

# 一周交通新视野 | 回归人本交通，欧盟兴起“可持续城市移动性规划”热潮

规划国土小编 北京规划国土 2018-08-13



北京规划国土

## 导读

近年来，欧洲各国兴起了一项名为“可持续城市移动性规划”的热潮，包括法国、比利时、德国等国的多个城市正在实施该项规划。什么是可持续城市移动性规划？欧盟各城市如何实施该项规划？本期的一周交通视野为您介绍可持续城市移动性规划理念及法国巴黎、比利时根特及德国不莱梅的实践经验。

随着全球城市的快速发展，资源消耗与环境污染成为制约城市发展的限制条件和城市发展需要面临的问题。为了应对城市资源消耗与环境问题，欧盟提出了可持续城市移动性规划理念。根据该项理念，欧盟出台了《**可持续城市移动性规划导则**》，近年来欧盟各国在实践可持续城市移动性规划理念中积累了诸多经验。

欧盟《可持续城市移动性规划导则》指出，可持续城市移动性规划（Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP）是一项战略计划，**旨在满足城市及其周围环境中人员**

和企业的移动需求，以提高人们生活质量。它建立在现有规划实践的基础上，并充分考虑了整合、参与和评估的原则。

*Planning for People*



## GUIDELINES

DEVELOPING AND IMPLEMENTING A  
SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN



Funded by the Intelligent Energy Europe  
Programme of the European Union



北京规划国土

SUMP的目标在于确保交通的可达性、提高安全性、减少空气和噪音污染、温室气体排放和能源消耗、提高人员和货物运输的效率和成本效益、提高城市环境的吸引力和质量。

SUMP认为交通只是达成公共服务与设施的可获得性手段，因此城市应使用尽可能少的交通为城市居民提供出行服务。更少的交通，意味着更少的能源与资源消耗、更少的污染、更低的成本、更少的交通事故等。

与传统交通规划相比，SUMP规划视角由交通转向人的移动，由此带来规划目标、规划思想、规划成果及编制和评估手段的一系列变化。

项目	传统交通规划	可持续城市移动性规划（SUMP）
规划视角	交通	人的出行
规划目标	交通流通行能力与移动速度	可达性与生活品质，同时注重可持续性、经济活力、社会公平、公众健康和环境质量
规划思想	模式主导	不同交通方式协同发展，并向更清洁、更可持续的交通方式转变
规划成果	基础设施建设导向	一系列整合行动计划，成本-效益高的综合解决方案
	行业内部规划报告	与相关行业（如土地利用和空间规划、公共服务体系规划、公众健康规划等）整合、互补的规划报告
	中短期实施规划	与长远目标、战略相协同的中短期实施规划
	基于行政管理边界	基于人的实际活动（尤其是通勤）空间边界
规划编制	交通工程师	多学科背景构成的规划团队
	精英规划	公众和相关利益团体共同参与
规划效果评估与调整	有限的效果评估	定期实施效果监测与评估，适时启动规划完善程序

可持续城市移动性规划与传统交通规划对比

在具体规划编制办法上，可持续城市移动性规划包含11个步骤，涵盖规划前期准备、

规划目标与方案编制、规划阐释、规划实施等四个方面。



可持续城市移动性规划流程与主要步骤

《可持续城市移动性规划导则》颁布后，欧盟各国积极响应该项新理念。

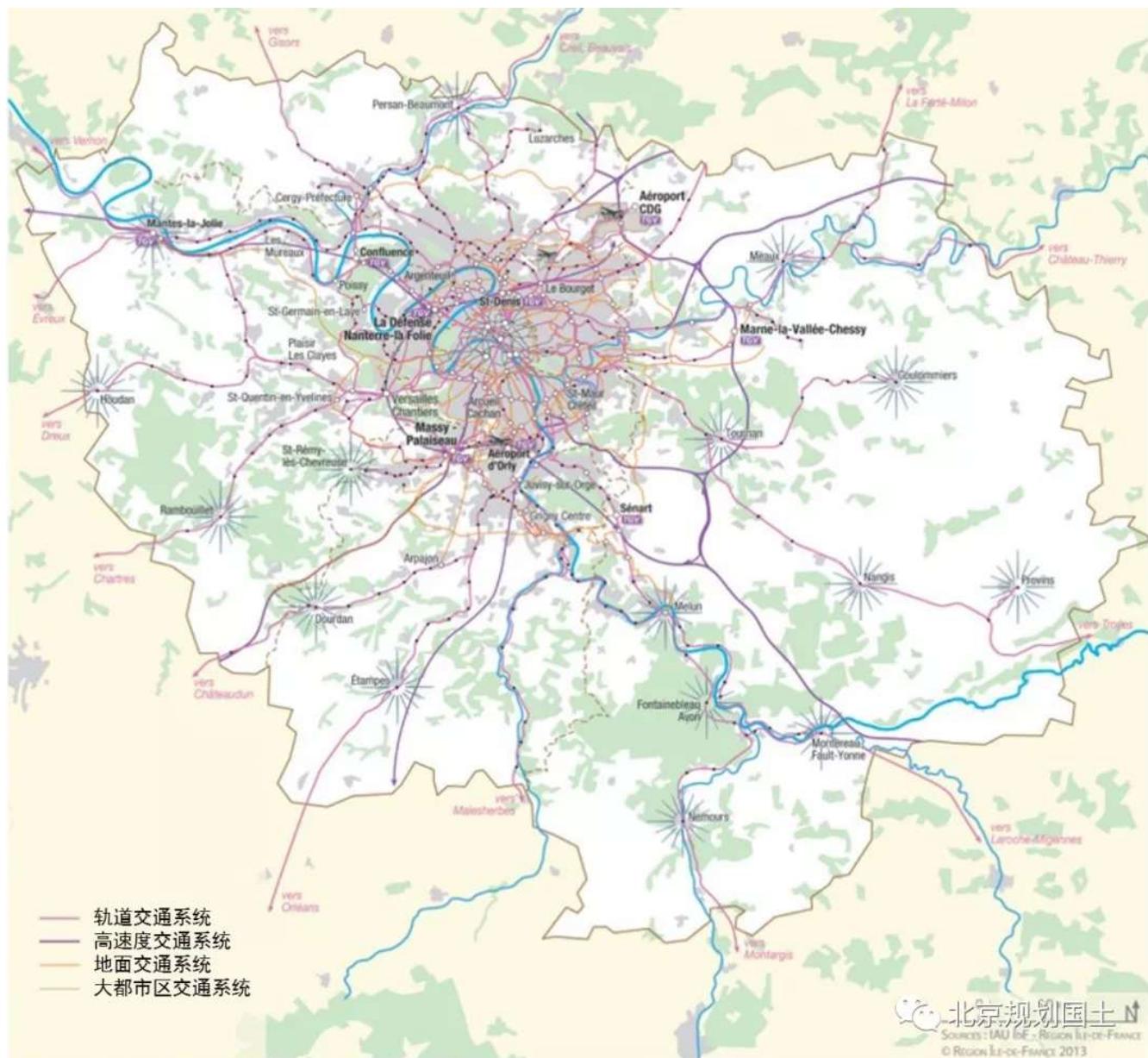
## 法国巴黎

### 颁布《城市移动性规划》，继续减少机动车、发展公共交通

法国巴黎于2014年颁布《城市移动性规划 (Urban Mobility Plan)》，该规划是实践欧盟可持续城市移动性理念的城市交通规划的典型代表。依据可持续城市移动性规划理念，巴黎在《城市移动性规划》中提出4大重点目标，分别为：**减少机动车交通，发展公共交通、自行车交通和步行交通，组织好停车供应，组织好货物运输和物流配送**，以减少对道路交通和环境的影响。

在发展公共交通方面，在原有发达的公共交通系统基础上，继续建设更加高效的铁路网

络，提升拓展地铁网络，延伸、新增有轨电车，优化更有吸引力的公交线路，建设高品质公交车站等。

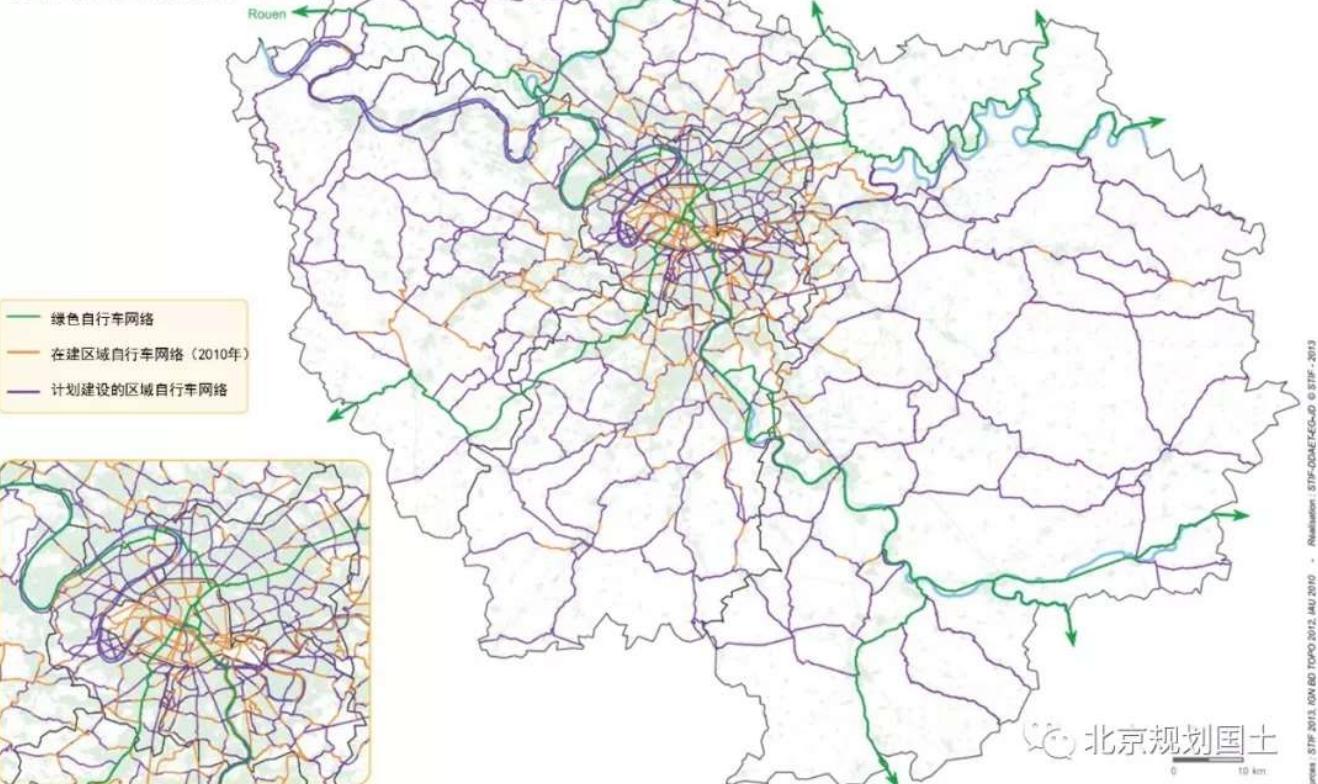


巴黎公共交通规划图（2020年）

在发展自行车交通方面，提出将自行车作为一种运输方式，发展区域自行车网络，提供自行车停车泊位等。

### Le réseau cyclable structurant régional en 2020

巴黎自行车网络规划图（2020年）



巴黎自行车网络规划图（2020年）

**在规制个体机动交通方面**，提出控制私人停车供给等措施。例如，在规划中明确办公建筑配建停车位上限标准，巴黎中心区为每300平方米不得超过1个，在近郊区公交车站附近办公建筑配建停车位上限标准为每70平方米不得超过1个等。

同时，欧盟其他城市也在不同方面推进可持续城市移动性规划在本国的发展，具体包括**慢行交通、集体客运、清洁和节能机动车、城市物流、为行动不便人士提供交通工具、联合运输及交通需求管理、交通监测与评估、公众参与等**。

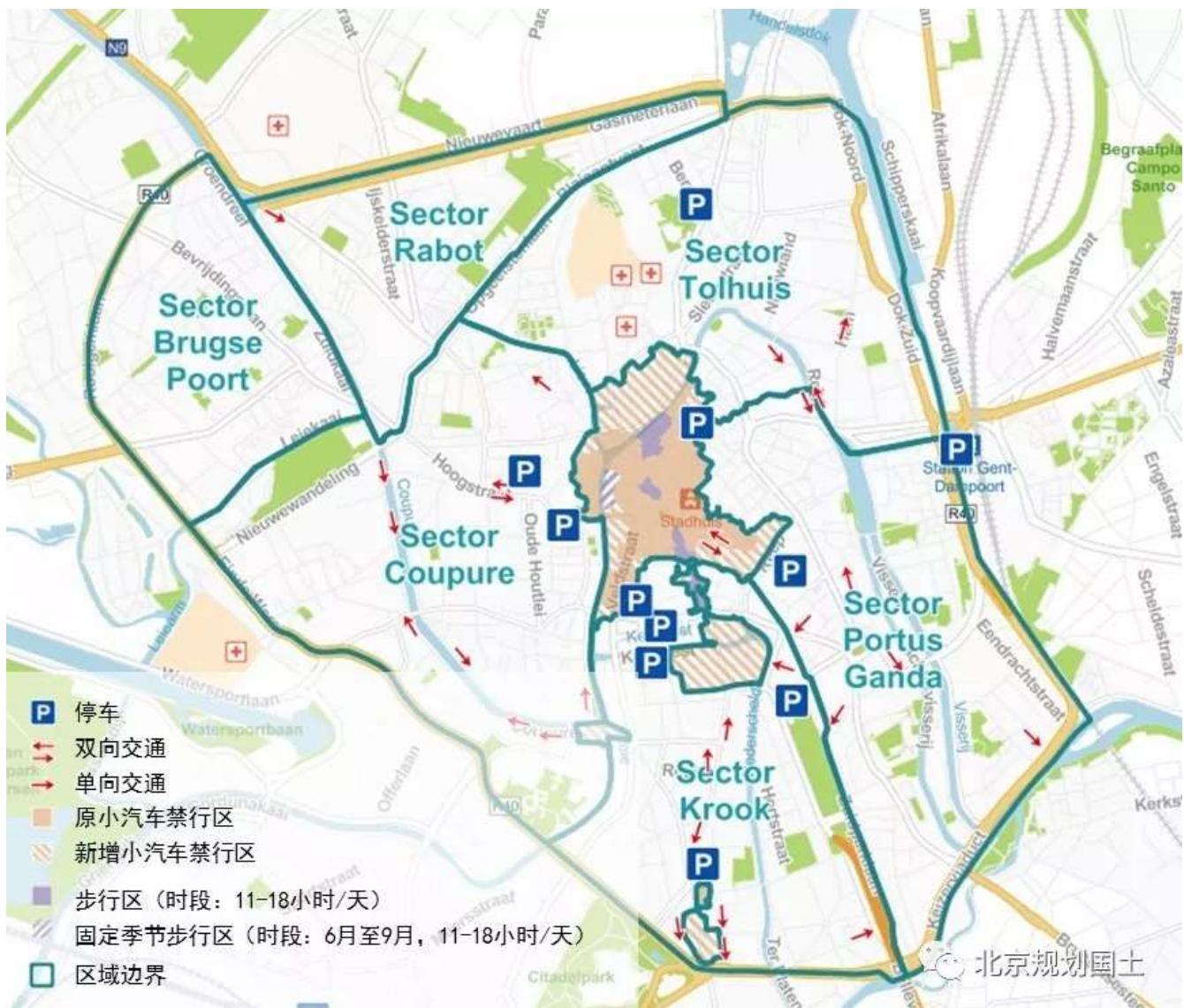
## 比利时根特

### 划分独立区域、防止机动车不必要地穿越市中心

**比利时根特为应对机动车带来的交通压力，提出了2030年的发展目标：**汽车使用率从55%下降至27%，并于2017年实行新的交通循环规划，防止机动车不必要地穿越市中心。

循环计划将城市划分为六个独立的区域和一个大型无车区。**如果机动车想从一个区行驶到另一个区，需要利用内城环路，机动车不允许在区域之间直接通行。**无车区内划分部分区

域作为步行区域，可作为步行区域的时间为11-18小时/天。



根特交通循环计划示意图

根特小汽车禁行区



北京规划国土

根特步行区

为保证循环计划的实行，77条道路改变了原有行驶方向，部分道路禁止机动车通过（有特

殊许可证、公共汽车、出租车除外），具有车牌识别技术的摄像机被放置在三个关键点，以确保循环计划的实施。

## 德国不莱梅

### 发展共享汽车，开创新型移动模式

不莱梅是德国著名的自行车城市（自行车出行率约25%）。近年来，在发展自行车的基础上，不莱梅将汽车共享作为实现可持续城市移动性规划的主要措施之一，并成为德国第一个通过共享汽车战略的城市。

不莱梅沿街设置了许多共享汽车站点。在老城区，设置与其他区域不同、规模较小的共享汽车站点。站点通常设置在路边，与自行车停车位共同组成路边停车空间。共享汽车站点旁边设置统一的柱形标识牌，这些标识牌已成为不莱梅城市移动性文化一个非常明显的象征。到2020年，不莱梅计划提供20000个共享汽车站点，将取代至少6000辆私家车。



不莱梅共享汽车站点

汽车共享可以减少城市机动车的数量。根据评估结果，不莱梅每辆共享汽车可替代11辆私家车。同时，汽车共享将开创新型移动模式，减少私家车使用频率，促进市民采取步行、骑行和乘坐公共交通出行。

资料及图片来源：欧盟《可持续城市移动性规划导则》、《交通与运输》、2016年中国城市交通规划年会、巴黎《城市移动性规划》、欧盟城市可移动性观察站、Flickr

本文内容由综合交通工程管理处提供

### 你可能还喜欢



完善的自行车停放规划设计，让你骑行无忧



多方式回归人本主义：城市文化地区街道改造实践研究



未来的交通，超出你的想象



城市中心区可以这样解决“停车难”问题



微信



微博



今日头条

长按关注北京规划国土，解锁更多权威资料

阅读 855

7

写留言