



## 提高公众在可持续城市交通方面的意识

分册1e

可持续发展的交通:发展中城市政策制定者资料手册



## 资料手册简介

### 可持续发展的交通:发展中城市政策制定者资料手册

#### 本套资料手册是什么?

本书是一套关于可持续城市交通的资料手册,阐述了发展中城市可持续交通政策框架的关键领域。目前共有二十三本分册。

#### 供什么人使用?

本书的使用对象,主要是发展中城市的政策制定者及其顾问。它提供了适宜于一定范围发展中城市使用的政策工具。书中各项内容,均反映了本书是针对上述对象编制的。

#### 应当怎样使用?

本书有多种使用方法。因此本套手册应当保存在一起,各个分册应该分别提供给参与城市交通工作的相关官员。本书还可以方便地改编,供正式短期培训班使用;并可以用作城市交通领域编制教材或开展其他培训课程的指南——这就是德国技术合作公司(GTZ)寻求的方法。

#### 本书有哪些主要特点?

本书的主要特点包括以下各项:

- 方向切合实际,集中讨论规划和协调过程中的最佳做法,并尽可能地列举发展中城市的成功经验。
- 本书的撰写人员,都是各自领域中顶尖的专家。
- 采用彩色排版,引人入胜;内容通俗易懂。
- 采用非专业性的通俗语言,在必须使用专业术语的地方,提供详尽的解释。
- 可以通过互联网更新。

#### 怎样才能得到一套资料手册?

您可以在以下网站下载资料手册:

<http://www.sutp.org>或<http://www.sutp.cn>。

#### 怎样发表评论,或是提供反馈意见?

我们欢迎广大读者对本套资料手册的任何部分发表意见或提出建议。可以发送电子邮件至:

[sutp@sutp.org](mailto:sutp@sutp.org),或是邮寄到:

Manfred Breithaupt  
GTZ, Division 44  
P. O. Box 5180  
65726 Eschborn, Germany(德国)。

#### 各分册及撰写人

资料手册概述及与城市交通相关的问题(德国技术合作公司GTZ)

## 机构及政策导向

- 1a. 城市发展政策中交通的作用  
(安里奇·佩纳洛萨Enrique Penalosa)
- 1b. 城市交通机构(理查德·米金Richard Meakin)
- 1c. 私营公司参与城市交通基础设施建设  
(克里斯托弗·齐格拉斯Christopher Zegras,  
麻省理工学院)
- 1d. 经济手段(曼弗雷德·  
布雷思奥普特Manfred Breithaupt,GTZ)
- 1e. 提高公众在可持续城市交通方面的意识  
(卡尔·弗杰斯特罗姆Karl Fjellstrom,GTZ)

## 土地利用规划与需求管理

- 2a. 土地利用规划与城市交通(鲁道夫·彼特森  
Rudolf Petersen, 乌普塔尔研究所)
- 2b. 出行管理(托德·李特曼Todd Litman, VTPI)

## 公共交通,步行与自行车

- 3a. 大运量公交客运系统的方案  
(劳伊德·赖特Lloyd Wright, ITDP; GTZ)
- 3b. 快速公交系统  
(劳伊德·赖特Lloyd Wright, ITDP)
- 3c. 公共交通的管理与规划  
(理查德·米金Richard Meakin)
- 3d. 非机动车方式的保护与发展  
(瓦尔特·胡克Walter Hook, ITDP)

## 车辆与燃料

- 4a. 清洁燃料和车辆技术(迈克尔·瓦尔什  
Michael Walsh; 雷恩哈特·科尔克Reinhard  
Kolke, Umweltbundesamt —UBA)
- 4b. 检验维护和车辆性能  
(雷恩哈特·科尔克Reinhard Kolke, UBA)
- 4c. 两轮车与三轮车(杰腾德拉·沙赫Jitendra  
Shah, 世界银行;N. V. Iyer, Bajaj Auto)
- 4d. 天然气车辆(MVV InnoTec)
- 4e. 智能交通系统(Phil Sayeg, TRA;  
Phil Charles, University of Queensland)
- 4f. 节约型驾驶(VTL;Manfred Breithaupt,  
Oliver Eberz, GTZ)

## 对环境与健康的影响

- 5a. 空气质量管理(戴特里奇·  
施维拉Dietrich Schwela, 世界卫生组织)
- 5b. 城市道路安全(杰克林·拉克罗伊克斯  
Jacqueline Lacroix, DVR;  
戴维·西尔科克David Silcock, GRSP)
- 5c. 噪声及其控制  
(中国香港思汇政策研究所;GTZ;UBA)

## 资料

6. 供政策制定者使用的资源(GTZ)

## 其他分册与资料

预计其他分册将涉及以下领域:城市交通的融资;使用中汽车的更新;交通诱导;性别与城市交通。这些资料正在准备过程之中,目前可以提供的是一张关于城市交通图片的CD光盘。

分册1e

# 提高公众在可持续 城市交通方面的意识

本书中所述的发现、解释和结论,都是以GTZ及其顾问、合作者和撰稿人从可靠的来源所收集的资料为依据。但是GTZ并不保证本书中所述资料的完整性和准确性。对由于使用本书而造成的任何错误、疏漏或损失,GTZ概不负责。

## 致谢

我们对西澳大利亚自行车交通联盟表示衷心的感谢!在本分册中,我们从该组织有关自行车使用群体方面的优秀出版物中摘录和采用了部分内容,特此致谢!

## 作者简介

卡尔·弗杰斯特罗姆(Karl Fjellstrom)拥有城市地理学、法学学士学位,1997年他在悉尼大学因在印度尼西亚城市规划和政策方面的研究成果而获得了亚洲研究奖。他曾经担任雅加达和苏腊巴亚的AusAID's污染控制实施项目的咨询顾问达两年。从1999年开始,他为德国技术合作公司工作,并作为负责人领导完成了持续2年的苏腊巴亚可持续发展城市交通项目(SUTP)。在一些其他工作中,他开展、实施了一次成功的公共宣传活动。最近他在苏腊巴亚、布依诺斯艾利斯和贝尔格莱德担任德国技术合作公司(GTZ)城市交通项目的顾问,并且编辑了本书。

## 作者:

卡尔·弗杰斯特罗姆(GTZ)

## 编辑:

德国技术合作公司(GTZ)  
Deutsche Gesellschaft für  
Technische Zusammenarbeit (GTZ) GmbH  
P. O. Box 51 80  
65726 Eschborn, Germany (德国)  
<http://www.gtz.de>

第44部,环境与基础设施  
部门项目“交通政策咨询服务”

## 委托人:

德国联邦政府经济合作与发展部  
Bundesministerium für wirtschaftliche  
Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ)  
Friedrich-Ebert-Allee 40  
53113 Bonn, Germany (德国)  
<http://www.bmz.de>

## 经理:

Manfred Breithaupt

## 编辑组成员:

Manfred Breithaupt, Karl Fjellstrom, Stefan Opitz,  
Jan Schwaab

## 封面图片:

Karl Fjellstrom提供  
苏腊巴亚第一个小汽车禁行日,2001年4月22日

## 排版:

Klaus Neumann, SDS, G.C.

Eschborn, 2002

<b>1. 引言</b>	<b>1</b>	<b>4. 与媒体合作</b>	<b>14</b>
本分册的特点和内容	1	出版物发行	14
有关可持续城市交通意识运动的范围	1	公共事件和新闻事件	15
由政府领导还是由社会领导	1	媒体实践技巧	15
		给编辑写信	15
		与记者友好的见面	15
<b>2. 在关键政策领域公众知情的重要性</b>	<b>2</b>	<b>5. 通过自行车使用者组织 (BUG) 倡导运动</b>	<b>16</b>
2.1 有影响的争论	2	5.1 什么是自行车使用者组织	16
设置公共议程	2	BUG的作用	16
提高和深化争论	2	5.2 建立并维持一个BUG	17
建立政策基础	3	BUG的组建战略	17
2.2 政策开始时的支持	3	初始会议-核心组成员	17
公共交通改革/公交优先	3	公众会议	18
改善非机动车交通条件	3	后续会议	18
通过清洁燃料和技术来净化空气	4	让人们参加公众会议	18
交通需求管理和经济手段	5	会议日程、合同细节以及委托的任务	18
<b>3. 实施低成本、高效率的意识运动项目</b>	<b>5</b>	5.3 与政府保持联络	18
3.1 采用的战略方法	5	市政府与自行车出行	18
形成战略	5	与城市议员保持联络	19
涉及的组成人员	5	5.4 涉及的公众活动	19
建立目标	7		
设定优先权限和最终期限	7	<b>6. 汽车禁行日和事件</b>	<b>21</b>
现实一点	7	打破僵局	21
取得早期成功	7	对开车上瘾者的措施	21
例行会议分担工作	7	时间表:	
3.2 形成核心小组	7	汽车禁行日的特色景观	21
3.3 活动实施计划	8	波哥大的方法	23
远景和目标	8	计划、监测和随后工作	23
标识和信息	9	<b>7. 资料来源</b>	<b>24</b>
活动阶段	9		
目标对象	10		
活动合作者	10		
活动	10		



## 1. 引言

### 本分册的特点和内容

努力提高公众意识包括许多方面，本分册集中在下面几点：

- 实践胜于理论。
- 低成本行动。大部分发展中国家缺乏提高公众意识的资源，如全国电视或者印刷彩色广告并大量分发，即使这样做了，也是很浪费资源的。
- 影响大的活动，比如无车日和无车联盟，效果要好于那些诸如怎样有效地设计手册的细节讨论。
- 组织，特别是成立一个工作小组，并对如何建立和运作自行车使用者组织（BUGs）提出建议。“组织是发展可持续交通成功的关键。”这是为什么本分册用整个章节讨论BUGs，并且强调组织问题而不是描述能够实施的多项活动。
- 能够让决策人、领导和中间者（特别是记者）作为听众对象的活动。
- 和发展中城市相关的活动。比如在发展中城市，自行车使用者组织趋向于提倡使用自行车作为日常出行和通勤工具，而不是出于娱乐、环境或文化原因。
- 考虑发展中城市成功例子。已经贯彻或正在进行成功宣传活动的城市有波哥大、苏腊巴亚、马尼拉、香港、德里以及其他地方。

### 有关可持续城市交通意识运动的范围

什么是有关可持续城市交通的公众意识活动中大家感兴趣的话题呢？答案可以从资料手册包含的话题中收集到。可持续的城市交通需要“综合”的政策途径。有关可持续城市交通的公众意识活动不仅仅集中于“净化空气”（比如，通过加强公众对空气污染的意识的危害的意识，并提倡改善监控和维护系统，清洁燃料和

技术）；也不会集中在提倡使用自行车、公共交通或者步行。这听起来是令人畏缩的，但是实际上只简单地意味着团队能够实行一系列活动，而不仅仅是集中在汽车尾气的排放（比如通过实行和宣扬汽车尾气的排放检查），并且通过举办活动比如无车日来鼓励人们使用公共交通、步行或者自行车。

本分册探究自行车使用者组织形成的一些细节，不是因为需要限定一个团体来鼓励使用自行车，而是因为（1）有关该组织的材料和建议，对如何成立倡导可持续城市交通的团体而言是丰富的、中肯的；和（2）自行车使用者组织的这种形式对推进政策改变是成功的，而且引起了许多城市对城市交通问题的关注；涌现了很多提倡步行和使用公共交通的例子。对注意提高可持续城市交通意识的人来说，建立自行车使用者组织，是着眼于广泛的城市交通和净化空气问题的一个很好的开始。

### 由政府领导还是由社会领导？

许多不同种类的活动已经取得了成功。有的是由政府部门领导的，有的是由当地社团或者非政府组织（NGOs）领导的，还有的是通过特别的、收费昂贵的公共关系公司组织的。一项在发展中城市提高公众意识的成功活动，应当有政府和社会团体的参加，特别是一些政府部门和NGO及社区联合，组成一个团队进行意识运动。我们推荐的方法是由少数相关的、具有推动性的政府官员来担任领导，组成一个工作组。工作组成员包括感兴趣的政府官员、行政管理人员和社团成员，先确定一个基本的工作计划，然后加以实施。

参加工作组的标准仅仅是兴趣、承担义务和实践。特殊政府机构——无论是出版社、公共工作部、环境部、交通部、市长办公室、规划部或者健康部——都不重要，重要的是成立一支积极的队伍。

## 城市政府领导的优点

### 运动的稳定性

政府官员在这项运动中担任领导的一个优点就是政府官员在发展中城市有更稳定的职位。非政府机构的成员可能有时候会有人员流动，这取决于他们能得到的资源情况，还有个人取向。

### 政府对目标转换的促进

即便在发达国家，非政府机构能够得到更多的资源，通常还是政府在意识到可持续交通对于城市的重要性以后，发起旨在提高民众可持续发展交通意识的活动。

### NGOs 和当地社团的主要作用

然而，在许多发展中城市，虽然作出不少努力，政府还是没有能够领导运动。在这种情况下，提倡可持续交通的最强的团队就是当地社团和非政府机构。

这种方法也为非政府机构、商业部门和基于大学或其他社会组织的团体提供领导意识团体的机会和空间。在许多发展中城市，经验表明这种当地非政府组织在追求提高可持续的交通或净化空气意识的目标方面，是最有效和最具有鼓动性的。本分册中介绍的针对政府部门如何提高公众意识的方法，对非政府机构同样适用。

## 2. 在关键政策领域公众知情的重要性

### 2.1 有影响的争论

可持续城市交通方案的实施离不开地方上利益相关者的支持。公众意识在创造未来景象、促进行动方面是至关重要的。

#### 设置公共议程

公众意识运动能够帮助设立公众议程，影响主要政府部门、城市议会、媒体和公众讨论的内容。这种影响是持久的。可持续城市交通问题关系到人们的日常生活，媒体对此很感兴趣。人们会注意改善公共交通、人行道和公众空间、实施公交优先、找出新的停车方法以及提倡减少空气污染。

比如，在印度尼西亚的苏腊巴亚，2000年开展了一个成本非常低的公众意识运动，重点是提高对决策者和新闻记者有关城市交通问题和改革的意识。大约有100篇新闻文章出现在城市新闻报上。而且还举行了其他的一些活动，如小汽车禁行日、信息展览、介绍等等（运动报告，见 [www.Stup.org](http://www.Stup.org)）。

#### 提高和深化争论

提高公众意识是为了提高目前公众对重要政策领域的低水平的思考。比如说停车政策，通常在发展中城市媒体中作为公共命令问题讨论，而其作用——限制汽车出行需要和提高税收就很少论及。公共交通的讨论常常集中在表面的而不是可行的解决方案。道路建设项目通常在没有公开讨论或者没有消除负面影响的时候进行。讨论发展大运量客运交通时，完全不现实地讨论哪种选择对发展中城市更划算。对空气污染所造成的损失费用的了解，在发展中国家通常是很有局限的。所有的可持续交通政策也是如此。

将争论引入到深层次的对特定政策进行讨论是很重要的。比如，公共意识运动不能简单地提出公共交通应该优于私人汽车发展（虽然这是一个很重要的初始信息），而是应该继续深入到提出能够使目前的公交车快速交通达到最好状况的方法和建议。同样在其他方面，也应该提出如何改善某个特定城市行人环境的详细意见；应该使用哪种灵活的管理方法等等。

---

**“可持续交通问题关系到人们的日常生活。它们会引起媒体的兴趣”**

---

## 建立政策基础

### 政策远见

公众意识活动集中在决策者、领导者和媒体上（特别是新闻记者）。比如，很少有发展中城市的城市议会和政府部门到过波哥大或者库里提巴。公众意识运动能够带给他们有关这些城市的信息；给他们看波哥大小汽车禁行日和发布的信息材料。这些城市议会和部门可能从来没有听说过公共汽车快速交通；公众意识运动能够在这种差距之间架起桥梁，提供和他们相似的城市的信息。

### 政策指导

公众意识活动除了提供政策远见的材料（见分册1a：《城市发展政策中交通的作用》），还能够鼓励当前范例和思考方法的转变。在未来自行车作为交通工具；道路建设是可持续的；向汽车征收高费用；行人成为交通系统的主要成员；空气质量成为投资问题；现代的公共汽车；基于公共汽车的地下铁道；人行道更为人性化——这些都是大多数发展中城市的新的观念，

会给现有城市交通思考方法带来挑战。

## 2.2 政策开始时的支持

### 公共交通改革 / 公交优先

大部分发展中城市规划和管理交通系统都较差；费用通常是政治性地设定在一个不能独立发展的水平上；不合法费用和在终点站长时间逗留而导致费用过高；在颁发许可证一事上腐败现象常常发生；线路网规划常常作的不充分；没有实施监控设备；调节系统不能实现而且不灵活；使用者代表人数太少或没有考虑政策或法规；关于路线和收费问题的决定是用一种临时的方式来实现；驾驶员福利低；由于私人车辆增加；人行道变窄导致交通条件迅速恶化且拥堵增加；运营者没有丝毫动力去改善公共交通质量。

公众意识运动能够起到重要的作用，帮助建设更好的信息讨论并引起大众对持续管理和规划模型的注意，比如在香港和许多拉美城市。公众意识运动能够告知公众和决策者不同的快速大运量交通方案的费用（见分册3a：《大运量公交客运系统的方案》）；否则公众就不会了解费用。

### 改善非机动车交通条件

一个目标明确的公众意识运动对发展中国家改善非机动车交通条件是至关重要的。一个出色的参考书目是I-CE报告《发展中国家非机动车交通的重要性：政策发展策略》（2000），这个报告可以在世界银行城市交通策略回顾<http://wbln0018.Worldbank.org/transport/utsr.nsf>中下载。这个报告描述了荷兰自行车控制计划的公共意识的建立过程，并评估了这种模型在发展中国家的可实施性。可以看到，对发展中国家来说，在规划制定过程中主要利益相关者参与规划方面的教训要多于来自规划内容本身的教训。

## 香港地球日面具游行

（摘自清洁能源运动网站）



“我们在维多利亚公园，带上装饰性质的面具和绿色衣服来游行一小时至Chater公园。我们表示出了对净化空气的关心！最佳面具将获奖”

## 通过清洁燃料和技术来净化空气

### 两轮和三轮车\*

(摘自 Kojima, M., et al., 通过减少两冲程引擎车辆的排放来改善南亚城市空气质量, 世界银行, 2000 年 11 月, 网址: www.worldbank.org.)

如果两冲程发动机车辆的车主能够定期维护车辆, 按照车辆生产商所建议的浓度使用专用的两冲程发动润滑油, 那么就可以减少车辆尾气排放和维修费用。提高意识运动要引导车主采用这种“双赢”的策略。

政府、捐赠者和非政府组织已经在探索提高发展中城市尾气排放方面的公众意识。

- 巴基斯坦碳氢化合物发展学院发表了关于汽油和润滑剂的质量和数量的小册子和张贴广告。
- 在孟加拉国的达卡, 美国发展项目——世界银行能源部门管理辅助项目 2000 年末执行了一系列针对三轮出租车驾驶员的机械和“自动教学”(一种训练) 训练。这个项目是基于这样一个概念: 采取好的措施的第一步是向出租车驾驶员传播正确的机械信息。

- 印度德里的主要公众意识运动在 1999 年末引导了 66000 多名汽车使用者参加两轮车的免费检查和维护。
- 曼谷和其他城市也结合摩托车加速淘汰计划和公众意识的提高, 实施了同样的计划维修站。

虽然在发展中城市公众意识活动已经开始了, 但是许多驾驶员在维护他们的车辆时还是不正确。要提高公众对正确车辆维护重要性的认识, 还需要做很多的工作。

### 从减少汽车尾气排放和清洁燃料看空气污染的危险

发展中城市的交通相关活动集中在交通引起的空气污染上。世界上污染最严重的大城市都在发展中国家。许多活动的重点都是有关于汽车尾气的排放。特别是活动的主要部分包括以下重要主题的信息发布:

- 逐渐停止含铅汽油的使用
- 降低柴油里的含硫量
- 改善检查和维护项目
- 使用清洁燃料, 比如天然气
- 空气污染对身体的影响
- 空气污染的经济损失

一些更正式的活动由多国银行或者双边发展组织(比如 ADB 支持一些大气改善组织: 马尼拉的“净化空气组织”、瑞士的“新鲜空气”、印度尼西亚的“我的雅加达”和苏腊巴亚的“反铅联盟”)。

这些活动的网页提供了有价值的资源和模型。比如香港“净化空气组织”努力影响决策者, 在网页上提供一些详尽的细节和描述。好的“净化空气”活动网址包括:

- 净化空气(香港)(图 1)
- 拯救空气(马尼拉)(图 2)
- 新鲜空气: 苏腊巴亚, www.sutp.org (由 GTZ SUTP 支持)

图 1:  
以清洁空气运动为战略导向的优秀网站  
(www3.cleartheair.org.hk)

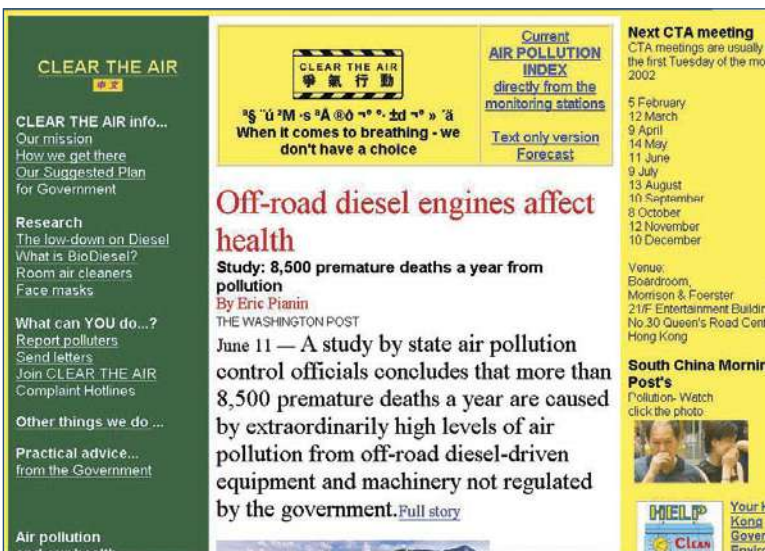






图 2：  
拯救空气，参加空气净化，马尼拉  
(www.hangin.org)

其他成功的运动包括：

- 无铅联盟，马尼拉(提倡清洁燃料，由ADB支持)
- 净化空气运动，新德里(科学和环境中心)

许多这些运动都有很高的国际预算。其他城市级别的自发活动就比较简单(预算也少)，但也是很有用的。一个杰出的例子就是萤火虫之旅，它是通过更多地使用自行车来达到改善马尼拉城市中心的空气质量的目標。

### 交通需求管理和经济手段

在采取强有力的措施来限制私人汽车使用的需求并鼓励其他替代交通模式证明其信息和交流的重要性方面很少有成功的例子。缺少公众意识和支持是高效需求和经济政策在城市交通中很少使用的主要原因。这种争论适用于发达国家，同样也更多地适用于发展中国家，在那里通常对汽车使用毫无限制，政府有补贴，汽车的使用密度大，城市征税较低。有效的意识的提高见新加坡路运局官方网站 [www.lta.gov.sg](http://www.lta.gov.sg)。信息的发布领先于政策。

## 3. 实施低成本、高效率的意识运动项目

发展中城市的官方考虑开始意识运动——可能是支持政策的——应该注意以下方面：

- 对于运动小组来说，关注现有城市政府资源。对于公共关系咨询报告，没有必要考虑如何发展和实施运动。出版部门有公共关系专家，他们和其他媒体、学校、非政府机构、商业和社会组织之间有常规的联系。
- 保证参与者分担每个活动的费用并执行每一项活动。
- 包括商业协会。
- 利用其他常会有重要的群体参加的活动(比如研究会)，比如通过廉价的方法来分发活动的信息。
- 可持续交通是有报道价值的。适度的预算可能会获得大的影响。

### 3.1 采用的战略方法

(摘自BUG1998)

#### 形成战略

当一个活动工作组成立后，它需要制定策略和计划。制定一个策略或者执行计划需要遵循下面描述的“运动执行计划”的步骤。这需要阐明目的、短期目标、主要目标群体和主要潜在参与者。

#### 涉及的组成人员

这个小组需要全体成员参与。每个成员的意见都要考虑。在活动小组会议上，每个成员都应该被邀请阐述他们的观点，说明他们想要达到的目的，作一些集体讨论。这种讨论能将每个成员有效地融入到小组中，即使是偏激的想法也应该列在纸上或者和所有其他考虑的问题一样写在白板上(会后这些偏激的想法可以转化成一些更为现实的东西，一致同意或者一致反对)。一个成员的意见可以激起其他人的参与。这些收集到的方法反映多数人的意见，是他们看法的结合。

## 思考：这部分的主题摘要

(摘自Benton基金会, <http://www.benton.org/Practic/Toolkit/thinkthru.html>, 2002, 9月)

### 用什么来设计和支持一个有效的沟通策略

沟通与技术或者媒体的选择关系不大，比较多的与促进组织的发展有关。有效的沟通交流策略反映了组织的任务和目标，而且会结合到日常的工作中。这需要清晰的听众、信息阐述、媒体的选择。这还包括正在进行的计划和评价之间的反馈关系。

### 计划

好的计划是成功的公众意识活动的关键。无论是在设计组织目标、设计沟通交流项目，或者指出网页应该是什么样的时候这都是正确的。

### 观众

鉴别观众，尽力理解他们是沟通计划的关键。考虑包括：“我想联系什么人？联系他们最好的方法是什么？他们的共同特征是什么？”这些细节引向信息成就。

### 信息形态

你的沟通应该适合于不同的观众和平台。比如，你和出版单位交流你们组织的信息的时候，应该和组织成员之间的交流是很不一样的。在网页上写的东西和出版的东西或者广播稿也是很不一样的。

### 媒体选择

你选择分发信息的媒体（或者平台）会受到你决定谁是你的听众以及你要给他们带来什么信息的影响。同样，你选择哪个媒体也会影响你的信息和限制你的观众。另外，随着媒体平台逐渐数字化并开始汇聚，使用多种媒体的机会在增加。你会发现不同媒体有不同的方法和策略讨论。

### 评价

一个好的沟通策略应当进行认真的评价。这个部分经常被忽略掉，但是投资者很看重。在你创造或者实施沟通计划的时候，确定在脑子中有评价的概念。

### 投资

不论你的信息多好或者你的计划的沟通效果多好，如果缺少资金来源和支持，你什么都做不了。但是好的计划和组织目标中强有力的技术和沟通的综合会帮助你获得需要的支持。

---

“你考虑过了目标、观众和信息。你已经作了计划和前期测试。现在你要选择如何联系你的观众：你会使用什么策略？”

你的第一本能：名声好的媒体；很便宜；哪些文章会帮助你改变世界；举办一个出版会议，所有一切都会好起来。

如果只有这些是真实的。我们常常主张“尝试和真实”，而不是考虑我们正在努力和谁交流或者怎样做到最好。可能是一封信，也许是在他们家前的人行道上徘徊。考虑所有你要联系的这些人的接触方法，然后决定最符合你的资源和目标。可能是很好的媒介。”

---

## 建立目标

当知道人们最关注什么问题时，可以把这些问题作为目标。比如，某个成员可能关心他们是否能够轻易地去当地市场，因为在市场边繁忙的街道上没有交叉口。这种关注可以表达成下面的目标短语：“要求地方政府提供安全的道路交叉口。”

所有其他关注的问题同样可以被转化成目标。每一个目标可以由一些定义好的活动来实现。一些成员可以对这些个别行为有贡献。要尽量让每个人参与。

---

“每一个目标可以由一些定义好的活动来实现。”

---

## 设定优先权和最终期限

如果重视那些对大部分成员都重要的目标，小组的工作就会很有效。小组决定这些目标的优先次序。保证所有成员关注的问题最后都能够得到解决。

当一个小组决定它的目标和优先次序后，设定一些截止日期也很重要。

## 现实一点

尝试操纵小组以外的事会造成反作用。应当选择现实的项目、目标和任务的数量。让人们做一些不可能的或者太费时的任务，或者那些需要几年时间来完成任务都是不可取的，如果这样成员会离开。仔细选择项目，因为大多数小组没有充足的人来完成他们希望和喜欢的工作。

## 取得早期成功

最初，设置一些容易达到的目标。取得一

些成就对鼓舞小组的士气和建立成员之间的关系很重要。一个有效率的团体比那些达不到他们目的的团体更能吸引成员。

## 例行会议分担工作

当所有的目标和优先级都设定后，分配给不同的成员特定的任务。团体中的所有成员不能贡献相同的时间给团体。应当充分利用他们能提供的时间或者技术。如果团体有足够的人员，可以解决两个或两个以上的目标。

---

“获得早期成功对团体的士气和建立成员之间的关系很重要”

---

团体例会可以帮助灌输和保持兴趣、热情和动力。定期的反馈、达到目标的进步也能使成员得到鼓舞。

## 3.2 形成核心小组

一个5到12人的核心小组应该作为实施运动工作团体的核心。主要有几点：

- 领导应该是市政府的某个人。市出版部门对媒体有很好的理解，而对交通和环境问题则比交通或环境部门了解得少。应该有很多可能性。在苏腊巴亚，一个成功的活动是由市公共关系部领导的；在布依诺斯艾利斯，由市规划部和市公共工作组织领导；在其他城市，由社会组织和非政府机构来领导。
- 成员应该对任何关注城市可持续交通的个人或团体完全开放。
- 如果你与这些关心这些工作或者受这些工作直接影响的人一起工作，意味着你的工作只涉及当地政府和议会所关注的范围内，而不是省或者国家范围内。



一些发展中城市参加了世界性活动，比如无车日。尼泊尔在2002年4月22日的地球日那天组织了一次无车日，他们特别要求城市中高交通量的地区设定无车区，鼓励城市其他地方在那天自愿放弃使用摩托车。(来源www.earthday.net)。图片显示了2001年一次相同的事件。

## 优秀实践提示

自行车旅行俱乐部(英国)给出了提高可持续城市交通意识行动的一些提示:

- 专业化——如果团体运作时表现得很业余，那么就容易被忽视。材料准备得是否很好、没有错误而且考虑充分，以及陈述都是特别重要的。
- 寻找和利用资源——如文字处理软件、图形设计成员。让成员逐步学习和积累，给成员提供机会充分发挥他们的技术和能力(也许在成员表上)，他们会令人惊讶地完成看起来很专业的事情。
- 现实化——不要设定不可能实现的目标，否则团体会脱离社会，且会损害士气。
- 建设性——陈述积极的解决方法，保持开放的思想，就很容易得到好的名誉。如果当地的委员会作了一些正确的决定，公布给大众并且感谢他们。
- 坚持——鼓励可持续交通需要坚持和耐久，准备再评估方法和不同角度解决问题的方法。
- 摘要——在团体介入之前，对目前的状况进行研究和评估。
- 建设尊敬和可信性——在城市交通中有许多有争议的问题(比如关于开展无车日，还是执行自行车车道)这常常是问题的关键。建议团体成员关注，作些研究并准备好对策。
- 集中——保证所有团体行为都是致力于目标的。
- 做好记录——做好官方、出版、政策和决定的会议记录，保留会促进团体工作和吸收新成员和资金的通信。
- 网络——和其他团体比如残疾人组织、环境组织、行人交谈，寻找共同原因。
- 有想像力——提供新思想的空间。

■ 非政府机构、咨询单位、商业机构(比如公交公司所有者)和学院是潜在的成员。

■ 工作团体的成员总是灵活的。原因之一是我们推荐城市政府做领导，其他成员比如非政府机构和学生可能经常因为他们的雇佣关系、学习或者其他原因而流动。

■ GTZ(www.supt.org)在推动许多国家的提高民众意识方面发挥了重要作用，而且因为可以利用它的经验和国际交流网络为这些工作提供支持。

指定工作组成员在不同目标领域和当前优先目标上的任务。每一个团体成员都应该带着任务离开会议，直到下一次会议召开。在工作组再次开会前，分配到的任务目标应该完成。

### 3.3 活动实施计划

一旦团体想要实施一个有关可持续城市交通的公众意识活动，他们的首要任务就是拟定一个基本的“活动实施计划”。整个团体应该干完每个部分，在实施计划的内容上取得一致的意见。一旦意见一致，这个计划就作为执行任务的灵活的指导(工作团体的工具)，也是向将来的合作者、参与者和投资者解释这个活动的工具。

一个计划的预算如果像目标组分析和扩展调查那样详细的话，那它就可以实现。但是，基本的看法要充足，应该至少涵盖下面的主要部分。

#### 远景和目标

在经验或者步骤上，远景大都是含糊和



偶然的。但是一个可选择的可持续城市交通系统可以成为有利的驱动力。从这个角度说明,清楚的目标是由团体决定的,它能够使团体集中他们的行动并共同解决会遇到的问题。

为了培养行动的预见性,我们推荐第一本分册1a:《城市发展政策中交通的作用》。

这个部分包括目前非可持续交通会面临的问题:交通堵塞、空气污染、行人和自行车设备的缺乏、公共交通服务的降低、儿童的危险环境、方向不正确的政策等等。当然,强调的准确范围由团体成员自己决定。这个部分会列出一个更可持续的未来的远景和活动的目标。

目标是活动的具体结果。它们应该被分为长期、中期和短期。而且应该是现实的,第一个目标应该允许一些简单的成功,就像上面建立策略方法部分讨论的那样。

## 标识和信息

在开始的几个会议上,在提出并统一了所有目标和一些具体目的之后,团体应该设计并确定一个标志和标语,以及一系列他们要传达的主要活动信息。

在设计标志和标语(或者网站)时,一种思路是在当地的院校里进行一个标志设计竞赛。

## 活动阶段

### 第一步:通告

对于扩展信息,将活动分成几个阶段是很有用的。在发展中城市,决策者经常缺少对现代可持续城市交通的信息。一些发展中城市决策者的一贯态度反映了他们对现代的最好实践方式缺乏信息:

- 自行车在现代都市被认为是传统的、非现代的交通方式(在发展中城市,如从上海到苏腊巴亚可以发现这种态度)。

- 建设新的道路、高架路、拓宽现有的道路或者改善交通流(包括智能交通系统的应用)被认为是可以解决交通堵塞问题的。
- 行人、自行车和公共交通驾驶员被认为是交通拥堵的根源。
- 公交车和自行车在未来的大都市被认为是不恰当的。
- 轨道系统 各种地铁和轻轨 被认为是发展中城市大运量交通运输系统中的一种现代且合适的技术。(事实上,基于公交车的公交系统在大多数情况下更为合适。)
- 交通管理的目的是改善车流,而不是人流。这种概念在目前应用ITS的城市中汽车要比其他交通方式显得更有吸引力中得到体现。
- 在发展资金短缺时,道路建设和其他汽车导航系统的花费,比如停车场,称之为“投资”,公共交通系统的花费,是“补助”。

从这些态度可以知道,他们对在发展中的城市实现可持续发展的关键要求缺乏了解,这就是:限制私人小汽车的使用。

因为缺少这种信息,活动的第一步应该以通告为目的;提高可持续交通的基础意识(比如一个城市“颠覆性”的想法就是要以人为本,而不是以车为本)。

### 第二步:授权

在提高基础意识和通告这一步完成之后,也就是活动开始后的一年或者六个月时,就可以进入第二步,即提出细节的解决方案。

### 第三步:行动

最后,可能是一年或者两年后,活动就可以进入实施阶段,重点是方法的实施、检测和结果调整,通过实施方法来提高当地社会的关

## 富有城市政府资助公众意识活动

加拿大第四年的净化空气日在2002年6月5日举行,鼓励公众“送还空气”,要步行或骑自行车。此运动始于1999年,当时加拿大政府宣布确定净化空气日计划,通过鼓励人们使用更可持续模式的交通来提高公众



同样的事件,比如“骑自行车上班日”,在许多主要使用汽车的城市也很普遍。这种活动通常由政府健康组织、交通和环境组织领导,不过这些组织和自行车拥护团体合作紧密。一个强有力的海报或者电视部门提高公众的意识活动在苏格兰举行,大力支持自行车和公共交通,它被控告将汽车使用者变成恶魔,因为它使用相同的心理方法反对驾驶就像当时反对吸烟和酒后驾车一样。(www.thisisnotscotland.co.uk, 2002年6月17日)。

注(比如在居民区附近增加新的自行车专用道等等)。

### 目标对象

#### 决策者和媒体

对低预算运动,目标观众必须严格定义和限制,因为资金不够用于广大观众。即使是一个相对大的预算,比如荷兰自行车使用计划的开展,就集中在主要目标群体上,通常不把太多的资源用于广泛大众。举例来说,将目标设定在老师,而不是直接面向学校的孩子,这样表达会更有效,因为老师们起的是“乘”的作用。

提高城市可持续交通意识的主要目标群体是决策者(主要是市政府和议会)和中间团体。最重要的中间团体是媒体;其他重要的中间团体或者“乘”包括社会领导者和老师。

#### 主要利益相关者

其他主要目标群体是当地利益相关者,而且需要根据政策范围来列出。比如,当运动集中在处理三轮车,重要的目标团体就是城市三轮车协会和在这方面的非政府组织。在检查和维护方面,重要的目标团体包括当地工厂和可能存在的这方面的商业组织等等。

#### 加深对目标群体的理解

每一个目标团体都需要尽可能详细的描述。比如,不要仅仅列出“市议会”作为目标群体,而且要将这个群体分为子群体,比如领导和不同的委托人。如有可能就将最重要的委托人进一步分解,列出名字和重要个人的联系细节。越详细地描述目标群体,行动目标就越有可能达到。就像上文提到的,香港的净化空气就是详细考虑主

要目标群体的优秀例子(图1)。

### 活动合作者

将潜在的活动合作者列出来也是很重要的。那些合作者会在经济和其他方面支持活动(见图3)。每一个活动应该有参与者的积极支持。如果缺乏支持,就要考虑取消活动。最初的和潜在的合作者的联系应该由工作组分配责任。

### 活动

#### 低成本活动

有一系列低成本的方法可用来传达活动信息。

- 简报和字幕新闻
- 活动网站
- 印刷品(传单、海报、时事通讯等等)
- 新闻稿、记者招待会和新闻培训会议
- 会议和集中讨论,研究会和工作室
- 陈列展览
- 广播谈话节目
- 纪念日比如无车日、骑车上班日

上述每一个活动都可以根据已有的预算来扩大或降低规模。



图3:  
www.ecoplan.org 链接 <http://uncfd.org>,  
有活动资源  
(www.ecoplan.org)

## 活动日程安排

实施计划应该包括未来几个月的基本行动日程表。这张日程表需要经常更新。日程表的主要条目有：

- 行动名称（比如广播访谈节目安排）
- 活动频率（比如每月或每六个月）
- 行动的领导者
- 合作者
- 包括的媒体
- 目标群体

## 费用和资助表

应该列出每个行动费用的细目分类，包括费用种类（不仅仅是现金还有实物），还有哪些费用是组织者和合作者能够负担的。只有那些得到合作者支持（包括资金支持）的行动才应该考虑。这有利于保留珍贵的资金，以帮助保证活动集中在利益相关者重要的行动上。

## 记述每一个行动

每一个提议的行动应该简单地记述下来（一至两页），包括：

- **一般描述：**几个句子描述事件的主要特征。
- **行动的目标：**行动的特定目标。这应该和整个活动的目标结合起来。
- **目标群体：**解释行动如何影响城市交通决策者目标群体。这是举行活动的主要调节目的。
- **日期和地点。**
- **主要组成：**行动的内容及其顺序。
- **潜在执行者：**领导行动的组织。
- **合作者：**支持行动的合作者列表。
- **准备步骤：**主要步骤的简单罗列。

## 评价

每一个行动都应该有一个简单的书面评价。这个评价应该描述实施和评价行动对目标观众的有效程度。

理想上这种评价应该由独立的观察人

## 行动的建议

[www.earthday.net](http://www.earthday.net)是一个非常好的数据库，提供了世界地球日活动的图片和描述。这个网站对各个发展中国家的事件关注很值得一提。

除了这个网站，本分册结尾处的资源列表也提供了许多类似的支持各种实践行动的建议。

## 自行车电影节

布里斯班和纽约等城市最近举行了电影节，提倡使用自行车。

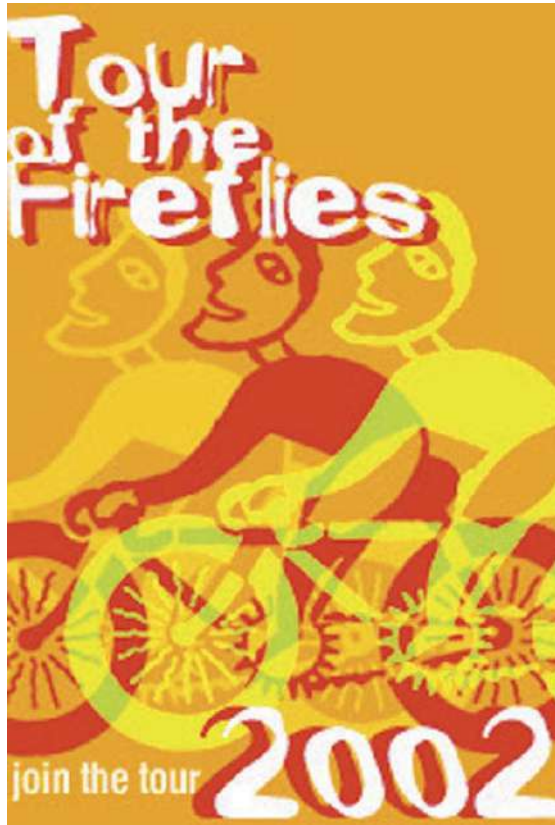
纽约的电影节放映了《Pee Wee 的大冒险》、《地狱星期天》、《北京单车》和《偷自行车的人》等电影。

布里斯班举行了露天自行车电影放映，作为2001年10月一系列提倡自行车活动的一部分，这些活动包括免费自行车工厂、骑自行车

上班日、趣味骑车等等。



图 4：  
www.ecoplan.org 链接 <http://uncfd.org>，有活动资源 (www.ecoplan.org)



(图片来源: www.earthday.ne)

## 萤火虫的马尼拉之旅

### "出行:自行车越多,烟雾越少"报告\*

(摘自于出版在 CAI - Asia 讨论集的完整报告)

2002年4月21日地球日:萤火虫团队每年在这一天举行的活动是萤火虫之旅,旨在提高公众对大都市空气质量差的意识。行程经过马尼拉七个市,共有50公里,今年在奎松城的菲律宾大学前开始。

今年行程的参与者是自1999年开始以来人数最多的。大概有700个注册骑手,一共有1400到2100人参加;这个数字和媒体与警方的估计相当。这是一次媒体报道的空前大活动,有菲律宾日报和Bantay Kalikasan参加。其他主办人有Cravings, Bisikleta Atbp, 自行车厂, Joven 自行车商店、自行车屋、Roosevelt 自行车中心和极限自行车商店。在道路交叉口,大量的自行车阻塞交通平均有30分钟。毋庸置疑,这种景象造成万人空

巷。

旅行队伍经过马尼拉街道一些标志性的地方。多车道混凝土高速公路像狭窄的迷宫,还有瓶口一样的街道。这种经历使参加者想到应该维护这些道路,使用高质量的材料,要提倡使用自行车来减轻交通量,同时也要考虑交替线路。

“我不能相信我会在马尼拉,所有的路都从UP来。”一个激动的参加者在Quirinus看台(行程的中间部分)说到。他以前最远的骑车行程是星期天在UP车比较少的椭圆形地方骑上几公里。而他现在已经骑了25km,并准备骑完余下的路程。骑车工作突然看起来并不是遥远的概念,而很容易做到。

预计好的行程的步调是让领头者维持着一个让人舒适的速度。即使是小孩也有足够的时间。平均每小时17km的速度差不多每个人都能跟上。通过参与,初学者带着热情和自信进入自行车世界。现在,很多自行车初学者,有一些人甚至一年之内从来没有骑过超过5km的路程,参加了每周的萤火虫队伍,每次骑大约40km。这支队伍正在不断扩大。

这年的旅程设了一个有组织的引导团体。大约有45个行程引导员在活动开始前几个礼拜就开始接受培训。他们被分成4组,每组都有特定的任务。他们清楚行车路线,引导团体的前进步伐,保护外围队员,搜寻落后的骑车者。支持引导者的是一个由两辆救护车(消防和紧急援助队伍)和几辆相关车组成的队伍。还有旅行主办者以及一些个人。Uniglobe/Camelbak在中途和终点设置了许多饮水站。他们穿着橙色背心来和引路员区分开。

萤火虫之旅的终点在Marinade河岸。迎接参与者的朋友们在行程结束后互相拥抱,微笑和亲吻。最常听见的问题是“为什么这种欢乐每年只有一次?”接下来,主办单位会给应获奖赏的个人颁奖。虽然被夏日的阳光照射,汗水湿透衣衫,但是许多骑车者都受到了这次经历的鼓舞,并期待着下一次更盛大的萤火虫之旅。



来完成,但这是不可能的(因为资金限制)或者不现实(因为个人活动的比例少),这种评价可以是半年“活动实施报告”的形式。这种报告的例子,见 [www.sutp.org](http://www.sutp.org)。

### “三分之一提到的公司市场价值取决于它的声誉”

(PwC Sounding Board, 2000年1月,引自可持续出行:全球商业带来的全球效应, Arve Thorvik, WBCSD, 2002年9月)

常常被忽略掉的评价能够帮助现有提高公众意识运动争取资金。执行一个完成的交通作用评估程序同样需要收集大量的信息资料。

- 有多少人能收到我们发的新闻邮件?(定量的)
- 我们的信息是否会对我们所希望起作用的人产生影响?(定性的)

技术的发展可以使我们很容易就收集到价格低廉的定量数据。网络主页服务器能够记录访问该网站的人的数量以及其他有关使用网站的数据。可以很容易计算出一个月内有多少新建的电子邮件地址,以及发了多少电子邮件。更多复杂的信息,例如会员在读了新的邮件后有什么动作,可以帮助我们决定这个联系战略是否对完成任务有帮助。这种类型的数据不仅很难收集,而且价格昂贵。Benton基金会([www.benton.org/Practice/Toolkit/evaluation.html](http://www.benton.org/Practice/Toolkit/evaluation.html))提供了下面一些在评估过程中有用的工具和资源:

- 非盈利组织的支出计量方法:目前措施以及建议([www.independentsector.org/programs/research/outcomes.pdf](http://www.independentsector.org/programs/research/outcomes.pdf))。随着许多城市范围内的活动面临的压力需要测量以及成功的项目需要给资助者报告,这份报告——非盈利组织的支出计量方法:目前措施以及建议——对目前非盈利组织的支出

状况以及怎样收集和分析支出数据提供了关键的参考。

### “挑战不是来自于技术。问题在于建立公众意识以及政治意愿”

- 评估你要付出的努力([www.benton.org/MTM/Pages/ten.html](http://www.benton.org/MTM/Pages/ten.html))。这个摘自Benton基金会的公开版——“从事电视事务”,概述了为何你要评估电视项目,列出了几项评估要点,包括怎样雇佣外面的评估家以及如何在室内执行一项评估。
- 服务于非盈利组织创办的创新网络工作站([www.innonet.org/](http://www.innonet.org/))。这种免费的在线工具可以帮助建立项目和评估计划,同时还可以为一项活动准备募集资金的计划和预算。

### 公众意识和印度尼西亚的燃料价格

由于1997年货币贬值,印度尼西亚的货币贬值了80%,使得它的燃料价格成为世界上最便宜的。

虽然后来有所上扬,但是这不被公众理解。1998年5月提高燃料价格导致了公众的强烈反对,部分导致了前总统苏哈托的下台。政府持续进行有关恢复燃料补贴的公众宣传,这种通过电视主导的宣传活动最终促成了相对平缓的石油价一年之内上涨5.0%的措施(见下表)

日期	价格*
1998年5月	1000
2000年10月	1150
2001年6月	1450
2002年3月	1550
2002年4月	1600
2002年5月	1750
2002年6月	1750
2002年7月	1750

+ 汽油

\* (在这个阶段每欧元兑8500到9500卢比)

## 4. 与媒体合作\*

(摘自BUG,1998)

也许在发展中城市,最强有力而又节约成本且能达到目标观众的途径就是通过新闻媒体了。

“有一种‘三规则’,适用于让某人按照你所相信的那样去做。如果他们曾经只听到过一次,他们也许就会忽略。如果他们是从另外的一个渠道听过,他们会停下来思考一下。如果他们曾经不止一次地听到过,那他们就会实实在在地做一些事情。我们的目标就是找出尽可能多的方法来让我们的目标观众意识到事物的存在。”

Chris DeCardy, Environmental Media Services 引自Fenton Communication, 2001

### 出版物发行

使用媒体的最基本方法是发行、宣传一些值得拜读的包括可持续城市交通的新闻信息,或者是城市政府在这个领域所作出的一些举措。这些项目可以是事件新闻(例如,涉及城市议员参与的自行车道),可以是一份新的公共研究或者报告(例如,关于你所在城市污染的报告),或者是近期城市政府办公室所要解决的自行车停车场围栏设置的通告。出版物的发行应该要早于事件的发生,邀请出版社参加,随后立即为那些不能参加的记者作好准备。直接的联系要比那些文字出版物重要得多。运动的组织者应该直接召集所有的媒体成员,让他们知道所要开展的项目。或者更好的做法是开一个新闻发布会。

### 准备出版物的发行

出版物的出版给运动组提供了一个很好的可以上地方报纸的机会。一个文笔很好的出版

物代表着一次能够直接上报纸的机会。如果出版物的发行编排能够让编辑或者记者接受,那么它进入报纸的机会就更大一些。

下面的一些技巧可以帮助出版物更好的发行:

- 为发行选择一个有趣的标题。
- 确保出版物所包含的事实(谁,干什么,在哪里,什么时间以及要发生什么事情,怎样发生)要出现在标题的前两行,最重要的部分要出现在开头部分。

### 动员建议 / 资源来自于 [unconfd.org](http://unconfd.org)

#### 来自于 Car Free Day 网站的提示

使用一些更实际的而不是“学术”的方法来建立知识,进行沟通,动员建议和资源包括以下一些:

1. 在“之前和之后”使用图像、照片、图片论文、影像、建筑透视图、视听材料、漫画、海报、图画等。
2. 创造性地、有见地地应用民意测验、调查和反馈监测等手段来提高对不同需求和观点的认知程度。
3. 创造性地使用小样本(经济、快速有时候甚至更准确)。
4. 将数据分析和对个人、家庭、公司或社会有真实影响的感性材料的更多关注有机结合起来。
5. “生活中的每一天……”概述、背景、故事以及其他的“文本”材料。
6. 运动会、教育以及其他大范围使用媒体的活动。竞争以及更多生动的参与活动。
7. 设计儿童学习经验和解决问题的过程。
8. 把学校作为源头进行调查、微型研究、示范、家长教育以及与之相关的活动。
9. 电子公布牌、网络、会议、新的技术工作组。
10. 利用仿真、人工智能等方法,去描述、表现以及协调方案。
11. 面向过程的项目,包括半结构化地使用自由头脑风暴法、圆桌会议、与反对意见的辩论;以获得具体目标。
12. 交叉项目或者由国外政策领袖、网络、公共利益组支持的项目。

- 句子短小精悍。避免缩写和方言的出现。
- 确保项目组的新闻发言人能够引用。  
其他需要牢记的要点包括:
- 如果可能的话将出版物送给著名记者和新闻编辑。
- 努力与支持活动的记者建立长期合作关系。
- 随后打电话询问一下他们是否“需要更多的信息”。
- 关心观众,并且为他们划出新闻的重点。
- 广泛发行出版物——尽可能多地使用所有的新闻媒体。
- 仔细发布即时新闻;不要发布还在计划中的事情。
- 只发布重要的事件和故事。

---

“这不是反对。重复一下,这不是反对。这是某种类型的艺术表达方式。完了”

(1998年5月16日,也就是第一个全球街道聚会日, Metro Toronto 警察电台发起的一个号召, Naomi Klein, No Logo, Flamingo, 2001)

---

## 公共事件和新闻事件

意识运动可以促成大家都关注的事件,或者一些创造性的活动能够吸引群众关注问题。例如,世界上许多自行车倡导机构组成了一个“通勤上班”的组织,利用不同的交通模式包括小汽车、自行车、公共汽车、火车或者步行上班。在一个繁忙拥挤的都市,典型的5公里线路所选用的最好的交通方式是骑自行车。另一个例子是“城市议员骑车上班”,在这里,城市议员被邀请过来参加骑自行车到议院的活动,或者让政府官员骑自行车到政府办公室上班。这种事件是很好的“图片新闻”。让出版社知道相关的事件,用相似的格式来出版。要宣布发生了什么事情,谁参与了,事件发生的确切地点和时间以及骑车的路线。

## 媒体实践技巧

- 确保信息的及时。选择最好的时机发行出

出版物。将可持续交通与地方社会新闻结合起来。

- **出版地方化。**当要发行出版物时,尽可能地采用地方样本和数据,或者广泛的国家数据。解释清楚事件对地方社会的影响程度。
- **强调人类利益。**解释事件如何真实影响人们。使用个人故事来传达信息。
- **表明地方对事件的支持。**用地方社会杰出人物作为代言人。
- **守信。**确信你的信息来源可靠,内容正确。
- **有创造性。**发布让人难以预料的、新颖的、丰富多彩的信息吸引人们的注意。如果希望让人们听到这场运动,这一点非常重要。

## 给编辑写信

发给地方报纸编辑的信可以提出新的问题,对目前问题作出回应,或者对其他信件进行回复。

- 要简短。在第一段就切入要点。
- 避免“要点评分”。
- 避免强加太多信息。
- 在48小时内对以前的文章或信件作出回复。

## 与记者友好的见面

当被记者邀请采访时,要注意让优秀的活动组成员出席会议,并且活动信息已经清楚地传达。

- 弄清他们想采访你的原因,采访要持续的时间以及他们要问的问题。
- 找一个人当作记者预先演练要点。
- 如果你找不到问题,那就等待准备回答记者的问题。
- 用不同的方式重申要点。
- 对任何你想引用的事实加以解释。
- 你没必要回答每一个问题;回避其中的一些,保持你自己的观点。
- 不要被引入争论;保持积极和冷静。
- 对一些重要的观点,要给出书面注释,以减少错误的几率。
- 如果会在电视上转播,衣着要合适。
- 电台通常会进行电话采访,你要确保在约定时间已经准备就绪,并且周围没有噪声。

## 通勤竞争

鼓励人们使用自行车是非常重要的。尤其是在正逐步改善基础设施并对使用自行车出行提供激励的城市，鼓励人们由汽车出行改为自行车出行实际上是一件简单的事情。一旦人们这样做，他们将获益匪浅。

## 增加认识并改变生活习惯

通勤竞争就是一种类型的活动，这种活动可以帮助改变人们的理解并最终导致改变他们的生活习惯。事实上在城市高峰时刻的拥堵路段自行车出行是最快的交通方式。



竞争者包括政府领导、运动员和其他名人。Cambridge 调查的竞争结果如下：

方式	花费时间 (分)
自行车	13.6
公交	20.2
小汽车	30.4

## 5. 通过自行车使用者组织 (BUG) 倡导运动

(由西部自行车交通和自行车运输联盟改编，自行车使用者组织手册，1998)

### 5.1 什么是自行车使用者组织

自行车使用者组织是由自行车使用者建立的组织，他们的目的是通过使用自行车出行来改善出行的环境。这个组织的成员通常喜欢采用自行车方式来出行和休闲。不同的成员会给组织带来不同的技能；组织成员可能是专业人士、学生、官员或其他人等，但他们有一个共同的目的就是提倡自行车出行。

自行车使用者组织在组织的大小和目标上也不尽相同。他们以一个基本的规则进行集会，以实现在生活区，工作区或者在大学校园使用自行车出行的愿望。一些 BUG 组织鼓励他们的同事在自行车上班日或其他活动日使用自行车。BUG 组织还涉足交通规划领域以及为政策改变和实际采用自行车出行带来的效益改变的工作等领域。

### “不同的成员为组织带来不同的技能”

### BUG 的作用

自行车使用者组织呼吁地方政府为自行车旅行者的通勤出行、儿童上学和自行车旅行者娱乐出行提供更好的设施和安全线路。自行车使用者组织经常在如何改善设施以及如何详细地执行这些措施方面给地方政府提供详细的建议。自行车使用者组织的一个成功的实例就是布宜诺斯艾利斯的城市自行车旅行者协会 (ACU)，他们已经开展了许多集会、研讨会、论坛和一些其他的特殊事件，执行了每周三次的社会出行。(两个是在工作日的晚上，另外一个在每个星期日)，发行时事通讯和自行车手册，在学校进行介绍，引导对自行车停车和

与轨道交通综合使用的研究，并为地方政府提供详细的建议；所有这些都基于会员费和不时筹集到的资金或者付费工作，事实上并没有外部的资金支持。因为阿根廷的经济危机，城市自行车旅行者协会 (ACU) 提倡自行车出行不是作为一种娱乐或者绿色交通，而是一种降低城市贫穷的交通负担的出行手段。

一个城市级的自行车使用者组织主要强调的是关注在一个地方水平上倡导使用自行车并详细讨论具体的使用目标。然而一个自行车使用者组织扮演的角色是多样

### 自行车使用者组织所做的事情

自行车使用者组织所做的事情涉及到很多的社会活动，所有这些都是以创造更好的自行车出行条件为目的。自行车使用者组织能够做到：

- 倡导地方采用自行车规划。自行车规划在发展中城市还是很稀少的。
- 提供输入信息给委员会、商业组织和地方机构，根据自行车出行调查确定合适的自行车停车场设施的位置和类型。
- 帮助人们改变观点，使其倾向于使用自行车出行，例如：通过与地方政府对话来实现。
- 要求在商场和工作地提供更好的旅行终点设施 (如：停车、锁扣装置、淋浴等设施)。
- 呼吁划分自行车专用车道。
- 呼吁增加自行车通往轨道交通和公交巴士的入口设施并确保这些设施在公交和轨道交通车站位置。
- 在学校鼓励使用自行车并教育学生，帮助学校普及自行车知识并进行有关教育。
- 为杂志和报刊撰写文章，如果可能还会发展自己的时事通讯。
- 建立一个网络站点。
- 参加公共的自行车展览会和一些特殊事件并建立宣传板。
- 安排组织成员和公众的有规律的出行和非正式的社会活动。布宜诺斯艾利斯的 ACU 组织除进行每周的固定出行外还每月组织孩子进行一次出行活动。
- 邀请委员会和政府成员参加会议。
- 与地方自行车商场建立联系。对于吸收新会员而言这里是一个很好的场所。



的、变化的。他们所做事情如下：

- 为自行车使用者集会提供讨论场所，讨论地方自行车问题并举行社会活动。
- 为地方政府工作，为提高自行车使用创造条件。
- 帮助其他人（如邻居、朋友、同事、校园朋友）开始使用自行车。
- 安排和参加在其城市的地方出行、地方的节日活动和社团活动（如观看文字宣传栏、烛光旅行）。

## 5.2 建立并维持一个 BUG

成功呼吁的关键是组织机构。一定数量的人们共同发出的呼声比任何个人的努力都更加有效。和其他人协作工作并完成一个共同的目标是更加令人欣慰和有益的。

去联系地方的自行车旅行者和其他将成为这一组织的人有很多的途径。自行车使用者组织的成员可以通过打电话、写信、个人拜访甚至通过新闻广告、外部布告、新闻通讯或广播谈话等方式来与那些潜在的成员联系。

“给停放在自行车停车道的汽车分发传单是自行车使用者达到宣传目的的一种有效手段”

撰写和分发传单是传播信息的一种有效途径。传单的内容应该包括BUG组织的目的和使用自行车交通对可持续交通系统发展的重要性，尤其是发展自行车的必要性、组织的主要活动、成为组织成员的程序、开会的时间和地点以及联系的细节等。（图5）

### BUG 的组建战略

详细的规划对于初始内容的开展和现有的支持而言是非常必要的。对于其他的自行车使用者组织来说成功的规则如下：

- 由主要的支持者参加的一个小规模初始会议（核心组织会议，与预先描述的工作组观点相似）；
- 有社区组织成员参加的公众会议；
- 有核心组织成员和公众会议中感兴趣的人员参加的后续会议；
- 正在进行的会议。

### 初始会议——核心组成员

由自行车使用者组织的第一个会议规模是很小的，只有很少的呼吁者知道。呼吁者预先进行联系。先分发材料，随后电话邀请那些地方的关注者参与会议，并提前分发议程表。

### 为政府进行工作

政府尤其希望自行车组织能够通过递交基于调查和“迅速评估”研究的详细的可行性建议报告来为政府工作。



图5：布宜诺斯艾利斯的自行车使用者协会成员正在把传单放在停靠在自行车专用车道上的汽车上，传单显示停车是被禁止的。传单的背面包含该组织的基本资料和联系方式。（Karl Fjellstrom, 2002.3）

## 公众会议

第二个会议比第一个会议要大，是一个公众会议，通过广告来吸引尽可能多的自行车出行者。核心组织成员可以对即将开始的公众会议进行宣传。（见下图“使人们参加公众会议”。）公众会议的目的是吸引喜欢自行车出行的人并找出他们所持的观点。公众会议可以让自行车使用者组织在面会议和政府权威时更加自信。

## 后续会议

第三个会议是第一个真正意义上的自行车使用者组织的会议，参加者由原始的核心组成员和公众会议吸引来的成员组成。

定期的BUG会议将优先关注社团举办的活动、制定战略、分享成功的经验、计划外出出行之类的活动，从而保持成员的兴趣和活力。

## 使人们参加公众会议

- 准备传单并广泛分发。
- 当核心组的成员在商业中心、路边、休闲中心、图书馆和校园等地方遇到那些自行车使用爱好者时，就可以把传单发给他们。这是一种非常有效的方法。
- 将准备好的放大的传单张贴在当地的自行车商场、当地社团的布告栏和休闲中心、超级市场、大学和中学的布告板、教堂等地方。
- 与地方自行车厂商/员工进行交谈，因为他们可能会帮助建立起自行车使用者组织，至少会成为这个组织的成

员。他们可以提供购买自行车顾客的名单。

- 通告该区域学校的负责人。
- 在城市新闻的“社区事件”栏插入布告。
- 以照片/故事形式在地方新闻上具体进行安排（授权编辑出版并持续提供照片——见下面：与媒体的通信交流）。
- 在中学和大学校园的布告栏张贴布告。
- 通过与邻居、朋友和亲戚等谈话交流传播信息。

---

“每个人在会议结束离开时应该带着下次会议前要完成的工作内容”

---

## 会议议程、合同细节以及委托的任务

必须确认每一个参加会议的组织成员的姓名和详细的联系方式。会议的议程也是非常重要的，必须包含详细的议程列表。讨论必须严密并且重点突出。

会议内容的记录者和时间维持人员及时地反馈会议的信息也是很有用的。

分享工作量也是很重要的事情。每个人在会议结束离开时应该带着下次会议前要完成的工作内容。让每个人都有一种成员的感觉。

## 5.3 与政府保持联络

### 市政府与自行车出行

在发展中的城市，市政府和地方政府对交通管理和远景交通规划负责，而且他们还对城市的自行车交通设施的提供和维护负有主要责任。熟悉政府机构（交通、停车场和公园、公共建设工程、城市规划、环境、健康、旅游等）以及其负责的领域，对自行车组织而言是非常重要的。自行车使用者组织与官方机构发展良好的工作伙伴关系也是很重要的（见图6）。

当与城市政府和城市议会进行联系时，BUG的目标是：

- 政策的许诺——在不增加费用的情况

图6：

布宜诺斯艾利斯的城市自行车协会的成员在规划会议上讨论战略问题。该协会与公共建设工程及其服务组织保持紧密的关系。这种良好的关系对组织执行一系列的改善布艾诺斯艾利斯地区的自行车出行的条件的计划起了促进作用。（Karl Fjellstrom, 2002.3）



下在交通规划中考虑改善自行车交通。

- **鉴定**——自行车交通不单是一个额外的补充，而是解决由于汽车数量过多造成的交通问题的主要手段之一。
- **规划**——自行车交通规划明显支持和补充城市的战略规划、总体规划以及分区规划和发展。
- **参与**——与官方、感兴趣的委员会成员和其他组织举办定期会议，并且保持密切联系，或者通过圆桌会议进行讨论。
- **自行车调查数据**——调查实际的自行车使用率和区域的需求情况。
- **自行车旅行指挥**——任命一位自行车旅行的联系人和负责人是非常有意义的。
- **预算**——花费在自行车旅行计划中的预算承诺是至关重要的。

“不同的人的信件反映着大众对更广泛水平的关注”

- **目标**——由议会公布一个增加使用自行车的目标（给定日期）。这样就制造了一个好的公开机会，并且允许BUG去推动自行车设施和费用缴纳的发展。
- **自行车停车场**——在学校、市场和商业区以及工作区修建自行车停车场。自行车停车场不仅容易建立，收费便宜，而且可以作为鼓励使用自行车的象征，发挥重要的作用。
- **对公众的承诺**——最终的目的是得到议会对公众的承诺。这样的承诺是以牺牲一部分个人利益为代价的，这种牺牲小部分人利益的让步在以往从没有过。

### 与城市议员保持联络

城市议员重视公众的选择。最有帮助的议员是这样的议员：他能够了解自行车出行在地方社团活动和地方环境保护中扮演着重要角色。与议员进行联系的方法技巧是：

- **通知他们** 把他们列入BUG通讯清单，邀请他们参加公众会议。
- **写信告诉他们** 自行车出行活动的概况

和BUG呼吁自行车出行的目的。

- **请求他们的支持和意见**。不同的人的信件反映着大众对更广泛水平的关注。
- **邀请他们参加一些特殊事件**以增加与公众的接触机会（图7和图8）。
- **因为所有的议员工作都很忙**，所以通知他们时要简练。
- **准确并有规则地通知他们**，使BUG成为可靠的信息资源。
- **随时准备辩护和解决误解**。一些议员对自行车出行感兴趣，并可能在议会和委员会会议之前进行辩论。

### 5.4 涉及的公众活动

对于BUG来讲涉及的一些公众活动是很重要的，主要包括：

- **一般的群体活动**，如“早餐后骑自行车上班”。
- **在一些活动中** 愿意为自行车停车提供安全保障。
- **自行车维修**。
- **在商场、地方市场和大学校园** 进行展览。
- **写信给报社编辑**。
- **与私人部门建立** 合作伙伴关系。
- **与其他组织联盟**。例如运输倡导组织就可以认为是BUG的一个自然联盟。

图7：

图为波哥大市的市长Antanus Mockus于2002年2月在波哥大的一条新环路线上骑自行车呼吁自行车出行的照片。这种类型的活动还能增加市长与市民的接触。  
(Karl Fjellstrom, 2002.2)







图 8:  
苏腊巴亚市议会的领导带领议会工作人员参加 2002 年 5 月 30 日的无汽车日活动。(Karl Fjellstrom, 2002.3)

## Ciclo 计划：在圣保罗扩大市民的自行车出行意识

(来源: Andreas Marker, Andreas Nieters, Projeto ProGAU – Gestao Ambiental Urbana, 2002)

“Ciclo Rede”工程是一项最近由圣保罗市政当局和GTZ一起在圣保罗市区范围开展的工程,目的是呼吁市民改变现有出行方式,提倡采用自行车出行。

研究表明,这个城市大约有1,000万居民,每天有1,000人次的短距离出行通过步行实现,暗示着潜在的自行车使用者

### 方法步骤

“Ciclo Rede”手册包括一张城市西北部大约40平方英里区域的自行车道路网地图。

路线沿着essen-tially在次要道路延伸,按照以下原则确定:

- 与其他道路相比涉及的汽车交通最少;
- 道路两侧种植有树木以创造阴凉遮挡太阳;
- 路线为风景路线,路线最短或没有曲线;
- 最为直接,城市主要点之间直接相连,例如公共设施、商业和文化中心以及公园等。



(一张详细地图)

这张地图可以给城市自行车使用者提供安全向导和帮助,还标明了自行车商店和自行车爱好者组织的活动点。地图印制了40,000张。

这种积极性的强力点在于计划是由富有经验的城市自行车使用者来执行的,并得到了环境市政秘书的合作。因此这显示了在圣保罗市尽可能利用自行车出行的意义,该活动得到许多非政府组织的支持。因此,它的出版发行得到了媒体和出行者的关注。

GTZ对该想法提供推动力和财政支持,通过联系有经验的自行车使用者来匹配线路。至于这些手册的编辑、出版、发行则由私人公司和市政部门合作志愿者来完成。

作为紧随其后的措施,一个新的“Ciclo Rede”计划被市政当局介绍给圣保罗历史中心,使这种积极性得以持续。

### 执行

尽管一些通向可持续的步骤已经进行,但是在当前情况下,“Ciclo Rede”的执行并没有得到政府官方(城市交通大臣)的支持。在现在的道路网中没有足够的交通路标和对特殊自行车使用线路的道路设施。缺乏对“新加入者”的吸引力,现在实施只是局限于有经验的或者说是专业的“自行车使用者”。

一些其他的市政部门也对该想法感兴趣,并建议通过“Ciclo Rede”来增加人们对改善城市交通和环境的公众意识。



## 6. 汽车禁行日和事件\*

(\*这部分摘自 Eric Britton 的报告: 国际生态计划, 周四: 城市减少小汽车依赖性的战略决策, 普通版, 巴黎, 2002)

### 打破僵局

这部分将说明汽车禁行日 (CFD) 对于城市、乡村或者邻里关系来讲是一种改变人们对交通出行观点的途径。实现的关键是公众的参与、谨慎的准备、仔细的商讨、部署、对执行情况进行监控、反馈并研讨后续工作及其延伸。

**“一个汽车禁行日对城市、邻里关系或组织来讲是一个建议, 必须进行仔细的准备来应付没有汽车的一天。认真地学习和观察在这一天实际发生了什么。并反馈舆论对该事件的反应以及确定下一步的行动”**

任何城市或区域要想解决交通拥堵、环境污染以及相关问题, 最好的途径就是按照这本资料手册 (例如: 手册 1a: 《城市发展政策中交通的作用》) 呼吁的那样, 进行有广泛支持的、长期的项目规划。但是在那些改革的要求还没有受到高层重视的城市, 尤其是那些大量的发展中城市, 会发生什么情况呢? 也许一件简单的事情可以打破这种僵局, 那就是以一种新的途径给这个城市、乡村或邻里关系以全面的关注。

### 对开车上瘾者的对策

你不能有意识地让人们开小汽车上瘾; 这需要一些相关措施。这意味着至少把他们和我们放在一个没有选择的境地, 呆上一段时间。我们在这里提到的“打破僵局”的方法称作小汽车禁行日。我们建议在周四执行这项规定, 因为这样的示例发生在正常的工作日是非常重要的。我们试图创造一种状况, 在这里人们能够看到他们的城市仍在正常运转, 只是处于不同的景象之中。

各个城市千差万别, 但是这里我们要说的是如何才能在城市中执行那样的一个项目。在 2004 年 5 月的第一个周四, 我们的城市将第一次经历没有小汽车的日子。从早晨 7 点到下午 7 点, 城市街道将不允许私人小汽车上路。公共汽车、出租车和其他公共交通正常运行。为这一天的到来作好准备具有重要的意义, 至少要几个月的时间来细心安排, 包括组织队伍和大量的组织、机构、地方重要人物、媒体、学校等等。事件过后, 还要好好研究、深入理解、广泛讨论, 最终转向另外一个新的阶段。

也许你会提出疑问: 人们怎样进行一天的出行活动? 城市的正常生活会因此完全停止吗? 公共交通的正常运行由于压力过度会崩溃吗? 商店和生意要不要停业一天?

**“从早晨 7 点到下午 7 点, 城市街道将不允许私人小汽车上路。公共汽车、出租车和其他公共交通正常运行”**

我们已经安排了许多方式来处理这种特殊情况。一些人可以乘坐公交车或骑自行车, 其他人可以跑步或者步行, 有一部分人可以合伙搭乘出租车、停车+转乘、特殊的往返公交系统、校车服务、电信工作、将工作带到家里、去医院看病, 或者整天待在家里或和朋友在一起。

### 时间表: 汽车禁行日的特色景观

你会认为让小汽车退出一天以此来反映公众的心声和愿望是一个新的举措吗? 再想想。汽车禁行日运动起始于 20 世纪 50 年代, 这是第一次地方组织开始反对小汽车侵入他们的城市和邻近的区域。

现在, 汽车禁行日运动取得了巨大的国际成就。下面是一些事件的简短时间介绍。

■ 1958, New York. Demonstrations of neighbours of the Washington Square Park area of New York City eventually block proposed exten-

sion of Fifth Avenue, which would have eliminated this popular public park and social oasis.

- Autumn, 1968, Gronigen, The Netherlands. First neighbourhood Woonerf The goal of this at first illegal project led by local residents was to claim back the street and create safe space for people.
- 1972, Delft, The Netherlands. First official Woonerf opened January–February, 1974, Switzerland. Four car free Sundays organized and greatly enjoyed by all during “Oil Crisis”
- 1981, East Germany. First German CFD held.
- September 1992, San Francisco. Critical Mass, <http://michaelbluejay.com/cm>. More or less anarchist, at least self-organizing, group cranks up to take back the streets from cars. Still at it.
- 11th June 1996, Bath, U.K. Bath CarFree Day, <http://web.ukonline.co.uk/Members/bath.environment/carfreel.htm>. First British CFD.
- 1997, U.K. National Car-Free Days, [www.eta.co.uk](http://www.eta.co.uk). The ETA co-ordinates first three annual CFDs in Britain.
- 9 September 1997, La Rochelle, France. Journée sans voiture, [www.iclei.org/egpis/fgpc-142.html](http://www.iclei.org/egpis/fgpc-142.html). Led by Mayor Michel Crépeau and Jacques Tallut, La Rochelle organizes France’s first CFD.
- June 21 1998, Mobil Ohne Auto, [www.oneworldweb.de/moa/](http://www.oneworldweb.de/moa/). Germany-wide Car Free Mobility Day.
- September 22, 1998, “En ville, sans ma voiture? [www.environnement.gouv.fr/actualites/ops/Sansvoiture/base.htm](http://www.environnement.gouv.fr/actualites/ops/Sansvoiture/base.htm), France. French Ministry of the Environment and 34 French cities organize En ville, sans ma voiture?” (A day in the city without my car?)
- September 19, 1999, The Netherlands. First National Carfree Sunday in the Netherlands, <http://ecoplan.org/carfreeday/national/cfdneths99.html>.
- 22 September 1999, First European “Pilot Day”. On Wednesday 22 September 1999, 66 French towns participated in “En ville, sans ma voiture?”, (2nd edition), while in parallel 92 Italian towns organized the first Italian National CFD, “In città senza la mia auto”, [www.enea.it/senzaauto/guida\\_Organizzativa.htm](http://www.enea.it/senzaauto/guida_Organizzativa.htm). The Canton of Geneva also participated in the first European “Pilot Day”, wherein all the participating cities designated car free areas in their centres.
- Sunday 26th of September 1999, First Belgian CFD announced.
- Sunday, February 6, 2000, Italy. Environment Minister Edo Ronchi opens first of 4 successive Car Free Sundays ([www.ecoplan.org/carfreeday/italy/italy1.htm](http://www.ecoplan.org/carfreeday/italy/italy1.htm)) in Italy, to take place on first Sunday of month for next four months.
- 24 February 2000, Bogotá, Colombia. The Bogotá Challenge, [www.ecoplan.org/carfreeday/Bogotá/Bogotá1.htm](http://www.ecoplan.org/carfreeday/Bogotá/Bogotá1.htm). The City of Bogotá organizes in cooperation with the World Car Free Day Consortium Sin mi carro en Bogotá, [www.ecoplan.org/carfreeday/cf\\_home.htm](http://www.ecoplan.org/carfreeday/cf_home.htm), the world’s first large scale “Thursday” CFD project, and launches its Bogotá Challenge to the rest of the world.
- 21 September 2000. First Car Busters World Car Free Day, [www.carbusters.ecn.cz/carfreeday](http://www.carbusters.ecn.cz/carfreeday), inviting independent projects to organize on that day, and later announced as a planned annual Open event.
- 22 September 2000. First European CarFree Day, [www.22september.org/](http://www.22september.org/). The government sponsors reported that 760 European towns jointly organized the first pan-European “In town, without my car!” day.
- 14 October 2000. Chengdu City of Sichuan Province, China, started the first ever “Car-Free Day”, ([www.ecoplan.org/carfreeday/earthcfd/general/chengdu.htm](http://www.ecoplan.org/carfreeday/earthcfd/general/chengdu.htm)) of the nation.
- 29 October 2000. Bogotá holds world’s first Car Free Referendum, [www.ecoplan.org/voteBogotá2000/](http://www.ecoplan.org/voteBogotá2000/), (which passes)
- 1 February 2001. Bogotá launches first ECFD 2001 project with its second Dia sin Carro.
- 19 April 2001. First Earth Car Free Day, [www.ecoplan.org/carfreeday/earthcfd](http://www.ecoplan.org/carfreeday/earthcfd). More than 300 groups and cities around the world participate in this first ECFD (the detailed results of which can be accessed at [http://ecoplan.org/ECFD\\_Databas](http://ecoplan.org/ECFD_Databas)).
- 22 April 2001. Surabaya, Indonesia carries out the first of 3 Car Free Days in 2001 ([www.sutp.org](http://www.sutp.org))
- May–December 2001. Numerous independent

Days and demonstrations organized and reported and supported by the World Car Free Day Consortium.

- September 2001. Second European CFD ([www.22september.org/](http://www.22september.org/)) and second Car Busters World CFD ([www.carbusters.ecn.cz/carfreeday](http://www.carbusters.ecn.cz/carfreeday)) organized.
- 6-8 February 2002. First United National Regional Car Free Days Practicum ([www.unctd.org/](http://www.unctd.org/)) organized for Latin America, in cooperation with and support of the third Car Free Day in Bogotá, Colombia. Practicum brings together a delegation of mayors from across the region to discuss CFD approach for their cities.
- 8-10 May 2002. Second UN Car Free Day Demonstration and Practicum ([www.carfree.org/index2.php](http://www.carfree.org/index2.php)) for Regional Mayors taking place in Fremantle, Western Australia.

自从Fremantle事件之后,世界上许多国家都举行了不同形式的CFD运动。

### 波哥大的方法

小汽车禁行日应该被看作是一种集体学习的经验,就是用新的视点来看待如何组织城市或者邻近区域来为当地人民提供良好的服务。当然关于小汽车禁行日计划不是什么新事物。除了越来越多的小城市在其市中心实施这个计划外,在过去的十多年里有成千上万的城市在某一天里、某一些特别的活动时或是一些特殊的时间段禁止小汽车交通。这个项目的共性在于实际上它们是被看作一种过去的实践经验所执行的案例。执行完成后,保持一下然后很快就忘记了,而很少去努力让这种实践持续下去或者建立系统的操作方法。同时这些计划也没有很大的精确性。

波哥大的小汽车禁行日项目具有不同的实施方法。2月24日项目的成功在于建立了一种仔细的优先研究、深入商讨、谨慎监测和评估的过程,从而为未来政策变化发展了一种有价值的洞察力并获得了支持。

激发人们在一段时间谈论城市中少的交通量带来的好处是很容易的,但是在这个方向上很难取得实际的进步。甚至是在偶尔的小汽车禁行日和示范中,虽然我们可能兴奋一时,但

是很少会将这种概念推进到实践中,并深入人们的日常生活。这表明必须建立新的方法来打破政策瓶颈。这些方法就是基于波哥大小汽车禁行日项目所建立的实践经验。

波哥大以及其他城市的实践经验,会在以下几个方面有用:

- 分享材料和专家意见;
- 活动发展清单(例如准备工作、涉及到的组织等);
- 工具分享(分析、准备以及随后的监测执行、缺点以及微调的需要等);
- 媒体工具以及指导;
- 互助支持;
- 网络工作以及通信系统(城市间、地区、国家等,包括不同级别的综合研讨会进行信息和专家意见共享);
- 最终的协作或合作形式的经费筹措计划、

### 计划、监测和随后工作

测及以后的项目是非常重要的。你喜欢城市在实施小汽车禁行日项目时的面貌吗?有什么重要的区别吗?如何处理你所面临的诸多不便?怎么做可以让情况变得更好?回答这些问题需要一个商讨过程和一个积极的涉及众人的计划(开始列出清单),包括公共交通运营者(国有和私人)、出租车、警察、交通信号系统管理人员、学校、商店店主、所有的员工、医生、社会服务组织和团体等。在最后的分析中,无论是什么样的实际限制,都应该看作是能给他们城市及生活的发展前景带来机遇。

一个准备工作很差的项目,毫无疑问会流产。地点的选择非常关键。这不是由设计者或城市官员强行制定的事情,而是由社会领导和城市中主要居民和机构确定的。如果这样的项目实施干涉了城市中心政府,那么它绝不会成功。小汽车禁行日项目必须在当地引起社会强烈共识才会成功。

从一开始我们就要在持续的基础上寻找适合深入开展的小汽车禁行日项目方法,建立经验。例如,一旦第一个小汽车禁行日项目分析并讨论后,几个月后就应该组织实施第二个项目。

## 7. 资料来源

有许多网站通过不同的提高公众意识运动来推进可持续发展的各个方面的发展。另外,公众意识运动此起彼伏,因此这里没有必要介绍详细的资料来源清单。

寻找资料最好的策略就是使用下面列出的网址。他们大多数都与其他相关网站链接。

### 可持续交通主张

- The Institute for Transport and Development Policy ([www.itdp.org](http://www.itdp.org))
- Sustran ([www.geocities.com/sustranmet](http://www.geocities.com/sustranmet)). Sign up for the excellent sustran-discuss online discussion forum
- GTZ's Sustainable Urban Transport Program Asia ([www.sutp-asia.org](http://www.sutp-asia.org))
- The US EPA. Check the mobile sources and air section of the site ([www.epa.gov](http://www.epa.gov))
- The ADB hosts an excellent Website with an Asian regional focus on reducing emissions through integrated transport policies; <http://adb.org/vehicle-emissions>.

### 自行车主张

有许多主张自行车交通的网站。优秀的网站链接和资料来源有:

- International Bicycle Fund, [www.ibike.org](http://www.ibike.org)
- [www.cyclinginfo.org](http://www.cyclinginfo.org)

The excellent Bicycle User Group Manual, by Transport Bikewest, The Bicycle Transportation Alliance and the Government of Western Australia (1998), is available for download at [http://www.dpi.wa.gov.au/metro/gettingthere/cycling/documents/bug\\_manual.pdf](http://www.dpi.wa.gov.au/metro/gettingthere/cycling/documents/bug_manual.pdf). This 70 page manual, though focusing on cycling advocacy, provides practical advice on vital organisational issues relevant to any public awareness-raising campaign.

### 步行主张

步行导向的运动相对来说不为人所知,但

是步行是大多数可持续交通运动的一个组成部分。网址: [www.walkinginfo.org](http://www.walkinginfo.org)

### 公共交通主张

大量的在线资料来源于发达城市而不是发展中城市。不过这样的材料对于发展中城市也是非常有用的。关于公共交通主张的网址是:

- The International Public Transport Union, [www.uitp.com](http://www.uitp.com)
- The Straphangers Campaign, [www.straphangers.org](http://www.straphangers.org)
- TransMilenio: [www.transmilenio.gov.co:8080/transmilenio/index.htm](http://www.transmilenio.gov.co:8080/transmilenio/index.htm).

### 一些特别城市的运动: 清洁空气运动

请参看分册文章,包括对几个发展中城市的讨论和一些相关网址。另外, [www.earthday.net](http://www.earthday.net) 网站有世界上一些城市包括许多发展中城市和许多实行“清洁空气”计划的城市的数据库。

### 一些特别城市的运动: 倡导自行车、步行和公共交通主张

有许多这样的运动可以列出,下面给出一些提到的样本:

- Brisbane City, Australia, has an active program promoting cycling, walking, and buses, with many and varied events announced through the Transport Department Website [www.transport.qld.gov.au/cycling](http://www.transport.qld.gov.au/cycling)
- <http://uncfd.org> provides links to many ongoing events and campaigns
- [www.learntoletgo.org.uk](http://www.learntoletgo.org.uk), apart from being an aggressive campaign, has a good list of links and news to other events.

### 小汽车禁行日 / 相关事件

任何城市考虑实施小汽车禁行日计划的最好网址是Eric Britton的生态计划网站, [www.ecoplan.org](http://www.ecoplan.org), 同时还有美国小汽车禁行日项目网站, <http://uncfd.org>。在这本手册的前面列出了许多关于CFD项目的相关链接网站。



其他优秀资源包括:

- [www.carfree.com](http://www.carfree.com)
- [www.earthday.net](http://www.earthday.net)
- World Car Free Days discussion forum. Subscribe and join the discussion at: <http://WorldCarFreeDay.com>
- European Car Free Day, <http://europa.eu.int/comm/environment/cycling/>
- There are many events at the city level, but Websites for these can all be easily and quickly accessed through the excellent online resources and networks available at the links listed above.

### 涉及到孩子

公共意识运动的目标是广泛的观众而不仅仅是决策者,同时关键的一点是给孩子们更高的优先知情权。发展中城市有许多青年人口,而且孩子也会影响他们的父母。

一个很好的提供更多信息的网站是:  
[www.ecoplan.org/children/ch\\_index.htm](http://www.ecoplan.org/children/ch_index.htm)

### 一般沟通和建议

和上面提到的网站一样,下面的参考资料对于沟通、主张和合作的建立也非常有用:

- The Virtual Activist Training Course (2002), which focuses on using the Internet for outreach and organising, <http://www.netaction.org/training/>. It includes a Virtual Activist Training Reader at <http://www.netaction.org/training/versions.html>
- The Benton Foundation has an online best practices 'toolkit' for Strategic Communications in the Digital Age, at <http://www.benton.org/Practice/Toolkit/home.html>, which includes links to further materials. The toolkits contain further links to many good resources on communication and campaign strategies. Though the site aims to assist non-profit organisations, the material is highly suitable for developing city governments trying to implement a public awareness cam-

paign on a low budget.

- Meeting the Collaboration Challenge Workbook (2002), the Drucker Foundation, at <http://www.pfdf.org/collaboration/challenge/download.html>, focuses on partnerships with businesses.
- Now Hear This (2001) is a guide to communication strategies and advocacy from Fenton Communications, available for download at [http://www.fenton.com/resources/nht\\_report.asp](http://www.fenton.com/resources/nht_report.asp). The site includes a list of further resources and links, at <http://www.fenton.com/resources/moreresources.asp>, and links to the campaigns discussed in the main report.
- The Grantsmanship Center provides a practical guide to How To Conduct a Focus Group (Judith Simon, 1999), at <http://www.tgci.com/publications/99fall/conductfocusgp.html>
- Managing the Media: A Guide for Activists, <http://tenant.net/Organize/media.html>
- The Organizer's Database: ODB (2002) is a membership database program tailored to the needs of small non-profit and grassroots organizing campaigns. It can be downloaded free of charge at <http://www.organizenow.net/odb/odb.php>. This software may be useful to public awareness campaigns which are handling large numbers of relatively small donors.



Deutsche Gesellschaft für  
Technische Zusammenarbeit (GTZ) GmbH  
德国技术合作公司

地址:  
Dag-Hammarskjöld-Weg 1-5  
P. O. Box 5180  
65726 Eschborn / Germany

电话: +49-6196-791303 (德国)  
传真: +49-6196-79801357  
网址: <http://www.gtz.de>  
电子邮件: [transport@gtz.de](mailto:transport@gtz.de)

