



Photo: Izel Obregón 2016



City of Kaohsiung



EcoMobility
An ICLEI Initiative



生態交通聯盟

報告書 2016-2017



目錄

3 前言

5 聯盟簡介

6 聯盟發展成果

8 聯盟夥伴

9 聯盟工作坊與相關活動

- 生態交通世界大會
- 生態交通全球盛典
- 聯盟宣言與協議書

15 生態交通SHIFT

16 專案與出版品

18 生態交通城市介紹

19. 葡萄牙·阿爾馬達
20. 巴西·麗景市
21. 哥倫比亞·波哥大
22. 博爾德·美國
23. 阿根廷·布宜諾斯艾利斯
24. 保加利亞·布爾加斯
25. 南韓·昌原
26. 巴西·庫里奇巴
27. 德國·佛萊堡
28. 高雄
29. 印度·高知
30. 德國·萊比錫
31. 哥倫比亞·麥德林
32. 墨西哥·墨西哥市
33. 德國·明斯特
34. 美國·波特蘭
35. 厄瓜多·基多
36. 阿根廷·羅薩里奧
37. 墨西哥·聖米格爾德阿連德
38. 印度·西姆拉
39. 南韓·水原
40. 澳洲·雪梨

41 聯盟未來計畫

43 生態交通聯盟工作團隊

親愛的生態交通聯盟城市與夥伴們，

我們高雄市自豪地向您介紹這本2016-2017年生態交通聯盟報告。本人作為這一屆生態交通聯盟的主席，非常榮幸可以站在世界先端，領導國際的永續交通發展走向進步。我們的聯盟城市和合作夥伴的網絡日益發展壯大，也不斷地創造出許多創新、智能、兼容、安全與潔淨的成功效率交通系統案例。

本報告書重點，在呈現包含我們高雄市在內的各個聯盟城市和合作夥伴們，於城市人本交通策略和環境構築上的諸多努力。城市有責任透過提供多樣替代交通模式等方式，來建置各種有利於居民之公共政策與行動方案，達到永續交通的目標。

2017年10月，我們主辦第三屆生態交通全球盛典和世界大會，期望藉此展示高雄城市中永續交通系統轉型的努力與成果。透過這些來自市府與居民的共同努力，我們將藉由增加友善、環保的交通模式選擇，改善空氣質量，也創造更安全、更宜居的街道。

高雄市也期待持續延任2018年生態交通聯盟的主席。同時也感謝ICLEI、我們的夥伴們和所有生態交通聯盟城市們持續的支持。我在此誠摯地邀請更多城市和交通專家們一起加入我們生態交通聯盟，透過專業分享，和我們一起努力，讓永續交通成為城市的常態。



陳菊
高雄市長



陳菊
高雄市長

我們非常榮幸向各位推薦這本「2017年生態交通聯盟報告」，其中包含我們倡議中關於生態交通推廣的最新訊息。本報告書重點式的介紹了生態交通聯盟的發展成果、最新進展情況和未來發展計畫等。

當一個城市要規劃低碳，健康，包容和宜居的城市發展樣貌時，生態交通是一個至關重要的考慮因素。生態交通聯盟力圖加強城市知識交流、鼓勵地方領導人更加安全且有效的使用公共交通工具，建構、創造更多優質公共空間，並增加自行車使用者的騎行安全。透過促進同儕間的相互學習，生態交通聯盟讓城市可以互相借鏡、互相學習，以加快城市轉型的腳步。

近年來，生態交通聯盟持續與城市合作，推廣有效的生態交通活動，也展現了在地創新可以透過跨洲和跨區的合作進行推廣，如2017年在高雄舉辦的生態交通世界大會和2016年在基多舉行的人居三生態交通日，皆為良好案例。生態交通聯盟持續不斷的精進，讓城市能夠獲取更先進的知識，並進行最有效的資源利用。我們也不斷的尋求新的合作夥伴，期使新計畫精益求精，以支持生態交通聯盟內的各種活動。

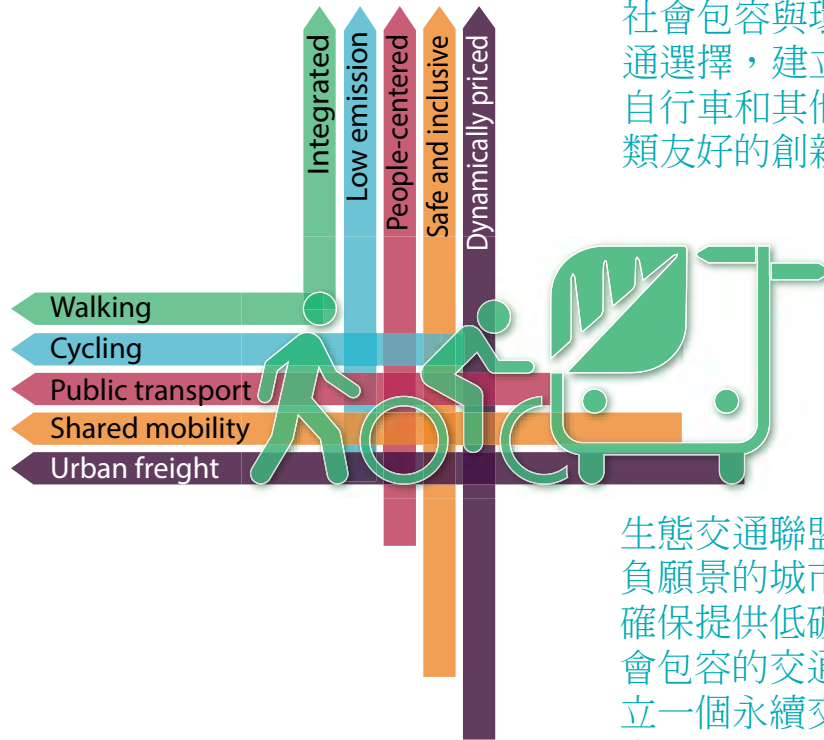
我們要向所有實現這些生態交通努力的伙伴組織和城市表示感謝，並衷心感謝高雄市擔任主席主持生態交通聯盟，致力為會員城市提供最優質的支援。我們也期許今後有更多的城市進行生態交通交流，以加快城市的發展道路。我們誠摯邀請您一起參與這場生態交通的思想變革，您寶貴的意見也將會是形塑未來交通的重要養分。



莫妮卡·齊默爾曼

副秘書長，ICLEI 地方政府永續發展理事會

聯盟簡介



生態交通是透過綜合性、社會包容與環境友善的交通選擇，建立包含步行、自行車和其他對氣候和人類友好的創新交通模式。

生態交通聯盟是一個具抱負願景的城市網絡，致力確保提供低碳、人本、社會包容的交通選擇，以建立一個永續交通運輸的未來。

ICLEI-地方政府永續發展理事會是由全球超過1,500個城市、鄉鎮與地區共同參與，具有領導地位的城市網絡，以建立永續發展的未來為己任。ICLEI的各種倡議，影響超過全球25%的人口。ICLEI的要務在支持其會員城市創造各種有利於城市經濟發展、氣候友善和高社會包容的運輸選擇。

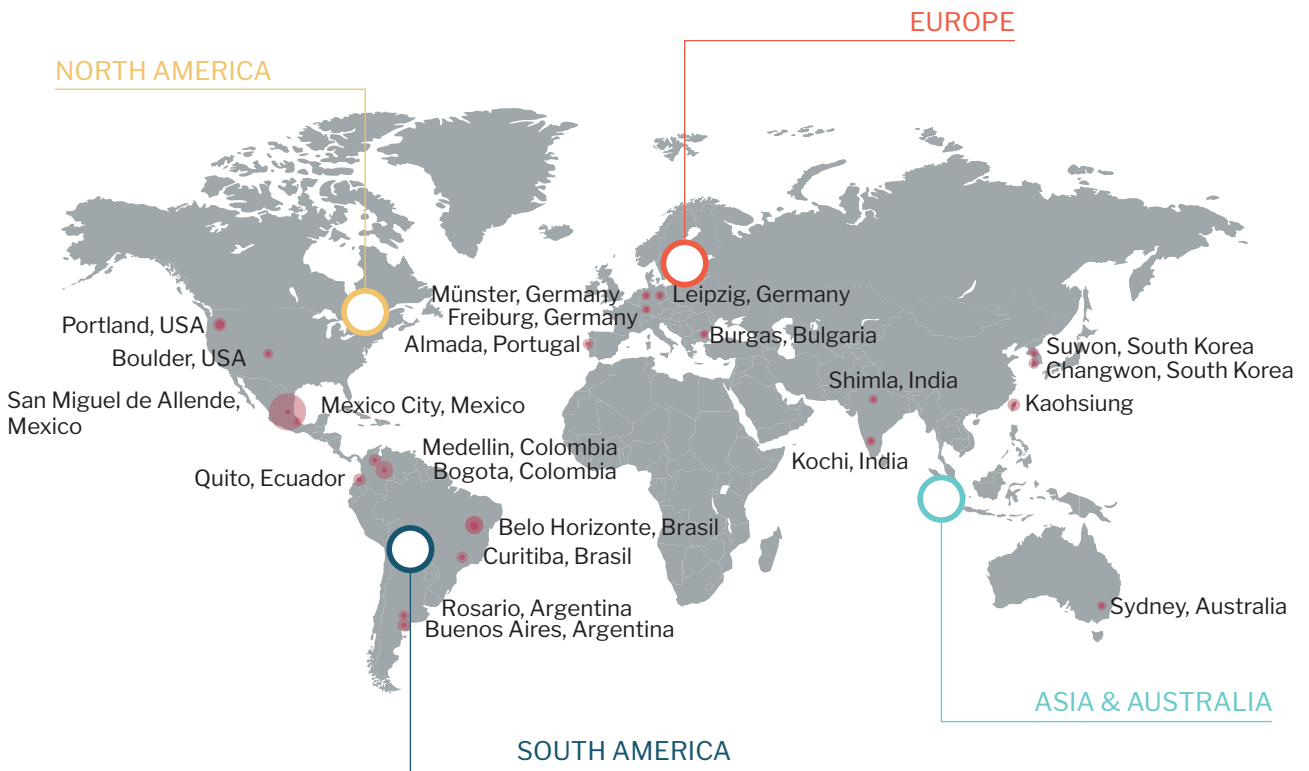
生態交通聯盟成立於2012年，初始有6個城市加入；發展至今全球已有22個積極推動與實踐低碳交通的城市加入此倡議。

透過生態交通聯盟，ICLEI將致力於永續低碳交通的城市聚集在一起，共同構思、設計和實踐，並鼓勵創新者和企業家投入氣候友好城市交通領域。生態交通聯盟強化地方政府改變交通系統、重新配置交通模式的承諾，促進減少對燃油汽車的依賴、提高永續發展能力，並開發低碳、以人為本的解決方案。

此外，生態交通的概念和實踐，也有效的支持城市們更容易聚焦在客運和貨運上。這些倡議理念，以及來自ICLEI和聯盟夥伴在規劃設計上的支持，也鼓勵城市們實踐各種交通計畫（如交通績效評估、電動車政策、綠色區域規劃等），以實現更好的交通願景。



生態交通聯盟城市在2017年底



> 51 MILLION INHABITANTS



聯盟發展成果

生態交通聯盟的發展至今已獲得國際上高度肯定。在2016年至2017年間，陸陸續續有多個聯盟城市獲得全球知名的各種永續交通獎項，彰顯了其對永續交通的承諾。如生態交通聯盟城市布宜諾斯艾利斯榮獲2017年國際交通論壇的交通成就獎；哥倫比亞麥德林也因為努力促進生態交通領域的私部門創業活動獲得肯定，榮登Mobi獎委員會組織的2016年進取城市/州獎得主。

此外，聯盟秘書處與高雄、萊比錫、基多、麥德林、約翰尼斯堡以及水原等聯盟城市進行了各種能力建構活動，這些活動的主要目標群皆是地方和國家政府的主要交通決策者。此外，生態交通聯盟也於2015年初成立「巴黎交通與氣候（PPMC）—馬拉喀什全球氣候行動交通夥伴關係」，代表全球150個永續交通發展組織，強化永續交通團體在「聯合國氣候變遷框架公約（UNFCCC）」上的發聲力道。PPMC將參與並掌握各種有關永續交通與氣候變遷的相關進程，以確保聯合國大會結論將有利於城市實踐永續交通理想。

本聯盟也在各種國際活動中，如世界城市論壇、國際交通論壇、大都會解決方案、聯合國巴黎和波昂氣候談判會議（COP22和COP23）、及聯合國房屋與永續城市發展大會（Habitat III）等，為聯盟城市發聲。

提倡步行

採取城市交通政策，將汽車交通和停車場的空間重新引導到步列區域，從而增加步行份額



步行

公共交通

生態聯盟城市提倡完整、安全、舒適、平衡、環境友善、低碳低成本而且有效的公共交通方式



公共
交通

騎行基礎設施

聯盟城市總共有約 5565 公里的自行車基礎建設



共享交通

72% 的生態聯盟城市有共享自行車系統



2017 年生態聯盟資料

生態交通聯盟聚焦於都市交通，目前與北美、拉丁美洲、歐洲和亞洲的重要城市皆有合作關係。透過舉辦專業研討會，城市代表們和技術專家齊聚一堂，共同開發城市交通解決方案。藉由廣泛的城市和合作夥伴網絡，聯盟城市有更多機會獲得最佳實踐和創新案例資訊。另外利用「避免、轉移和改善（Avoid, Shift and Improve, ASI）」框架工具，生態交通聯盟也強化了更多新興交通選項。

22

個城市

+30

生態聯盟城市有 30 余个交通專案

+30

聯盟合作夥伴

77%

77%的聯盟城市在「carbonn氣候登陸平台」上登錄其溫室氣體（GHG）排放量

+51 million

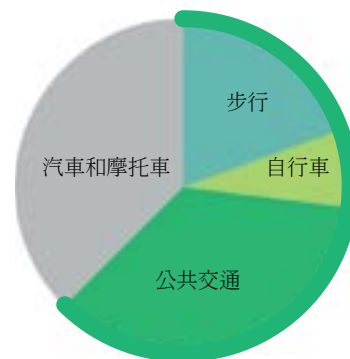
受聯盟影響的
全球人口



Photo: Itzel Obregón 2016

聯盟城市通過增加其交通運具模式，即步行、自行車、公共交通以及創新交通模式，減少因交通產生的溫室氣體排放，減少對化石燃料的依賴並改善城市空氣品質，這些可以用來進一步衡量城市的成就

聯盟城市綜合交通模式分佈



聯盟夥伴

在2016-2017年，生態交通聯盟成功與以下各夥伴組織合作推廣生態交通。這些夥伴直接或間接與聯盟城市合作辦理相關活動，向聯盟城市提供技術支援。



8-80 Cities
基金會



亞洲開發銀行
(ADB)



綠色交通中
心 (Centre
for Green
Mobility)



城市與郊區永續
交通發展合作組
織 (CODATU)



亞洲清潔空氣組
織 (Clean Air
Asia)



德國國際合作機
構GIZ (Deutsche
Gesellschaft für
Internationale
Zusammenarbeit)



Eurist 歐洲永續
交通機構



歐洲自行車聯
盟 (European
Cyclists
Federation)



國際汽車
聯盟 (FIA
Foundation)



Despacio 慢行
基金會



國際乾淨交通理
事會 (ICCT)



德國交通與社會
變遷创新中心
(Innovationszentrum
für Mobilität und
gesellschaftlichen
Wandel)



運輸與開發政策
中心 (ITDP)



國立台灣大學



德國 nextbike



永續低碳運輸夥
伴 (SLoCaT)



低碳都市運輸
機會共享平台
(Sharing Opportunities
for Low carbon
Urban transportation,
SOLUTIONS)



密西根大學
SMART 中心



智慧貨運中心



惠利特基金
會 (Hewlett
Foundation)



德國都市交
通變革倡議
(Transformative
Urban Mobility
Initiative, TUMI)



Viva Cities



Walk 21



世界自行車同盟
(World Cycling
Alliance)



世界資源研究所
(WRI)



世界道路交通組
織 (IRU)



世界自然基金會
(World Wide
Fund for Nature,
WWF)



德國伍珀塔爾
氣候
環境和能源研
究所



西班牙Zaragoza
物流研究中心

聯盟城市舉辦的生態交通研討會/工作坊，提供了會員城市更多同儕交流學習的機會。研討會/工作坊專注於各城市發展共同關心的關鍵交通問題，並促進聯盟城市、聯盟合作夥伴和交通專家之間的专业知識交流。每個研討會/工作坊主題皆是由主辦城市和其他聯盟城市共同合議所產生。

生態交通城市的行動 高雄，2017年10月2日

在2017年生態交通世界大會期間，生態交通聯盟城市展示聯盟內的活動和成就，並實現生態城市的願景。該活動也提供市民和在地組織，可以透過更環境友善的方式獲得公共低碳交通的服務。



韌性城市年會：未探索的交通議題

韌性城市年會，波昂，德國，2017年5月4日至6日

各種城市基礎建設（含交通、能源、飲用水和廢水處理、醫療保健和通訊系統等）越來越容易受到全球氣候變遷的影響。2017年的韌性城市年會，於會議期間聚集了數個生態交通聯盟城市，討論如何在氣候變遷的大環境下，加強交通系統之韌性度。



城市生態交通市長承諾

COP21，法國巴黎，2015年12月5日

包括來自聯盟城市的各城市領導人等諸多頗具知名度的城市領導人齊聚一堂，一起在COP21的城市與地區展館，為聯盟城市們推進生態交通所採取的行動，進行宣傳與發聲。「約翰尼斯堡宣言」得到巴黎市市長的進一步認可，並在COP21其他地方的交通運輸相關會議上進行廣泛的討論和述及。



TUMI交通從業人員會議「加強城市交通治理」

萊比錫，德國，2017年5月31日至6月2日

今年國際交通論壇（ITF）以「城市治理和交通」為大會主題。因此ICLEI生態交通團隊與德國發展部（BMZ）的變革城市交通計劃（TUMI）部分，和萊比錫市合作舉辦該場工作坊研討會議，作為城市交通從業人員國際交通論壇（ITF）計劃的一部分。

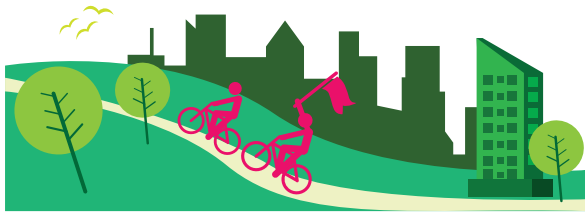


2016年基多生態交通日

厄瓜多基多，2016年10月16日至20日

生態交通日結合了聯盟為其成員提供的主要內容，包含支持他們加強生態交通、良好的實踐交流、工具、方法培訓及提供關於城市交通未來的高階討論空間。5天活動中，共有250多人參與，與來自25個以上國家的60多位發言人，交流城市交通的未來願景和具體工具。





2015 國際生態交通論壇

高雄，2015年9月24-25日

該論壇在高雄舉行，對生態交通進行了更廣泛的討論，主要聚焦於討論城市如何看待城市交通的未來。在歐洲商會的支持下，這個研討會吸引來自印度、日本、歐洲和美洲的各個現行最佳案例分享，突顯出未來的城市交通必須著眼於生態交通行動方案的執行。



非機動車輛運輸工作坊

韓國水原，2013年9月2日

在水原，聯盟城市不僅參加了專屬的工作坊，也參加了在水原舉行的生態交通世界大會。這些活動是第一屆生態交通全球盛典的一部分。該工作坊與亞洲開發銀行和德國開發署（GIZ）合作進行，匯集了60多位決策者和研究人員，討論了城市實施非機動交通的各種措施。



通過公共空間和運輸創造宜居城市

韓國昌原，2012年11月18-23日

此為第一屆聯盟研討會，與會者聚焦討論建置對市民友善的城市空間之重要性。研討會得出結論，城市空間是為人而非為汽車而設計的，因此不僅需要安全，更要對行人有吸引力。

2015 生態交通對話工作坊

南非約翰尼斯堡，2015年10月5-9日

此生態交通對話工作坊採用創新的手法，詳細討論具體的主題，以全面綜合的方式讓與會者，在多方考量全球和當地的影響後，積極嘗試解決這些問題。聯盟城市和專家也因此有機會考慮與氣候變遷相關的交通運輸解決方法。



步行、自行車、移動與健康

澳洲雪梨，2014年10月23日

雪梨的這個研討會在Walk21會議之後舉行，並嘗試將交通性能測量方案推廣到各聯盟城市。雪梨也接受挑戰，成為首個進行交通性能評估的城市。



建構自行車城市

德國明斯特，2013年4月22-24日

第二屆生態交通聯盟研討會聚焦於建構一個自行車友好的城市。參與者研究各種交通安全解決方案，特別強調自行車安全，並確定了增加自行車騎乘使用率對城市交通發展的必要性。使用安全帽作為安全措施的話題亦引發多方討論。



生態交通世界大會

生態交通世界大會系列，提供了國際交通運輸相關專家機會，使他們都能夠通過對永續交通的共同興趣，進行串聯，分享最佳實踐案例。世界大會並可促進城市間創意分享與合作，讓城市交通觀點可以在生態交通議程中發揮重要協作效果。

2017年生態交通世界大會

高雄，2017年10月2-4日

「2017生態交通世界大會」聚焦宜居、分享和智能化，做為永續交通的主軸，並在大會期間展示高雄生態交通盛典的各種未來可能性。來自世界各地的市長和城市代表們將分享他們在各自城市實施生態交通的經驗和教訓。大會並會專設圓桌會議上進行高層討論。

更多盛典訊息及講者簡報 請見：www.ecomobilityfestival.org



2015年生態交通對談會議

南非約翰尼斯堡，2015年10月5-9日，

這次生態交通對話探討減少城市私人汽車優勢的各種解決方案，並建立了一個能滿足市民的需求、同時也可以最大限度減少能源消耗、碳排放量、材料使用和空間需求的公共交通系統。該對談會議的主題包含：

- 重塑城市生態手段：策略和措施
- 實現生態交通：嶄新與共享的市民移動解方
- 使通勤更安全、永續和具吸引力

更多訊息：www.joburg.ecomobilityfestival.org/



2013年生態交通世界大會

南韓水原，2013年9月1-4日

大會從一系列觀點強調生態交通的重要性，包括地方首長領導力、社會包容性、健康狀況因素、未來世代以及實際廣泛應用之討論。大會強調生態交通為一個積極的概念，需廣泛應用、開發和共享。大會還強調步行、自行車、人力輪具、公共交通和共享運輸系統等活動模式需要有更多的整合、發展和推廣。

更多訊息：www.iclei.org/ecomobility2013 或 suwon.ecomobilityfestival.org



生態交通全球盛典 (EcoMobility World Festival) 的發起，係為展現生態交通的生活方式，都能夠在全世界的各個城市中進行推廣，透過一個月的盛典活動，在城市中某一社區或商業區，推動生態交通區域的轉型，實地展現出創新與前瞻性都市交通文化所帶來的各種可能性。

2017生態交通全球盛典在高雄

2017年10月，高雄

作為第三屆生態交通全球盛典的主辦城市，高雄市正積極尋求成為生態交通的領航城市，藉由盛典活動作為交流平台，以生態交通示範案例，分享創新與智慧生態交通策略與解決方案。在2017生態交通盛典期間，高雄市將以哈瑪星歷史社區為示範區域，推動生態交通方式，例如步行、自行車與各種公共交通運輸工具使用，亦包括共享及輕型電動運具等。高雄市將成為亞洲第二座實地展示無人接駁巴士，並邀請大眾試乘的城市。

更多訊息請見: www.ecomobilityfestival.org



2015生態交通全球盛典在約翰尼斯堡

2015年9月，南非約翰尼斯堡

南非約翰尼斯堡主辦2015年生態交通全球盛典活動，促發市民行為模式的轉變，從私家車到生態交通方式的使用，開啟了在主要商業區桑頓去塞車化的過程。約翰尼斯堡投入基礎設施的建置，推動生態交通使用，宣導成為自行車友善城市；並展現非機動交通與替代燃料驅動的車輛作為可行交通工具的可能；提高對Rea Vaya 快速公車系統 Metrobus的贊助，以及其他形式的優質公共運輸，展現出生態交通各種優點，包括減少塞車、提高生產力、生活品質、空氣品質與排放標準，透過步行與自行車使用，促進健康、永續的生活方式。

更多詳情請見：南非約翰尼斯堡的生態交通全球盛典紀錄書：「改變我們移動的方式」，Konrad Otto-Zimmermann，2015。

Full report:



2013生態交通全球盛典在南韓水原

2013年9月，南韓水原

2013年生態交通全球盛典是世界上第一個具有創新和前瞻性、為期一個月的城市交通文化實驗。水原市的居民在這個月期間不使用私人汽車，而是採用步行、騎自行車、公共交通工具以及其他各種小型電動運具作為日常移動的手段。為期4天的2013生態交通世界大會並強調了生態交通作為帶動未來交通風潮的重要概念，需要多方共同開發、應用和分享。該盛典提供了一個可在全球城市進行調整和複製的生態交通社區模式，將城市實際交通系統和街道展現在世界舞台上，其執行經驗也成為水原後續制定城市交通規劃的重要參考依據。

更多詳情請見：南韓水原的生態交通全球盛典紀錄書：社區鄰里運動，Konrad Otto-Zimmermann / Yeonhee Park (編著)，2013。

Full report:



敬邀加入我們2019生態交通全球盛典的行列!!



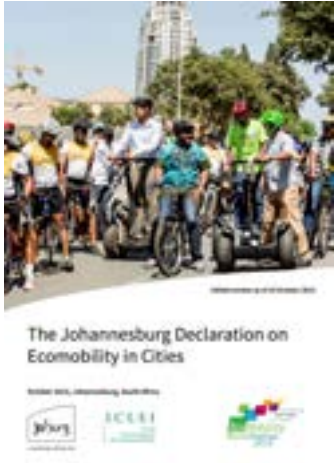
2017生態交通全球盛典在高雄



2015生態交通全球盛典在約翰尼斯堡



2013生態交通全球盛典在南韓水原



目前，過去的生態交通全球盛典和世界大會已經產出了三個生態交通相關之宣言，這些宣言不僅代表城市會致力於永續發展和低碳發展的路徑，並將其關於城市交通未來發展方向的聲明與地方行動氣候承諾相結合；也在日後關於交通、氣候變遷和永續城市發展的國際討論中起主導示範作用。這些宣言呼籲政府、國際組織和金融機構等各相關領域都有義務支持城市交通的轉型。

宣言也在關於交通運輸、氣候變化和城市永續發展的國際討論中發揮關鍵作用。宣言呼籲地方決策機構以及政府其他部門、國際組織和金融機構支援城市于交通領域迫切需要的模式轉變。

宣言詳情 及多種語言翻譯版本 請見:

<https://ecomobility.org/resources/declaration/>

2017年「高雄城市、氣候與交通宣言」

我們的城市在交通領域正在經歷由社會 經濟和技術趨勢驅動的前所未有的變化。高雄未來城市交通原則強調以人為本，引領地方政府減少對機汽車的依賴，並優先轉型至公共交通使用模式，實現更永續、低碳的目標。這些原則鼓勵使用電動汽車、步行、乘騎自行車、人力輪具、公共交通、共享運具及其互連性，作為未來城市交通發展的重要支柱。這些原則同樣要求就新興趨勢和新技術、補貼和規範等進行廣泛討論，包括以機會、挑戰和問題解決等面向進行專家辯論。

2017年10月在高雄啟動的「高雄策略」，也向2017年11月在波昂舉行的聯合國氣候大會第二十三屆會議，針對城市交通和氣候變遷發送強而有力的信號。這些原則同時也是將2030年永續發展目標（SDGs）和新城市議程（New Urban Agenda）轉化為地方交通政策之實際作為。



宜居城市的共享交通原則

「共享交通協議書」為可以引導政府、私營部門和其他城市利害相關方努力建構最佳交通城市的基本原則。安全、包容、永續和有韌性的城市建構依靠交通運輸系統來促進人員和貨物的高效無污染移動，實現有活力的經濟成長，同時也為所有人提供實惠、健康、完整的交通網絡。該協議由聯盟與超過10個合作夥伴發展研議而成，並在2017年的生態交通世界大會上提出，協議同時也是高雄策略的基石。



2015年「約翰尼斯堡城市生態交通宣言」

「約翰尼斯堡城市生態交通宣言」將關於城市交通未來發展方向和當地氣候行動的承諾相結合。「約翰尼斯堡城市生態交通宣言」由約翰尼斯堡市長 Parks Tau 帶至 2015 年聯合國巴黎氣候談判會議 第二十一屆會議 (COP 21)。



生態交通脈動



生態交通移動的評估、審計與標籤化

EcoMobility SHIFT計畫由學術界、非政府組織（ICLEI）和城市建構共同開發，是一個針對城市和城市使用者所開發之全面交通品質管理工具。該工具的主要目的是讓城市有能力衡量城市市民移動便捷性的表現，可藉此創造基準，並協助城市確認下一階段發展重點。透過此工具，可幫助城市了解當地城市交通發展軌跡，並協助規劃城市交通計畫。

實施過的城市表示，該工具不僅協助城市在交通運輸方面獲得改善，在衛生、經濟、環境等相關領域都有不同程度的獲益，可全面性的提高市民生活品質。

SHIFT計畫使用兩個模組：評估城市績效以及審核模組以驗證其績效。城市可以透過這兩個模組的使用，快速的制定短期和長期的改善路徑。

SHIFT計畫指標：

SHIFT計畫取決於20個指標的表現度，這些指標由開發單位與城市交通運輸專家和利害相關者的反覆磋商後慎重決定。20個指標可進一步分為三個標準，即起始點、運輸系統及交通服務和結果影響三大部分。

起始點

- E1：了解使用者需求
- E2：公眾參與
- E3：願景、戰略和領導力
- E4：生態交通的財務健全性
- E5：人事和資源
- E6：監測、評估和審查

運輸系統和交通服務

- TSS1：規劃
- TSS2：低速/無車區
- TSS3：訊息提供和系統管理
- TSS4：交通管理
- TSS5：停車
- TSS6：走路
- TSS7：自行車
- TSS8：公共交通覆蓋率和速度
- TSS9：公共交通的可及性
- TSS10：低排放車輛

結果影響

- RI.1交通方式分布情況
- RI.2安全性
- RI.3溫室氣體排放（GHG）
- RI.4空氣品質

城市效益

SHIFT計畫為城市政府提供衡量、評估和改善城市交通的有效工具。SHIFT旨在幫助改善城市的生態交通能力，不管現行的運輸表現如何都可以簡單使用。

SHIFT的評估階段使地方政府可了解如何最有效的開發生態交通的有效途徑。城市執行SHIFT可獲得以下效益：

- 了解須優先改善事項，並提高效率 and 效能；
- 確定下一階段需改善的領域，從而加強其交通計畫；
- 分析和評估城市整體的交通表現和情況；
- 得到城市領導人對改善城市交通工作的回饋意見；
- 成為其他城市的他山之石。

城市交通運輸績效評估

ICLEI生態交通團隊可協助城市衡量城市內交通運輸績效，並監測進度和評估結果。

<http://ecomobility.org/ecomobility-shift/>



案例研究2012-2017

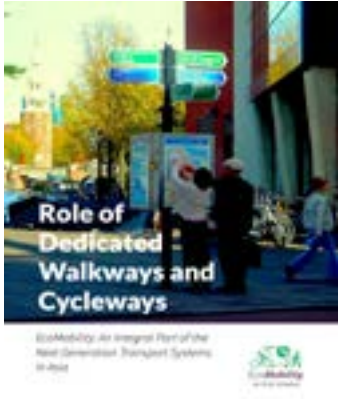
事實上全球都可以發現許多先進和永續的交通政策。有些城市訂定了充滿願景的未來目標，有些城市則在某些領域有傲人的表現。為了記錄下這些城市的生態交通推動成果，生態交通聯盟團隊編輯了一系列的城市案例研究。

所有案例研究均可線上下載，網址為 <https://ecomobility.org/resources/case-studies/>

- 印度艾哈邁達巴德：印度首個全面快速公車系統（BRT）系統，2010年。
- 意大利博洛尼亞：減少汽車交通、保護城市遺產，2010年。
- 德國波昂：使私部門公司能夠進入交通管理事業，2013年。
- 美國科羅拉多州波德：綜合交通系統案例，2013年。
- 德國不來梅：到2020年前完成汽車共享2萬名用戶，2013年。
- 德國不來梅：快速增長的複合交通，2010年。
- 韓國昌原：以自行車遊附近有趣快樂的景點（NUBIJA）項目，2013年。
- 巴西庫裡奇巴：以過境為導向的規劃模式，2011年。
- 德國弗萊堡：成功降低汽車交通量，2012年。
- 瑞典耶夫勒：智慧選擇需要簡單可及性—將交通管理作為日常生活的一部分，2011年。
- 中國杭州：世界上最大的自行車共享計劃，2011年。
- 法國拉羅謝爾：電子交通政策的領導者。
- 瑞典隆德：一個雄心勃勃的創新創意城市，2011年。
- 墨西哥墨西哥市：墨西哥市的綠色計畫-生態交通提議，2013年。
- 意大利米蘭：Ecopass污染收費和區域擁擠費的定價模式經驗，2013年。
- 意大利佩魯賈：交通便利、歷史悠久丘陵城市的永續發展，2013年。
- 美國波特蘭：波特蘭—密爾沃基輕軌項目：通過運輸選項達成永續發展，2013年。
- 美國波特蘭：美國永續發展領導者，2013年。
- 美國加利福尼亞州舊金山：採用智能停車管理技術，2013年。
- 韓國首爾：與地鐵系統集成的高效公車快車，2012年。
- 瑞典斯德哥爾摩：以擁擠稅和公共交通減少交通流量，2012年。
- 加拿大溫哥華：增加複合交通作為生態交通移動方式，2011年。
- 美國賓夕法尼亞州西切斯特：西切斯特生態交通的發展方向，2013年。

2018年初：

- 葡萄牙阿爾馬達，2017年。
- 巴西貝洛奧里特，2017年。
- 阿根廷布宜諾斯艾利斯，2017年。
- 保加利亞布爾加斯，2017年。
- 印度科欽市，2017年。
- 高雄，2017年。
- 德國萊比錫，2017年。
- 哥倫比亞麥德林，2017年。
- 厄瓜多基多，2017年。
- 阿根廷羅薩里奧，2017年。
- 墨西哥聖米格爾—德阿連德，2017年。
- 印度西姆拉，2017年。
- 澳洲雪梨，2017年。



專文與技術論文

專用人行道和自行車道的作用

雖然經濟發展對城市很重要，但必須兼顧社會和環境永續性的考慮。過去，經濟生產力的提高伴隨著機動交通優先的發展，造成現今許多交通問題。然而本研究表示，機動化模式設施（即個人汽車和摩托車）只能滿足少部分人口的需求；城市需要把交通注意力轉移到為滿足大多數人口需要的公共交通、步行和自行車模式。

完整內容請詳見

<http://ecomobility.org/download/role-of-dedicated-walkways-and-cycleways/>

Full documents:



技術論文

為了支持世界各地的城市發展關於特定交通專題的技術，生態交通聯盟專家們就當今重要的城市交通問題提供了技術論文。這些論文包括：

- 城市綠色貨運行動
- 城鄉連通背景下的生態交通
- 促進永續交通發展—關鍵的理論和實踐問題
- 無菸城市公車車隊
- 低碳運輸措施的永續發展：協同效應和共同效益
- 轉型生態交通和生態交通解決方案
- 交通運輸與氣候變遷

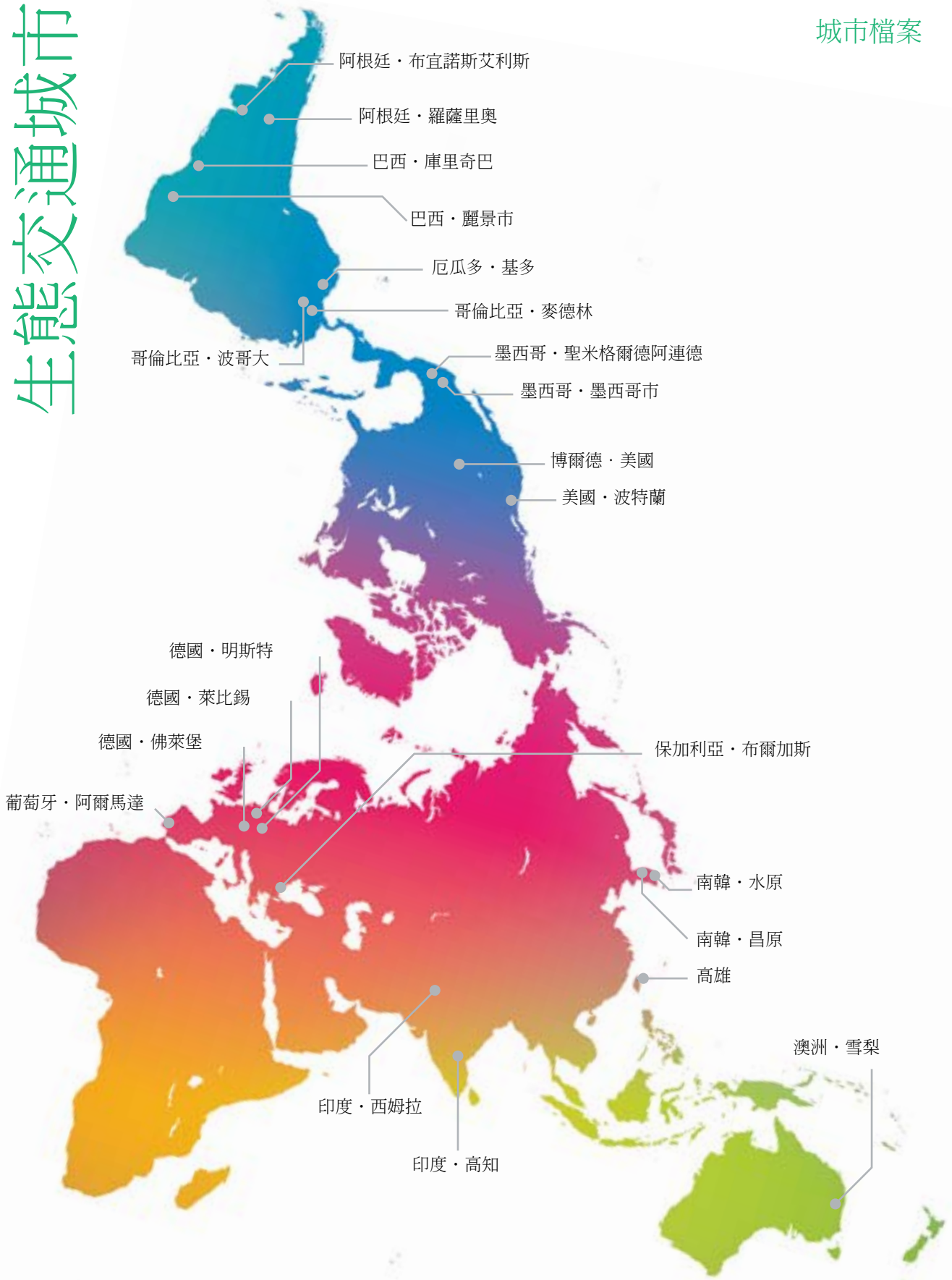
所有論文皆可線上下載：www.ecomobilityfestival.org/technical-papers/



生態交通城市檔案

目前，ICLEI通過其生態交通聯盟計畫與美國、拉丁美洲、歐洲和亞洲的多個城市共同合作，實現城市交通願景。透過能力建設工作坊、知識建設研討會的舉辦、監測和報告，聯盟城市可以更好地獲得最佳案例和創新工具，以促進地方政府實現交通運輸模式轉型的承諾，旨在減少對汽車的依賴，實現城市永續、低碳、以人為本的目標。

城市檔案



城市概要

阿爾馬達市是里斯本大都會區內的18個城市之一，服務業是當地經濟的主力，交通運輸則佔阿爾馬達的溫室氣體排放量的32%。為了降低交通來源的溫室氣體，該市支持一個複合交通系統，目標在支持節能、低碳交通，不僅有助於提高阿爾馬達的生活品質，更能培育且活化當地經濟。

阿爾馬達已經在許多市政規畫上致力於永續發展的原則，並在過去幾十年中在永續交通領域發揮了領導作用，完成很多成功案例。該市在歷經諸多旨在改善城市交通的行動方案後，成功滿足居民和遊客的需求。此外，改善交通運輸部門的生態效益則是該市降低交通系統對能源和環境衝擊的關鍵行動。

阿爾馬達是永續發展城市的佼佼者與領導者。該市在第一個「地方永續發展戰略」（2001年）執行以來，在提供市民多樣化運具、交通可及性和激勵市民的綠交通行為等面向，皆有積極且傲人的成效。阿爾馬達在2008年引進路面電車系統，在市中心重建的同時也改善了交通可及性，並積極影響市民的交通選擇。這些努力讓該市贏得2010年歐洲交通周大獎的殊榮。

標的/願景

阿爾馬達市議會的積極也讓其戰略規劃更具效率。該市的交通採取綜合多樣專案執行的方式，實現更加永續發展的城市。市議會目前正在積極執行第二個「阿爾馬達城市交通戰略計劃」（PUMA）（2015年-2025年）。

PUMA針對以下五個實施領域：提升交通運輸系統的效率：

- 增加公共交通服務；
- 優先考慮「軟」旅行模式，如步行和騎自行車；
- 改善運輸流通，對停車場/位進行更多規範；
- 改善城市物流

阿爾馬達並於2014年完成其首個永續城市物流計劃（SULP）。



All rights reserved Câmara Municipal de Almada

推動成果



步行:

- 增建新的行人專區和混合區域
- 在市中心執行20公里/小時的速度限制
- 規劃學校區域的步行或通勤之交通寧靜措施和安全路線



自行車:

- 新增31公里的自行車路線，並在70個地點改善自行車停車
- 開發4個自行車公園
- 鼓勵使用自行車貨運（線上平台）



公共交通:

- 完成4個增強型的多模式交叉路口
- 完成PT網絡系統，包括3條電車線、60條公車路線、3條船舶航行路線和1個火車站（含郊區列車與中央列車）
- 研究BRT系統的可行性

· 邁 葡萄牙 · 阿爾馬達

統計
(2011年)



人口:
174,030



面積:
72 km²

交通模式分布
(2017)



步行 17%



自行車 1%



公共交通 36%



私人汽車 46%

目標

2050年前達成溫室氣體減量80%

更多關於阿爾馬達：



ecomobility.org

城市概覽

城市概要

麗景市是巴西東南部最大的州的首都城市，也是巴西市第三大城，當然也有高度的交通需求。此外，該城市越來越重視以人為本之都市發展政策，以大眾運輸系統為先、私家車輛為次的發展策略也讓該城市成為拉丁美洲生態交通城市的典範。

麗景市主要的挑戰是：減少都會交通所產生的溫室氣體排；增加公共交通與非機動車輛的使用；減少交通事故數量。麗景市之經濟發展也促進私家機汽車輛的大幅上升，並因此讓使用公共交通系統之人數遞減。

為了扭轉這些趨勢，該市已經擬定各種新公共交通設施，如2014年開發的新興BRT系統，增加了自行車道和行人專用道，以改善非機動車輛的使用方便性。經由積極開發BRT系統與改善步行和自行車乘騎條件，麗景市致力於增加生態交通運具的便捷性。

統計
(2015年)



人口:

2,502,557



面積:

331 km²

交通模式分布
(2012)



步行 34.8%



自行車 0.4%



機車 4%



公共交通 22.6%



計程車 1.2%



私人汽車 31.4%

目標

2030年前提升公共交通模式分佈達32%，自行車使用至6%

2030年前減少溫室氣體排放20%（以2007年為基線）

更多關於巴西：



標的/願景

在州的2030策略計畫（Plano Estratégico de Belo Horizonte 2030）和2017麗景市政交通規劃（PlanMob-BH）中，交通都是重要項目。舉例而言，PlanMob-BH中有8個交通優先領域包括與永續城市交通相關的方案：包含積極交通、集體交通、個人交通、靜態交通、城市物流、永續城市、普遍可及性、管理監督和運營等。PlanMob-BH的主要目標如下：

- 到2020年，包括地鐵和BRT在內的公共交通網絡的運營，將使用現有的汽車道路權利，全面部署BRT路線，為巴士提供路線服務。
- 到2030年，在所有交通運具模式選擇中，將公共交通工具的使用比例從2012年的43.3%提高到47%。
- 到2030年，將自行車模式的分配從2016年的0.4%提高到6%。
- 實施低速寧靜區（30公里/小時），提供專用巴士車道，改善人行道並新設自行車道
- 宣導道路安全



All rights reserved BHTRANS

推動成果

步行:



- 已新增8,000公里的人行步道
- 通過Mobicentro項目，在7.5公里的人行道上提高舒適度和安全性，減少計畫區內18%的交通事故量。
- 自行車:
 - 新增89.9公里的自行車道
 - 新增自行車共享系統，命名為Bike BH（2014），設該市市區34個車站和周邊Pampulha區域6個車站，共有400輛自行車提供服務。
 - 實施麗景市自行車推廣計劃：Pedala BH（2005）



自行車:

- 新增89.9公里的自行車道
- 新增自行車共享系統，命名為Bike BH（2014），設該市市區34個車站和周邊Pampulha區域6個車站，共有400輛自行車提供服務。
- 實施麗景市自行車推廣計劃：Pedala BH（2005）



公共交通:

- 新增2,100公里的公車與BRT路線，總車輛數為3,066輛。
- 新增28.1公里的捷運/地鐵路段
- 改進之新興公共汽車系統每小時服務15.5萬人次

城市概要

波哥大是哥倫比亞最大城市，也是該國的經濟和政治之都。自2006年當機動車數量達到創紀錄的水準以來，波市開始積極透過基礎設施改革和新交通政策改善城市交通，以支持波哥大的永續發展。

波市以城市發展研究所（IDU）和交通局長（SDM）為首，積極推動城市交通和基礎設施發展。近年來，全市展開各種運輸項目建設，促進生態交通，改善公共交通。

透過這些努力，該市已完成世界最知名的公車系統和BRT公共交通系統典範，並得以滿足大多數市民的交通需求。該BRT網絡是利用綜合城市規劃與以通過為導向發展（TOD）的觀念，以人為本，讓公共交通使用優先於私家車使用。此政策也促成了公共交通系統和公共空間、其他相關之城市基礎設施等，進行城市結構整合與串聯。

標的/願景

波哥大的願景是發展永續且整合的交通移動模式。IDU的使命是發展支援永續發展的交通基礎設施項目和公共空間，各部分都須平衡考量平等性、整合性、安全性和可及性。透過這些整合的城市開發，改善波哥大的交通條件。

波哥大的總體交通規劃（PMM）為該市重要的交通規劃工具，其中包括以下主要目標：

- 改善可及性和連續性；
- 積極考慮土地利用與交通工具間的相互作用，改善無障礙環境，促進智慧交通發展；
- 優先使用最具永續性之次級運輸系統；
- 以有效且有競爭力方式，在運輸系統中導入現行最適技術；
- 確保所有用路人的道路安全；
- 實施乘客優化措施，促進交通流量並有利於發展低碳交通；
- 降低運輸所產生的環境污染，並納入環保且高效的生態交通系統。



目標

到2020年減少20%的碳排放

到2050年達到25%的可再生能源使用

重要文件可以在下面的鏈接中找到：



ecomobility.org

推動成果



步行:

- 通過安全環境行人網絡（RAPS）計畫，改善379,420平方公尺的行人廊道



自行車:

- 打造376公里的自行車道和獨立車道
- 計劃於2018年推出自行車共享系統



公共交通:

- 新增2,200輛巴士投入該市交通系統
- 公共交通系統新增388公里BRT專用路段
- 建設30公里之地鐵/地鐵
- 15%的綠色公車車隊（990輛綠色公車和230輛油電混合公車）。

波德市

城市概要

波德市一直是觀光旅運選擇上的長期領導者，多年來亦積極發展整合聯運永續交通系統的願景。該市將重點放在更好的道路使用品質上，透過各種新型自行車設施、改善步道品質並提供更乾淨的車輛和更好的途經服務。

在波市的交通總體規劃中，小範圍內的區域旅遊目標仍存在重大挑戰。尤其是波德市期望可以鼓勵前往該市上班之非市民員工或途經本市但未停留的旅客使用自行車，以實現邁向波德市「零交通事故」使用目標願景。為了達成目標，該市積極改善旅人的各種安全條件，以減少嚴重傷害和致命交通事故。

過去27年來，波德市實施TMP計畫所獲得的經驗/教訓是人們在轉換交通模式時，需要高度誘因，如高頻率的服務，直接轉乘服務、及強而有力的管理與便捷性，如SUMP（共享，非限制，管理和付費）停車計畫和旅行需求管理系統等。波德市透過過去在該市為背景的「生活實驗室」計劃中，藉由公眾宣傳，溝通，數據收集之資訊進行分析和報告，吸收各種創新設計項目的經驗和教訓，作為更新穎項目投入前之重要基礎。

標的/願景

波德市的交通總體規劃（TMP）與城市綜合計劃、氣候承諾和整體永續發展框架（2014）相結合，重點領域包括完整街道、區域旅遊、交通需求管理、資金籌措和綜合永續發展計劃。波德市的TMP包括一重要行動方案，強調支持社區整合聯運願景的主要措施（短、中、長期）。

2035年的TMP目標包括：

- 將進入波德山谷的車輛行駛里程（VMT）減少20%
- 將居民的單人乘車人數減少20%，非居民的單人乘車人數則減量60%
- 實現溫室氣體排放量減少16%，並持續減少其他移動源之空氣污染物排放；
- 為所有人提供可負擔之交通選擇。
- 持續為「零交通事故」努力，極力減少嚴重傷害事故。
- 實現波德市的氣候承諾以及TMP目標，到2050年前改善空氣品質並減少溫室氣體排放80%

統計
(2014年)



人口:

105,112



面積:

66.9 km²

交通模式分布
(2012)



步行 20%



自行車 19%



公共交通 5%



共享交通 20%



私人汽車 36%

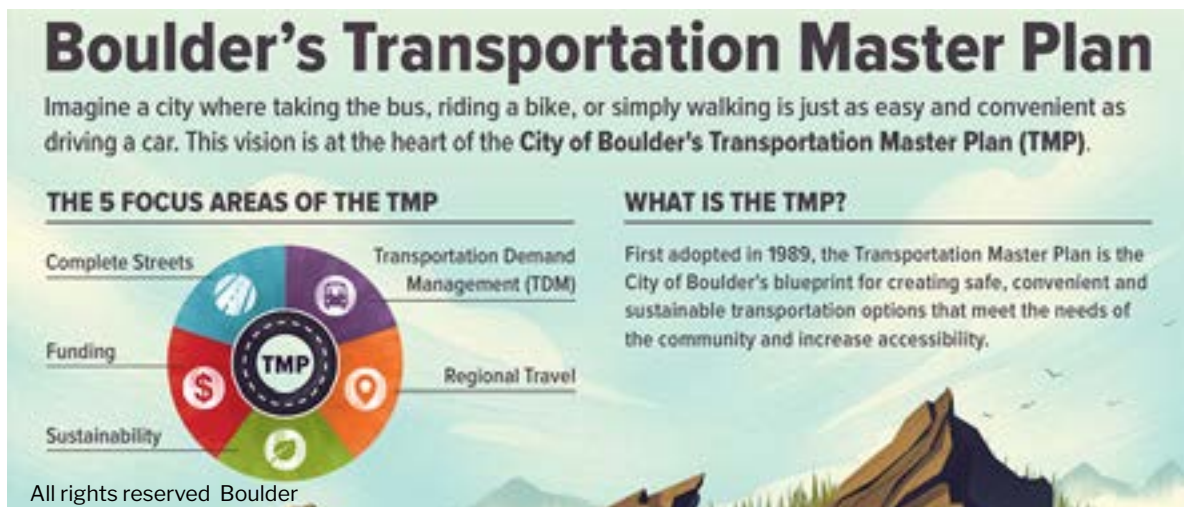
目標

2035年前減少16%的溫室氣體排放（以2013年為基線）
（出自2014年運輸總體規劃）

2050年前，改善空氣品質，減少溫室氣體排放80%

將單人乘車模式比例減少到20%。

更關於博爾德：



推動成果



步行:

- 波德市交通總體規劃設定步行和慢步是社區內主要旅遊方式。近年來該市推出「巨石徒步」計劃，進一步推動步行。
- 波德市公民的步行距離是全國平均水準的三倍。



自行車:

- 開發廣泛的當地自行車系統（163路中心線的臨路自行車道和60英里的街外路徑）
- 由美國自行車組織聯盟指定為「白金級」自行車社區。
- 該市與波德自行車（Boulder B-cycle）公司合作，在該市提供自行車共享服務



公共交通:

- 開發地方和區域間合作夥伴關係，以經營波德市獨特的社區轉運網絡服務。
- 自1990年以來，波德市的當地轉運路線延增300%。

城市概要

布宜諾斯艾利斯是阿根廷的首都和最大城，同時也是南美洲第二大的都會區。每月有1.95億到2億乘客使用城市和郊區的各種交通工具來到這個城市，運輸部門目前佔布宜諾斯艾利斯二氧化碳排放總量的35%，這其中90%來自私人機動車輛。

該市面臨的主要挑戰包括交通壅塞、缺乏行人專區、公共交通基礎設施效率低下等。這些問題促成永續移動計劃（2009）的推動，重點是建立一個更安全的城市，具有可靠、連結並可及的公共交通系統。該計劃推動的措施為延伸自行車網絡、創建公共租賃系統和改善行人用路之設計。該項目也透過「可讀城市」計畫，藉由清楚一致的語音導航系統提供信息，以達成無障礙目標。

布宜諾斯艾利斯一直以居民的交通移動、永續性和生活質量為中心進行城市發展設計。現在，布宜諾斯艾利斯現已成為一個示範城市，為阿根廷和世界各地的城市領路中。該市在創新項目「捷運公車走廊」（Metrobus corridor）上的努力得到國際交通論壇（International Transport Forum）認同，獲得2017年交通成就獎。

標的/願景

透過布宜諾斯艾利斯永續發展交通計劃（2009年），該市優先考慮公共交通之使用，並促進自行車和步行等積極生態交通移動方式，讓每個人都可以享受城市通勤之樂。該交通計劃的主要支柱是：

- 公共交通優先：鼓勵使用公共交通工具，讓2輛汽車、每輛載3-4人的同一空間，可容納40-50人。
- 健康交通：促進整個布宜諾斯艾利斯自行車道和行人基礎設施，促進透過交通獲取更高健康品質。
- 交通條例和道路安全：通過提升民眾意識和執法來減少和預防道路交通事故。
- 智慧交通系統（ITS）：包括智慧信號、電子票務、整合時間表和票價透明等新工具，用於管理在布宜諾斯艾利斯市內的交通便捷性。



推動成果

步行:

- 設定該市100個街區作為10公里低速限制區
- 撰寫出版布宜諾斯艾利斯專用的「街頭設計手冊」
- 執行100個城市街道步行和改善計劃

自行車:

- 增加192公里的自行車專用車道
- 2010年來，生態自行車（Ecobici）共享系統設有200站，2,500輛自行車，超過500萬次旅次。

公共交通:

- 新巴士系統每天運量超過140萬人，減少旅行時間約50%。最終，市中心車流量下降85%，年二氧化碳排放量下降了5,612噸。
- BRT系統有8條路線，分別是Metrobus Juan B. Justo、9 de Julio、Sur、Norte I、AU 25 de Mayo、SanMartín、Norte II和Del Bajo

阿根廷 · 布宜諾斯艾利斯

統計
(2010年)



人口:
2,891,000



面積:
203 km²

交通模式分布



步行 24.9%



自行車 1.2%



公共交通 48.2%



摩托車 0.6%



私人汽車 19.5%



共享交通 5.4%

目標

根據2015年基準情景（BAU），到2030年減少30%的溫室氣體排放量

更多關於布宜諾斯艾利斯：



ecomobility.org

保加利亞 · 布爾加斯

城市概要

布爾加斯是保加利亞黑海沿岸第二大城市，並是保加利亞是第四大城。該市通過實施有利於人與環境的交通計畫，展現其城市對改善城市交通的期望與魄力。

該市雖然私人汽車的使用率很高（58%），但已經實施了若干交通改善項目，將布爾加斯變成個具有高效率永續交通系統的永續發展城市。目前進行中的計畫包括：增加城市各區的及可及性、改造和增加公共交通對大眾的吸引力、引入整合智慧控制系統、建立有利於潔淨非機動交通模式的永續交通系統等。

此外，布爾加斯還提供長期的社會和健康影響評估，在空氣品質、噪音和社會安全保障等方面的政策。該市是成功實施生態交通聯盟用來衡量歐洲城市交通的EcoMobility SHIFT工具評估和審計計畫的首批城市之一。

統計 (2016年)



人口:
202 766



面積:
253.6 km²

交通模式分布 (2016)



步行 2%



自行車 3%



公共交通 37%



私人汽車 58%

目標

到2020年減少25%的二氧化碳排放量

實現能源結構中再生能源占比達26%

更多關於布爾加斯：



標的/願景

「市政永續能源發展戰略（2011 - 2020年）」和「行動計劃」（2011-2013年）為布爾加斯長期的永續交通的關鍵政策。此外，布爾加斯發起了具有野心的「整合城市交通（2010年）」計畫，以促進對低環境衝擊運輸模式的使用。最近，「永續城市交通計畫（SUMP）（2014-2020年）」確定布爾加斯的交通願景，主要願景為：

- 提高公共交通工具的能源效率和運輸方式多樣性
- 增加公共車隊生質燃料的使用和BRT系統的靈活性，以建立低排放的運輸系統；
- 提高各種公共交通系統的及可及性
- 確定各種替代運輸方式，以減少對環境的負面影響（污染、噪音）
- 新增「交通寧靜策略」，增加非駕駛人士的道路安全和交通安全
- 完成並提供高效能貨運車隊的時間表



All rights reserved City of Burgas

推動成果



步行:

- 在繁忙的十字路口建造雙向行人陸橋，建構安全行人通行環境
- 建造一條新的地下街路段，擴大市中心的行人專用區。
- 改善公共交通工具，讓73%的城區可在巴士站或火車站400公尺範圍內。



自行車:

- 新增50公里的自行車道
- 提供公共自行車共享系統Velo Burgas，共有120輛自行車，9個自行車站和3個資訊分享中心
- 支持新的自動自助市政自行車共享系統，該系統為自動化、配備ICT系統，並可隨時隨地訪問，每週7天，為超過20,000人提供交通服務



公共交通:

- 引進具有整合票務系統和即時信息的公共交通整合智慧控制系統
- 新增20公里的BRT車道（超過60%的獨立專用車道）
- 建立BRT的15公里網絡和BRT優先的交通號誌系統
- 新增一個BRT中央車站，2個公共汽車站、公共交通站點，並重建主要的郊區運輸轉運站
- 改善BRT車隊（67輛新公車和22輛無軌電車）

城市概要

歷史悠久的昌原市位於朝鮮半島的東南部，2010年由3個城市縣市合併而成。縣市合併之後，目前的行政管理遇到瓶頸，道路投資飆高、私人汽車擁有量快速增長、民眾對汽車依賴度高等挑戰，催生了2002年「替代交通解決方案」的誕生。

昌原市在多年努力後已成為國際環保典範與領先城市，該市不論在其公共交通工具（包括公車、鐵道和渡輪）以及可持續交通的推廣，皆體現在其項目和獎項中。綠色首都昌原項目（2006）開發了步行，自行車共享等，並促進電動交通的發展。

2008年，該市引進韓國最大的自行車共享系統，創造了600多公里的自行車基礎建設。昌原市並透過擔任生態交通聯盟主席（2012-2015），支持其他城市實現生態交通倡議。2014年，昌原市榮登韓國中央國土交通省「最佳永續交通城市」之列，並獲得5次最佳「公共交通評估」評等。城市通過整合政策框架和獎勵措施增加電動汽車的數量，並對電動汽車減免停車費（近50%）的政策改革，給予電動車主優惠待遇獎勵。

標的/願景

昌原市認為氣候變遷是地球面臨的最重要課題，並將調適與減緩視為提升人民的福祉和促進本地工業和經濟發展的首要任務。為了降低城市交通對於氣候變遷影響衝擊，昌原市正在擴大低碳運輸的推動，並增加再生能源的使用比例和促進能源效率。

綠色首都昌原市計畫亮點（2006）包括：

- 自行車城市項目（2007）旨在將自行車作為一種交通方式提高20%。
- 到2020年前，增進市政使用車輛至1萬輛電動汽車。
- 昌原市「城市交通總體規劃2030」制定了以下策略，以減少城市對機動車輛的依賴性：
 - 加強區域間連通性
 - 以公共交通為導向進行發展，包括優化鐵路和公共汽車網絡。
 - 提高非機動車輛使用者的安全性和可及性
 - 通過現代化交通管理系統進行改善作業



All rights reserved Nubija

推動成果



步行:

· 建置2010年的「昌原線綠道計畫」（Imhang-line Greenway），將未使用的鐵路轉為5.5公里的綠色行人空間。



自行車:

· 2008年推出公共自行車系統 NUBIJA，目前擁有25,000輛自行車；

- 改善自行車基礎建設，並透過自行車融資項目推動使用（2007年）
- 建設共209條路線，總計603公里的自行車專用道。



公共交通:

· 目前公共汽車網絡共有80輛，含跨縣市和市區路線。

區域概況

統計
(2015年)



人口:

1,100,000



面積:

744.26 km²

交通模式分布
(2012)



步行 11.9%



自行車 10%



公共交通 31.6%



計程車 9.9%



私人汽車 41.2%

目標

到2030年，公共交通工具的比例從31.6%提高到33.9%，自行車的使用比例從4.1%提高到15%

更多關於昌原：



ecomobility.org

庫里奇巴

城市概要

庫里奇巴是巴西最大城市之一，同時也是世界城市發展城市治理戰略的優良典範。40多年來，庫里奇巴成功地將交通運輸和土地利用規劃納入城市總體規劃，並獲得良好的成效。

庫里奇巴的住宅區、商業區和娛樂區等高密度人口區都建置在靠近公共交通站的地點，被視為大眾運輸導向發展（Transit Oriented Developments, TOD）的最佳案例之一。尤其其土地利用委員會提出各種土地利用組合，以最小化行駛距離。這樣的設計讓人們不論是選擇住宅區或在哪個商業區，都可輕鬆獲得公共交通工具的服務。

庫里奇巴的公共交通系統最大的特殊性在其可負擔性、封閉式預付系統和整合各不同交通模式的終點站。庫里奇巴並擁有諸多行人友善的社區、高效的低排放巴士快速公車系統（BRT）和不友善的停車設計，成功減少市民的私家車單人利用旅次。

統計 (2010年)



人口:
1,751,907



面積:
403.9 km²

交通模式分布 (2016)



步行 20%



自行車 5%



機車 5%



公共交通 45%



私人汽車 22%

目標

2020年之前預計為國家目標作出貢獻，將排放量減少到36.1%至38.9%。

更多關於庫裡提巴：



標的/願景

庫里奇巴的願景是成為創新解決方案和卓越城市交通管理的全球典範模式。發展至今，公共交通成為庫里奇巴長期城市發展結構規劃中，至為重要的一環。庫里奇巴的長期發展計劃促進了巴士路線沿線的城市人口/建築密度，但同時也引起市民對空氣品質的關注。因此環境友善、使用者安全和效率良好的BRT車隊都不可或缺。該市的交通計畫目標包括：

- 協調土地利用和城市交通管理；
- 降低城市內移動的環境和社會經濟成本；
- 確保城市交通工具互補且相輔相成；
- 平衡各種交通服務的提供；
- 確保市民在利用公共道路和公共場所的公平性；
- 極大化發展貨物和裝卸作業；
- 積極伸張市民對公共交通可及性普及的權利。



All rights reserved Manfred Ereithaupt

推動成果



步行:

- 擴大人行專區和部署長6.3公里，速度限制在30公里/小時的交通寧靜計畫（Calma de Curitiba）
- 重建31公里的行人街道，以改善行人移動便捷性
- 將路邊停車場改建成「小公園」，供行人公共區域使用。



自行車:

- 建成300公里的自行車道
- 在街道普遍引進自行車停車架（可停28輛自行車），並新增20個自行車專用停車站



公共交通:

- 庫里奇巴的BRT模式已經複製到全球150多個城市，全長共有74公里，7個BRT廊道和179輛公共汽車，亦有完備的票價整合系統，每天服務乘客數達566,500名。
- 新增250條公車路線
- 自2014年起推行100%電動巴士
- 93.91%的BRT可及性得到保證
- B100生物柴油專案(2009): 生物柴油車輛可在6個貨運走廊運行

城市概要

德國佛萊堡以其包括交通管理在內的各種先進環保實踐而聞名。這座城市內的非機動交通發展的歷史悠久，也發展了大量的自行車通勤路線。該市持續性的在自行車交通系統投資，使其一直走在現代化交通前端。今日，佛萊堡以就是城市永續發展的一個良好範例。永續發展的思想在其城市設計中顯而易見，不論城市交通和運輸政策在全世界都得到高度的認同與讚揚。

佛萊堡的公共交通工具一直維持價格低廉、持續增加服務品質、並提供更多的延伸使用，讓其公共交通成為德國最具競爭力的系統之一。近十年來，該市的公共交通使用率增加100%。佛萊堡在公共交通發展的成功，在於優先考慮生態交通，而非單人使用私家車，這些措施也讓佛萊堡的私家車密度居德國城市之末（每千人僅423輛）。

在過去幾年裡，自行車出行在交通出行中的份額從 1999 年的 27% 大幅提高到 2016 年的 34%，步行的份額從 1999 年的 23% 提高至 2016 年的 29%。在交通基礎設施方面，若干推動交通運輸發展的專案得以成功實施，其中包括自行車網路的延伸，特別是兩條高優先順序、高舒適性的自行車道的建立以及行人專用區的延伸。

標的/願景

自2006年12月以來，交通運輸發展計劃 (VEP) 2020作為交通領域發展的核心，與土地使用計劃 2020相符。VEP 2020成功推動了公共交通和自行車的使用，包括新城市鐵路的建設和自行車交通網路的延伸等。VEP計劃的主要目的及最重要的舉措包括：

- 通過完整的城市規劃和交通減少(機動) 車輛的使用
- 加強對城市和環境友善的交通系統；
- 開發停車管理系統，發展汽車共享網路和限縮道路網路的擴張

最終，佛萊堡致力於透過推廣公共交通和低碳運輸、擴大鼓勵自行車使用、加強交通需求管理、開發智慧交通系統等措施提高交通永續性。

統計
(2015年)



人口:
222,203



面積:
153.1 km²

交通模式分布
(2016)



步行 29%



自行車 34%



公共交通 16%



私人汽車 21%

目標

2030年前減少二氧化碳排放50%，到2050年實現碳中和。

更多關於佛萊堡：



ecomobility.org



All rights reserved Stadt Freiburg

推動成果



步行:

- 指定大面積範圍為城市步行區，並對老城市中心一公尺範圍內的人行街道重新規劃設計
- 在90%的住宅區實施30公里/小時以下的速度限制。



自行車:

- 新增420公里的複合自行車道，附自行車專用停車區、指引和自行車地圖。
- 在市中心和公共交通站點的「自行車區」新增9,000個自行車停車位。



公共交通:

- 約有 70%的居民居住在公共交通站附近（500公尺處）。
- 交通系統目前涵蓋 135公里巴士，35公里有軌電車和 250公里郊區鐵路）。
- 城市有軌電車網路在 2013 年及 2015 年有所延伸。

高雄

統計 (2014年)



人口:
2,779,00



面積:
2,946 km²

交通模式分布 (2017)



步行 4.5%



自行車 5.4%



機車 61.3%



公共交通 7%



私人汽車 20.5%

目標

藉由如低碳運輸等策略推廣，溫室氣體於2030前可達50%的減量

2018年前達成1,000公里之自行車道之興建

更多關於高雄：



城市概要

高雄市為台灣之第二大城，亦為唯一工、商業並重之城市，坐落於台灣之南，擁有277萬人口。2010年時高雄縣併入高雄市中，並促使城鎮的發展與人口的成長，因此運輸的需求增加，也需要使現有的交通模式改變為更加永續運輸的型態。因此，近年來的高雄市已發展了一系統性的大眾運輸系統，其中包括快捷公車、輕軌、捷運、接駁車以及需求響應運輸

高雄市已逐步強化人行道及自行車等基礎設施，如自行車共享系統。為了達成無縫式之公共交通服務，大眾運輸系統提供了捷運、輕軌及快捷巴士。

過去的10年間，高雄市戮力於屏除傳統之石化燃料所驅動之車輛，導入電動公車、太陽能船舶、太陽能公車站以及環境友善之轉乘站。鑒於上述有效之政策及行動，高雄市可作為其他對於有興趣採用生態交通理念之城市的參考模型。高雄市在生態交通的領導特質，在高雄市作為生態交通聯盟之主席即可一覽無遺。

標的/願景

高雄市承諾將生態交通作為優先策略，並提供涵蓋市區範圍之相關交通系統與基礎建設，高雄市亦推廣及發展建立低碳、永續、人本運輸環境之策略。而為了達成上述目標，高雄市藉由五個政策目標以推廣永續運輸，其中包括整合性、可靠性、生態交通性、效率以及交通網絡。在2018年所設定的短期目標包括，

- 促成36%之綠色運具
- 確保輕軌的全線運行
- 拓展自行車道達1000公里。

後續措施包括

- 建立港口城之聯合運輸系統
- 提供倍數之無障礙運輸
- 推廣3項主要之低碳運具
- 建立4項主要之智慧化通道
- 發展5項主要交通運輸系統
- 強化7項遊客運輸系統



All rights reserved City of Kaohsiung

推動成果



步行:

- 機車禁令的頒布以保障行人之路權與安全
- 綠色路面鋪砌以促成卓越之行人走道



自行車:

- 已發展755公里之自行車道
- 已設立160個公共腳踏車租賃站及4500台腳踏車



公共交通:

- 包含163條公車路線以及路網最佳化規劃，另包括27輛電動巴士、22.1公里之輕軌路線及42.5公里之捷運系統
- 平均每人使用公共交通達1,380次

城市概要

高知市，或稱為科欽市，為印度喀拉拉州最大、人口最為密集，且由許多島嶼及運河所構成之城市。高知市為此區域中之商業活動中心，且列為全球440個新興城市之一，根據麥肯錫全球預測中心之報告指出，高知市在2025年前可貢獻全球GDP之50%。高知市之運輸網絡包括公車、軌道運輸以及水路運輸。雖然公車數量僅為全市車輛之2%，但公車仍為最大宗之運輸工具，超過了40%之使用比例。地鐵的建造（第一期工程至2017年6月）促使了生態交通及無縫接駁的推廣。

道路交通的阻塞、整合型公共交通系統的缺乏以及高事故率均定調了過往高知市在交通情況上的挑戰。由於現行效率不佳之公共交通運輸的配套措施，如旅遊資訊的缺乏及交通系統的涵蓋率不足，公共交通的使用占比自2005年起，每年均以5.6%的降幅逐漸下降。

標的/願景

高知市在提供無縫交通的願景上，係藉由制度與政策以及操作與技術上的整合來達成。高知市在2015年亦著眼於無碳足跡之智慧運輸，並冀望達成下述目標：

- 在方圓250公尺的居住及工作場合中，確保每位市民均可使用公共運具
- 提供替代性的運輸模式（步行或自行車）
- 確保每人運具的獲取性及安全性；
- 藉由智慧型交通模式，促進經濟與城市發展；
- 藉由電動運具及非機動車輛的運輸，在2020年前讓高知市達成無污染之大眾運輸。
- 高知市正架構整合型之運輸及停車計畫，以提供往後25年之交通願景，主要著眼於降低道路阻塞率、提升駕駛及行人之道路安全性、加強生活品質、經濟發展以及停車管理等方針。此外，高知市之地鐵系統已準備了非機動車輛的運輸計畫，以提升安全、可獲取性以及舒適之運輸足跡，亦強化了自行車之車輛狀況的停車設施。

最後，高知市亦已著手設立了都會運輸局處 (KMTA)，規劃、設計及金援一個具有共同準則、有強大政策支援的跨模式的綜合交通網絡。

統計
(2011年)



人口:

2,119,724



面積:

440 km²

交通模式分布
(2016)



步行 12%



自行車 3%



摩托車和自動人力車 26%



公共交通 49%



私人汽車 10%

目標

在2020年前達成無污染之公共交通系統

更多關於高知：



ecomobility.org



All rights reserved Santosh Kodokula 2010

推動成果



步行:

- 已發展了800公尺的街道活化計畫，以供行人與非機動車輛使用



自行車:

- 於2017年六月建立免費之公用自行車共享系統



公共交通:

- 建立25.6公里之都會軌道系統（18.4公里已開始營運），其中含22個高架式車站
- 高效運輸系統的執行，其中包含1400量公車及9輛船舶。
- 架構全球第二大之水上運輸系統，包括78km的水道及38個碼頭
- 整合型票券系統的執行

圖 萊比錫

城市概要

自1980起，萊比錫已針對永續交通的願景發展了一先進的運輸系統。萊比錫之永續交通系統，對行人友善之市中心與規畫良好的城鎮計畫，已使它成為現行歐洲緊密城市（compact city）的典範。萊比錫現行為德國發展最為迅速的城市，亦面臨了如何將每年近40,000旅客移動方式整合進入永續旅遊模式的考驗。新式之旅遊需求在於強化公共交通設施，導入高載量之通勤車輛以及設立高標準的無障礙設施。萊比錫市中心已重新規劃，藉由減少汽車使用量的策略，給予行人優先路權並轉變為更為宜居之城市，譬如賦予家庭及長者更為寬廣的行走空間、遊憩區域以及自行車路線。

對於萊比錫而言，其首要目標在於透過對環境友善的交通模式，增進市民之生活品質，舉凡安全之自行車設施，行人專用街道，以及節制的汽車使用量與停車管理等。萊比錫的永續運輸系統的採用，已間接強化了城市裡的空氣品質，以及在群眾中的高健康水準。

統計
(2017年)



人口:

585,000



面積:

297.6 km²

交通模式分布
(2015)



步行 25.4%



自行車 17.3%



公共交通 17.5%



個人汽車 30.5%
(司機)

個人汽車 9.3%
(乘客)

目標

於2025年之交通模式分布: 70%為共享及大眾使用之非機動車輛，另30%則為私人機車車輛

自行車之使用所佔比例於2020年前可達20%

更多關於萊比錫:



標的/願景

萊比錫已藉由步行、自行車與大眾運輸以及共享車輛與相關資訊等，鞏固並強化現行之交通模式分布。萊比錫的交通模式在21世紀中正在蛻變，由機動車輛的使用轉變為主要的步行、自行車的使用以及共享與大眾運輸。為了宣導市民選用更為永續及環境友善的運具，萊比錫已考量藉由逐步的法規調整與方法規劃來達成此目標。

萊比錫希望在2025年前達成一個遠大的交通模式分佈目標: 70%為步行、騎行及公共交通使用，另30%則為私人機車車輛(司機或者乘客)。主要措施已於2015年所頒布之「城市發展規劃運輸與公共空間」規劃書中提及，其中包括:

- 提升共享運具(針對車輛及自行車在大眾運輸場所設置26個運具租賃站)以及共享車輛系統可達12,000名會員。
- 加強大眾運輸設施(如租賃站之無障礙設施及新式電車)、強化地鐵、電車或巴士接駁網絡，並隔離自行車專用道與電車軌道。
- 擴大市中心之行人專用區域，市區之車輛減少或局部的路權使用。



All rights reserved City of Leipzig

推動成果



步行:

- 2500公里之行人步道;
- 93%之住宅區街道速限低於時速30公里;
- 市中心之人行步道成長超過40%(2008至2013)



自行車:

- 461公里之自行車路線，以及途經市區綠化區之500-600公里之車道
- 6000座之自行車停靠架及兩座可容納1700台車輛之停車場
- 自1994至2015之20年間，達510%之自行車使用增量。
- 與 nextbike公司進行公私夥伴合作關係，共同創辦共享自行車系統



公共交通:

- 每日公共交通使用人均次數為0.63旅次
- 新增157輛巴士，245輛電車/輕軌系統，7條地鐵/地鐵路線和10條郊區鐵道路線

城市概要

哥倫比亞第二大城市麥德林市，為市民提供了一系列交通模式的多元選擇。麥德林已然向世界證明，城市交通透過綜合交通運輸系統，不但可以增加城市中商品和服務的可及性，並可在創造社會凝聚力面向上發揮非常重要的作用。這個城市在90年代初期是個高度不平衡的城市，交通情況不佳，也是世界上最為暴力的城市。該市利用城市發展積極干預措施，成為現在所見的宜居之城，並成功改變人們在城市內移動的方式。

地鐵、電車、纜車、BRT、公共汽車、公共自行車和綜合服務是麥德林市多樣化綜合交通系統的一部分，藉此改善市民的交通選擇。該市並透過物流等的配套措施，以及各種公共交通工具在運營和票價的整合與重組，實現高效率、方便、安全、實惠具有包容性和永續的交通系統。

使用共享自行車和公共汽車BRT系統等創新運輸模式，該市有效提高公共場所和市民使用公共交通運輸模式的使用率，各種交通模式品質的提升也將麥德林順利轉型為宜居城市。隨著纜車系統和自動扶梯系統的實施，原本不連接的區域則因此達到更好的通聯性，也因此提升了該市的市政服務機能與就業率。目前，這個城市鼓勵私部門的城市交通創業，期能使現有的運輸系統更加創新。

標的/願景

麥德林交通政策的目的是通過改進其綜合多樣化聯運系統的功能，以實現更好的交通便利性，最終提升市民的生活品質。綜合計劃（2006-2020年）標題為「信任未來」，由麥德林在2006年提出，其中包括基礎建設、交通管理、技術、運營和系統擴增等諸項次級總體交通規劃。另外，副指導計畫的「安全交通計劃PMSM（2014-2020）」則積極評估麥德林的道路安全。該計畫設計了五個管制領域，以加強市內交通行動和措施，實現全面道路管理，並優化基礎建設，讓道路使用者、車輛等有更好的使用經驗。「綜合城市工程（PUI）」則是該市規劃和地緣管理的重要舉措，專門為度邊緣化、隔離、貧困和暴力等高挑戰性地區所考量設計。

最後，「都會自行車執行策略」PMB2030）設定目標在2030年前實現該市的自行車佔總旅次的10%。



All rights reserved Secretaría de Movilidad de Medellín

推動成果



步行:

- 目前該市有4,100公里的自行車道
- 建置1,600,000平方公尺的新公園區，共有25個公園和11個城市廊道，作為城市一體化項目的一部分。
- 週日和例假日（Ciclovía）在城市不同地方實行無車日，讓道路可供步行、跑步、騎自行車或練習運動等，總長共60公里。
- 與35個教育機構共同合作，進行道路安全之大眾教育工作



自行車:

- 新增45公里的自行車道
- 推出公共自行車系統EnCicla，投入385輛自行車
- 建置25個自行車停車站，可容納300多輛自行車



公共交通:

- 建構一綜合的大眾運輸系統，包括兩條地鐵路線（34.5km），四條捷運纜車（Metrocable）線，兩條Metroplús線，Tranvía電車線（4.2公里）和地鐵巴士
- 通過整合運輸方式，將平均行車時間從90分鐘降至30分鐘
- 開通BRT系統Metroplús，與現有的交通系統完全整合，含站體規劃和票價。
- 建置帶車輪的電車系統，以解決該市的地形挑戰。



計程車 7.4%

目標

麥德林PMB2030計畫期在2030年前達成自行車使用率佔總旅次10%目標
更多關於麥德林：



ecomobility.org

· 麥德林
· 哥倫比亞

統計
(2015年)



人口:

2,464,00



面積:

380.6 km²

交通模式分布
(2017生態交通聯盟問卷)



步行 26.1%



自行車 0.5%



公共交通 29.4%



機車 10.9%



私人汽車 14.7%

把城市變得更聰明

城市概要

墨西哥市是世界最大的巨型都市之一，擁有超過2200多萬的居住人口，是墨西哥金融、政治與文化首都。墨西哥市每天有超過2300萬的旅次、550萬輛車湧入市區，大量車潮對於永續交通發展造成極大挑戰。墨西哥市是全球汙染最嚴重的城市，其市區居民每日來回通勤平均就要花上2.5小時，可以說交通是墨西哥市面臨最嚴峻的挑戰。

墨西哥市正在推動交通典範的轉型，以人本交通為核心，展現城市邁向環境永續性的可能性。墨西哥市決定投入，將基礎建設的建構由原本的汽車為主，轉為以永續交通使用者為重，例如行人、自行車騎士、與公共交通使用者等。

標的/願景

改善城市公共交通系統是優先目標，因公共交通系統可減少約一半城市總溫室氣體排放量。墨西哥市的法規提供推動永續交通、改善道路安全與投資人本交通系統的指導原則，墨西哥市2014年交通法（Mobility Law）明訂以下主要任務：

- 推動法令架構轉型，邁向人本交通，改變預算結構。
- 重新修訂停車場法規
- 照顧人們在城市流動的交通方式分配與道路安全
- 設定與檢視交通公共政策專區（specialized areas）
- 透過城市規劃打造汽車交通量較小的城市

運輸與交通策略作為墨西哥市「綠色計畫」的一部分，提供改善交通基礎建設與提高大眾意識宣傳的整合型措施，墨西哥市的自行車交通策略則是分別架構在四個主要的計畫下：文化與教育（Muevete en bici）、新使用者教育訓練（BiciEscuela）、公共自行車系統、基礎設施與設備（EOBICI）。

另外，墨西哥市整合型的交通計畫與氣候行動計畫遵循生態交通定義，建立了新的規範，尋求建造整合型的運輸系統，並提倡非機動型的交通模式，以推動永續城市發展。墨西哥市更採用Vision Zero政策推動道路安全，目標在零傷亡率。

統計
(2010年)



人口:
22,500,000



面積:
7,954 km²

交通模式分布

(2013)



步行 0.8%



自行車 0.8%



公共交通 71.3%



機車 0.2%



私人汽車 21.5%



計程車 5.4%

目標

2020年達成30%
溫室氣體減量
(2014-2020 墨西哥市氣候行動計畫, Mexico City's Climate Action Program) (PACCM)
更多關於墨西哥城：



All rights reserved Mexico City

推動成果



步行:

- 擴大自2008年即開始推廣的「以自行車代步」(Move by Bike)無車計畫的實施區域，長度達55公里的市區道路。
- 設置限速，主要道路為50公里，次要街道為30公里。



自行車:

- 170公里的自行車道，2座大型自行車轉運站與3000座自行車架。
- 5年來提升35%的自行車旅次。
- 達成全球第五大公共交通共享系統，共有6,500台公共自行車與452座自行車站。



公共交通:

- 設置32公里長全面型BRT路網系統，有超過120公里長的廊道與6條路線，199公里公車專用道，13條輕軌線，202公里捷運線，與26公里的郊區鐵路。

城市概要

明斯特是德國最大的城市之一，為西發利亞地區的服務、貿易與行政中心。明斯特曾於2004年獲頒「世界最宜居城市」並具有「德國氣候首都」、「兒童最友善城市」與「自行車首都」的稱謂。

明斯特的交通工具分配比例中有71%是使用環境友善交通方式，如自行車、巴士、火車、汽車共享或步行。由於明斯特70年來，不斷地推廣長期性自行車交通與規劃，造就今日自行車成為今日該市中最為普遍的交通方式，明斯特因此獲頒ADFC 2016年最佳自行車城市，這也是它自1991以來第六次獲得此殊榮。對於居住於距離市區8-10公里的郊區市民來說，亦有20%係以自行車作為交通方式。

除了在自行車推廣上的成就，明斯特的交通規劃考量所有的交通類型，多年來以整合型方法做為城市發展永續交通規劃的指導原則，明斯特市也致力於讓市民及遊客們理解有多元化的環境與氣候友善交通模式選擇，推出新氣候友善交通宣導廣告，展現各種在城市中靈活與環境友善的移動方式。

標的/願景

明斯特市透過步行、自行車、公共交通、汽車共享與共乘、以及交通諮詢服務推廣等，進一步改善現有的交通工具分配比例，終極目標則是打造所有交通使用者都沒有壓力的街道環境。明斯特市第三版都市交通計畫（Nahverkehrsplan Stadt Münster, 2016）訂定市區及區域公車服務的營運品質（網絡、路線、週期、服務時間）與優質交通（人事、車輛、基礎設施、通訊與資訊）。明斯特2025年交通概念計畫目標包括：

- 提高公共交通在運具分配比例為15%，此項目標也會同時促進明斯特2020氣候保護概念計畫的整體目標。
- 透過空氣品質計畫，減少市區住宅周邊細懸浮微粒與NO2排放
- 制定噪音行動計畫，提出減少道路交通噪音影響的措施
- 提供各種無障礙公共交通模式，確保行動不便者或障礙人士的交通使用
- 考量性別議題，特別是公共交通使用者女性多於男性

統計
(2016年)



人口:
310,039



面積:
302.9 km²

交通模式分
布
(2016)



步行 22%



自行車 39%



公共交通 10%



私人汽車 29%

目標

2020年減少40%的二氧化碳排放（與1990年比較）（2050氣候保護計畫）

2020年提升再生能源使用比例達20%。

更多關於明斯特：



ecomobility.org



All rights reserved University of Münster

推動成果



步行:

- 設置無障礙行人穿越道，確保行人道路安全。
- 增加號誌系統閉塞迴圈（block circuit），節省行人的等候號誌時間，使其能不間斷地穿越道路。
- 2004年獲選為「世界最宜居城市」
- 法規規定所有住宅區都是30公里速限區



自行車:

- 自1991年明斯特持續保有德國國家自行車騎士協會（ADFC）德國自行車最友善城市的頭銜
- 擁有470公里長的自行車道
- 達成每日平均20分自行車通勤時間
- 打造德國最大自行車站，有3300個停車位，可容納超過50萬輛自行車。



公共交通:

- 設置8條火車路線與18條區域公車路線。

波特蘭

城市概要

美國波特蘭是美國主要大城之一，以自行車聞名，最近更成為美國城市中，自行車通勤者比例最高的城市，為創新交通的領頭羊。波特蘭致力於打造人們便於行走、騎自行車、使用大眾運輸、以及少開車就能滿足日常所需的交通運輸系統，為了達到這項目標，波特蘭交通局成為打造宜居城市的夥伴之一，負責規劃、建造、管理與維持有效且安全的運輸系統，提供大眾與企業使用。

波特蘭有著全面性的公共交通系統，包括公車、電車與輕軌，並沿著公共交通系統規劃都市成長策略，將都市成長聚焦於公共交通站點的周邊社區。為了鼓勵非機動性的交通選擇，例如步行、騎自行車或汽車共享，波特蘭市決定提供以騎自行車、走路、汽車共享或使用公共交通的通勤者財務獎勵，因此約有8%的通勤者騎自行車去上班，是美國大型城市中比例最高，也是全國平均值的十倍以上。

統計 (2016年)



人口:
639,863



面積:
376.5 km²

交通模式分布 (2015)



步行 6%



自行車 7%



公共交通 13%



私人汽車 65%

目標

Vision Zero (2015) 計畫目標在2025年達成零交通死亡與重傷。

2030 波特蘭自行車計畫：2030年前達成自行車交通占總旅次25%。

更多關於波特蘭：



標的/願景

波特蘭最近提出停車管理、多元運具長期計畫與城市規劃，波特蘭市的基本計畫包括波特蘭計畫 (Portland Plan)、通盤計畫、交通運輸系統計畫與氣候行動計畫。波特蘭交通運輸系統計畫 (TSP) 於2007年更新，該計畫著重於成本效益街道 (cost-effective street)、公共交通、貨運、自行車與人行道環境改善、鼓勵少開車的地方交通需求。

主要目標包括：

- 持續推動以多元核心與廊道沿線為主軸的都市成長計畫
- 將平等與人類健康考量納入土地使用與交通計畫
- 採行複合運具模式並連結「完整街道」(complete street) 方式
- 財務可行；
- 與區域及國家部會成為合作夥伴；
- 以既有計畫包括2040架構計畫、氣候行動計畫、2030自行車計畫與城市經濟發展計畫為基礎，研擬TSP與通盤計畫。

3項自行車計畫引導波特蘭市40年來發展為自行車友善城市，透過制定政策、目標與自行車道網路，目標在將自行車成為日常生活不可或缺的一部分，波特蘭市議會分別於1973、1996、2001年通過實施自行車計畫。

波特蘭市也有貨運總體計畫，平衡貨運交通需求與對社區的衝擊，及其他交通運輸模式。最後，波特蘭市提出Vision Zero政策，研擬社區行動計畫以大幅減少波特蘭道路的車禍傷亡事故。波特蘭目標在20年內減少都會區每位居民10%、30年內減少20%的車行里程數。



All rights reserved Portland Bureau of Transportation

推動成果



步行：

- 波特蘭安全通學計畫涵蓋超過100間學校，推行學童人行道與自行車安全教學。
- 支持28場週日園道 (Sunday Parkways) 活動 (無車日活動)
- 設置穿越道規範，辨識並落實強化安全機制。



自行車：

- 自行車共享系統 BIKETOWN 有1,000台自行車與100座自行車站。
- 建置563英哩的自行車道，包括302公里自行車專用道
- 設置6500座公用自行車架



公共交通：

- 80條公車路線網路，610台公車
- 建置93.5公里的輕軌系統
- 11.6 公里電車系統

城市概要

基多是厄瓜多爾的首都，位於南美洲的赤道區，是世界最高的首都（海拔2850公尺）。基多積極致力於都會區內打造永續交通環境，讓每個人都能夠享有安全、舒適、多元與相連的交通方式。

基多交通工具使用比例有23%是私家車，2008年有17%的道路交通超過設計容量，若趨勢持續不變，此數字預計將於2025年超過50%，由於基多地形多丘陵，難以推動自行車等永續交通方式，因此基多正努力地打造以公共交通系統為基礎的永續交通，讓每位市民都能夠安全、便利與舒適地使用多元且相連的公共交通系統，同時也致力於構建多中心的城市規劃以減少機動車出行的數量和時間，並同時減少市區交通擁塞與空氣汙染。

標的/願景

基多的交通目標在打造整合且便利的公共交通，透過第一條捷運線與纜車系統的建造；公共交通系統品質的改善；擴大公共交通系統容量與涵蓋範圍，提升公共交通使用比例；整合轉運點（系統互連性）；以及推動再生能源在公共交通運具上的應用，減少交通部門溫室氣體排放。與此同時，基多城市發展規劃計畫將更多家庭安置在捷運站周圍的城市節點，以滿足日益增加的運輸需求並給基多市民提供更好的生活條件。其主要目標如下：

- 改善公共交通容量，彌補交通運輸供需落差。
- 強化公共交通系統互連性、改善品質與安全性
- 優先、提倡與鞏固道路安全，減少道路車禍事故以及傷亡率，
- 提倡與改善公共交通並減少對車輛的依賴，減少交通部門溫室氣體排放
- 完成正在進行的第一條捷運線，包括22公里長的隧道與15個站點，預計每日可服務這座線型城市約40萬名乘客
- 為地形複雜的郊區打造纜車系統，作為公共交通系統的輔助



推動成果



步行:

- 維持優良的人行道品質。



自行車:

- 建置45公里長的自行車道，推動部分城市鄰里的自行車使用
- 公共自行車共享系統 BiciQuito，2012年有658輛自行車與297輛電動自行車



公共交通:

- 預計於2019年完成23公里長捷運系統與15個站點。
- 增加公車數，包括80輛雙節公車（double-articulated buses）（Euro III），提升公共交通的容量與品質。



統計
(2010年)



人口:

2,671,191



面積:

372.39 km²

交通模式分布

(2011)



步行 15.4%



自行車 0.3%



公共交通 61.7%



私人汽車 22.6%

目標

2025年前維持交通工具分配比例中公共交通 70% 的比例

與 2015 年相比，在 2022 年前降低至少 5% 的交通出行時間

2019 年前實施至少 20 公里高品質的步列區域並增加每日公共自行車使用量至 2 萬輛 (PMDOT 2015-2025))

更多關於基多：



ecomobility.org

阿根廷 · 奧羅薩里奧

統計
(2010年)



人口:
1,194,000



面積:
178.69 km²

交通模式分布
(2008)



步行 19.6%



自行車 5.2%



公共交通 40.3%



私人汽車 34.8%

目標

國家自主貢獻減碳目標為2030年較一般情境(BAU)減少15%溫室氣體排放(包括交通方式轉型)。

更多關於羅薩里奧：



城市概要

羅薩里奧都會區人口約120萬人，是阿根廷第三大城，也是阿根廷主要工業廊道核心，具有大型鐵道車站與貨運中心。羅薩里奧透過大眾公共交通的投資，將非機動運輸列為優先任務，以因應人潮、車潮與載貨量的流動，引領永續都市交通的發展，並且為市民帶來更好的生活品質。

城市整體都市交通由Ente de la Movilidad de 羅薩里奧 (EMR) 機構進行規範、規劃與評估，並提出積極的交通政策，EMR著重於集體行為的轉變，透過市民參與及問卷調查等活動，讓技術導向的政策能夠順利地在社區中推動與接受。

作為二度進入永續交通大獎決賽者 (Sustainable Transport Award finalist)，羅薩里奧是生態交通的先驅，他所採取的永續都市交通措施包括公共交通專用道、挹注自行車基礎建設與整合型 (停車) 票務管理。這些措施的進展情況由羅薩里奧客運監測中心 (CM) 進行監測和評估。

標的/願景

羅薩里奧具有悠久的規劃傳統，使其成為多元化、具有策略遠見的城市，羅薩里奧的永續交通願景架構在「交通協議」(The Mobility Pact 2010) 之中，具有三項主要策略：推動大眾公共交通、提倡非機動運輸、減少個人機動交通使用。

2010整合交通計畫(PIM)則是參與式過程的成果，包括市民、機構、地方與國際專家的參與，著重優先行人與自行車騎士的路權，PIM計畫涵括一系列的子計畫與行動方案，目前正在建構快速、舒適及安全交通的最優化交通模型，改善生活品質同時也促進發展。PIM計畫亦提倡社會包容性並鼓勵永續交通方式，部分目標包括：

- 建置優質且包容整合的交通運輸系統，包括鐵路運輸、電車與專用型運輸廊道及電動交通。
- 將自行車基礎建設的使用、維護、擴展與更新列為優先任務
- 讓行人成為城市交通的主角，擴大相關都市基礎建設
- 提倡個人機動交通的平衡使用
- 管理載貨與卸貨都市貨運運作
- 提倡乾淨再生能源的使用
- 強化都市計畫與交通規劃連結
- 提倡科技發展應用於交通
- 提升資訊流通、大眾意識、教育與道路安全
- 強化交通治理的組織機制



All rights reserved Ente de la Movilidad de Rosario

推動成果



步行:

- 20公里長的街道提供周日無車日活動使用
- 修繕2.2公里人行道，改善可步行性
- 減少公共交通站點附近停車位，減少汽車使用並創造新的開放空間



自行車:

- 建置120公里的自行車道
- 建置公共自行車共享系統，計有280台自行車與18座自行車站
- 提供市區2000台自行車停車設施



公共交通:

- 增建25公里公車專用道，使得公共交通更加便利
- 建造三條BRT系統，涵蓋10公里範圍，每日可服務20萬名乘客
- 打造交通監控中心，可監控交通流量、乘載車道與停車空間、交通號誌以及遵循路徑與時間表
- 建造63條公共交通路線，包括公車、無軌電車與有軌電車等
- 提供使用者/乘客的動態資訊系統，包括Tarjeta sin Contacto，讓使用者可自行規劃交通旅程。

城市概要

聖米格爾德阿連德位於墨西哥多丘陵的中央高地上，於2008年列為UNESCO世界遺產，以高度保存、完整的歷史遺址聞名。其市區公車系統是人們使用比例最高的交通方式，涵蓋範圍廣，可到達各個社區。

步行也一直是聖米格爾德阿連德最常見的交通方式。聖米格爾德阿連德追求更為安全的步行與自行車環境，其中一項重點在減少對城市間交通依賴，讓自行車騎士與行人取得交通優先權，次為公共交通。

聖米格爾德阿連德提倡混合土地使用的鄰里發展，促進步行，步行也是市中心最方便的交通模式，尤其是部分街道實施行人徒步區之後更是如此。這座城市的交通挑戰則是交通壅塞、空氣汙染、並且亟需升級與改善市區的公共交通系統。

標的/願景

聖米格爾德阿連德承諾促進市區內永續都市交通發展，同時保留獨特的觀光旅遊特色，其交通計畫（2017年5月）與瓜納華托州交通行動計畫（2016年3月通過），是聖米格爾德未來交通發展與目標的基石。

根據交通行動計畫，行人將是交通核心，再來則是自行車與公共交通服務。在二項計畫指導之下，其交通目標為：

- 確保有效率且具整合性的交通系統，同時透過公園的建造、自行車設施與整合公共交通系統，最小化歷史城區的機動型交通流動。
- 提供優質且適宜地理涵蓋範圍的公共交通系統（包括夜間服務）
- 改善停車管理包括：Park&Ride設施，停車收費與市民優惠，公共停車場費率管制等。
- 轉變目前旅遊觀光電車的hop on-hop off系統，改以提供更多的站點。
- 公車替換為新型、低汙染的型號，部分路線改為小型巴士。
- 建置市區外環道，避免重型運具穿越都市社區，推動生態交通。
- 確保人行道與步道的安全
- 建置更多自行車道與公共自行車租借系統，提倡使用自行車
- 生態交通公共意識提升，城市中多元運具的共存

統計
(2015年)



人口:

171,857



面積:

1,558 km²

交通模式分布
(2015)



步行 34%



自行車 1%



公共交通 41%



私人汽車 24%

目標

優先考慮積極的流動性。

更多關於聖米格爾德阿連德：



ecomobility.org



All rights reserved Linzee Obregon 2017

推動成果



步行:

- 部分人行道擴大，主要在歷史城區，推動城市中的可步行性
- 改善人行道安全與品質
- 打造歷史城區的大面積行人徒步區。



自行車:

- 改善既有自行車道。
- 設置首條2公里自行車專用道



公共交通:

- 建置10條公車路線與150輛公車車隊。

印度 西姆拉

城市概要

西姆拉位於喜馬拉雅山脈的西北山陵，有著「山中皇后」的美麗稱謂，這座城市是印度北部地區的政治、觀光與教育中心。如同印度的其他城市，西姆拉已高度都市化，也因此帶來各種交通挑戰，包括壅塞與空氣汙染。另外由於它多丘陵、陡坡、窄路的特殊地形特徵，因此需要採用創新的方式，才能引領城市邁向永續交通。

為因應這些挑戰，西姆拉開始採取永續交通策略，以將衝擊降到最低，西姆拉提供市民與旅客便利與永續的交通選擇，特別著重於改善整個城市的行人基礎設施，以改善垂直交通，目前42%旅次為步行，同時強化所有的交通方式。西姆拉亦努力提高公共交通系統品質，透過智慧ICT技術建置交通與停車管理系統。

為確保達成永續交通的承諾，西姆拉成為許多國際合作網絡的成員，其中包括生態交通聯盟，將生態交通原則作為城市發展新型都市交通的核心概念。

統計
(2015年)



人口:

169,578



面積:

35.34 km²

交通模式分布
(2011)



步行 42%



自行車 1%



公共交通 49%



計程車 1%



私人汽車 7%

目標

2031年增加60%的公共交通交通工具分配比例 (CMP 2012 report)

更多關於西姆拉:



標的/願景

西姆拉通過了一份以2031為規劃視野的通盤交通計畫 (CMP)，引領西姆拉邁向永續性都市交通的行動與目標。考量城市自然的地貌，提供使用者更為快速與更具包容性的交通模式與公共交通基礎建設，CMP計畫目標為:

- 提倡永續的交通方式如自行車與公共交通
- 透過交通方式從地面道路，轉換為空中與地下的流動方式，減少燃油使用，因此減少空氣汙染與交通擁塞。
- 因應成長的交通需求時盡量避免新建道路網絡。
- 提供大眾公共交通方式
- 增加自行車架與自行車共享系統，提倡自行車使用
- 在這樣的願景與目標之下，西姆拉計畫發展新的道路連結、分流道路與隧道。改善公車服務品質與容量，建置纜車系統；引進人車分離行人穿越設施，實施自行車共享計畫與基礎設施，改善貨運交通基礎建設，改善道路設計，設置路外停車場，擴大人行道，提高行人與駕駛的道路安全。



All rights reserved Krishna G S

推動成果



步行:

- 建置3.85公里行人專用街道。
- 涵蓋範圍約93.88公里步道網絡



自行車:

- 計畫於2018年引進自行車共享系統，提案在3條路線與6場站設置自行車架



公共交通:

- 公車車隊成長為308輛
- 建置410公尺纜車系統，3.6公里建造中

城市概要

水原市是南韓京畿道首府，距離首都首爾約30公里。水原所面臨的是人口與車輛數的增長，但交通運輸環境卻逐漸衰頹，因此水原開始積極透過都市創新手法，重新組織公共交通系統，無車道路，引進電車以及低碳運具推廣，種種努力在2015年獲得肯定，由韓國土地、基礎設施與交通部授予「最佳永續交通」大獎。

水原的公共交通系統包括公車與地下鐵，其公車系統被認為是國家範例，服務約30%的總通勤人口，為了提高公共交通的使用率，水原預計進一步投資地下鐵建設。

邁向人本與緊湊城市的轉型，水原將行人視為交通優先對象，指定行人徒步區域，採取各種措施重新活化步行文化，2013年水原主辦生態交通全球盛典，在示範社區實施一個月無車，並且制定長期自行車與步行基礎設施的改善計畫，包括更為寬敞的人行道、自行車道以及口袋公園的設置。

標的/願景

水原引進綠色交通做為減少溫室氣體排放總體目標的主要策略之一，目標在2030年減少40%排放量（基準年為2005），善治理事會（The Good Governance Committee）與城市交通評估計畫（Civil Transport Evaluation）提出更為生態的交通政策，與更具成本效益的解決方案，以及2030年總體願景。水原亦實施參與式治理，包括預算規劃，到改善平等與準確資訊服務的供給。

第二版公共交通總體計畫（2012-16）旨在2030年提升公共交通在交通工具分配比例達52%。部分策略包括：

提倡整合型與複合型公共交通，致力於零或單一轉運

生態交通做為交通運輸政策核心，水原目標在2018年將50%公車車隊替換為電動型運具。

讓所有使用者享有更為便利與安全的交通，確保弱勢族群的交通路權

統計
(2013年)



人口:

1,170,878



面積:

121.04 km²

交通工具分配比例
(2010 人口與住宅普查)



步行 23.6%



自行車 1.6%



公共交通 31.7%



私人汽車 33.7%

目標

2030年增加交通工具分配的公共交通比例達52%。

2030減少二氧化碳碳排

更多關於水原：



ecomobility.org



All rights reserved ICLEI 2013

推動成果



步行:

- 在10個社區引進無車區，7萬市民共同參與，預計2018年擴大實施至20區。



自行車:

- 建置112.3公里的自行車道
- 預計2019年完工啟用3,700台城市自行車與300座自行車站



公共交通:

- 280台公車與35條路線
- 指定數個社區設有公共交通專用道路，提供生態交通更多空間發展

雪梨 · 澳洲

統計
(2016年)



人口:

208,374



面積:

26.15 km²

交通工具
分配比例
(2017)



步行 25.3%



自行車 2.9%



公共交通 29.5%



私人汽車 26.5%

目標

2030 交通工具分配比中步行增加到60%

2030年完成200公里自行車網路建置

2016-2021年減少44%溫室氣體排放(2006年為基準)

2030年所有公共交通車隊與市區20%私家車轉型為低排放運具

更多關於悉尼:



城市概要

位於澳洲新南威爾斯州，雪梨為文化、商業與研究中心都市，每日約有60萬名遊客、通勤者與學生穿梭在雪梨市區。2006到2036年間，雪梨人口預計將成長60%，考量增長的交通需求，市府鼓勵人們使用公共交通、自行車或步行，確保城市維持永續發展與獨特魅力，同時兼顧商業發展需求。

從2007年開始，雪梨市展開全面性的社區諮詢過程，與市民共同建立未來雪梨發展的長期願景，完成「2030永續雪梨」城市策略計畫，致力於2030年前將雪梨打造為綠色、全球以及互連的城市。計畫中以社區需求設立優先行動方案，從活化、行人友善城市中心到多條綠廊道所形成的整合型運輸網絡，人本生態交通可說是2030永續雪梨計畫的核心。

雪梨的交通運輸系統包含全面性的鐵路、公車及渡輪服務網絡，輕軌線、機場線、觀光巴士與計程車服務則完善整體交通網絡，2009年開始，雪梨開始建造自行車道與共用道，並運用這項基礎設施收集相關使用資訊，根據記錄，過去2年來，平均自行車通勤者數量提高了82%，特別是建有自行車道的路線使用者成長最多(部分地區達3倍以上)；雪梨更在主要廊道上實施以行人為優先的政策，並鼓勵汽車共享的使用。

標的/願景

以2030永續雪梨策略計畫為願景，將雪梨打造成生態交通城市，改善策略上聚焦於步行、自行車與公共交通等三項領域，並有五項主要方案：

- 打造宜居、人本友善城市中心並連結到地標港灣區域。
- 整合型永續交通網絡，最少化交通壅塞。
- 充滿生機綠意的綠色廊道，自行車專用道路與人行步道
- 在城市的各個區域打造充滿活力的社區空間
- 以永續發展更新倡議與活化基礎設施，減少設施成本，提升居住與基本交通選擇。

雪梨一直以來也鼓勵自行車使用，採取行動包括改善自行車基礎設施、誘因補助、提升公共意識，雪梨街頭目前可以看到比之前更多的自行車騎士。



All rights reserved Sydney Cycleways

推動成果



步行:

- 雪梨每年投資1500萬美金在人行道設施項目
- 道路安全宣導與倡議計畫成果，減少28%行人車禍(2009-2013)
- 2016可讀雪梨(2016 Legible Sydney)計畫，擬定人行道標示策略與設計手冊確保人行道標誌一致且容易理解
- 活化城市巷道(laneways)，透過公共藝術與設施升級鼓勵步行。
- 在假日期間暫時性地封閉各社區街區中心
- 實施交通寧靜措施



自行車:

- 2010到2016年，自行車騎士增加98%
- 舉辦每年度雪梨自行車企業挑戰賽，鼓勵使用自行車通勤
- 設置70公里自行車道
- 在130個公共交通節點設置950個自行車專用櫃



公共交通:

- 郊區鐵路系統有815公里與300個站點，每日服務約1百萬名乘客
- 12.8公里的輕軌
- 提供650個汽車共享車輛路旁停車位
- 新增38台雙層公車
- 共有31座捷運站，自動化列車與66公里長的新捷運軌道，2019為第一期工程，2024年第二期完工

聯盟未來方向



Photo: Itzel Obregón 2016

生態交通聯盟計劃於未來兩年，在地理疆界上擴大現有的城市交通倡議範圍，讓更多的城市和更多的地區加入行列。聯盟將為這些城市提供全球最佳實踐案例，使決策者能夠更有效地獲得技術專業知識、知識交流，並從中習得解決方案，促進城市中人本友善的交通發展，進而有效因應氣候變遷。

全球的生態交通聯盟城市們正處於邁向永續未來的不同階段，每個城市都有其各自獨特的挑戰與需求。透過實施國際倡議、聯繫其他聯盟城市或和聯盟夥伴合作，在在都會強化他們在城市交通上的努力與成效。

全球的生態交通聯盟城市們正處於邁向永續未來的不同階段，每個城市都有其各自獨特的挑戰與需求。透過實施國際倡議、聯繫其他聯盟城市或和聯盟夥伴合作，在在都會強化他們在城市交通上的努力與成效。

生態交通聯盟將採取四種類型的行動達成上述目標，分別為地方改善、強化地方培力、連結國際與聯合倡議。

生態聯盟城市將有機會：

- 縱觀全球發展情況，獲得創新解決方案
- 分享並學習其他聯盟城市的經驗
- 獲得新視角以拓寬視野
- 與政府機構、國際組織、多邊銀行以及學術機構建立聯繫
- 在活動或研討會上影響當地政策決策者

地方改善

生態聯盟城市創新及交通發展舉措

生態交通聯盟可以為城市提供資訊、工具以及與合作夥伴交流的機會，從而支援其改善交通運輸狀況。通過促進聯盟城市同儕串聯，生態交通聯盟可以推動城市共同發展。ICLEI的生態交通議程為交通運輸的發展提供了縱橫的方法論，同時在地創新也可以透過跨洲和跨區的合作進行推廣。

績效評量

生態交通聯盟將支援城市實踐由 ICLEI 所開發的城市交通績效評量系統 SHIFT。聯盟城市均可參與績效評量，ICLEI及合作夥伴都將為績效評量提供技術支援。透過這些需求評估工作，城市也將同時



審視現行與將實施計畫與措施。



2016年10月生態交通聯盟城市在厄瓜多爾基多聚集。

聯合倡議

專題工作小組

在生態交通聯盟專業夥伴的支援下，參與城市可參加特定城市低碳交通領域的專題工作小組。工作小組中，城市可分享關鍵技術合作夥伴的經驗，促成相互合作計畫或募資。專題工作小組的研究領域包括當前面臨的困難比如城市道路安全、非機動運輸和快速公交系統，也包括創新領域比如共享運輸，城市物流，電子運輸，收費以及資訊處理方面的智慧交通體系 (ITS) 等。

在特定領域的合作專案

聯盟城市雖可依據城市興趣參加專題工作小組，生態交通聯盟也會挑選 2-3個聯盟城市共同行動的專題領域，比如城市貨運、交通運輸對健康影響的量化研究以及城市溫室氣體減排的策略研究等。進行專題研究的目的是在於將交通理念貫徹到實際中並取得切實有效的結果。

連結國際

生態交通領航者

現今所有生態交通聯盟城市都在積極開發城市交通解決方案、為市民出行提供更多交通選項。透過記錄和分享聯盟城市的經驗，聯盟可以為地方乃至全球其他城市提供最佳案例。生態交通大會將持續與技術專家和交通業者合作，分享案例研究、簡報、工作檔，擔任共同討論城市交通與未來方向的最佳平臺。



全球舞臺上的城市聲音

生態交通聯盟將永續交通的討論及最新進展帶至全球舞臺。ICLEI將致力於促進城市在交通運輸領域最佳案例的分享。

聯盟不僅聚焦城市於交通領域做出的承諾和行動，同時也將勾勒城市如何進一步發展城市交通的框架及所需的能力建設、知識、財務機會及融資需求。



未來 2-5 年，聯盟專案主要體現在以下幾個領域：

生態物流： 聯盟向德國聯邦環境、自然保護、建築與核能安全部（BMUB）所提出的「生態物流：永續城市的低碳貨運車隊」為期四年的計畫已經獲准，這個計畫涉及的國家包括阿根廷、哥倫比亞和印度。該計畫將透過地方及國家層面的政府支援，聚焦於促進城市低碳貨運方面的能力建設、發展策略和相關政策。

支援城市實現氣候和人類友好的創新交通模式： 透過惠烈基金會（Hewlett Foundation）的資助，聯盟將與來自印度、中國和非洲的六個城市開展城市生態交通的合作，以期讓城市達到更好的交通模式，最終實現永續交通 / 生態交通的目標。

德國都市交通變革倡議（ Transformative Urban Mobility Initiative, TUMI） 作為德國都市交通變革倡議（TUMI）的創始合作夥伴之一，聯盟將把城市與技術和金融機構聯繫起來，以支援發展中 / 新興經濟體的城市朝著永續交通的方向發展。



Photo: all rights reserved. City of Kaohsiung 2017

出版說明:

引用本出版物內容請註明出處：ICLEI - 地方政府永續發展理事會，2017年。「2016-2017生態交通聯盟報告書」，德國波昂。

出版者

ICLEI - 地方政府永續發展理事會
Kaiser-Friedrich-Strasse 7
53113 德國波昂

作者

Monika Zimmermann, 副秘書長, ICLEI - 地方政府永續發展理事會

Itzel Obregon, 生態交通聯盟專員, ICLEI - 地方政府永續發展理事會

Beatrice Chng (莊欣怡), 生態交通聯盟專員, ICLEI - 地方政府永續發展理事會

編輯

Dana Vigran, ICLEI - 地方政府永續發展理事會

排版設計

Linzee O. Prescott, www.dglinzee.tumblr.com

翻譯

ICLEI 東亞地區高雄環境永續發展能力訓練中心

本出版品版權所有，不得轉載。若需轉載部分或全部內容應以書面形式向ICLEI - 地方政府永續發展理事會之世界秘書處提交申請。

(c) 2017 ICLEI - 地方政府永續發展理事會 e.V.保留部分權利。

本出版品授權依據國際條款「創作共享署名-非商業性使用-禁止改作4.0」。

其他生態交通聯盟報告書

生態交通聯盟2012-2015報告書, ICLEI - 地方政府永續發展理事會, 2016年。更多詳情請見: [HTTPs://ecomobility.org/resources/report/](http://www.ecomobility.org/resources/report/)

ICLEI - 地方政府永續發展理事會

ICLEI世界秘書處

Kaiser-Friedrich-Strasse 7
53113 德國波昂

www.iclei.org

生態交通團體

www.ecomobility.org

ecomobility@iclei.org

iclei@iclei.org

www.ecomobility.org/alliance/

October 2017