

责编 何秀娥 编辑 刘国润 校对 屠会新

电话 5658221 E-mail: zrbjzr@163.com

畅通郑州白皮书(2016—2018)

(征求意见稿)

二〇一六年一月

第一章

回顾和展望

一、建设回顾

1. 全国性综合交通枢纽地位持续提升。郑州是国家确定的全国性综合交通枢纽城市,近年来省、市两级政府不断加大投入,枢纽建设成效显著,初步实现了“买全球、卖全球”目标。国际空港枢纽地位初步确立,至2015年底新郑国际机场客货运航线数达到171条,其中客运航线137条,货运航线34条,客运量由2011年全国第21位提高到17位,货邮吞吐量由第20位提高到第8位;货运增速在国内大型机场中保持领先,初步构建了以郑州为亚太物流中心,覆盖全球的航空货运网络。国际陆港自2013年开通郑欧班列后优势突出,已实现常态化运营,至2015年底郑欧班列累计开行256班,共承运货物10.85万吨,货值11.98亿美元,稳居中欧班列前列。

2. 高速铁路建设持续推进。郑州东站投入使用,京广高铁、郑西高铁相继通车,郑徐高铁主体工程已基本完成,高铁“米”字形骨架及全国铁路枢纽地位初步形成;城际铁路建设成效显著,郑州—开封、郑州—焦作、郑州—机场城际建成通车。

3. 都市区高速、快速通道建设初见成效。主城区高速环线形成,规划新增16个高速公路出入口已有10个投入使用;郑民高速、西南绕城高速北延线、现登高速建成通车。“两环三十一放射”景观廊道正在加快推进,已完成的在建21条生态廊道工程,总里程突破500公里。

4. “公交都市”建设有序推进。郑州荣获建设国家首批“公交都市”试点城市;轨道交通1号线一期工程开通,标志郑州进入了地铁时代,最高日客运量突破36万人次,累计客运量突破1.6亿人次;快速公交建设正在加紧推进,已形成“三主四十支”线网,总长度667.4公里,日均客运量80万人次,初步形成了以轨道交通和快速公交为骨干、常规公交为主体、出租车和微型公交为补充的城市公共交通网络。

5. 城市道路建设成效显著。京广、三环、陇海快速化、金水路准快速化工程相继通车,中心城区“井+环”快速路骨架基本形成,快速路实现了从无到有的突破,通车快速路里程突破100公里;主干路网结构进一步完善,次、支路网进一步加密。

6. 交通信息化服务水平逐步增强。智能化交通管理系统初步建立;郑州对外二级以上客运站网上异地售票,“郑州行”公交App逐步推广,实现了公交信息查询,绿城通一期工程实施,市区所有公交车、轨道交通1号线完成统一收费系统等,实现刷卡消费,以后应用扩展至过路过桥收费、长途客运、公共停车场缴费、加油、旅游等领域。

二、形势研判

1. 国家综合交通枢纽建设仍为重点。郑州为国家“一带一路”战略七个内陆开放型经济高地之一、两大新型枢纽(航空港、陆港口岸通关合作)、开展跨境贸易电子商务服务试点城市,肩负着开辟空中丝路、振兴路桥通道和对接双向开放的历史重任。以空港、陆港两大枢纽为龙头,省市两级政府主动对接“一带一路”战略,未来几年将积极推进空港、陆港基础设施建设,通过拓航线、开口岸等措施打造国际空港、郑欧班列两大名片,以此提升郑州市、河南省及中原经济区在全国、全球的综合竞争力。

2. 区域交通一体化趋势进一步增强。在新型城镇化背景下,为适应区域经济发展,郑州将构建以中心城区和航空港实验区为核心的区域综合交通枢纽体系。一是在省委、省政府的领导下,在郑州铁路局的大力支持下,积极完善“米”字形高铁体系,打造都市区郑州站、郑州东站、郑州南站三大铁路客运枢纽,构建郑州与北京、西安、武汉等周边主要城市的2~3小时出行圈;推进区域城际铁路建设,构建以郑州为核心覆盖中原经济区小时城际网络。二是在省交通厅等部门的支持下,完善郑州对外放射公路网,加快区域高速公路建设,积极打造围绕郑州主城区的高速公路“双环”系统,加快都市区国省干线公路建设,打通省际“断头路”,改造干线公路瓶颈拥堵、穿城路段,有序推进跨黄河桥梁建设,形成内联外通、覆盖广泛的对外放射公路网。

3. 中心城区处于公共交通、快速路骨干网络成型的关键期。郑州市中心城区正处于轨道交通、快速公交、快速路等骨干系统建设高峰期,未来三年应继续加强建设,构建完善的骨干网络系统,发挥其主导作用,支撑城市未来发展。

4. 中心城区面临多方因素叠加的拥堵阵痛期。第一是需求快速增长期,近几年郑州市机动车保有量大幅增加,目前全市机动车总量已突破300万辆,在中部六省会城市中名列第一,与广州等一线城市持平,交通需求增长过快;第二是交通基础设施建设进入快速建设期,城区已迎来城市基础设施建设高峰,大范围、长时间施工进一步加剧了城市交通拥堵;第三是交通管理措施调整期,郑州市缺乏系统有效的交通管理措施,机动车乱停、机非干扰等方面问题较为突出。

5. 停车供需矛盾突出。2013年我市提高了机动车配建标准,新建住宅小区能够满足停车需求,但老旧小区配建缺口较大,同时受车位开放经营度不高,资源整合利用低等因素影响,致使全市停车供需矛盾依然很大。

6. 城市交通处于工程建设向需求管理转变的过渡期。从国内外大城市缓解交通拥堵的经验来看,单纯依靠基础设施建设无法从根本上解决城市拥堵;郑州市工程建设逐步完善,而需求管理刚刚起步,因此未来三年发展重点应在交通基础设施建设的同时,实施更加完善的交通需求管理措施,更加智能化的交通管理手段,这是解决未来城市拥堵的必然途径。

7. 交通参与者对出行环境和品质提出更高要求。交通参与者对交通安全、出行环境等方面的要求不断提高,交通出行需求逐渐呈现多样化、高标准的特点。推动城市交通低碳绿色发展,营造宜居宜业的交通出行环境,将是郑州城市交通发展面临的重要任务。

三、发展重点

郑州将继续以国际空港和国际陆港为核心,打造国际化、现代化立体交通枢纽,构建陆空联运、国际国内直连的综合运输体系,为城市区域功能提升提供有力支撑。在此基础上,中心城区未来三年交通发展重点为:

一是骨干成网:大力推进以轨道交通、快速路为主导的骨干系统成网,提高城市交通系统运行效率和承载力,促进交通发展模式转变,引领城市社会经济发

二是公交优先:以创建“公交都市”为契机,把公共交通发展放在城市交通发展的首要位置,提升公共交通服务水平,强化与各类交通方式的衔接,完善公共交通体系,在规划、建设、运营、管理等各环节充分体现“公交优先”,使公共交通成为城市主导交通方式。

三是精细管理:现代化的交通设施必须配套现代化的交通管理措施。实施智能化、系统化、精细化的交通管理能有效提高资源利用效率,解决目前快速路、快速公交、道路交叉口等关键交通资源利用不充分、运行效率低的问题,同时有效遏制机非干扰、乱停乱放等违章行为,实现“交通有序、引导需求”的目的。

四是绿色发展:以郑州市“蓝天工程”为目标,持续提高运输工具的排放标准,逐步淘汰“高污、高耗、低效”的运输工具,大力推广绿色新能源交通工具,加强社会动员,引导全社会共同营造文明交通环境。

目录

第一章 回顾和展望

一、建设回顾
二、形势研判
三、发展重点

第二章 两大骨干系统引领城市发展

一、轨道交通成网
二、“井+环”快速路成形

第三章 四大核心举措践行畅通郑州

一、公交优先,创建“公交都市”
二、持续疏堵,增容保畅
三、精细管理,智慧出行
四、绿色出行,优化环境

畅通郑州白皮书(2016—2018)

交通作为城市的运行骨架,其规划和建设一直是郑州市委、市政府和各界关注的焦点之一。2012年郑州市政府首次颁布了《畅通郑州白皮书三年行动计划》,既是市委、市政府向全社会的郑重承诺,也是主动接受社会监督、征集社会意见、争取全民参与的具体举措。

在畅通郑州白皮书指导下,按照“城外枢纽、城内畅通”目标,坚持“远近结合、疏堵结合、工程措施与管理措施相结合”原则,几年来郑州市积极推进交通项目建设,取得了巨大成就,郑州步入了“快速路时代”“地铁时代”“智能交通时代”。

未来三年是郑州交通建设、交通需求增长的高峰期,为更好地指导城市建设、缓解城市交通拥堵,郑州市委、市政府在认真总结交通建设经验、分析城市交通发展形势的基础上,研究编制了《畅通郑州白皮书(2016—2018)》,以便民、惠民为宗旨,优先实施轨道交通、快速路等项目,制定有利于交通秩序提升和环境改善的措施,指导未来三年郑州城市交通规划建设。

第二章

两大骨干系统引领城市发展

一、轨道交通成网

1. 推进轨道交通骨架成网。未来三年郑州进入轨道交通建设高峰期,涉及轨道交通工程6项,总里程约150公里。续建轨道交通2号线一期工程全长20.7公里,2015年完成主体部分,2016年实现通车;续建郑州南四环至郑州南站城郊铁路(2号线南延)一期工程,该工程为加强中心城区与机场联系的轨道线路,全长31.7公里,力争2016年实现通车;轨道交通1号线二期全长15.5公里,2017年实现通车试运营;全面推进轨道交通5号线、3号线一期工程、4号线、2号线二期工程;启动并完成第三阶段轨道交通建设规划编制、报批工作,加快推进新建轨道交通线路的研究建设工作。随轨道交通建设完善站点接驳工程,结合站点完善区域公交通商综合体,促进公交导向发展。

2. 建设现代有轨电车示范线。建设有轨电车示范线,目的就是要为郑州城市交通发展新模式积累“可复制、可推广”的典型经验,大力发展公共交通,尤其发展低污染、高效能、清洁环保的公共交通,这是缓解郑州中心城区交通拥挤、解决市民出行难、改善大气环境的重要战略举措。

二、“井+环”快速路成形

1. 完善中心城区“井+环”快速路系统,提高中心城区路网运行速度。郑州市中心城区布局的“井+环”快速路结构,目前已完成三环快速路、京广快速路一期、中州大道南北延、陇海快速路等工程。未来三年将着重建设:一是续建农业路(雄鹰东路—金源东街)段快速化工程,线路全长13.2公里,主线高架双向六车道,力争2016年8月全线桥梁主体通车,地面层2017年3月通车(涉铁段除外);二是续建南三环东延线(南台路—东三环)快速化工程,线路全长6.4公里,主线高架双向六车道,力争2016年10月高架通车,地面道路2017年5月通车;三是续建京广快速路(渠南路—西南绕城高速)快速化工程,2016年通车;四是续建金水路准快速化工程,金水路西延部分力争2016年年底通车;五是新建东三环(107辅道)、大河南—南四环)快速化工程,线路全长19.7公里,主线高架双向八车道,2018年底通车;六是新建科学大道东段(北三环东延、东三环—京港澳高速)快速化工程,线路全长5.1公里,2016年开工,2018年6月主线通车。七是新建渠南路(西南绕城高速—郑港大道)快速路,增加中心城区与港区的快速联系通道,计划2016年开工。八是续建新龙路快速化(连霍高速北移)、西南绕城高速辅道等项目相关工作,构建中心城区完善的快速路体系。

2. 优化快速路集散系统,提升疏散能力。快速路集散系统是影响快速路运行效率的重要因素,配合“井+环”快速路实施:一是集散道路改造整治,根据现状及近期实施快速路匝道系统,新(改)建快速路集散道路47条,其中新建道路26条,改造道路21条。二是实施快速路沿线及集散路口整治,提高路口通行能力,实施陇海路、农业路、东三环等快速路等地面层交叉口渠化整治103个;三是优化快速路上下桥匝道相关交叉口信号配时,提升快速路网适应能力。

通过三年建设实现中心城区15分钟上快速路、沿快速路15分钟上高速路的出行目标,中心城区快速路网络成形,实现城内外快速衔接。

第三章

四大核心举措践行畅通郑州

一、公交优先,创建“公交都市”

郑州市已步入城市化与机动化快速发展时期,公共交通发展空间不断受到小汽车、电动车等个体机动化交通方式的竞争与挤压,公交分担率提升缓慢。通过公交网络、步行系统和公共自行车的建设,全面提升公共交通的竞争力与吸引力,强化公交都市建设。通过三年努力,使公交机动化出行分担率提高到60%以上,早晚高峰时段公共汽车平均运营时速达到18公里/小时。

1. 推进快速公交(BRT)网络工程建设。在二环、三环快速公交基础上,依托快速通道建设,完善快速公交服务网络。实施陇海快速公交、秦岭路长江路快速公交、农业路和农业路东延快速公交等走廊的建设工作,力争2017年底建设“两环两横一纵”共169公里的快速公交走廊,2018年着重完善快速公交支线的拓展工作,形成覆盖中心城区主要通道的快速公交网络,在全国起到示范作用。

2. 加快综合专用道设置。推进中心城区主干路公交专用道建设,新建中原路、建设路、金水路、科学大道等道路常规公交专用道,布局网络化的公交专用道,提高常规公交运行效率。2017年底,公交专用道总里程达到500公里,2018年进一步完善常规公交专用道设置,力争中心城区主干路设置率超过90%。

3. 实施公交线网优化。围绕快速公交建设和轨道交通1号线、2号线运营,对常规公交线路进行整体规划和优化,每年新开、优化干线线路不少于15条,加快构建微型公交网络,每年完成不少于20条,不断扩大公交覆盖范围,提高公交运营效率。

4. 实施公交信号优先。完成花园路、紫荆山路、金水路、建设路等公交客流量较大且具有实施条件的主干道的公交优先信号配置,同时在快速公交主线上实现信号优先全覆盖。

5. 大力推进综合停车换乘公交枢纽建设。以中心城区三环、四环快速路建设为契机,分析“两环”区域交通、土地、环境状况,在三环、四环主要出入口建设大型公益性综合停车换乘公交中心枢纽,提升“两环”区域与中心城区接驳换乘能力,方便市民采用小汽车、电动车抵达“两环”区域,通过减免停车费、低价位、换乘地铁公交优惠等激励手段,引导市民换乘公共交通方式进入中心城区,切实缓解中心城区交通压力。

6. 加大公交场站建设力度。结合“两环三十一放射”廊道建设以及地铁建设,大力推进公交场站建设,新建航海西路BRT公交场站、明理路公交场站、臾村公交场站等29处,使公共汽车进站率超过80%以上,车均场站面积达到300平方米/标台。

7. 促进出租车行业健康发展。出租车汽车运力规模实行动态调整,建立动态监测调整机制,每年评估市场供求情况并及时调整运力规模,计划每年新增出租车不少于300台,积极推进新能源出租车运营试点工作,计划三年增加500台新能源出租车指标。优化出租车运营服务模式,鼓励出租汽车行业加快与互联网融合发展,引导巡游出租汽车通过电信、互联网等方式提供预约运营服务,减少车辆空驶,方便公众乘车。

8. 全方位向市民提供交通信息服务。继续强化手机屏、电脑屏、电视屏“三屏”战略,进一步加大交通运行指数的推广应用,建设公交电子站牌,研究整合地铁和公交线路车辆运行信息,利用“郑州公交查询”等途径向市民提供综合交通信息服务。完善实体公交电子站牌,提供多种手机电子站牌系统建设;增加公交查询的停车诱导、机动车违章查询功能模块,并开展其他功能模块研究工作;深化交通资讯内容;研究并建设利用手机数据的路况优化系统。

二、持续疏堵,增容保畅

1. 续建“两环三十一放射”生态廊道系统。按照生态环保的出行理念,在目前建设基础上,新增西三环北延、紫荆山南路、南三环东延、东三环(107辅道)南北段、科学大道东段(北三环东延)、陇海东路、航海东路、紫辰路、长江西路等快速通道的生态廊道改造提升工程,涉及新建、改造道路里程228公里,在增加中心城区对外放射通道的基础上形成50米绿色休闲廊道,构建中心城区道路绿廊骨架。

2. 四环内主干路网全覆盖。按照“与城市发展相配套”为原则,结合近期发展规划,着重建设跨区域联络通道,解决区域交通瓶颈,缓解中心城区交通拥堵状况。重点推进北三环以北、南三环以南南区跨跨铁路通道建设,打通跨区域联系通道;加快推进跨南水北调干渠连接道路建设,配合北部片区、市民文化服务区、二七新城等区域发展,建设片区主干路工程。至2018年底,郑州四环内的主干路网基本构建完毕。

3. 逐步完善城市次级网络。结合城市空间拓展,充分利用旧城改造、新区发展的时机,完善中心城区次干路、支路网系统,提高中心城区路网承载能力。重点推进新区开发建设、老城区更新改造以及安置区配套道路建设工作,建设完成三环内有条件的次干路和支路,三环—五环之间尚未修建的次干路及支路随片区建设统一修建。至2018年底建设次干路、支路不低于300公里。

4. 重点道路节点潜力提升。未来三年通过“短、平、快”的措施,提升交通瓶颈的通行能力,挖掘设施潜力。一是结合轨道交通1号线二期、2号线、3号线、5号线建设,完善道路交叉口渠化83个;二是结合郑州市精细化管理服务先行区、内环区域有机更新的道路工程,同步完善道路交叉口渠化工程45个;三是结合道路交通安全整治活动,完善三环内中心城区11个拥堵路口的渠化改造工作。

5. 加大停车设施建设力度。一是严格配建指标管理,确保新(改)建建筑停车位配建数量;二是探索和推进公共停车设施建设,缓解重点区域停车难,结合郑州市精细化管理服务先行区、内环区域有机更新的建设,三年建设不低于2.6万个公共停车位,通过建设立体停车场、停车楼,探索郑州市停车问题综合解决方案;三是规划建设驻车换乘系统,引导小汽车换乘公共交通,结合轨道交通1号线、2号线建设5处轨道交通接驳停车场,围绕城际铁路站点同步建设公共停车换乘系统。

6. 完善慢行系统,提高慢行品质。以“健全路网、改善衔接、加强安全、提升环境”为指导,保障步行、自行车路权,同步提升出行环境,未来三年推进五个方面工作:一是完善公共交通接驳工程,“常规公交站500米、轨道站点1公里”范围为慢行接驳重点区域,保证区域内慢行设施完整、通道连续;二是中心城区慢行网络改善工程,结合郑州市中心城区重点工程改造,同步完善嵩山路、陇海路等步行和自行车主通道建设;三是慢行交通安全工程,加密重点地区过街通道,普及

慢行信号灯控制,推进便民立体过街通道建设;四是改善重点片区慢行网络工程,建设二七商圈、龙湖区域等慢行单元,结合轨道交通、BRT、常规公交等人流集散聚集点,完善片区内人行及自行车设施网络,凸显接驳慢行、短距离出行功能;五是滨水休闲路工程,结合中心城区贾鲁河、金水河等三条水系治理,推进滨河步行和自行车系统建设,提升城市活力。

三、精细管理,智慧出行

1. 推进“大数据”智能交通平台建设,整合挖掘交通数据资源,新建和利用既有视频监控设施,搭建“可采、可传、可见、能预见、能管控、能服务”城市智能交通管控体系,实现各种数据资源的高度共享和集中管理,建立大数据应用平台,不断提高道路交通管理综合指挥、快速反应、调度和控制能力。不断完善“互联网+”交通管理服务平台建设,为市民提供安全、畅通、快捷、绿色的出行服务。

2. 提高快速路、快速公交等重点交通系统智能化管理水平 and 应急处理能力。未来三年,初步形成与现代化、立体化交通体系相适应的智能交通网络。一是完善三环、陇海路、农业路等“井+环”快速路体系的智能交通设施建设,通过车流量综合检测等措施动态调整高峰及平峰期信号控制,交通诱导,切实提高快速路资源利用率;二是完善快速公交线路信号优先等智能设施建设;三是强化交通事故快速处理机制和应急能力,最大程度降低交通事故带来的道路拥堵;四是通过智能化交通体系,实现对快速路系统(高架、隧道)安全巡查、错峰清道、设施维护等。

3. 完善电动自行车相关法规,引导合理使用。一是结合道路改造改善自行车基础设施,确保自行车道连续性和有效宽度,为电动自行车出行提供完善的道路交通条件,保证其合理使用的路权;二是完善电动自行车相关法规,试行电动自行车登记制度,符合国家标准准予市场准入,加强电动自行车安全管理。

4. 从严整治各类突出交通违法行为。一是从严整治机动车闯禁行、闯红灯、违法停车、涉牌涉证、酒驾等突出交通违法行为,特别是严厉查处违规驶入城市快速路高架桥区域的各类闯禁行车辆;根据当前道路交通管理的需要,为加强突出交通违法行为的治理,增设370套电子警察设施,提高交通违法行为的治理效果。二是在全市范围内继续开展停车秩序综合整治工作,完善停车严管示范区及周边的道路交通设施,减少路面违章停车,提高公共停车场利用率,以改善目前违章停车突出的状况。重点整治二环内商业繁华区域、“两环三十一放射”等重要路段违法停放机动车,并加大对道路交通秩序乱点、难点的治理力度;同时不断完善道路机动车、非机动车隔离设施,有效减少机动车、非机动车混行。

5. 推动实施停车差异化收费政策,引导小汽车合理使用。完善停车差异化收费机制,对市区停车区域进行分类,按照“中心高于外围,路内高于路外,地上高于地下”等差别化的原则,研究制定不同类型和不同区域公共停车场价格收费。适当选取典型区域试点开展调整停车收费标准,使机动车拥有者合理承担使用成本,消减中心城区交通流量,改善停车秩序。

6. 启动交通需求管理措施研究。随着社会经济的快速发展和机动化水平的快速提高,中心城区道路交通压力持续加大,需尽快启动研究通过核心区功能疏散、调整机动车时空分布、车辆使用调控等方面的手段调节交通供需关系,通过引导需求,使交通需求和供给达到基本平衡,满足市民出行需求,促进城市的可持续发展。

7. 加强占道施工组织管理。科学合理地控制占道面积,缩短因施工导致的占用道路时间,规范施工围挡,减少占路施工引起的道路拥堵,保障施工期间公共交通的畅通。

8. 建设停车诱导系统。在既有的56块停车诱导屏的基础上,进一步优化郑州东站等片区的停车诱导系统,减少寻找停车位产生的绕行,缓解交通拥堵,并及时完善停车诱导系统的建设。

四、绿色出行,优化环境

1. 建设公共自行车系统。为完善我市公共交通体系,为市民短距离出行提供更健康更环保的出行方式,市政府在借鉴外地经验基础上,以“统一规划、各区实施”为原则,规划建设公共自行车系统,以优先满足公交换乘需求为目标,结合轨道交通站点、交通枢纽、居住点、旅游景点等发展公共自行车系统。通过公共自行车建设开辟通畅的自行车道网络,完善自行车停放点以及与其他交通方式的接驳设施,优化自行车生存空间,保障自行车路权,倡导绿色出行,缓解交通压力,减少空气污染。

2. 大力发展绿色公交车辆。每年新购500台新能源汽车;到2018年底,使绿色公共交通工具比率超过60%,降低公交车尾气排放。

3. 控制道路扬尘污染。全面提高城市道路清扫的机械化率,逐步推行湿式机械化清扫和吸尘作业,保证主干道的洒水量,降低清扫、保洁过程中的起尘量,优化道路卫生清扫时间,减少不利气象条件下的起尘量。至2018年机械化清扫率超过90%。

4. 加强城区交通噪声监控管理。随着城市出行距离增大、快速路的陆续投入使用以及市民对交通环境要求的提升,交通噪声监控管理及监控机制应尽快建立。一是监测道路(特别是快速路)和轨道沿线噪声,定期公布噪声检测结果。二是严格执行机动车喇叭鸣放管理。完善交通噪声投诉与反馈机制,加强交通建设工程施工现场的噪声监管和整治。三是推广应用降噪路面、吸声涂料、隔音屏(罩)、住宅隔音窗改造等降噪技术和措施。

5. 加强“礼让斑马线”活动宣传。培养驾驶员礼让慢行的意识,同时培养市民遵守行人信号等行为。一是增加道路、地铁站、公交车、媒体等途径的礼让斑马线公益广告投放;二是通过“进社区”活动宣传礼让斑马线、文明过马路;三是加强对交通违法行为者的礼让慢行教育。

6. 推行绿色出行理念。倡导和培养市民采用“公交+自行车+步行”的绿色出行模式,为推行交通需求管理政策创造良好的社会基础。一是开展“交通服务咨询周及无车日活动”,以各交通管理服务站为主体,宣传绿色出行理念;二是增加道路、地铁站、公交车、媒体等途径的绿色出行公益广告投放;三是通过“进社区”活动宣传绿色出行、自愿骑行;四是举办“绿色出行、停用小汽车”专题推广活动;五是联合教育部门开展公开课程、讲座或专题活动,加强对青少年绿色出行意识的教育培养。