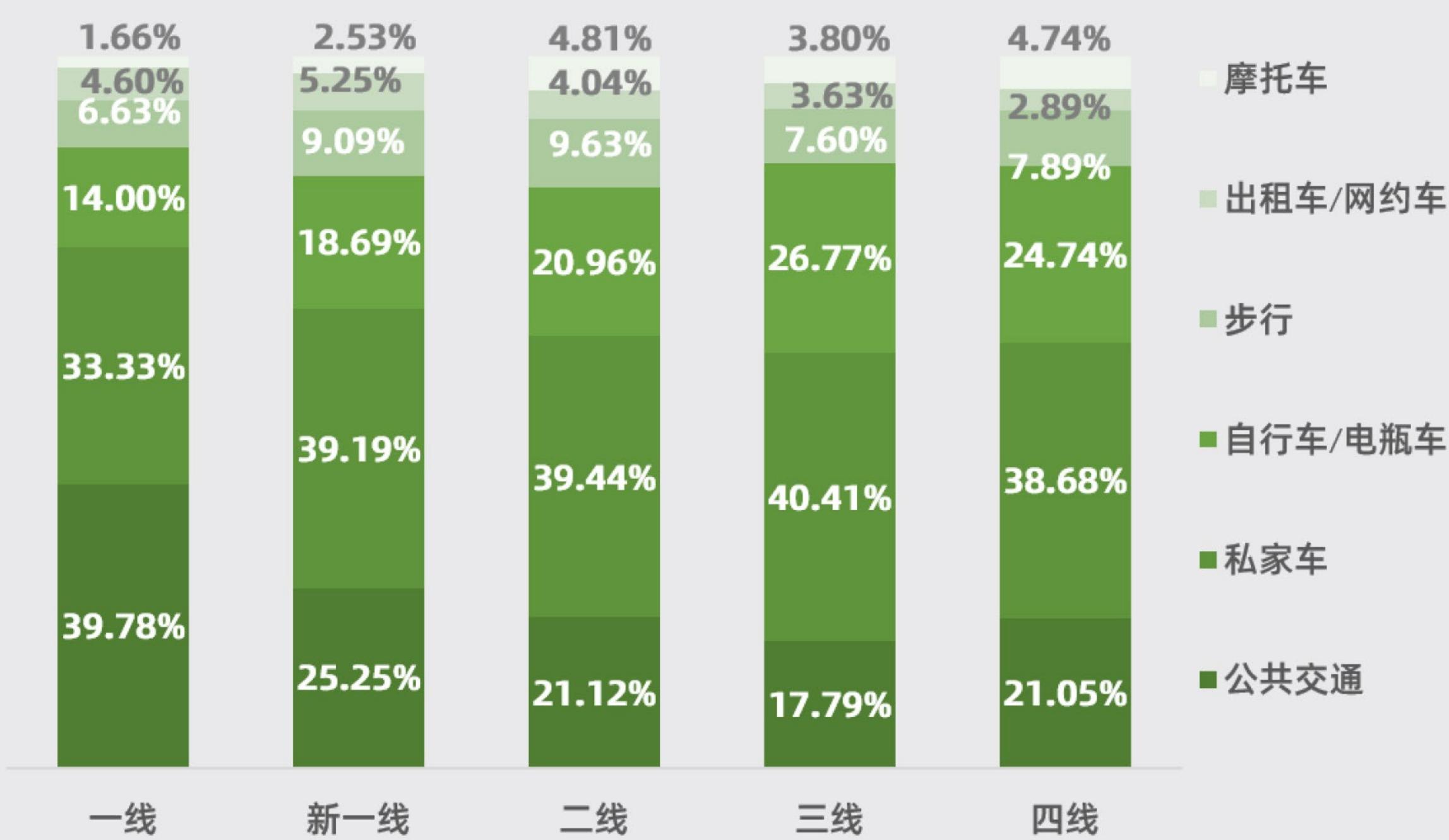
绿色出行的践行，集中于居民对交通工具的选择上。而居民对于交通工具的选择，也受到了城市公共交通网络发展程度的影响。

本次调研报告的数据显示，**超半数一线城市居民日常通勤选择的是低碳的出行方式**，即公共交通、自行车、步行等；而在其他城市，公共交通网络尚在发展中，居民出行更多依赖私家车、电瓶车和出租车等。

### 居民出行方式选择



## 居民出行方式选择 X 城市级别



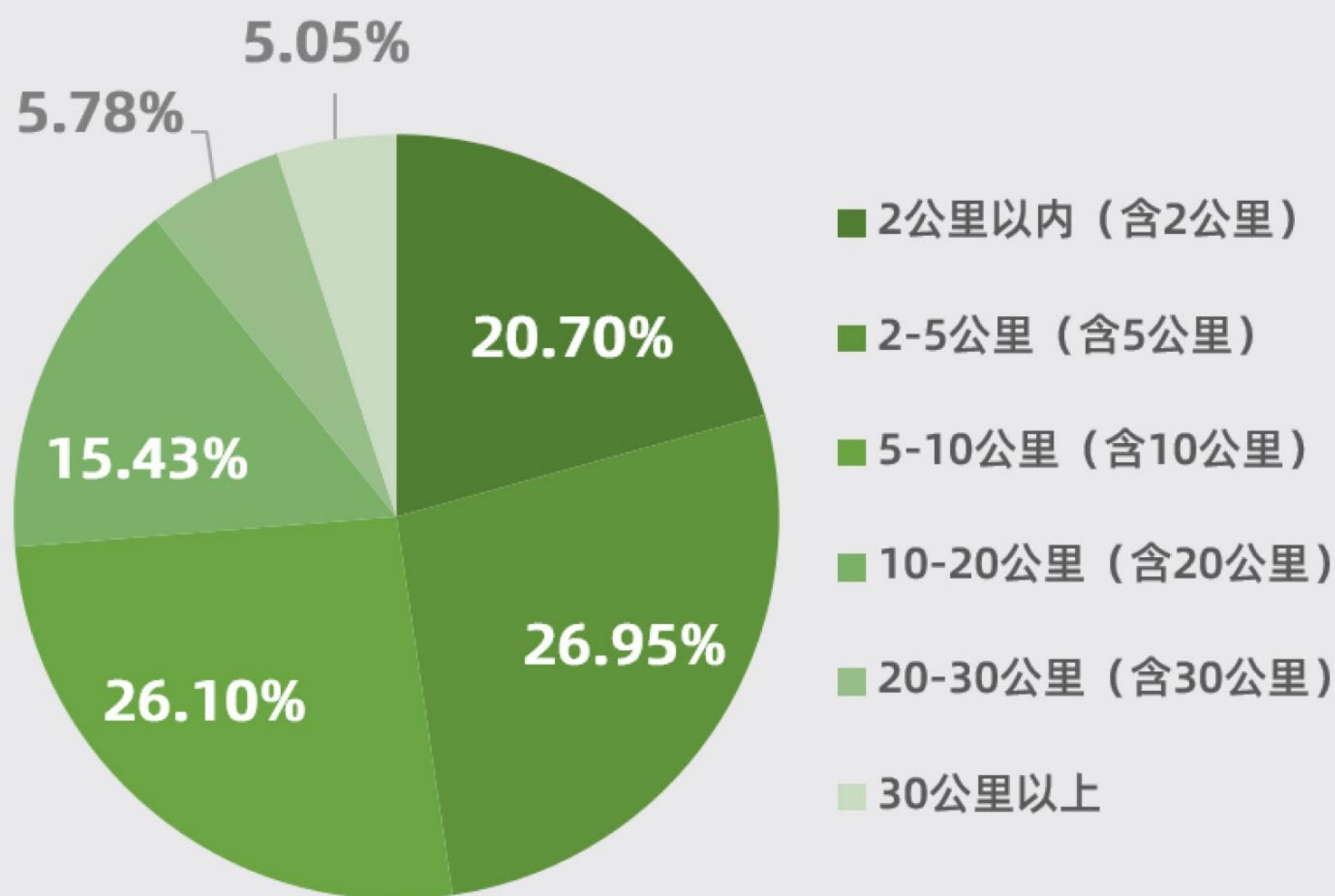
在衡量城市发展的指标中，通勤距离与出行方式直接相关。

本次调研发现，通勤距离是影响居民出行方式选择的重要因素，近距离通勤的居民更易低碳出行。

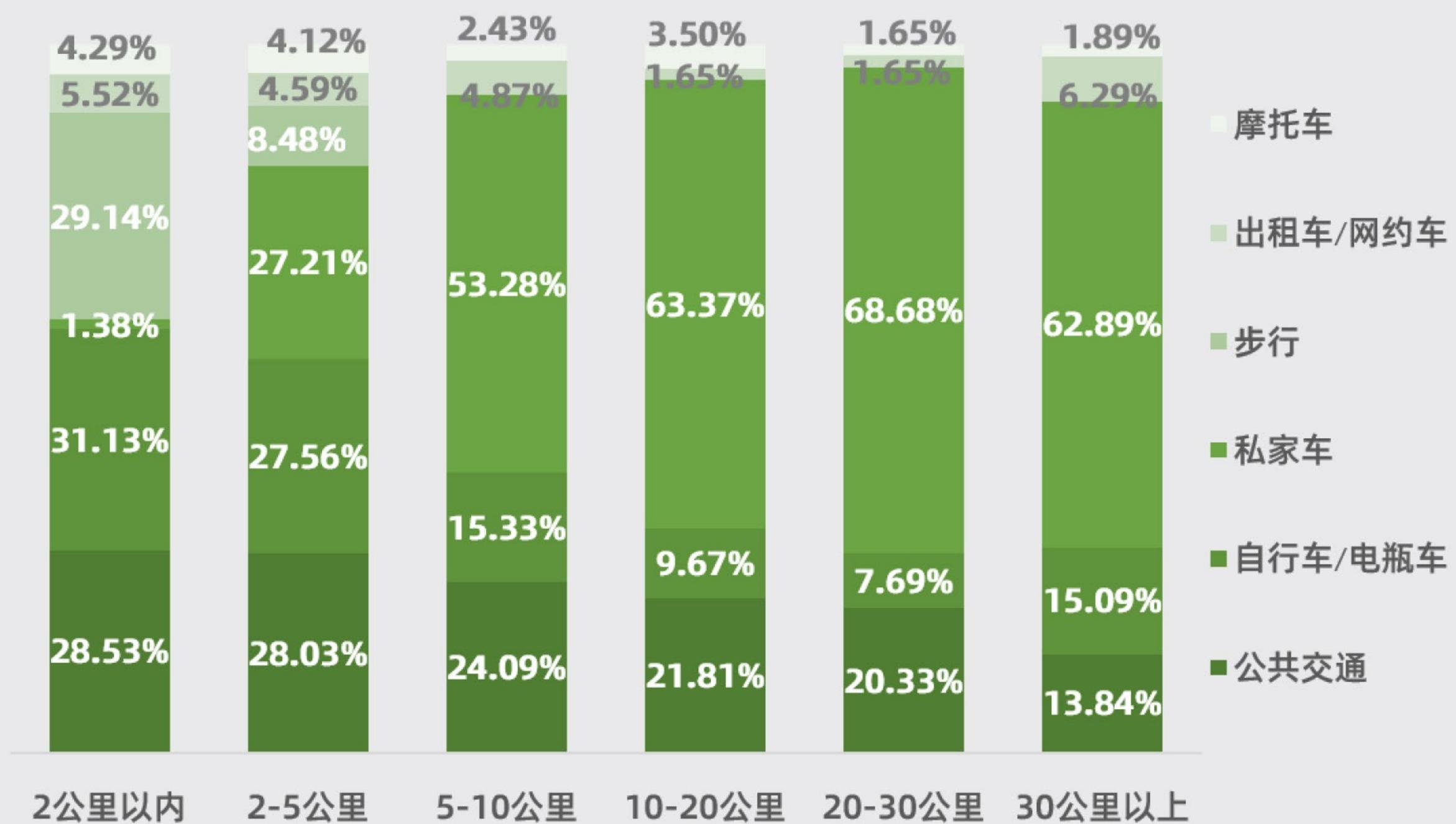
调查显示，75%的城市居民通勤距离在10公里以内，而通勤距离在5公里以内的居民也接近半数。通勤距离在2公里以内，居民更多选择自行车、公共交通和步行，低碳出行方式占九成；通勤距离在2-5公里，自行车和公共交通是更普遍的出行选择，其次是私家车。

这也启示我们，推广低碳出行或可优先从意愿更高的近距离出行场景切入。

## 居民通勤距离分布



## 居民出行方式选择 X 通勤距离

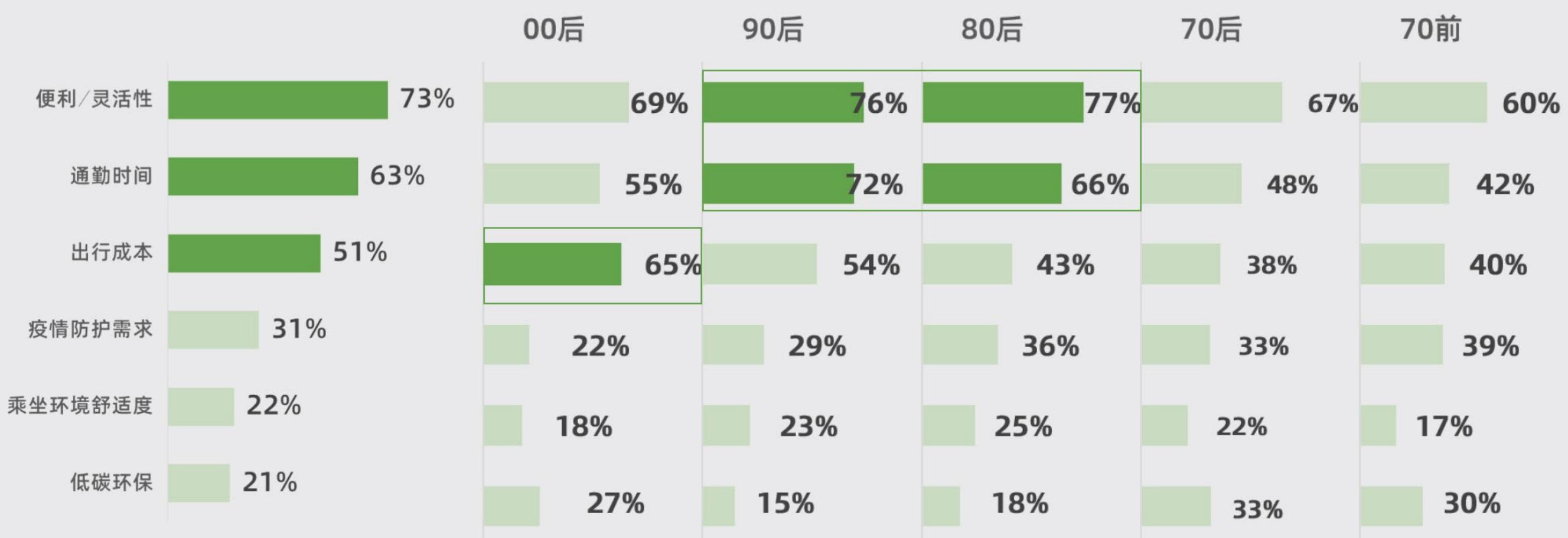


不同年龄的居民，因生活理念不同，出行方式也具有显著差异性。此次调研的各年龄层群体，在出行方面的关注点以及考量的因素也具有差异性。

调研数据显示，居民选择出行方式主要考虑的是便利、灵活性、通勤时间和出行成本。相较于年长群体，初入职场的00后在出行方式的选择上更在意出行成本，低碳出行或可以低成本切入00后群体。作为“打工人”主体的80后、90后，比其他年龄群体更看重便利、灵活性和通勤时间。

倘若要推行低碳生活方式，年长群体应成为首要选择对象。年长群体在出行方式的选择上比年轻群体更乐意考虑低碳环保，相较于绿色消费通常伴随更高的金钱成本，绿色出行通常伴随更低的金钱成本、更多的时间成本和精力成本，70后和70前作为临近退休/已退休大军，有足够的时间和精力享受绿色出行的过程。

## 出行选择——考虑因素



# 03 便捷：呼吁政策升级落地

“

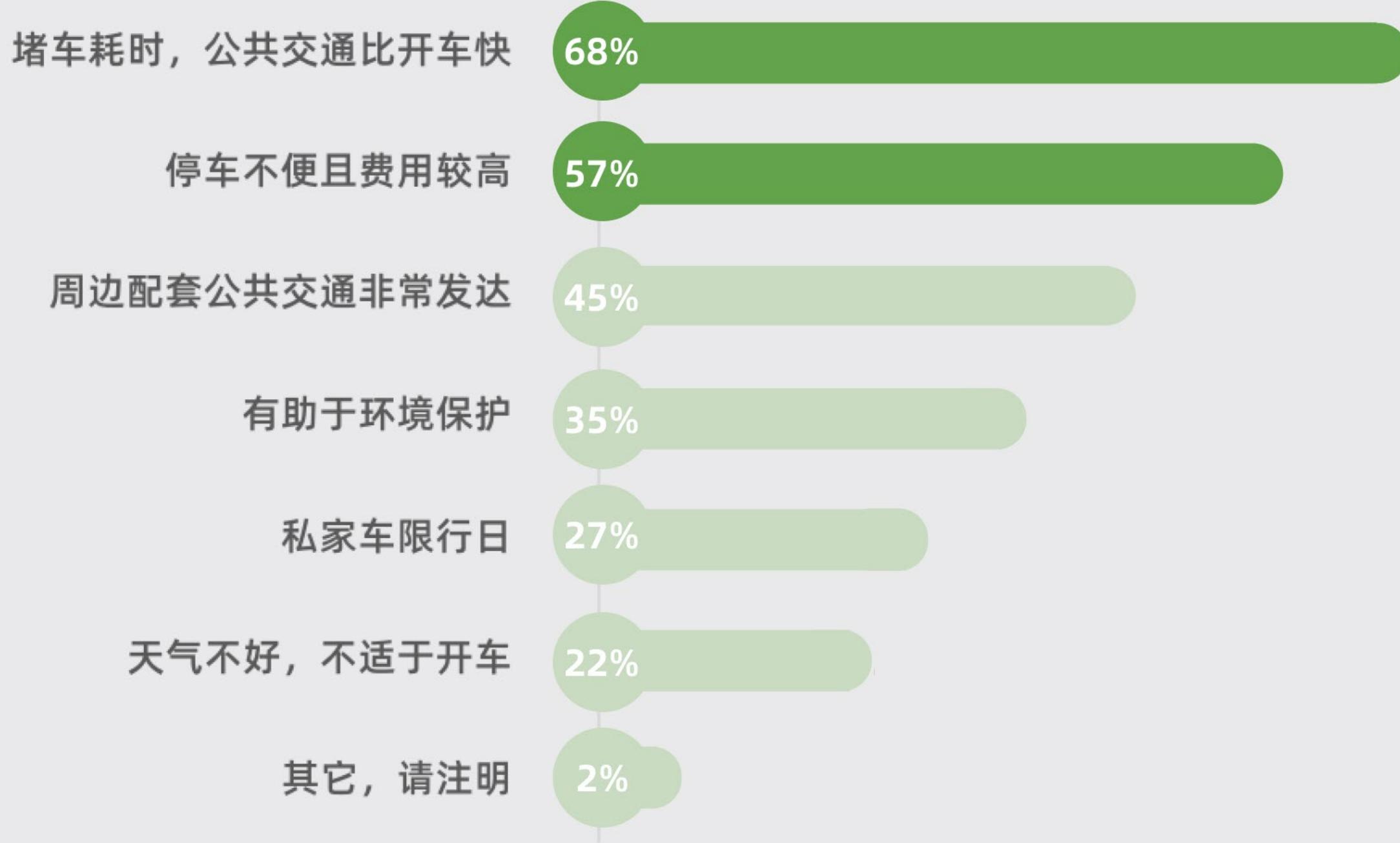
## ① 重点发现

(7) 政策真正落地（低碳积分、公交补贴等），是促使居民更多选择公交出行的关键。

”

“堵车耗时，公共交通比开车快” “停车不便且费用较高”是当前大多数居民选择换乘公共交通的两大原因，居民更多因开车存在堵车、停车等不便改为公交通勤。此外，配套公共交通的完善、考虑环保、私家车限行也有一定的促进作用。

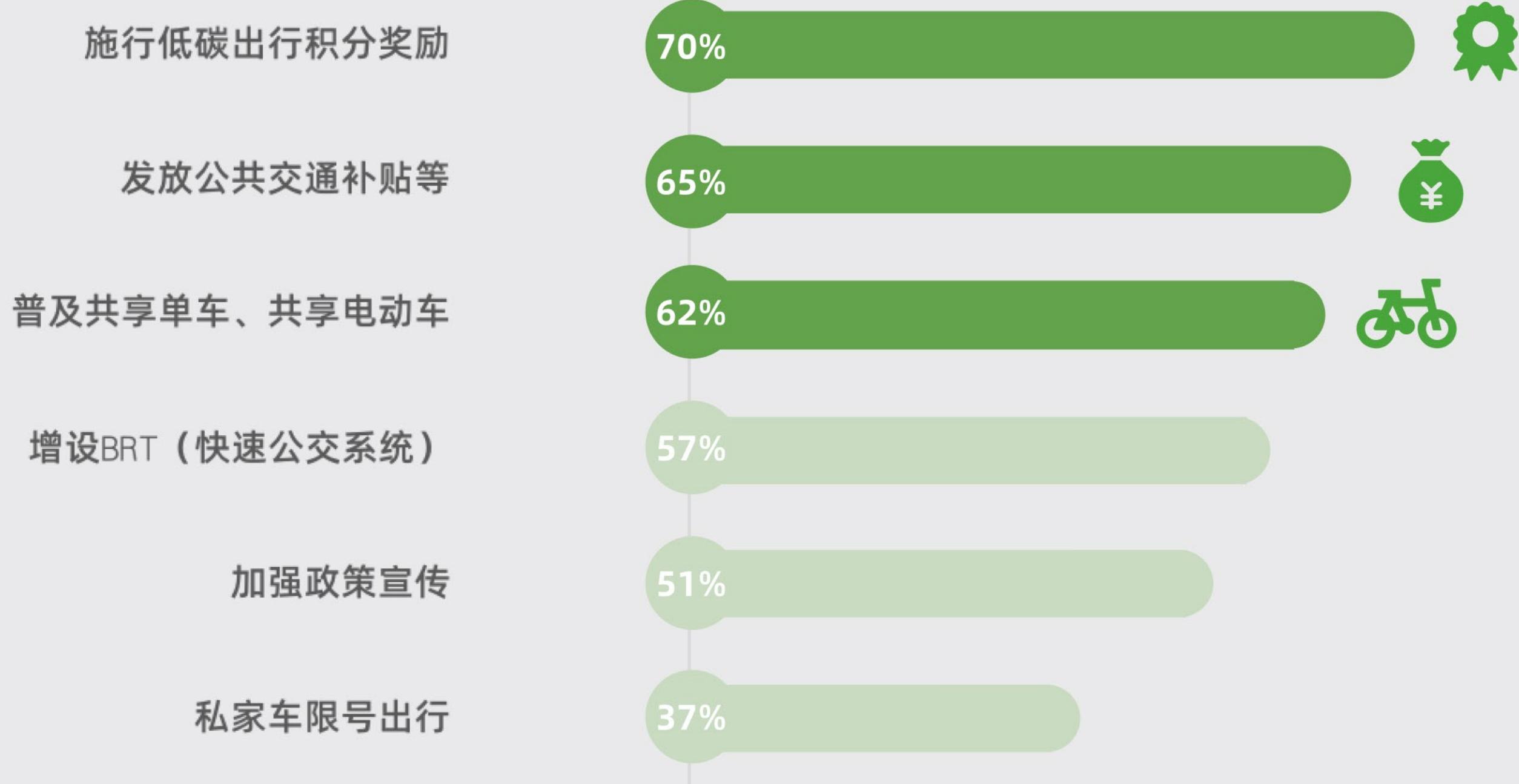
## 放弃开车乘坐公共交通通勤的理由



**案例：**政策积极引导着人们对绿色出行的选择，近期北京市实施的绿色出行（指乘坐公共交通如地铁和公交）可获得乘车优惠。此外，正在筹建的“冬奥绿色交通网”也深入贯彻绿色出行这一理念，在保障交通的同时鼓励人们乘坐公共交通出行。

“施行低碳出行积分奖励”是受访者呼声最高的促进更多公共交通出行的政策，支持率高达七成；而六成居民认为“发放公共交通补贴”和“普及共享单车、共享电动车”也可以促使人们更多选择公共交通出行。

## 促使居民更多选择公共交通出行的举措



# 报告正文

2021城市美好出行洞察报告

## 三 问题 | 尚待解决的细微之处



如前所述，安全是本报告关注的核心要素。

在街访过程中，大多数闯红灯者持有侥幸和从众心态，“我知道不对，但大家都这样啊”“不至于吧，闯一次红灯还能出事啊”“我也不想啊，太冷了”“都没车，就过了呗”“又不是死脑筋”……

在这样的语境里，红灯会在各种要素的排列中逐渐下移，即便类似“安全第一”的标语随处可见，但仍排在“赶时间”“车少”“天冷”之后，造成不安全的情况发生。

# 01 安全：细节有待治理

## “ 重点发现

- (8) 安全细则（安全座椅、警示标志等）遵守情况偏低，道路安全教育需趋细趋严。
- (9) 乘者不戴头盔依然常见，“一盔一带”工作尚需深入推广，宣教需更重视普法侧。
- (10) 过马路时“沉迷”手机等已成道路安全不定时炸弹，道路安全管理需重视“低头族”变量，在政策制定与实际管理中有所侧重。
- (11) 分心驾驶最普遍，抓安全需警惕“侥幸心理”。

《中华人民共和国道路交通安全法》规定：

机动车上道路行驶，不得超过限速标志标明的最高时速。在没有限速标志的路段，应当保持安全车速。

机动车行驶时，驾驶人、乘坐人员应当按规定使用安全带，摩托车驾驶人及乘坐人员应当按规定戴安全头盔。

饮酒后驾驶机动车的，处暂扣六个月机动车驾驶证，并处一千元以上二千元以下罚款。因饮酒后驾驶机动车被处罚，再次饮酒后驾驶机动车的，处十日以下拘留，并处一千元以上二千元以下罚款，吊销机动车驾驶证。

.....

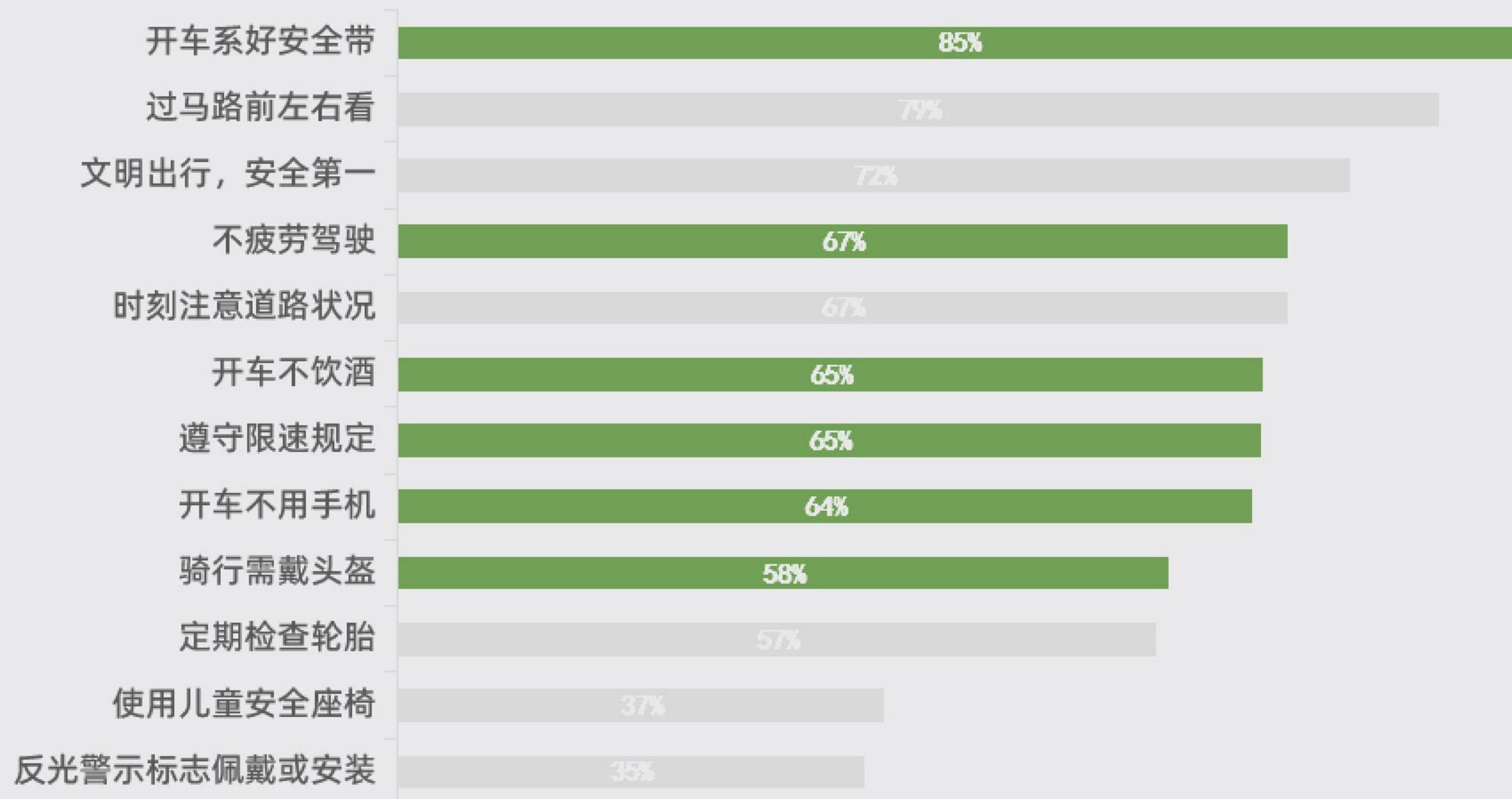
道路安全黄金法则的半数在《中华人民共和国道路交通安全法》中有明确条例规定，甚至有明确处罚细则，但至少四成居民未能全部遵守这些行为准则。调研数据显示，遵守情况最好的是“开车系好安全带”，但依然有15%的受访居民未能遵守。遵守情况最差的是“骑行需戴头盔”，有42%居民未能遵守。

2020年12月，公安部交通管理局通报了十大危险驾驶行为\*，2020年1至10月，全国77.7%的伤亡事故是机动车肇事导致，其中：未按规定让行导致的伤亡事故，占比12.24%；酒后醉酒驾驶，占比4.21%；无证驾驶，占比4.05%；在同车道行驶中不按规定与前车保持必要的安全距离，占比3.97%；逆行，占比2.50%；违反交通信号，占比2.37%；违法会车，占比2.13%；违法变更车道，占比1.86%；违法超车，占比1.72%；违法倒车，占比1.36%。

与调研数据对比发现，“开车系好安全带”遵守得最好，未系安全带没有“上榜”十大危险驾驶行为；而遵守程度不到七成的“开车不饮酒”“遵守限速规定”导致的酒后/醉酒驾驶、违法超车等均在十大危险驾驶行为之列，成为全国伤亡事故的重要原因。

\*公安部通报十大危险驾驶行为：<http://gat.ah.gov.cn/public/7081/40384474.html>

## 道路安全黄金法则-居民遵守情况

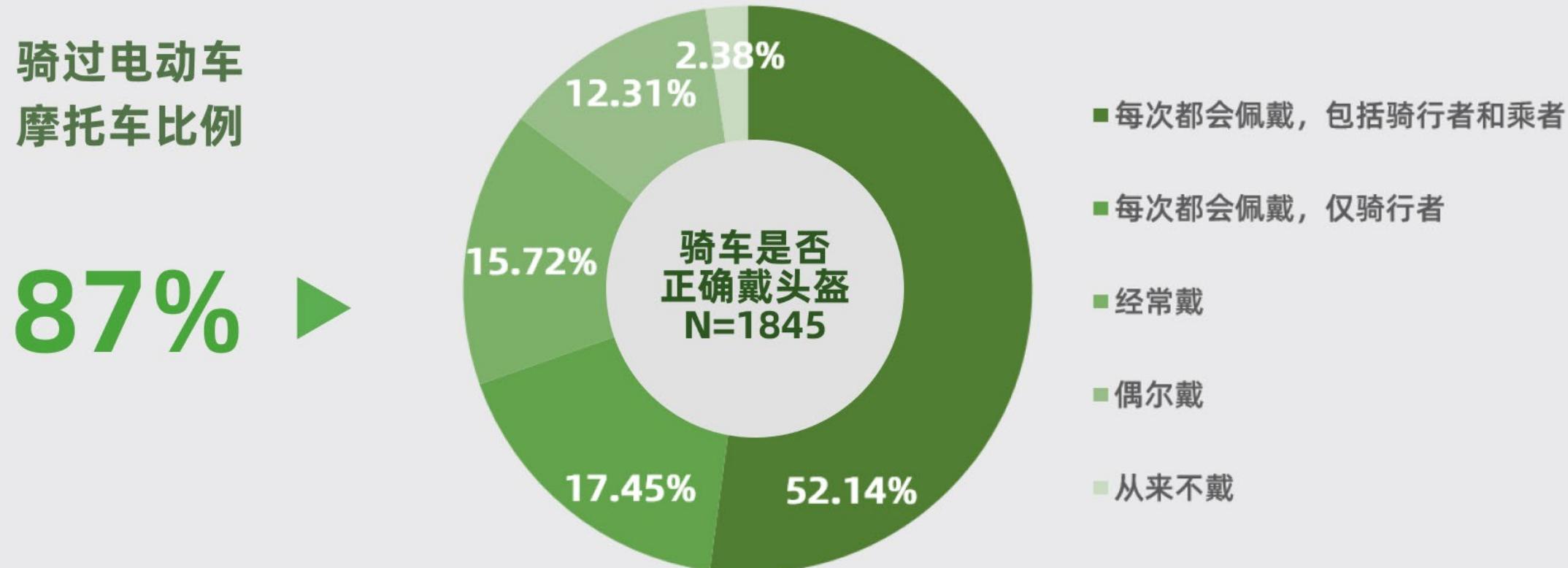


2020年4月，公安部交管局部署“一盔一带”安全守护行动，自6月1日起，将依法查纠摩托车、电动自行车骑乘人员不佩戴安全头盔以及汽车驾乘人员不使用安全带行为。

“头盔新规”刚刚发布之时，头盔价格水涨船高，各式各样的“高价头盔”随之出现。而浪潮退去，囤货过多卖不出去者有之，买了头盔放到家里落灰者有之。

本次调研中，87%的驾驶员骑过电动车/摩托车，但每次骑车时都会正确戴头盔（骑行者和乘者都戴头盔）的仅有52%，17%的骑车居民仅仅遵守骑行者戴头盔的规定。乘者不戴头盔是骑车出行中较常见的不安全行为，三成骑车居民甚至不是每次骑车都戴头盔。

“一盔一带”工作尚需深入推广，加强骑行戴安全头盔的意识，养成佩戴习惯，尤其是乘坐人员。



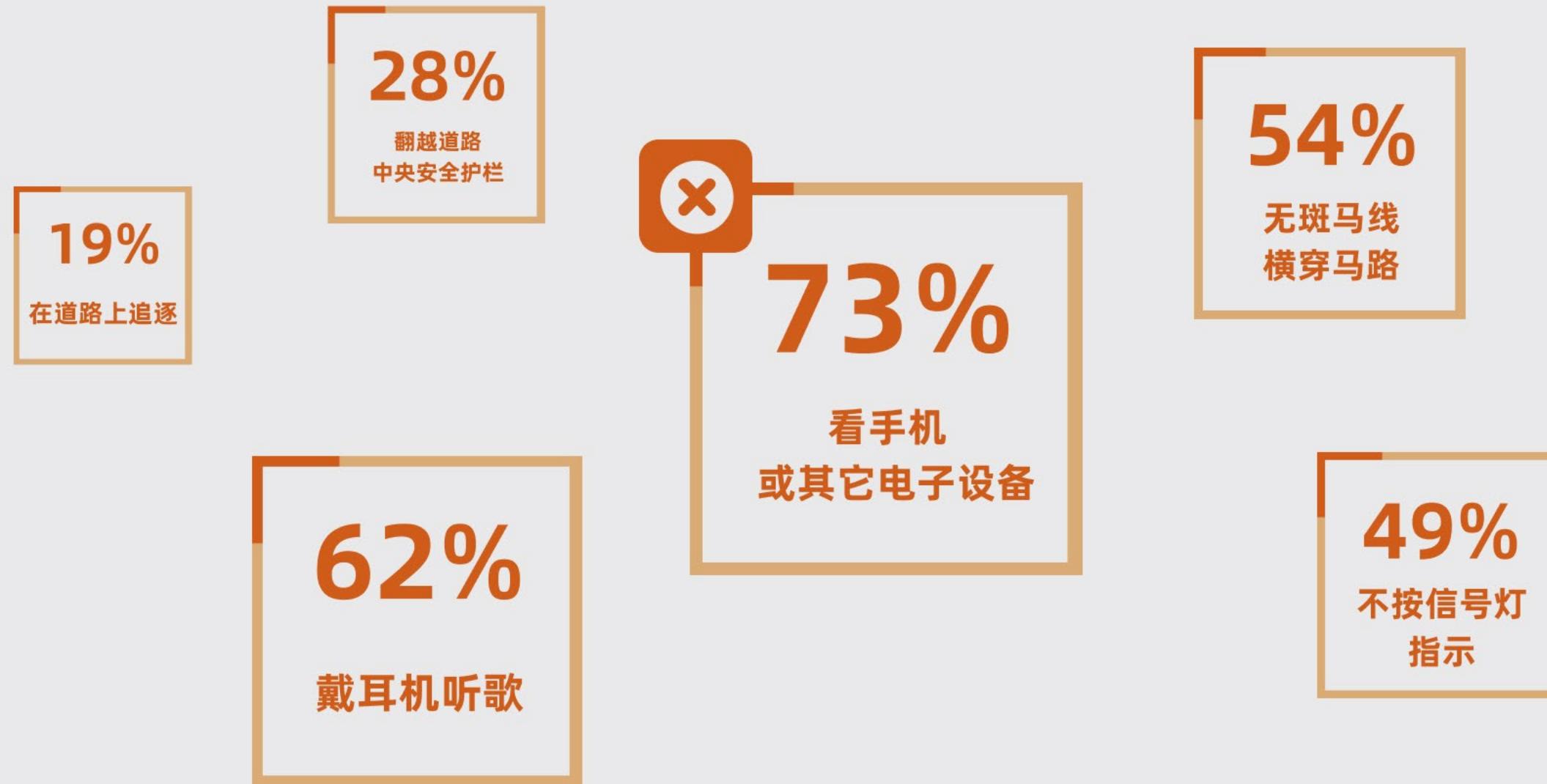
### “一盔一带” 安全守护行动

2020年4月，“一盔一带”安全守护行动在全国各地开展。行动期间，公安交管部门加强执法管理，依法查纠摩托车、电动自行车骑乘人员不佩戴安全头盔、汽车驾乘人员不使用安全带行为，助推养成安全习惯。

需要教育的情况不止如此，随着互联网等信息技术的发展，手机愈发成为生活的重要组成部分，而科技设备的不合理使用，业已成为威胁道路安全的不定时炸弹。

73%的居民有过/观察到“看手机或其他电子设备”，是最普遍的过马路不安全行为，道路安全治理中需重视“低头族”这一重要变量。此外，超六成居民过马路“戴耳机听歌”，容易忽视马路上的环境声音，导致无法及时避让车辆造成各类交通意外。

## 过马路不安全行为



而在驾驶员方面，约七成驾驶员曾分心驾驶（打电话发短信等），是最普遍的不安全驾驶行为，即每10人中便有7人分心驾驶过。“侥幸心理”需警惕。

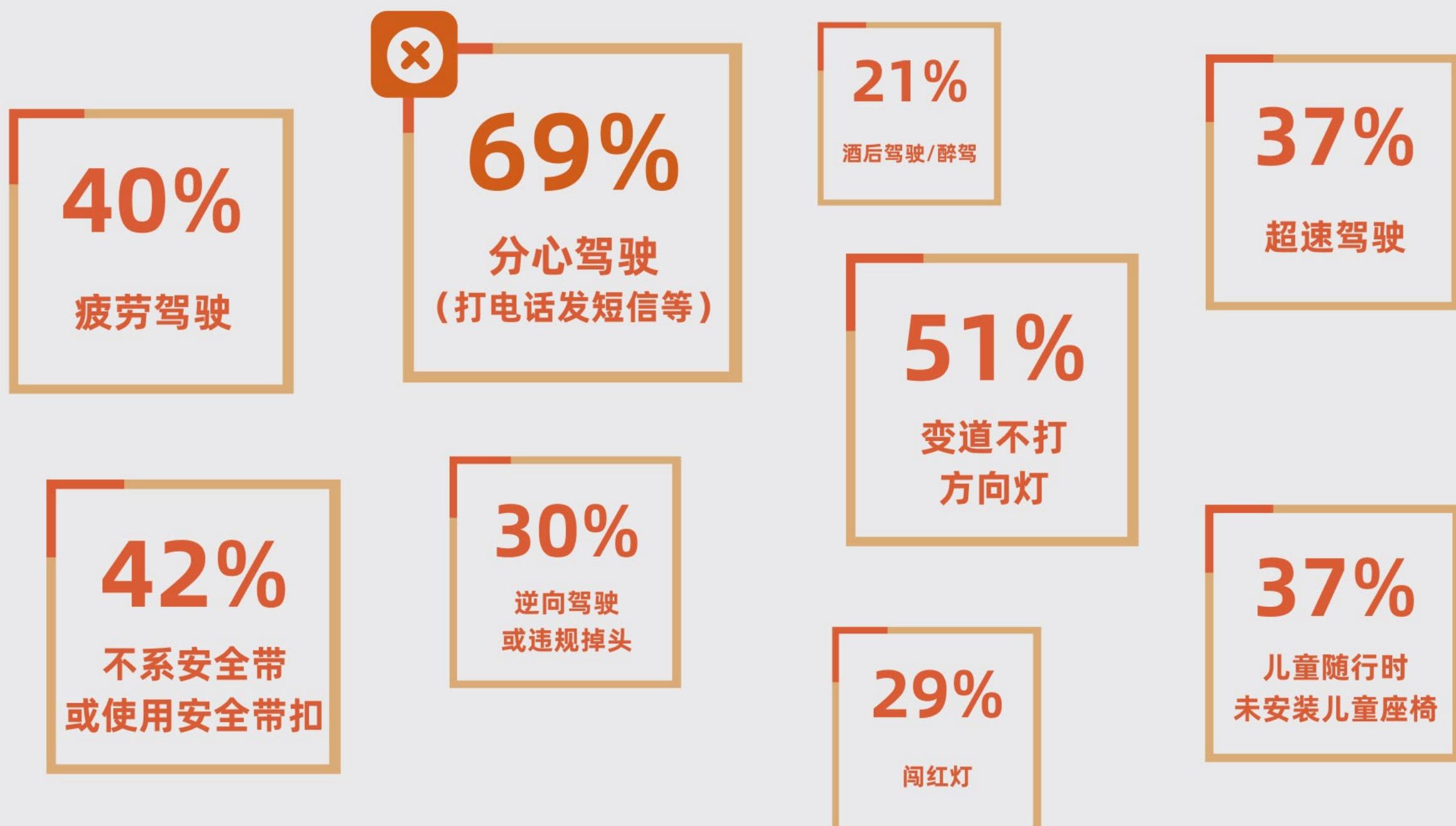
**案例：**2018年中山市第一人民法院依法以交通肇事罪判处行人胡某有期徒刑十个月，缓刑一年，赔偿被害人家属20万元，承担此事故的主要责任。

2017年5月27日晚，胡某在一边玩手机，一边未遵守交通信号灯指示的情况下横行过马路，导致和行驶中的摩托车相撞，最终造成摩托车乘客身亡。

该法院法官表示，被告人胡某没有按照交通信号灯的提示横过马路，并且还在过马路时一直使用手机，这是引发事故的主要原因，是一起典型的行人违反交通法规引发的交通肇事刑事案件。

此外，有四成或以上驾驶员有过变道灯光错误使用、安全带错误使用、疲劳驾驶这三类不安全驾驶行为。

## 机动车驾驶不安全行为



## 02 绿色：设施支撑待完善

“

### ④ 重点发现

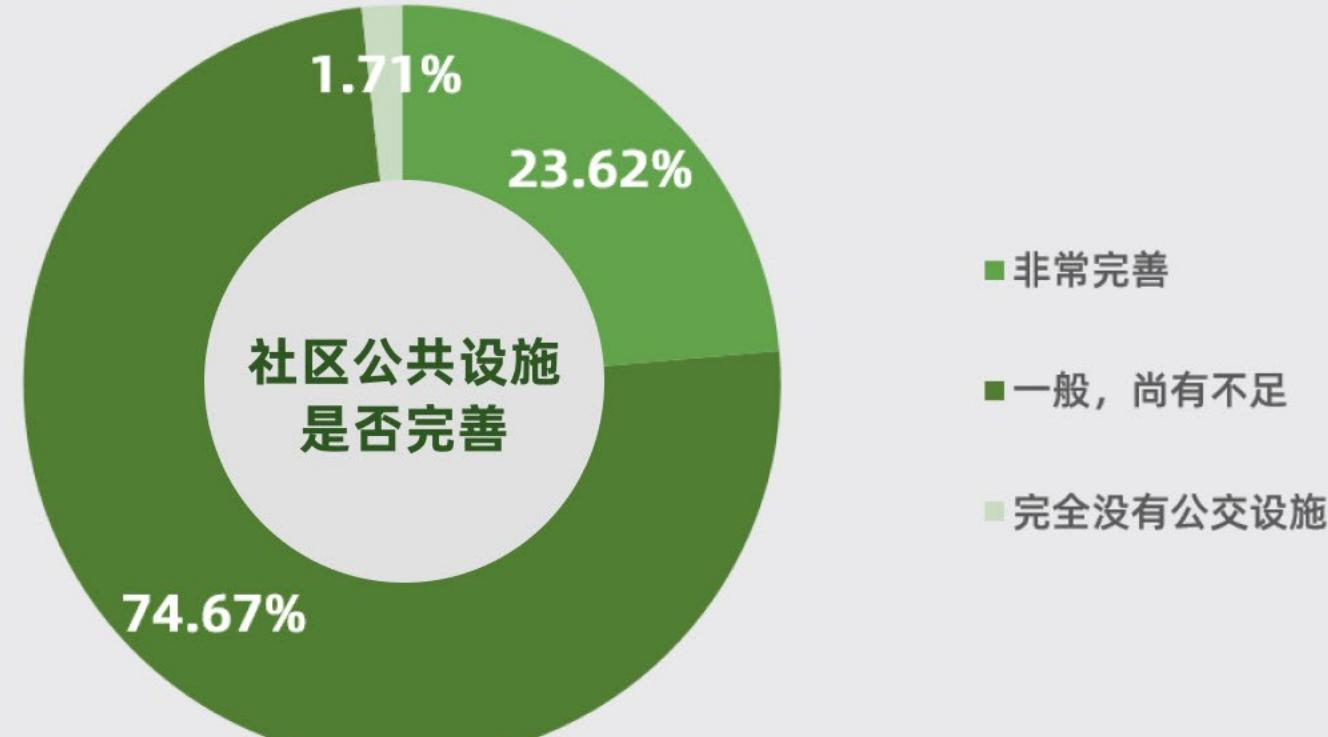
(12) 交通设施保底配套不足，出行服务人性化（人车分离、增设标识等）优先推进。

”

国家电网披露的数据显示，2021年10月1日到3日，国家电网充换电服务网络总充电量同比增长59%，其中高速公路充电设施充电量同比增长56.52%，城镇充电设施日充电量同比增长75.23%。从高速公路充电设施单日充电量来看，10月1日高速公路充电设施充电量达到142.92万千瓦时，接近平时日充电量的4倍，创历史新高。

数据情况的独特源于时间背景上的特殊，但也显露出一个重要问题：新能源汽车的配套基础设施建设存在不足。在新能源汽车快速发展的今天，配套充电设施的建设仍未能尽如人意。

不仅如此，本次调研数据显示，社区公交设施方面，居民满意程度较低。公共设施安装难度预期小，且一旦有问题会带来使用不便，也容易让居民有“设施不完善”的感知。



## 沿海一线城市老旧改造社区居民

“车棚充电桩供应得很少，因为老城区地方小，没有（可以）腾出来充电的地方，公共的区域几乎没什么地方可以拿来改造。”

## 沿海新一线城市历史文旅社区居民

“红绿灯的设置可能要再调整……有的路段明明是连续绿灯就可以的，现在就是一边绿灯一边红灯，到了中间要再等一次，设置不合理。相当于要等两次红灯。”

**案例：**在绿色公共交通方面，良好的基础支撑会提高人们对绿色出行的选择度。北京市和重庆市的互通便是很好的体现。2021年8月1日起，北京与重庆轨道交通乘车二维码实现互联互通，范围包括两地城市轨道交通的所有运营线路。北京、重庆两地市民使用“亿通行APP”或“渝畅行APP”均可在两地城市轨道交通刷码乘车，无需下载多个APP，跨城出行更便捷。在跨城生活日益平常的今天，这一动作意义非常。

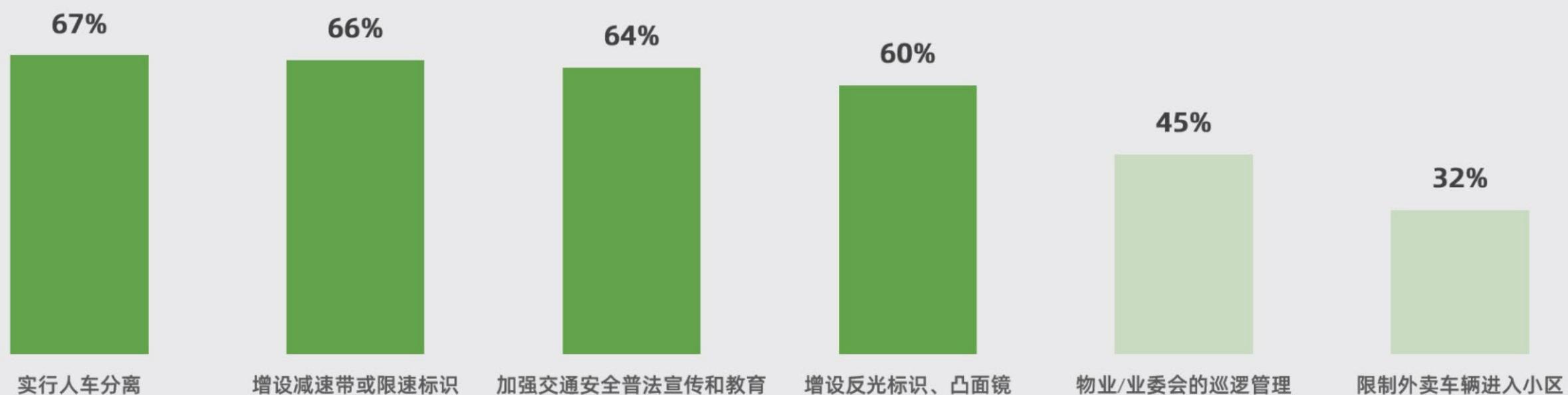
“肯定是地铁方便的，能地铁到的地方就尽量坐地铁，”调研中有市民表示，“如果路很远，地铁实在到不了，或者雨特别大、天特别热的时候，才会选择开车。”

而在骑车出行方面，交通设施保底尤为重要。调研中发现，因人车不分流导致的骑乘剐蹭事故较多，而人车分离也是居民反馈最多的交通安全改善措施。

调研数据显示，居民反馈的交通安全改善措施中，“人车分离”“增设标识”和“加强教育”的呼声最高，均有六成以上居民希望增加这些举措。

增设标识的措施中，减速带和限速标识反馈更多，其次是反光标识和凸面镜。

## 交通安全-改善措施



▲ 人车分离，各行其道

▲ 增设标识，减少隐患

▲ 加强教育，交通安全普法

# 03 便捷：需要增量提质

“

## ● 重点发现

(13) 红绿灯时间不合理是反馈较多的交通安全隐患，城市道路交通文明建设水平仍有待提升。

(14) 城市出行无障碍建设不应仅停留在口头上，对其建设应在公众教育和设施管理上扎实推进。

”

从道路使用者的角度回归道路本身，我们无法把所有责任都归咎于违法违规或无视安全者的意识问题，在城市通行空间建设上，仍有诸多问题值得重视。

其中颇为关键的是对特殊人群的关照，核心原则在于确保所有人均可享有无障碍的通行权利。

在适应当时当地的随机调查中，前述“不按信号灯指示”“闯红灯”等红绿灯问题令人颇为尴尬，一个重要原因在于周边基础设施建设的不完善，或不完整。不完善是“质”，不完整是“量”。

如何理解这句话也是我们对当前美好出行建设的重要依据，“质”关系基本出行质量，“量”则只是出行便利的加成。**道路或公共交通设施是美好出行建设的基础，调研发现，目前的交通基础设施在“量”上有待增加，在“质”上有待提升。**

本次调研数据显示，在交通安全设施/设置隐患的反馈中，68%的居民反映道路拐角及路口等处无清晰合理的警示标识及设备配置（如凸面镜等）。

此外，红绿灯时间不合理也有六成以上居民反馈，是反馈较多的交通安全隐患。**这表明城市道路交通文明建设水平仍有待提升。**

## 交通安全设施/设置隐患

道路拐角及路口等处无清晰合理的警示标识



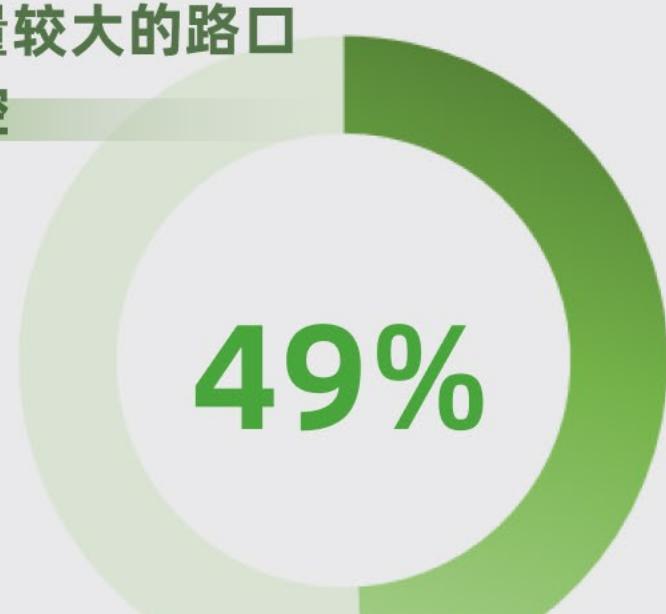
红绿灯时间不合理  
老人儿童来不及过马路



社区内道路无车速限制



某些车流量较大的路口未设置监控



红绿灯时间不合理与在地交通基础设施的建设情况关系巨大。项目组在多个城市、多个地段过街路口发现，近半数路口行人绿灯时间极短，个别路口成年男性几乎都较难在时限内通过。

以北京市朝阳区与通州区交界附近某路口为例，短短一个小时的时间，就发现十余次老人因信号灯时间较短，被困在路中间的岛台处。虽然这里设置了过街天桥，但因为天桥较高，部分老人腿脚不便，无法正常使用。

对于腿脚较慢的老人而言，过马路有时会面临较为尴尬的处境，一方面不便使用过街天桥，另一方面却受困于信号灯时间较短，甚至在变灯之前无法行过半途。

而这种情况下，如通行车辆较少，则十分幸运，若通行车辆较多，只能依靠对司机的道德约束。

“都得靠道德和技巧约束，那要规则干嘛”，有网友在讨论中表示。

此外，关于公共交通基础设施建设的问题，不可避免要注意到一个群体：盲人等残障人士。

这句话的背后是庞大的残障人士群体。中国残联最新统计数据显示：截至2020年2月，中国有8500万残疾人，约占总人口的6.21%。

“修人行道一定要修盲道”，这句话已同“不要闯红灯”一般成为公共出行的“基本正确”，可即便如此，盲道的建设情况仍令人感到沮丧。

某社交平台的一段短视频中，穿着校服、拿着盲杖的孩子，正在学习感受盲道地砖与周边刻字井盖、碎砖的不同，感受竖条盲道地砖和圆点盲道地砖的区别。

“我教了这么久，你还是走错，不怪你”，那位视障小朋友还是走错了，不得已弯腰蹲下，触摸这个复杂的世界。“孩子你要记住，圆点凸起代表要注意有障碍物或者要转弯，感觉不出来就蹲下来摸一摸。”妈妈颇感无奈地说道。

而在公共交通的无障碍通行上，另一种情况也多有发生。

有网友对此进行了一个实验——使用轮椅乘坐地铁。实验过程中发现在一些地铁无障碍电梯附近的路口或通道上，放置了阻挡汽车驶入或停靠的圆形石墩，但因摆放问题，常规宽度的轮椅竟无法通过。

在该网友公开披露的视频材料中，多座城市的多个地铁站都有这种情况，这无疑增添了城市通往美好出行的障碍。

**案例：**2021年，《上海市慢行交通规划设计导则》出台，对市政道路人行道和非机动车道宽度统筹考虑，保障有效通行宽度；公路城镇段结合需求及断面宽度适时增设人行道和非机动车道；优化道路全断面，统筹规划人行道设施带，协调道路停车空间；建筑退界空间内的停车和进出设置专门的进出口坡道，不占用人行道空间或打断人行道的连续性等等。

**城市出行无障碍建设不应仅停留在口头上，更应在公众教育和设施管理上扎实推进。**

# 报告正文

2021城市美好出行洞察报告

## 四 模式 | 落脚社区的未来模式



从公共空间的宏观逻辑出发，我们不难看出美好出行建设当前面临的一部分问题与处境，但仅此却不足以窥探城市出行转型升维的奥秘，无法提供出行转型升维的完整方案。

落脚点在哪里？社区意义非常，这在文首必要性部分，亦有直观数据体现。

作为城市的最小单元格，社区是社会治理的末梢，也是基层治理的重点。近年来，人们对于社区居住和出行环境的需求也在不断提升，在人们实现对美好生活的追求中，社区仍有值得完善和提高的维度。

新型社区是适应城市现代化的要求，以地域性为特征、以认同感为纽带构建的社区组织体系，是城市居民所组成的社会生活共同体，也是常常被忽视的“安全死角”。小到家庭居住的小区，大到连接居民生活的综合体，构成了我们今天的社区空间。

在新型社区内，居民的衣食住行、娱教医养得到基本满足，无需再长途迁徙。新型社区为居民交通出行提供了一个新的解决方案和治理思路。

## 01 除旧：落脚重点对象监管

### “ 重点发现 ”

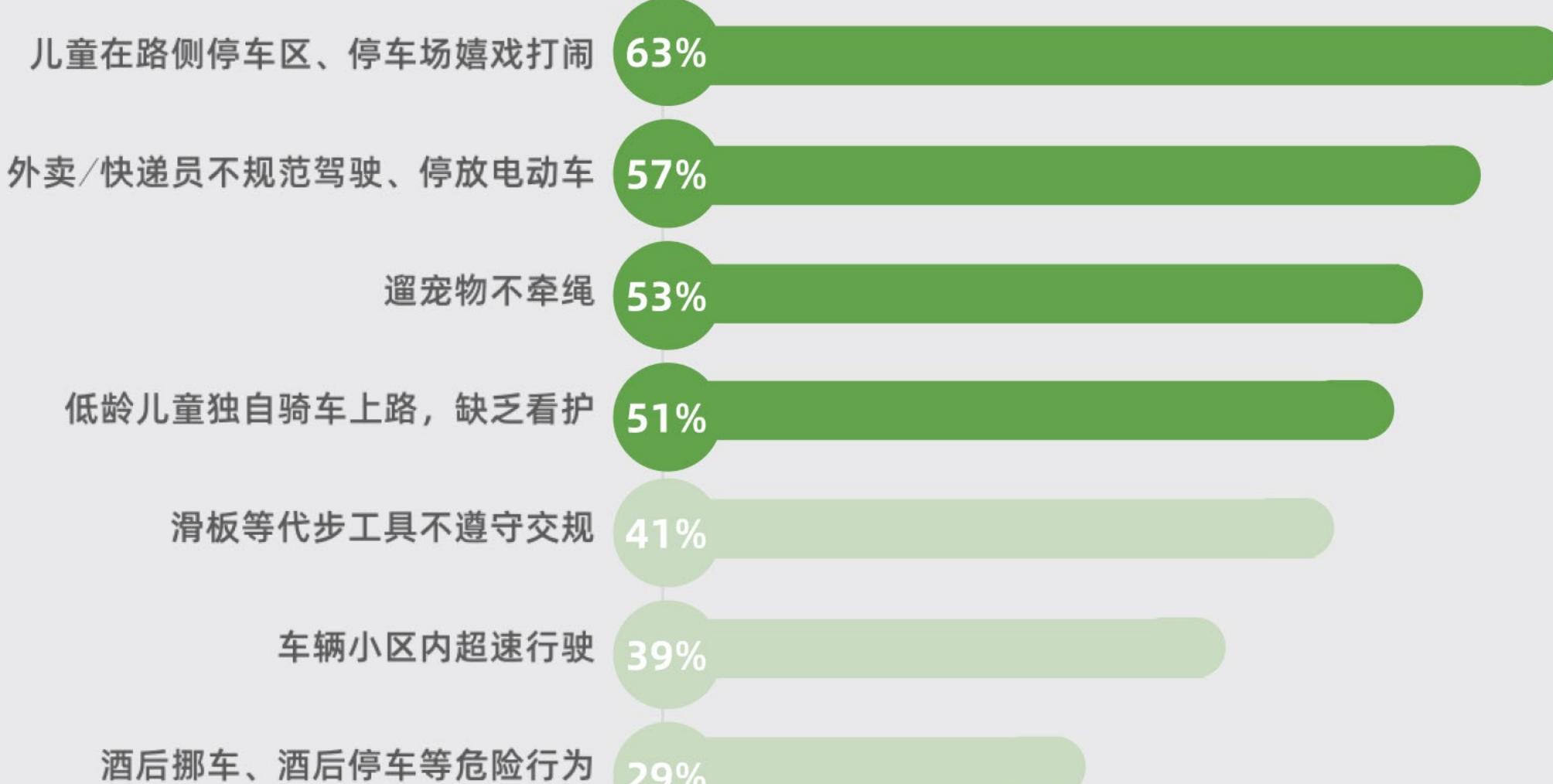
(15) 儿童、骑手、宠物是社区交通的三大安全隐患，维系社区交通安全需落脚重点对象的监管教育。

调研数据显示，儿童、骑手、宠物是社区交通安全的三大安全隐患。其中，“儿童在路侧停车区、停车场嬉戏打闹”反馈最多，超六成居民遇到过这类交通安全隐患。停车场不是游乐场，嬉戏找错地，一旦意外发生，则追悔莫及。

“低龄儿童独自骑车上路，缺乏看护”也有超半数居民反馈。儿童始终是交通安全保护和监管教育的重点，也是社区交通安全最大的隐患之一，家长、学校、社区等需共同努力让交通安全意识在孩子们心中扎根。

此外，“外卖/快递员不规范驾驶、停放电动车”“遛宠物不牵绳”反馈率也超过了50%，是较普遍的安全隐患。

### 交通安全隐患/行为



外卖/快递员等骑手存在的安全隐患行为，则是一线城市被抱怨最多的社区交通安全隐患。外卖平台严苛的时间机制和海量订单，催生大量外卖员奔走在交通规则边缘。一线城市巨大的外卖/快递需求量，也导致骑手的驾驶和停放安全隐患明显高于城市整体水平。

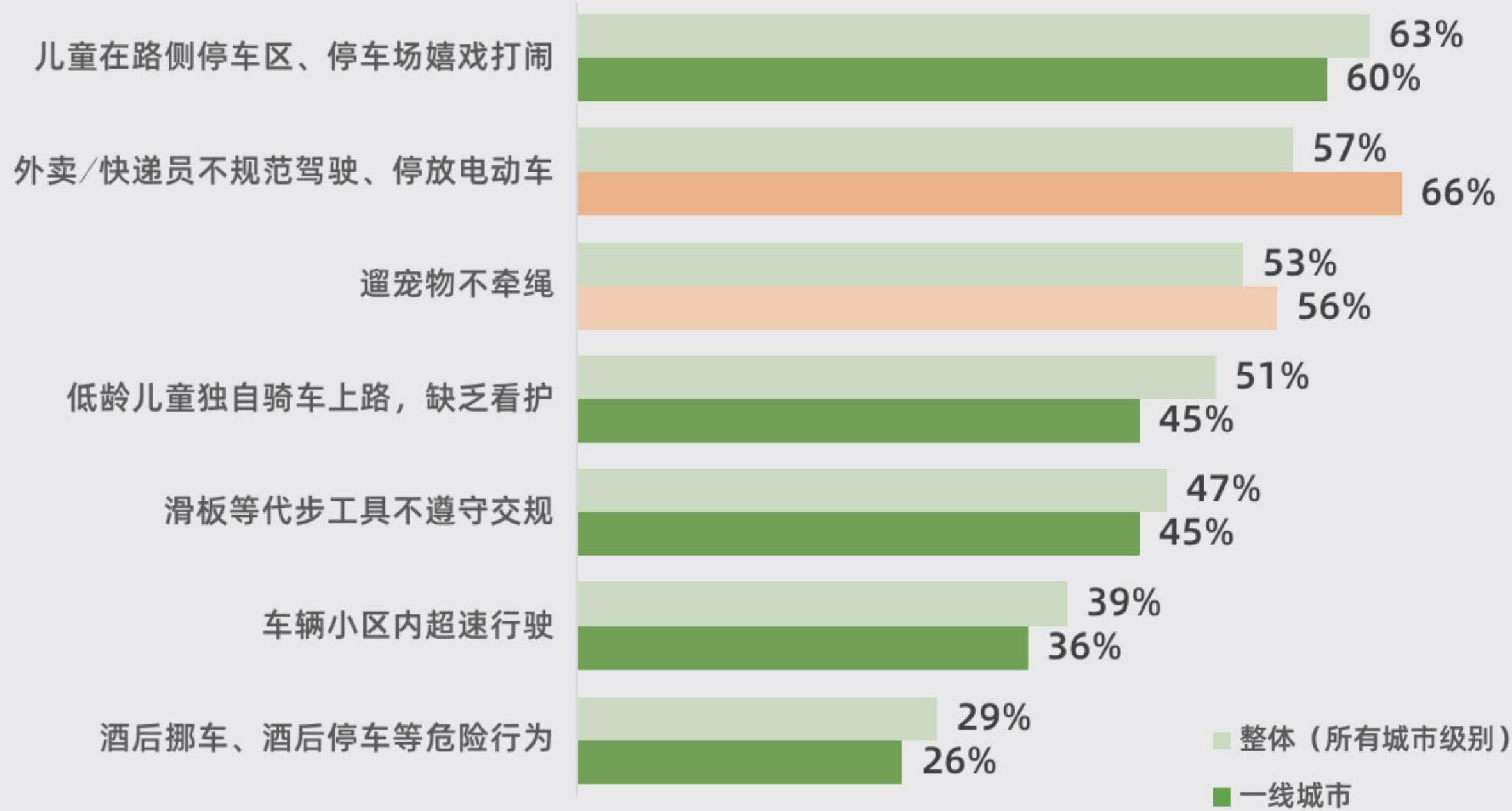
“电动车有点危险，特别是从后面穿过，快得不得了，有时候突然从后面飙上来还按喇叭”，调研中某沿海新一线城市历史文旅社区居民表示。

除了需继续提升骑手的交规意识、加强安全监管，更需要平台、行业和社会的共同努力，出台行业规范，科学管理骑手，为其提供生命安全和职业保障。

一线城市的宠物饲养也同样带来较多的安全隐患，加之宠物牵绳的规定刚落地不久，宠物不牵绳的反馈也高于整体城市比例。

2021年5月1日起正式施行的《中华人民共和国动物防疫法》中第30条明确规定，携带犬只出户，应按规定给犬只佩戴犬牌并采取系好犬绳等措施。从法律法规的出台施行到全面落地、规则深植人心，需要一段较长的时间，相关各方需加强相关教育普法工作，助推居民遛狗牵绳的习惯养成。

## 交通安全隐患/行为



# 02 强化：弥平社区管理差异

“

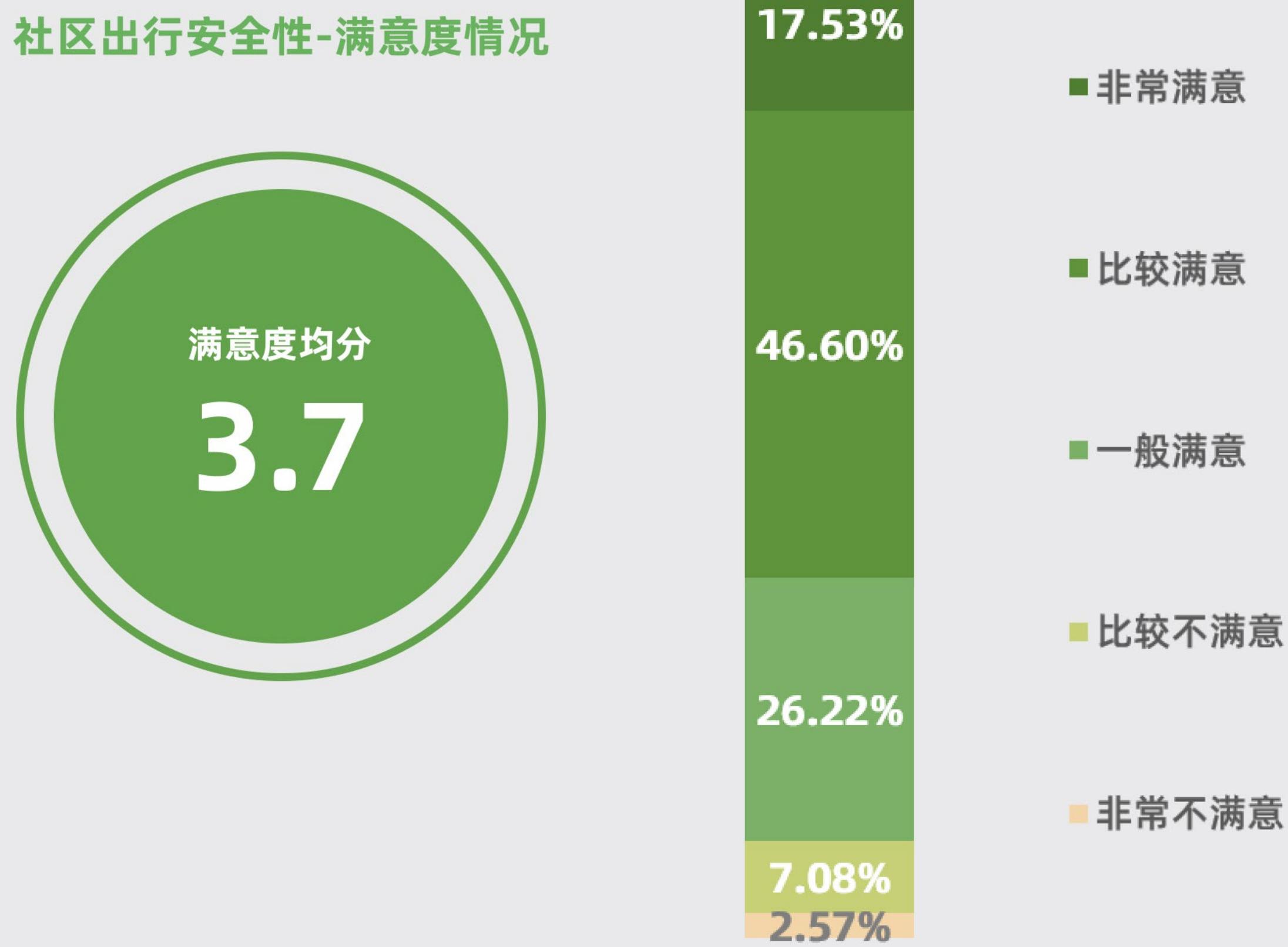
## ① 重点发现

- (16) 当前社区定期开展出行科普频率较低，美好出行氛围有赖于触达居民的社区宣传服务。
- (17) 居民对交管教育效果感知度强，交警协同社会力量打造创造性的治理项目有助于提升居民满意度。

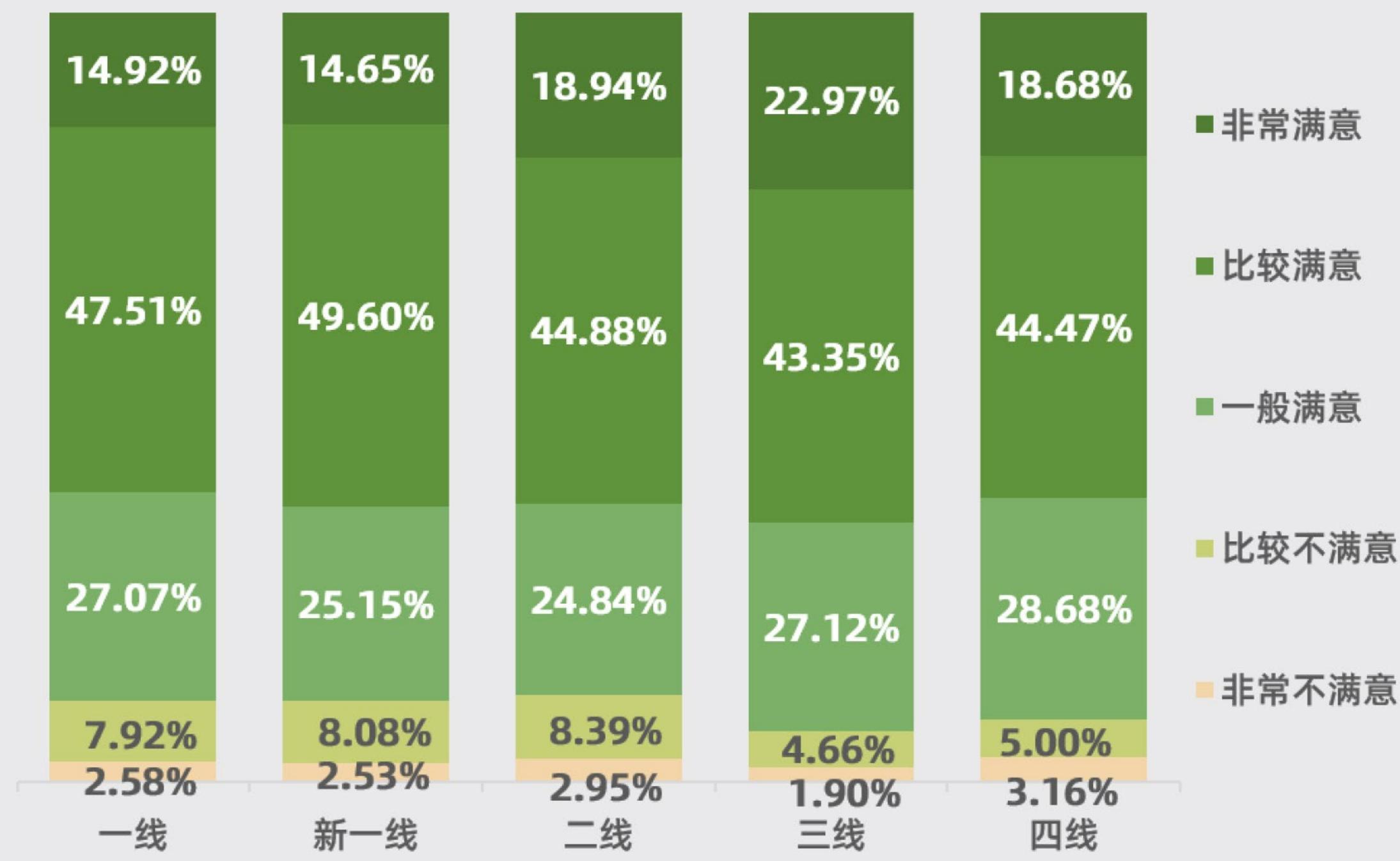
”

就调研结果来看，城市居民对社区出行的安全性普遍感到满意，安全作为出行基础需求，满意度感知较高。

调研数据显示：城市居民对社区出行安全性的满意度均分为3.7分（5分满分），比较满意；90%的城市居民对社区出行的安全性感到满意，这一比例在各线城市差异不大。



## 社区出行安全性满意度——分城市级别

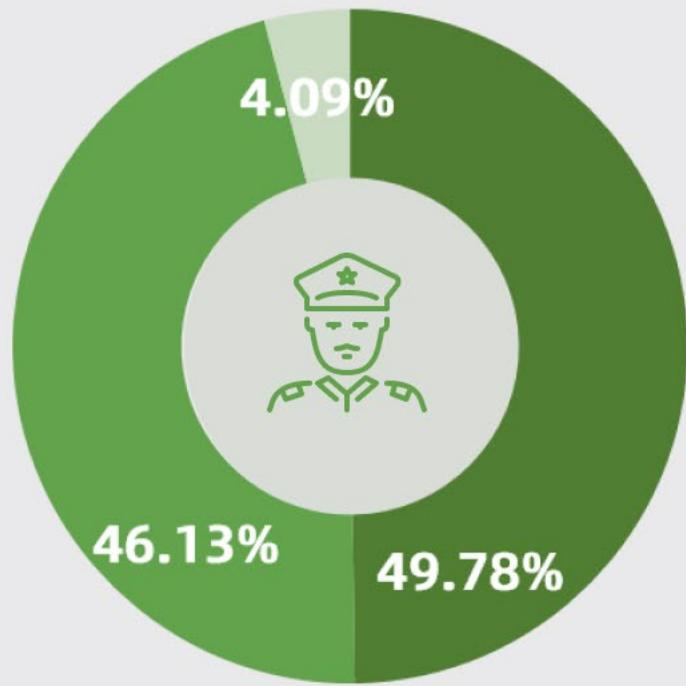


与此同时，在交通管理工作方面，居民满意程度较高。50%居民认为社区及周边的交通安全管理工作整体较好，46%认为有疏漏仍需改善，4%则反馈不容乐观。

居民对交通管理工作难度大、交管工作教育效果明显感知度强，但在社区及周边的交管工作治理效果上，依然有可以提升的地方和可以发挥治理创造性的项目，因而也有不少居民认为仍需改善。

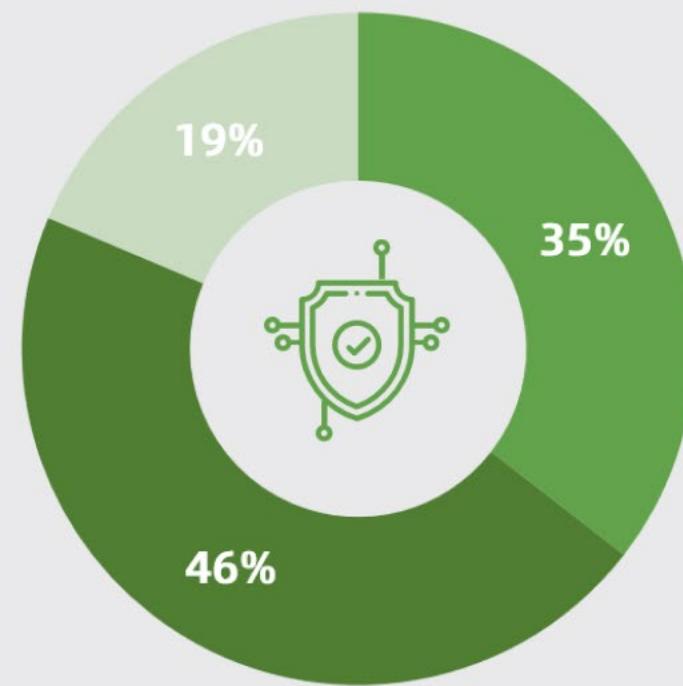
此外，居民反馈社区开展交通出行科普频率不高，无论是交通安全还是低碳出行，频率分布大致相似。会不定期多次开展交通出行相关科普宣传的社区不到两成，46%的社区每年开展1-2次，三成多社区甚至没有开展（或没有被居民感知到）。

交管工作总体印象



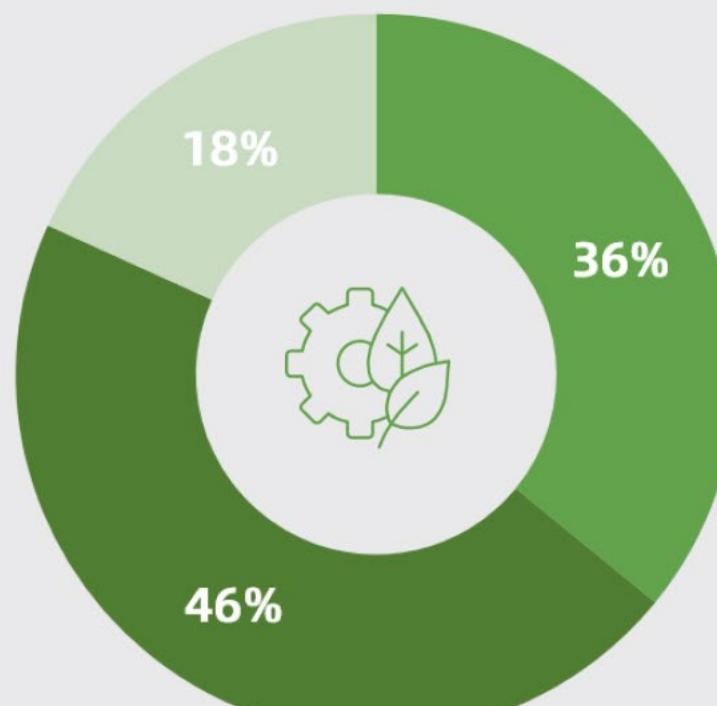
■ 管理整体较好  
■ 管理有疏漏，仍需改善  
■ 管理整体不容乐观

交通安全知识科普



■ 没有  
■ 每年1-2次  
■ 不定期多次

低碳出行宣传



■ 没有  
■ 每年1-2次  
■ 不定期多次

由前述章节的分析不难看出，多数违法违规行为或无视安全行为大都缘于行为人法律意识、安全意识薄弱，而较为有效的方法则是依托社区这一触达性极强的治理单元，通过有效的社区服务触达公众，保护公众出行权利，营造美好出行氛围。

调研中发现，社区可通过设置楼站长、儿童主题教育、老人长护险照护等多维宣传服务手段，通过提供全方面人性化的宣传服务，构建社区美好出行环境。



### 楼站长：宣传教育在社区触达网络中的最后触手

“我们（居委）上课搞宣传或者组织群众上课，每个院子里会有楼站长负责宣传到楼栋去。”

——中部新一线城市大型回迁社区居委



### 儿童主题教育：宣传教育从儿童抓起

（儿童出行也是反馈较多的社区交通安全隐患）

“社区周边有一所小学还有两所幼儿园，一共有两千多个孩子，我们（居委）会在他们放假前期做主题教育宣传，其中就会有关于安全出行的主题，孩子们可以上网课，也可以到社区来线下上课。”

——中部新一线城市大型回迁社区居委



### 长护险照护：关爱弱势群体，从出行需求开始

“针对老人，我们居委也有老年协会，会上门看看（老人）。有些老人有长护险，是专门的护理员，每天一个小时服务，会陪老人出来散步和日常在旁边看护。”

——沿海一线城市老旧改造社区居委

# 03 布新：建设美好新型社区

“

## ① 重点发现

(18) 居民对“新型社区出行期待”的五大维度中，公共交通一体化和智慧交通集成化成为优先级。

(19) 作为新时代美好生活共同体、公共服务聚合体，美好出行是城市建设新型社区的重要指标和元素。

”

国家发展改革委社会发展司副司长、一级巡视员彭福伟表示：“‘十四五’时期，要以提升和完善公共服务承载力为重点，积极探索新时代新型社区建设，将社区建设成为美好生活共同体、公共服务聚合体，以建设新时代新型社区载体，实现人民群众对美好生活的向往，不断提高人民群众的安全感、幸福感。”

根据上述观察与内容分析，本报告也得出一个“新型社区出行期待”模型，包括公共交通一体化、智慧交通集成化、社区交通分级化、出行服务人性化、慢行交通便利化。

在这些期待中，公共交通一体化呼声最高，其次是智慧交通集成化和出行服务人性化。

### 公共交通一体化

社区建设围绕轨道交通站点  
综合一体化开发

### 慢行交通便利化

考虑特殊群体需求的全天候  
无障碍的便利化慢行交通

### 智慧交通集成化

包含智慧物流配送、  
智慧停车等集成式的  
系统化智慧出行服务

### 新型社区 出行期待

### 社区交通分级化

针对不同出行需求分级分流  
减少人车争流

### 出行服务人性化

满足多模式出行需求的一键式、  
全行程的出行服务



## 居民声音

### 沿海新一线城市历史文旅社区居民

“公共交通去自己所在的区是方便的，但去另一个区不方便。目前的选择比较少，希望可以再丰富一点，另一个区的公交线路覆盖就很广，不是（像我们这个区）只有一条线。”

### 沿海一线城市老旧改造社区居民

“我们社区路窄的地方不太好，道路两边都是自行车和居民堆的物品。因此电瓶车在这行驶就不太方便，老是要停停弄弄。有些很小的路坑坑洼洼，下雨会很滑，不太安全。路两边就是住着孩子的老房子，屋里空间小，小朋友都在外面玩，（有时候骑着车，）小朋友就会突然窜出来，非常危险。”

### 沿海新一线城市历史文旅社区居民

“另一个区的绿道真的做得挺好，绿化和健身设施也都比较好。我们这个区的绿道像堤坝一样，要走下河边去，比较暗。但是另一个区的绿道就直接一条平坦的路，没有很暗的地方，照明不需要太好也看得到，也觉得安全。”

**案例：**2019年3月18日，浙江省人民政府印发《浙江省未来社区建设试点工作方案》，5-10分钟出行圈被作为基本条件写入。三个多月后，山嘴头未来社区被浙江省发改委确定为首批24个未来社区试点创建项目。

以网红大厦为圆心，周边步行5分钟的范围内，汇集各类不同的生活配套设施。“业主入住山嘴头未来社区之后，都会先下载一个APP，”项目经理介绍，“这个APP涵盖了我们居住、教育、生活、工作、出行等等所有场景，通过社区大脑进行联动。”

智能化和科技化的渗透是未来社区的一个显著特点：社区中设有LED数字监控大屏，这是社区的智慧大脑，对入住信息、车辆进出、社区活动等进行实时更新。户主报事报修、访客进出都可以得到最及时的反馈。

由此可见，新型社区在城市美好出行的探索实践中具有重要参考意义：

**一方面，社区作为泛边界的地域性社会生活共同体，包含了居住、商业、办公等多功能空间，涉及常住居民、通勤人员、流动人口等多元化群体，因此在美好出行方面可作为具有参考和借鉴意义的案例进行分析。**

**另一方面，作为新时代美好生活共同体、公共服务聚合体，美好出行也是城市建设新型社区的重要指标和元素。**

而出行质量提升的过程落地在“新型社区”，其也将肩负起城市出行转型升级的重担，不断提升人们的安全意识，也为人们的出行体验创造更可持续的环境，一步一个脚印走向居民构筑的“美好出行”的图景。

# 报告正文

2021城市美好出行洞察报告

## 五 建议 | 以人为本再启程



汇总本次的调研结果，一个显著而直观的结论得以显现：一切城市出行的运转都是围绕着人。

这也就意味着相关的措施、行动、变量都是以人为核心。而城市出行所存在的问题也与人的现实处境息息相关。

城市美好出行，需以人为起点再启程。

# 01 预防：从共情与处罚出发

## “ 重点发现

(20) 以人为核心的警示教育效果较为直观，预防教育需从共情出发。

(21) 违反交规受罚是宣传教育的重要窗口之一，不同交通工具的安全治理需注重针对性，如针对学习意愿较低的摩托车出行居民增设安全教育点等。

目前，城市道路安全治理环境并不乐观。

世界卫生组织《2018年道路安全全球状况报告》数据显示，作为全球性公害，每年约有130万人死于道路交通碰撞，道路交通碰撞带来的损失占大部分国家国内生产总值的3%。

根据《中国统计年鉴2020》，2019年，中国交通事故死亡人数为6.3万人，受伤人数为25.6万人，交通事故直接财产损失134618万元。

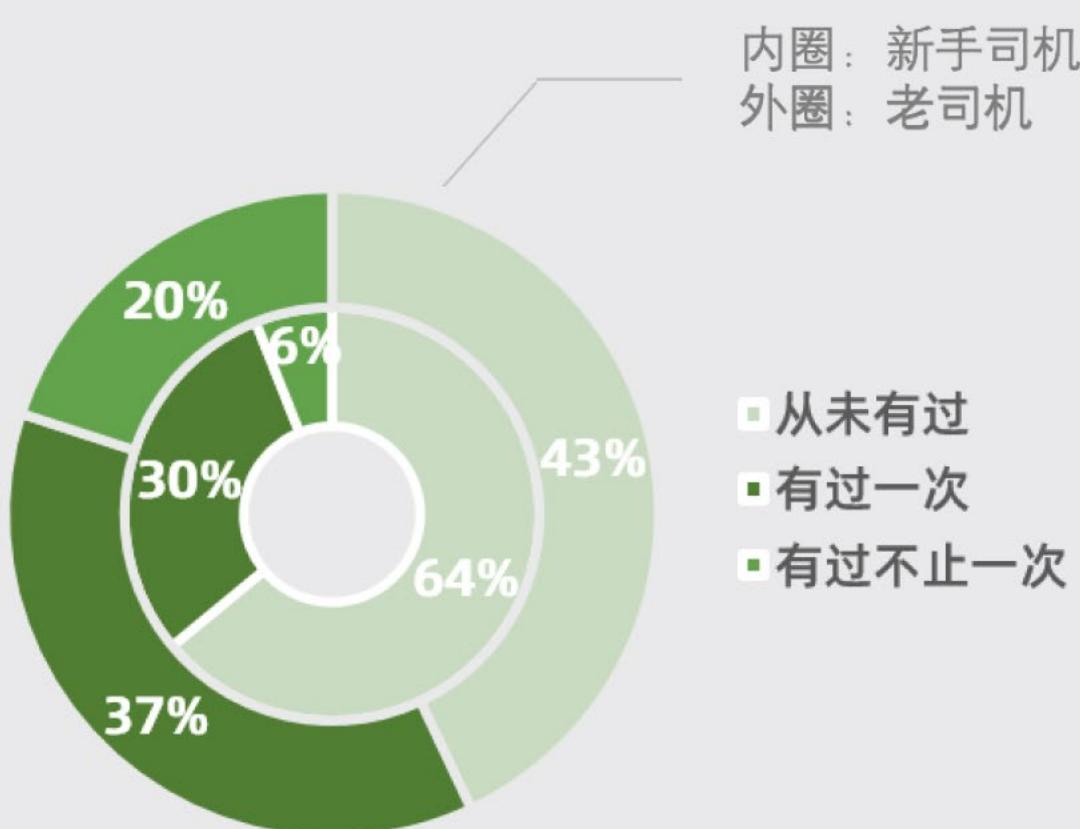
如此计算，平均每10分钟就有1人因交通事故死亡，5人因交通事故受伤。

这样的数字令人震惊，但却让人感同身受，而这恰恰是“与我有关”的教育重点，粗略计算，几乎每个人的身边都有经历过涉及人身伤害交通事故的人。

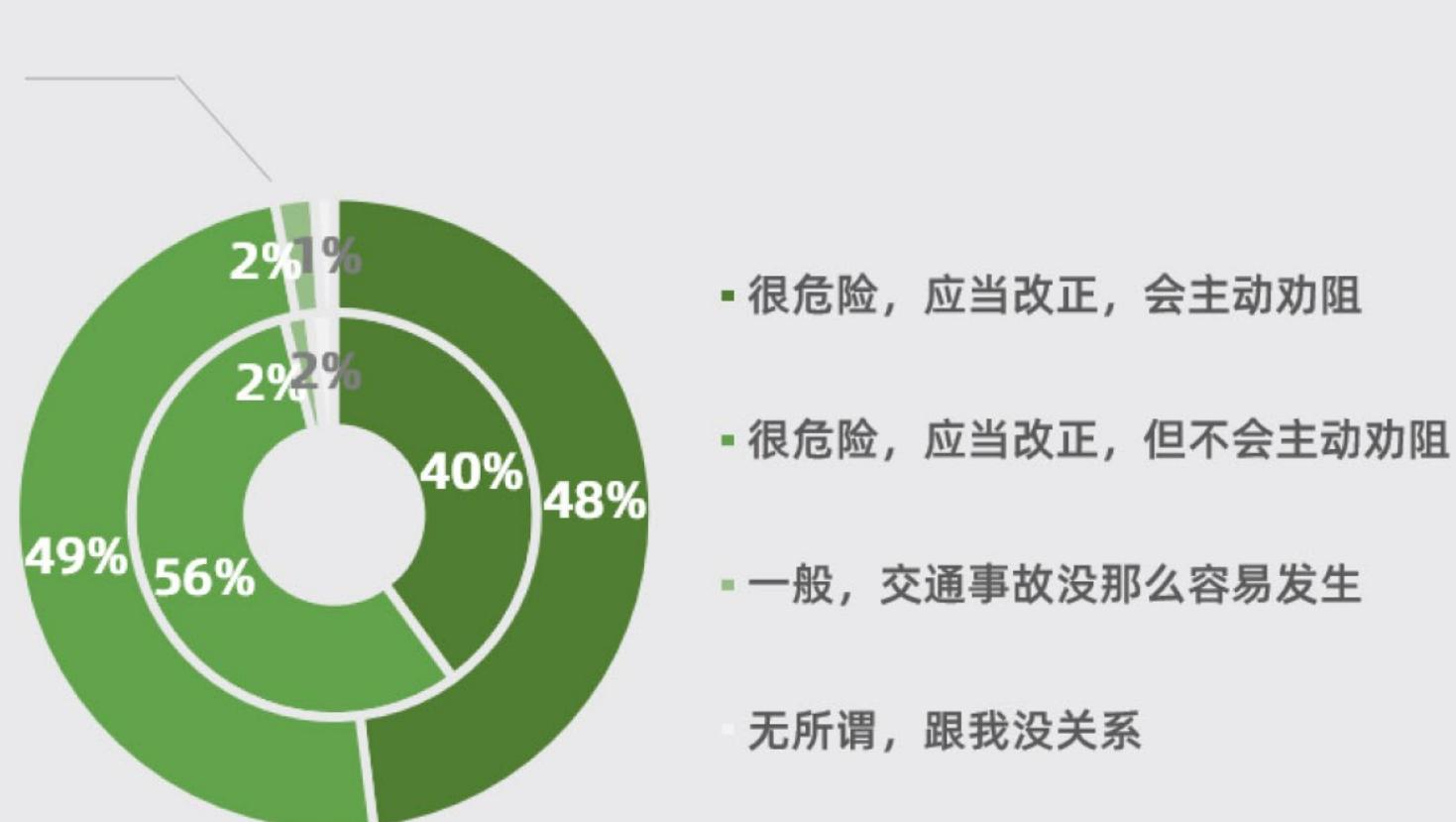
根据数据统计，老司机违反交规受罚超过一次的比例远高于新手司机，这与老司机驾驶经验更丰富有一定关系。

但正因如此，接受过更多交通安全警示教育的老司机在看到他人违反交规时也开始主动劝阻，更能意识到道路安全与每个人息息相关，帮助他人遵守交规也是维护自身安全的一部分。

违反交规受罚次数



如何看待违反交规

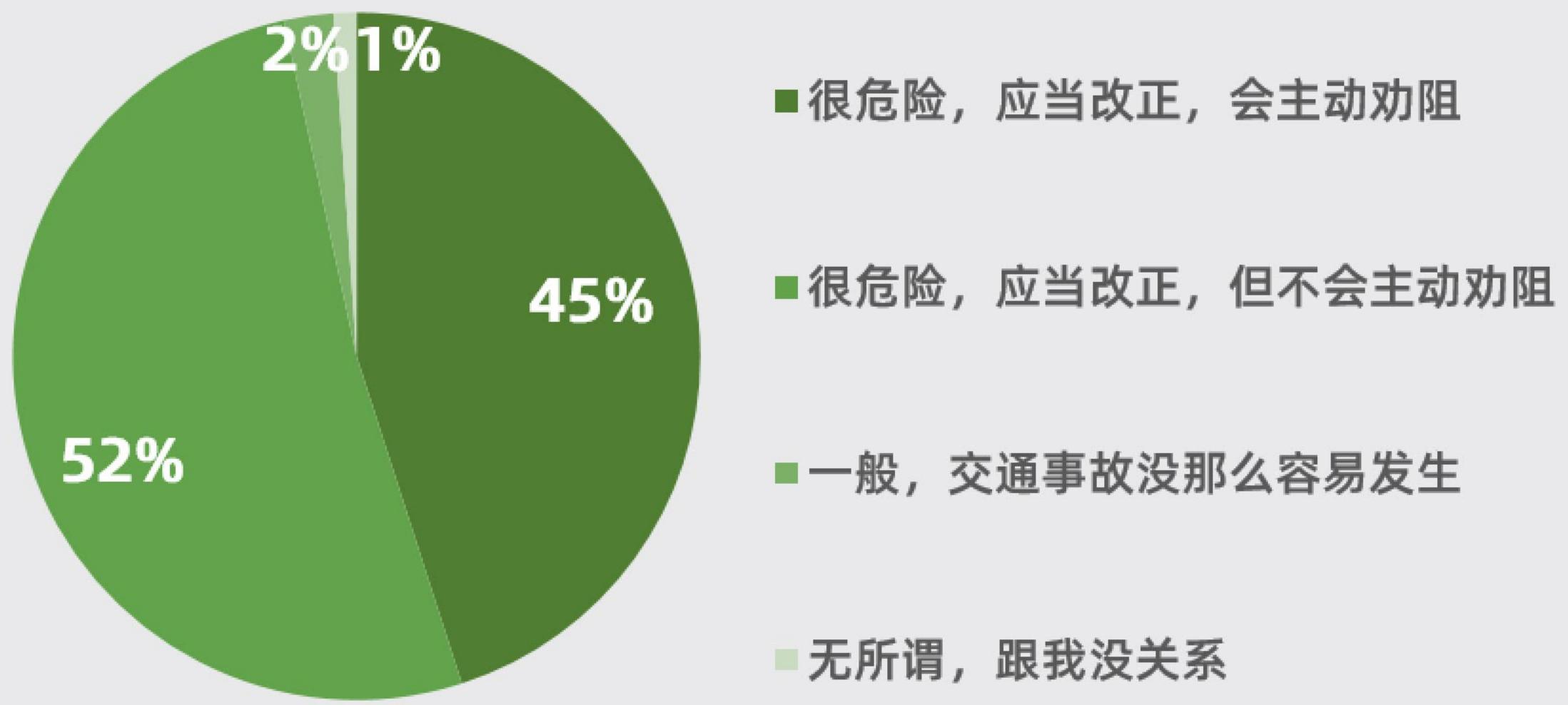


这在一定程度上反映出违反交规受罚也是宣传教育的一个重要窗口。

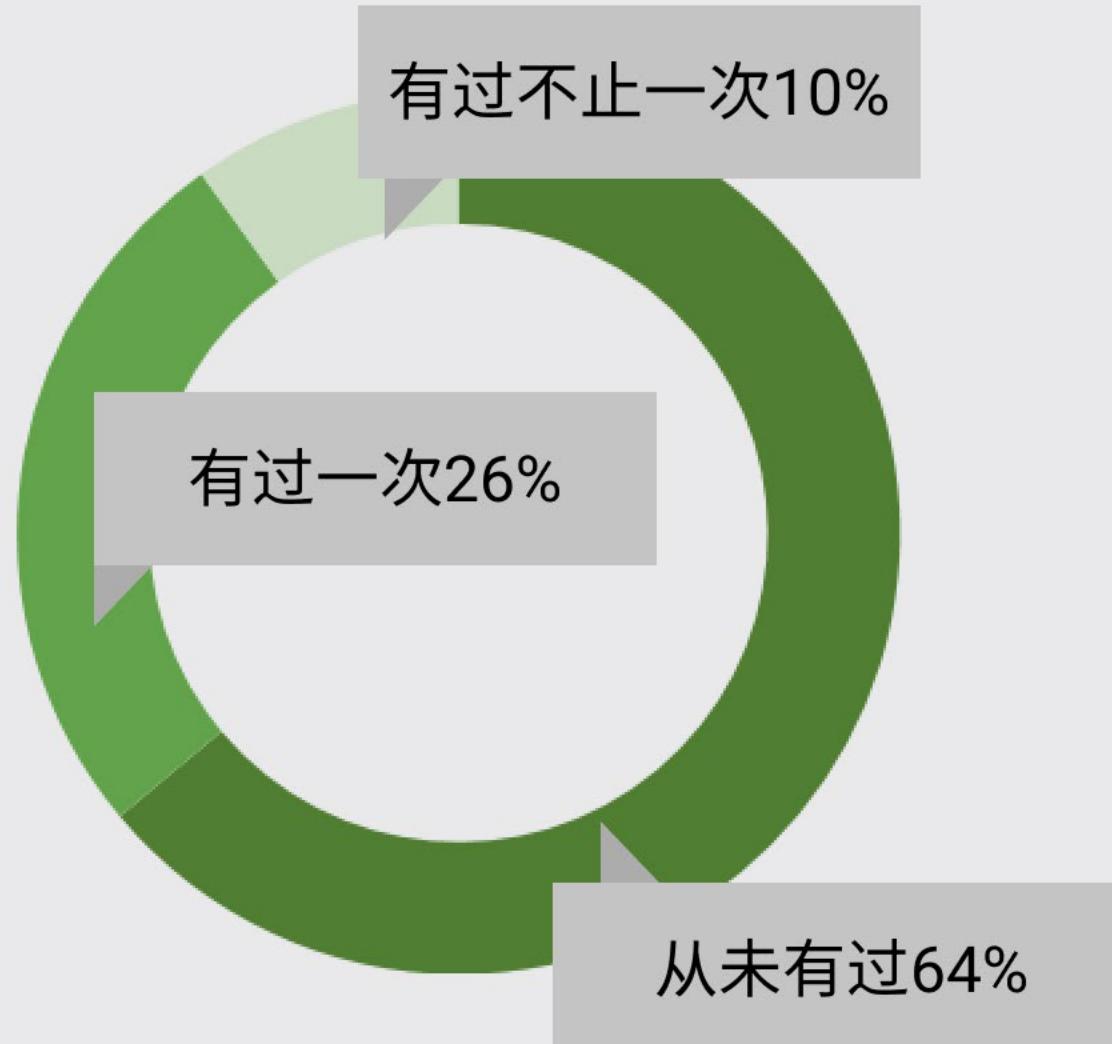
根据调研数据显示，97%居民认为违反交规“很危险，应当改正”，45%会主动劝阻，52%不会主动劝阻，仅有3%对此不重视。

此外，36%的居民曾因违反交规受到惩罚（10%甚至有过不止一次），这部分居民中，98%因受罚更注重遵守交规，反映一定的执法惩罚有助于道路安全的警醒教育。

### 如何看待违反交规



### 是否曾因违反交规受到处罚



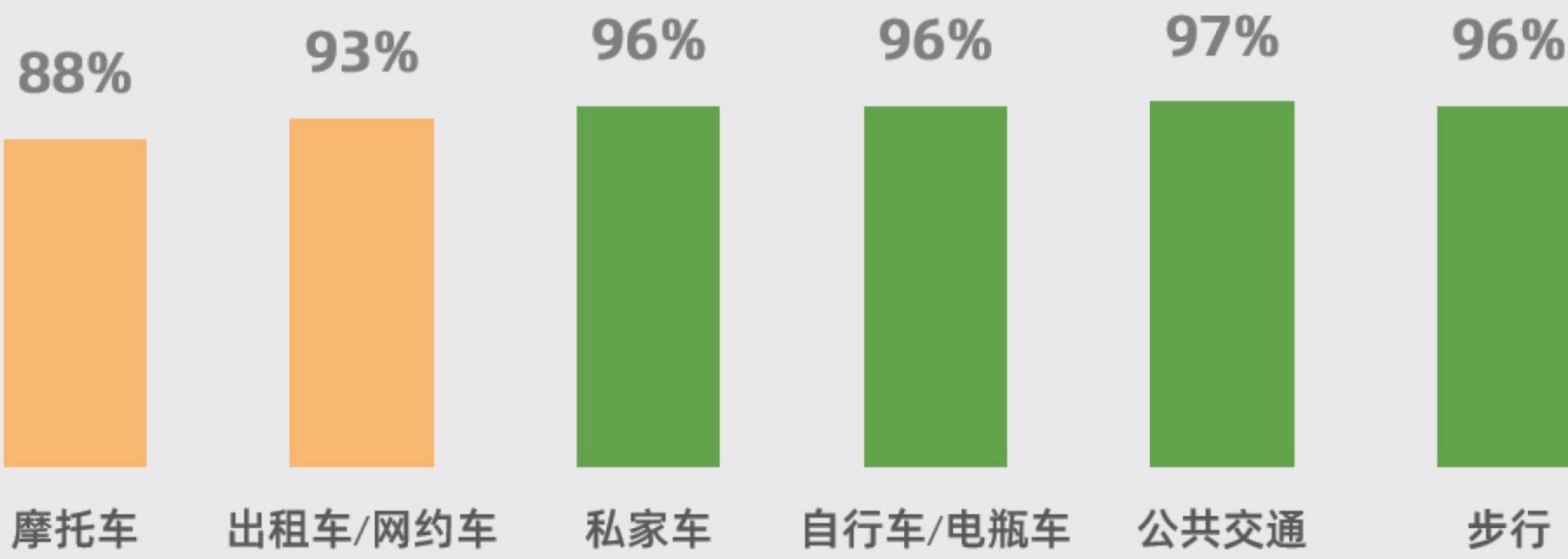
### 受惩罚后更注重遵守



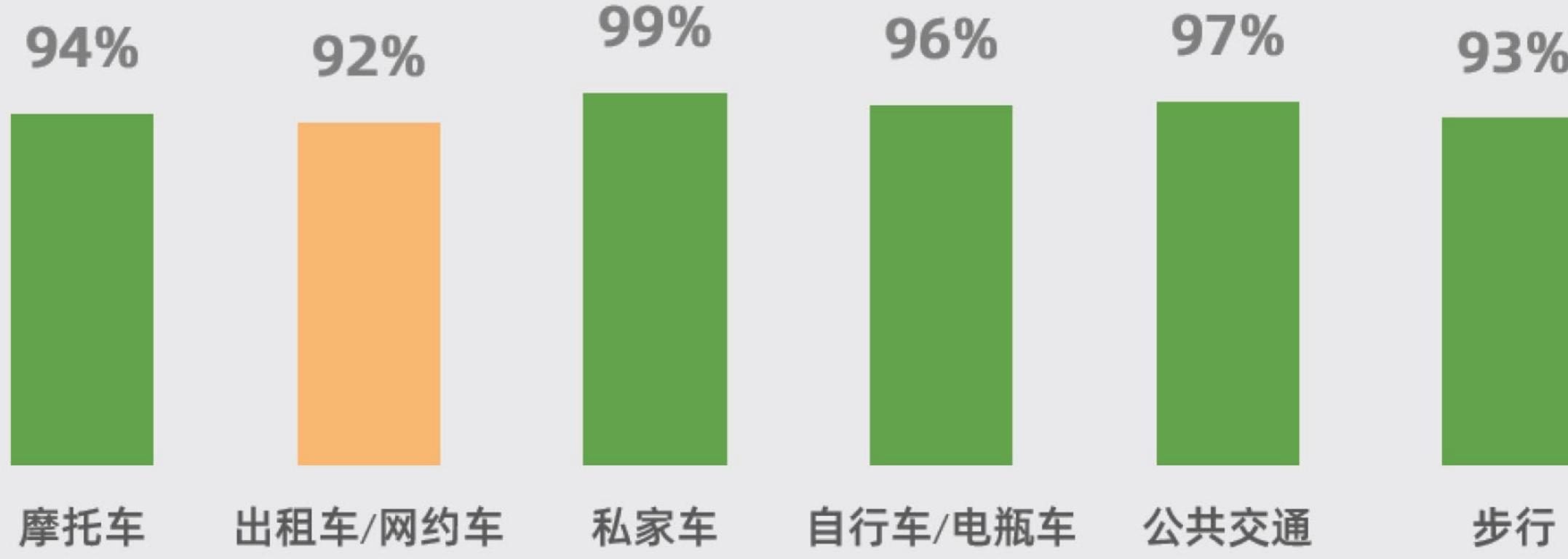
但对于遵守意识和学习意愿相对较低的摩托车和出租车/网约车出行的居民，道路安全警醒教育需寻找更为有效的方式。

汇总数据发现，摩托车通勤的居民在学习交通安全知识的热情上相对较低；出租车/网约车通勤的居民，违反交规受罚后更有遵守意识的比例最低，即在这一人群上的执法惩罚教育效果不如其他人群。

## 有必要定期学习/更新交通安全知识



## 受惩罚后更注重遵守



由此，针对不同的交通工具，治理方式也应有所调整。



## 沿海新一线城市历史文旅社区交警

“之前是限电（动车）的，但是因为它是市民出行的一个非常方便的交通工具，所以（居民）使用电动车是无可避免的，就变成了一个野蛮生长（的局面），你限反而他就不断地去使用，既然限制不了，你必须要将它纳入管理，才能够更好的保证到我们安全。”

### 设置安全教育点

加派警力，多部门联动整治  
(交警、街道办、城管局)



### 从限制到纳入管理

- 电动车上牌上路
  - 电动车分级淘汰
  - 人性化过渡
- (不同颜色车牌分年份淘汰)

### 重点交通工具投放管理

- 共享电动车公司投放量限额
- 针对不戴头盔的：电动车公司停用权限一个月

### 有法可依

出台电动自行车管理规定

### 多形式惩罚教育

- 20~50 元处罚
- 抄写交通法规
- 观看 10 分钟警示视频
- 固定岗亭集中学习讲解
- 担任 10 分钟交通管理志愿者
- 发交通安全内容朋友圈并集赞 20 个

# 02 融合：多元推进强化协同

“

## 重点发现

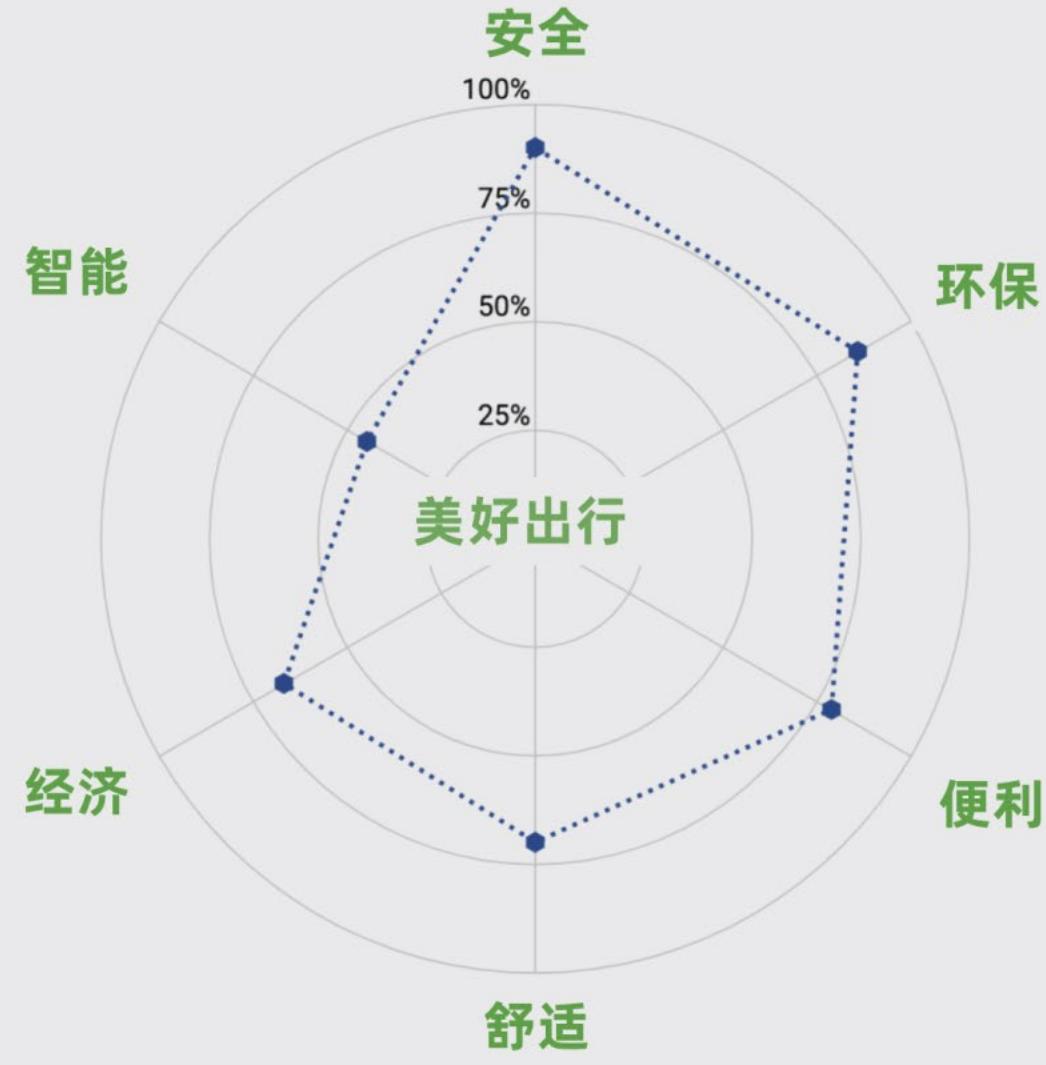
(22) 在美好出行的实践中，安全仍是建设基础，环保、便利、舒适都是不可或缺的因素。

(23) 新型社区中的美好出行落地，应创新社区各方主体（居民、居委、交管、企业等）协同治理推进。

77

在确保安全之后，美好出行便具备了建设基础，此时重要的就是响应居民对美好出行的更高追求。

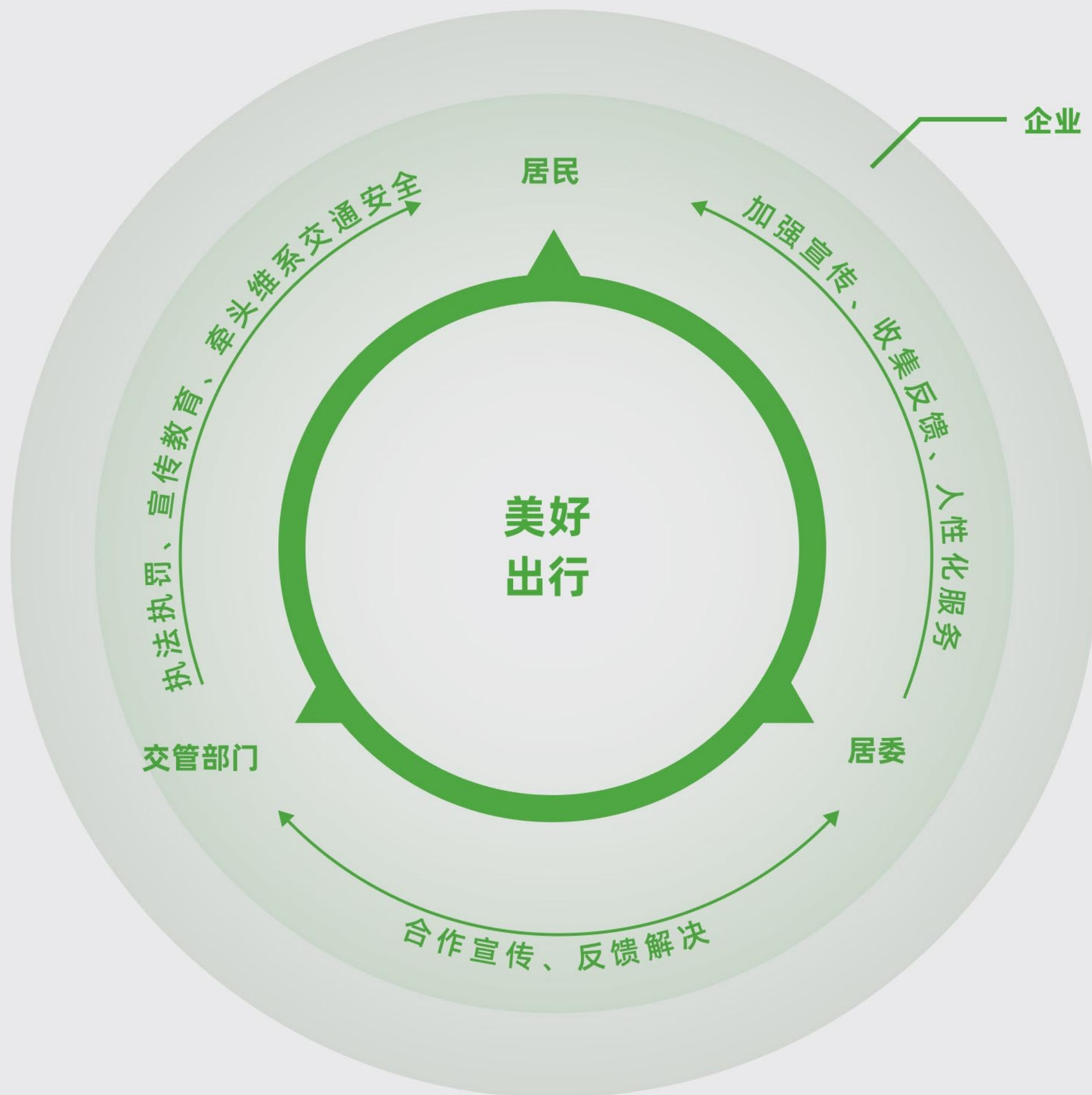
调研数据显示，对于“美好出行”，九成受访居民认为“安全”应在其中，八成左右认为应包含“环保”“便利”。此外，“舒适”“经济”“智能”也被认为是“美好出行”的重要的组成因素。



由此可见，无论是居民对美好出行的图景想象，还是城市出行转型升维的需求，都需要深入推进安全出行，维系交通安全，同时逐步将低碳环保纳入出行的考量。

在新型社区创新场景的落地探索中，社区各方主体需通力合作，提升居民的交通规则遵守情况和安全环保出行意识。

而在这样的探索过程里，交管部门、社区居委、居民和企业等都是美好出行在新型社区实践中必不可缺的角色。



### 居民：自觉遵守、主动学习践行



- 自觉遵守道路安全出行法则
- 及时劝阻/提醒他人的不安全行为
- 定期学习交通安全/低碳出行知识
- 积极参与社区反馈和活动，践行低碳出行

### 交管部门：维系安全基础



- 增设、优化交通设施，推进公共交通和智慧交通发展
- 不同交通工具针对性整治
- 多渠道多形式立体宣传教育
- 牵头合作打造创新协同治理，实现维系安全、缓解拥堵、参与式宣传教育等多重效果

### 居委：提供更完善服务



- 安全、低碳出行渗透型宣传教育
- 发现交通安全隐患、牵头解决
- 交通出行需求收集，提供人性化出行服务满足居民多样需求
- 兼顾老人小孩等弱势群体诉求

### 企业：自觉参与、强力辅助



- 配合多方“进企业”道路安全宣传教育
- 履行企业社会责任，注重可持续价值投资
- 倡导、鼓励和支持员工安全低碳出行和社区建设
- 支持社区出行系统优化，相关企业强力辅助

对于牵涉多方的交通出行重点事项，应当创新寻找各方协同治理推进。调研中发现，“警家校”“警商旅”的协作模式，为社区周边的儿童、游客等不同出行主体，提供了安全、通畅的出行环境。



- 交警牵头，家长担任义工
- 每个学校门前上学放学时段交通疏导
- 统一服装、购买保险、前置培训
- 相关的交通标识调整修改
- 先试点，再推行

教育局、学校老师    家长志愿者

- ✓ 乱停乱放减少，通行率提升 **33%~65%**
- ✓ 家长接送时间平均减少 **15分钟**，义工满意率超 **90%**
- ✓ 校门交通安全系数提高，治安更有保障
- ✓ 家长参与维护交通安全，是交通安全知识更为深入的宣传教育



沿海新一线城市历史文旅社区交警

“我们会先选择有意愿的配合度高的学校进行试点（护畅队项目），试点之后，家长可以切身感受到这个项目的好处……这个项目让家长感受到交通更顺畅，孩子更安全，会打消疑虑。他们会切实感受到：只靠一名交警在路口指挥交通，不如家长一起去将学校这个点做好。”

沿海新一线城市历史文旅社区交警



“这个项目的生命力是源源不断的，每天每个学校只需要 10 个家长，但每年累计下去，有超过15万人次跟我们民警一起上岗上学，成为了我们一个亮丽的风景线。”

在多元治理体系中，企业的身份独特，是构建新型社区的强力辅助，应更主动参与创新治理和投身新型社区共创。企业不仅可以协助社区，支持社区交通系统优化和出行相关公益，还可以响应交警管理部门的道路安全宣传教育和服务升级等。



沿海新一线城市历史文旅社区交警

“（企业/商业志愿者）穿上我们统一的马甲，在人行道边进行（交通）劝导，让我们过街的市民不冲红灯。有人管跟没有人管是差很远的，志愿者的督促作用会非常明显。”

## 企业还能做什么？

履行企业社会责任  
支持出行相关公益

“进企业”  
宣传教育

支持员工  
美好出行

支持  
社区交通系统优化

出行行业企业  
升级服务

# 03 宣传：需以趣味渗透取胜

“

## ① 重点发现

(24) 定期开展交通安全、绿色出行教育，“新媒体+社区”的线上线下立体宣传更有助于渗透推广。

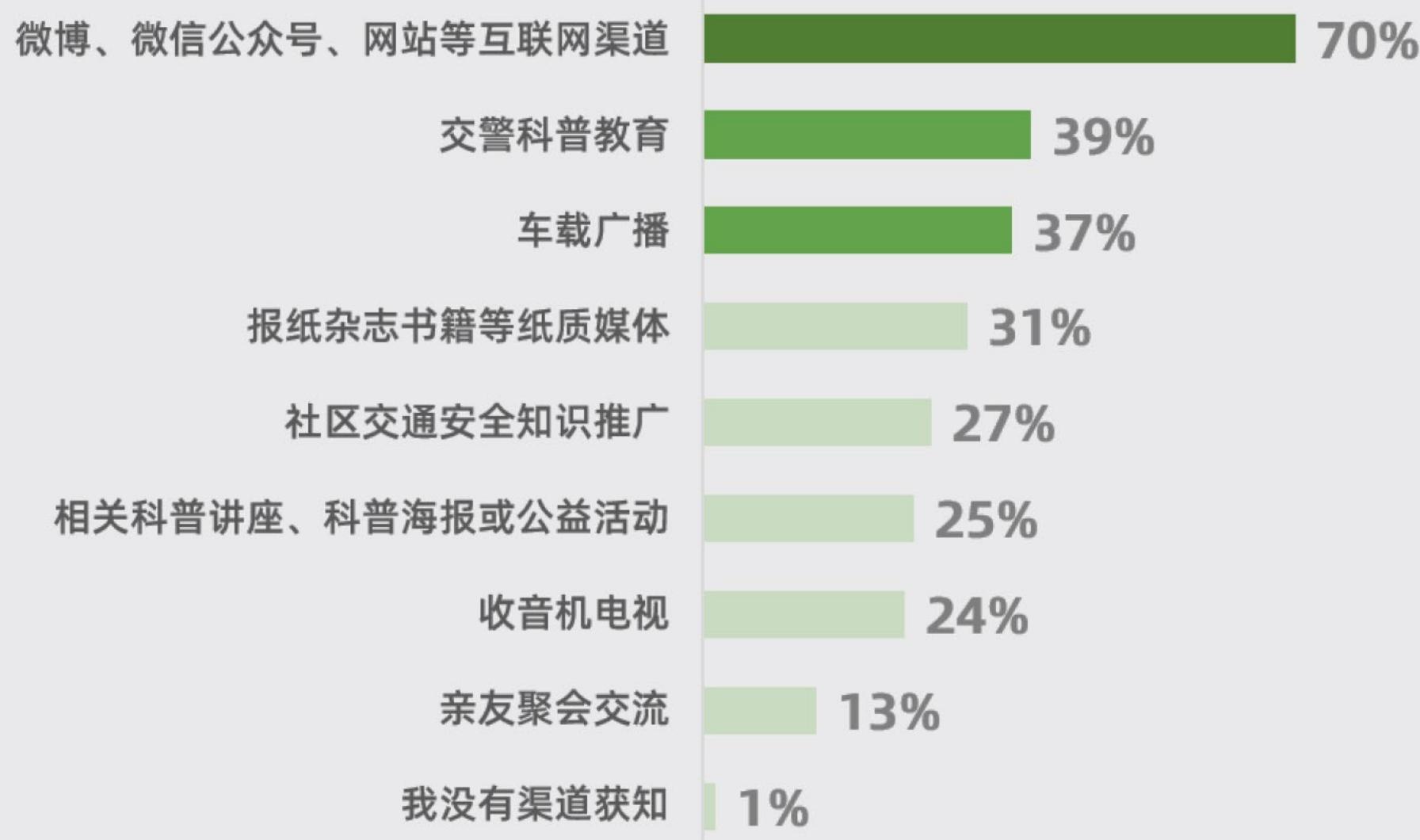
”

对于大多数居民来讲，常规的交通安全教育便具有效果。96%的受访居民认为“有必要定期学习/更新交通安全知识”，居民对于交通安全知识学习的接受度较高。

而互联网作为居民获取交通安全知识的主要渠道，比例远超其他渠道，70%的居民通过微博、微信、网站等获取相关知识。此外，交警科普教育、车载广播也是重要的交通安全知识获取渠道，交管宣传工作也应当借助这些重要渠道开展。



## 交通安全知识获取渠道



不过，搭建线上线下立体宣传渠道，实现传统媒体渗透社区，互联网新媒体另辟蹊径以趣味取胜，样样不容错过。

## 线下社区渗透

宣传栏

广播喇叭

广场LED屏

社区中心活动室

## 新媒体另辟蹊径

QQ群、微信群

微信公众号视频号、微博

快手、抖音等短视频平台

### 新媒体另辟蹊径



#### 粉丝增长/量大是基础

“每个小平台有 300 万的粉丝量，加上微信微博有 700 万，加起来差不多接近 1000 万，触达到的受众量非常大。”

——沿海新一线城市历史文旅社区交警



#### 传播主动、趣味取胜

“我们在做宣传工作的过程中发现宣传形势在不断地变。以前是我们求着媒体过来作宣传，后来是媒体会**主动**找我们。公众们关注到了我们发的短视频里有一些**很有趣**的作品，就会找上门，做采访做报道。这些转变，我认为是疫情后的信息**短平快**的这一变化的体现。”

——沿海新一线城市历史文旅社区交警



#### 受众触达易、传播度广

“这个宣传方式的变化也是一个好事。**我们通过短视频作品的传播，会很容易将这些交通安全（的信息）传达到我们的受众。**”

——沿海新一线城市历史文旅社区交警

# 结语

---

从现状出发，我们总结经验、探寻问题，查找促进美好生活的细节动作，从关注人的视角提出解决方案，为未来美好出行可持续发展提出社区路径。

这是三千份问卷和访谈带来的思考。

我们深知无论是居民对美好出行的图景想象，还是城市出行转型升级的需求，都需要深入推进安全出行，维系交通安全，同时逐步将低碳环保纳入出行的考量。

而在新型社区的落地探索中，各方通力合作是最优解。提升居民的道路规则遵守情况和安全环保出行意识，也为人们的出行体验创造更可持续的环境，一步一个脚印走向居民构筑的“美好出行”的图景。

因此希望能通过这样的方式给参与城市出行发展的各个主体提供一些参考，找到未来美好出行的样子：

交通事故率显著降低，人的安全观念高度提升；绿色出行成为广泛共识，城市生活环境得以显著改善；少数群体可以便捷地享受生活，成为城市出行被善待但平等参与的群体；社区构建起最生活的出行空间，让每一分子都成为城市美好出行建设的享受者和主人……

心动了吗？期待你的行动。

