



2015年10月9日通过  
(2015年10月20日译版)

# 城市生态出行约翰内斯堡宣言

南非 约翰内斯堡 2015年10月



a world class African city





# 城市生态出行 约翰内斯堡宣言



a world class African city



作为致力于可持续和低碳发展的城市代表，我们在此承诺并呼吁全体城市优先发展可持续城市交通。同时呼吁将于2015年12月在法国巴黎召开的联合国气候大会（COP21）和将于2016年10月在厄瓜多尔基多召开的联合国人居署 III会议上通过富有雄心的决议，引领应对气候变化和促进可持续发展的行动。

我们承诺并号召各级政府给予可持续交通大范围实施的大力支持，以实现包括道路安全、空气质量、能源效率等领域在内的可持续发展全球目标（SDGs）。

我们重视COP21在达成一个包容的和富有雄心的应对气候变化的行动计划中的重要性。这样一个包容的、富有雄心的协议认可并放权给包括地方和次国家政府在内的所有利益相关方，同时认识到生态出行政策和项目将帮助全球城市变得更为宜居。

## 宣言合作机构



生态出行 (Ecomobility) 意味着选用综合的、包容的和亲环境的交通方式，步行和骑行、公共交通和分享型交通优先的出行方式。

因此，生态出行是可持续和低碳城市交通的必要元素，创造一系列的经济、社会和环境收益。

1 EcoMobility（生态出行）这一概念由ICLEI-倡导地区可持续发展国际理事会于2007年首创。

## 我们, 作为城市领导 ...

- 共享同一个理念, 就是我们城市中的可持续交通应该是可接近、可连接、可负担、安全的、安心的、包容的、亲环境的, 并应该能促进全体市民的幸福;
- 承认生态交通描绘的是综合的、社会包容的和亲环境的出行选择, 优先提倡步行和骑行、公共交通和分享型交通;
- 认可城市交通在遏制温室气体排放中发挥重要作用, 特别是对驾驶机动车辆出行的人们和货运车辆而言, 低碳交通是我们所在城市、地区和国家应对气候变化的未来所在;
- 承认转型到生态出行为中心的城市交通体系将减少我们城市的碳足迹, 提高人员和货物移动时的能源效率;
- 强调生态出行对人类、城市和地球的多重益处, 包括温室气体减排、公共空间的品质提升、社会融合、幸福和公共健康、更多的服务享有、减少花费、创造就业岗位、创新和创业等;
- 意识到政府和个人正承担着因机动交通等外在因素而引起的高昂代价, 包括大规模的机动车辆使用者和货运车辆以及由此而引起的道路和停车场所占用的空间, 以及道路拥堵、交通事故乃至人员死亡, 还有饱受诟病的噪音以及空气污染;
- 号召各位地方政府领导、国家和次国家政府、商业和发展共同体支持我们在全球城市中推进生态交通的实施;
- 承认各级别政府就高效和综合的交通解决方案共同合作的必要性;
- 承认与广范围的利益相关方合作和融入私企的实用性;
- 承诺发现并实施适用于我们当地状况的交通解决方案。



交通领域的能耗占全球总能耗的27%

政府间气候变化专门委员会 (IPCC),  
第三工作组报告, p21, 2014

## 我们, 作为城市领导承诺 ...

采用以人为本的城市交通政策, 替代以往的机动车辆为中心的城市发展策略, 大力提倡步行、骑行、公共交通、分享型交通和绿色货运。我们城市的交通将是综合的、安全的、舒适的、平等的、亲环境的、低碳的、低耗费的和有效的交通体系。

### 综合的可持续城市交通政策

- 根据我们的生态出行战略、计划和项目, 围绕生态出行体制, 设计交通基础设施和服务, 考虑市民的不同需求;
- 实施各项政策、计划、项目和设备, 促使我们的城市通过更为综合的土地使用和交通方案, 关注TOD (换乘中心) 的发展;
- 介绍和实施法治措施促进生态出行的发展;
- 调整我们城市的发展过程和交通方案, 融入公众的参与;
- 优先发展快速低费用的举措, 鼓励我们的城市从对机动交通的依赖转变到可持续发展的交通方式;
- 发展和实施长期的生态出行解决方案, 保证在投资和维护费用方面都具有财政可视性;
- 逐步淘汰对私家机动车使用及停车的直接、明确和不明确的补助;
- 在可能的条件下, 确立市政的或者市政府间的合作团体, 提高跨行政边界的生态出行的现实化。

全体ICLEI会员应优先考虑以人为本的城市交通模式, 通过给予步行、骑行以及公共交通在一个综合和分享型系统中的优先权, 实现城市空间的平等使用

ICLEI 战略规划 2015-2021

支持宣言的背景信息

## 全体市民的城市空间

- 包括道路空间在内的公共空间的优先使用，促进多功能使用和不同交通方式的共存，取代过往的优先考虑机动车辆而非市民的政策和方案；
- 转化包括城市高速道路在内的道路空间向公共交通、分享型交通、步行和骑行的转变，包括提高对相关公共设施的享有度，例如紧急车辆、废弃物收集和服务 / 货运车辆；
- 在居民区引入道路最高速度30km / h的限速制度，确保行人和骑车人也享有平等的道路权利；
- 根据当地状况，提供安全、共享的交通空间和行人区间或隔离设施给低速区以外的行人和骑车人；
- 融合以人为本的交通基础设施与绿色空间、开放水域和生态多样性的发展；

## 发展公共交通作为城市交通的支柱

- 根据体系、基础设施、费用和乘客信息综合各类公共交通和交通手段；
- 支持和引入新型和分享型交通的概念，包括车辆共享、合伙用车、自行车分享和辅助客运系统（中间公共交通），在政策法规中反映此类需求，例如为共享型车辆提供优先停车位等；
- 引入新型创新方式，同时重新发现之前的公共交通中的有效做法，包括城市缆车、升降车等以应对复杂地形；
- 应用智能交通系统（ITS）提供更多使用信息、流线型操作和费用收取，使市民出行更为简便、迅速和便捷；
- 应用新型、自动驱动车辆时探索公共交通模式的引入，并检测它们对城市区域人们生活质量的影响。

## 低碳车辆

- 投资低碳和零碳能源汽车；
- 不鼓励单人驾车、重型车辆如越野车在市区内的使用、高噪音高油耗和高污染车辆的使用、低效的驾驶习惯、短距离驾驶等出行方式；
- 鼓励电动车的新趋势，包括各类小型、轻型车辆在人员和货物运输中的使用，以及可再生能源在电动交通中的使用转变；
- 与车辆制造商、销售商和车辆关联工会开展对话，寻求他们的理解和对生态交通为本的未来城市交通系统的支持。

## 我们街道的平等和安全

- 赋予步行和骑行崇高意义，促进城市范围的步行和骑行网络，确保新修道路都有步行道；
- 通过采取严格的安全政策（如瑞典和旧金山的零死亡政策）以及相关的基础设施和政策推行，确保道路安全；
- 提高道路使用弱势群体的安全保障，特别是老弱病残和妇女等人群；
- 为安全和可持续的学校交通制定策略。

## 生态出行带来的商业发展和工作机会

- 鼓励和支持新型商业模型的开发，用于新的和共享型的出行方式，并且通过生态交通创造就业机会；
- 鼓励购买城市和周边地区的地方小型食品商的产品，以减少温室气体排放以及食物运送的花费。

## 低碳和绿色城市货运

- 发展地方绿色货运政策、设备和基础设施，并将其与国家层面的交通和贸易政策相连；
- 发展城市货运办公室作为地方中转点，无水港作为货运集结中心；
- 管理货运运输车辆和运输时间，重新管理城市配速朝可持续的方向发展；
- 探索能将旅客和货运交通（如货运电车）与地方和地区轨道系统结合的方法；
- 探索地下货运系统的开发。

## 改变习惯的意识培养和参与

- 通过更多的社区参与、交流和生态交通优势培养，加强行为改变的努力；
- 发起和支持信息共享活动、免费乘车日/周/月、生态出行庆典活动、自行车运动等，邀请地方社区、相关利益方和教育机构的积极参与；
- 与社区居民共同庆祝生态交通的进展；
- 放权并资金支持社区团体实施和开发创新的生态交通解决方案。

## 企业交通管理计划

- 联合公共和私企雇主引入激励体制，促进以公共交通、步行和骑行以及车辆共享的方式出勤，并减少私家车的的使用；
- 要求企业制定出行计划。

## 城市交通与温室气体减排关系的监测和评估

- 应用监测和评估机制，测定引入生态交通和减少私家车使用（交通工具方式划分）的成果；
- 应用诸如 carbon 气候注册的系统记录地方政府在通过城市交通减排温室气体方面的承诺、行动和成果。

全球交通事故死亡人数中，27%为步行和骑行者。即使目前，这些人也仍然在城市交通和规划政策中被大幅忽略。

世界卫生组织（WHO），全球道路安全状况报告，2013



## 我们, 作为城市领导, 呼吁全体 国家和次国家政府 ...

设立有财政支持和激励机制的国家级战略、项目和政策, 支持城市生态出行基础设施和服务的建设和维护。

- 通过生态出行为导向的政策, 确保法律框架和实施体系能确保和促进生态交通;
- 确立国家级政策和相关财政支持机制, 支持生态交通基础设施和服务, 对已有的内容, 争取将其显著提高;
- 承认可持续城市交通基础设施的重要性, 以及构建公平、包容、繁荣、韧性和可持续发展城市的服务的重要性;
- 放权给地方和地区政府, 将决策制定去中心化, 促进已具有法规、机制和财政能力的地方政府提高城市生态交通的水平;
- 逐步淘汰直接或间接的对私家车拥有和使用的补贴(包括石油补贴), 重新调整财政支援机制, 使其朝生态交通的方向发展。
- 为城市通过城市和空间发展策略设定条件, 不鼓励私家车使用, 促进生态出行相关的选择;
- 修改道路标准、法律法规和标志, 以促进生态交通的发展。
- 促进地方层面的创意和创新挑战及实现, 为国家试点项目提供新型交通方式的测试, 推进试验, 鼓励区域交通系统下的地方合作机制;
- 支持和实施旨在减少城市地区货物运输和货运派送的国家项目, 为低排放货运车辆设立标准;
- 鼓励生态交通领域的公共和个人创业;
- 寻求国际发展机构对实施城市生态交通的支持项目;
- 提高地方和区域政府对公私国际、国内和地方财政机会的直接接触能力, 寻求发展长期可持续城市交通的投资;
- 支持低排放、无尾气和环境友好型车辆, 特别是加大对研究的投入, 鼓励新型小型轻型的可再生能源车辆的制造和生产。

如果石油价格保持低价, 如果城市交通基础设施是私家车为中心的规划, 那么全球来自地表交通的二氧化碳排放将增加**110%**

经济合作与发展组织, 2015IFT交通展望, 2015



每年全球大约有**130万人**死于交通事故

世界卫生组织 (WHO), 全球道路安全状况报告, 2013

### 不断增长的全球挑战

**中国**  
截止2006, 未来10年中国在道路上的投资需求超过1500亿美元

**印度尼西亚**  
雅加达在交通拥堵方面的花费从2009年的40亿美元增长到2010年的52亿美元

**印度**  
自1951年起, 过去50年中, 交通规模增长了近150倍

**美国**  
政府缺少足够解决交通拥堵问题的资金

资料来源: 世界银行、美国土木工程协会、麦吉尔大学、Project Finance、A&L Goodbody律师事务所、Railpage Australia、Business New Zealand、印度政府、麦肯锡全球研究所

据估计, 如果第一年节约**1%**旅行时间就会产生**0.5%**的交通量增加, 从更长久来看会上涨到**1%**

Phil B. Goodwin, 交通减量的实证证据, 《交通》23卷1期, 1996



## 我们, 作为城市领导, 呼吁参加2015年12月联合国气候大会的UNFCCC 缔约方以及全球气候社会团体共同 ...

在墨西哥城, 每辆私家车大约搭载1.21名乘客, 因此, 搭载同样的人数, 私家车所需的道路面积是公共交通的50倍。

世界资源研究所, 以人为本的城市: 智慧驾驶, 智慧城市, 2014



推动健康和可持续的交通方式, 能预防交通节奏对人类健康的负面影响, 包括空气污染和肥胖症。

世界卫生组织 (WHO), 全球道路安全状况报告, 2013



2000年到2050年间, 来自交通领域的温室气体排放预计增长140%, 其中90%来自发展中国家。

联合国-气候变化 (UNFCCC), 城市交通: 发展中国家地方政府与低碳发展, 2015

## 选择生态出行作为实现二氧化碳减排目标的重要战略手段, 并通过一项包容和富有雄心的气候协议为其提供支持

- 承认加速生态交通实施对交通领域减少二氧化碳排放的重要贡献;
- 确保一个包容的和充满雄心的气候制度能够在巴黎气候大会得到通过, 以保证地球升温控制在2摄氏度以下;
- 确保国家自主贡献 (INDCs) 中包含转向低碳城市交通的强烈意愿;
- 在全面实施“巴黎气候一揽子”计划以及促进“2020年前抱负”中, 联合并放权给作为政府相关利益方的地方和次国家政府, 通过开发新的和追加的政策工具、指南和项目, 为国家政府激发地方和次国家政府开展气候行动的潜力;
- 支持UNFCCC对国家自主贡献的五年复查和提升机制, 包括对交通相关减排的重点关注, 交通领域大力支持适应气候变化的行动;
- 确保绿色气候基金的完全资本化, 确保城市对生态交通基础设施和服务金融的直接接触;
- 帮助2020年前减排差距的缩小, 通过加速生态交通项目的行动计划, 充分利用巴黎气候协议于2020年生效前的时机。



我们，作为城市领导，呼吁将参加2016年10月在厄瓜多尔基多召开的联合国人居会议III 和部长级国际交通会议的政府，以及国际发展组织、双边及多边机构、非政府机构、以及交通领域的商业团体 …

## 加强对可持续城市交通的全球支持

- 支持国家和次国家政府在城市实施生态交通；
- 重新确定可用投资资源和补助的导向，从以车辆为中心的基础设施到以人为本的可持续交通的转变；
- 促进城市交通计划的制定，为生态交通设定目标，引入绩效评估工具和评价流程的技术；
- 为保证大众交通的供给和可再生能源电动交通的使用设立框架条件。

### 可持续城市交通是可持续发展目标（SDGs）和新城市议程的关键

- 承认加快生态交通的实施对于提高城市生活质量、促进以人为本城市规划的重要贡献；
- 引入大胆的支持机制，实施可持续发展目标（SDGs）中交通领域相关的目标，包括：健康和可持续城市，并为地方和次国家政府实施目标提供支持；
- 打造“生态出行”这一理念成为新城市议程中的一个核心概念，新城市议程将于2016年在厄瓜多尔基多召开的人居署 III 会议（住房和可持续城市发展联合国会议）上通过。

### 拓展生态交通的合作及气候投资

- 提供更多的财政支持，并使地方政府获得直接接触全球融资机构的机会，以扩展公共交通系统、提高步行和骑行设施、扩大共享型交通；
- 为城市提供技术支持和能力建设的活动，以提高城市对生态交通的意识，以及设计和实施生态交通项目的的能力。



任何尝试将地球增温控制在2摄氏度的努力都不能忽视交通领域，地方交通行动将在实现国家交通目标中发挥重要作用。

可持续低碳交通机构（SLoCaT），交通与气候变化，技术报告，生态交通对话，2015年9月



## 宣言通过后的后续工作 ...

这份宣言由ICLEI-倡导地区可持续发展国际理事会和约翰内斯堡市共同起草，作为2015年10月在约翰内斯堡举办的第二届生态出行世界庆典的一部分。宣言的起草过程中收到了来自合作伙伴和专家的宝贵意见，特别是可持续和低碳交通机构（SLoCaT）贡献颇多。

这份宣言得到了前来南非约翰内斯堡参加第二届生态出行世界庆典和生态出行对话会议的城市领导和专家的支持。

## 之后宣言推广的后续工作包括：

- 获得参与生态交通联盟城市的支持，获得代表ICLEI会员城市的ICLEI理事会的支持。
- 可持续和低碳交通机构（SLoCaT）将与ICLEI合作共同推广该宣言，获得更多支持。
- 我们诚邀地方和区域政府、国家政府、国际机构、社会团体、企业和商业联盟等共同支持该宣言。

本宣言可用于参与联合国气候大会的任何机构的准备和宣传工作。

[www.ecomobilityfestival.org/the-johannesburg-declaration/](http://www.ecomobilityfestival.org/the-johannesburg-declaration/)



照片来源：  
Simphiwe Nkwali,  
约翰内斯堡市  
中文版本由宁雪翻译

城市生态出行约翰内斯堡宣言的通过，使我们再次确认我们对以上目标的承诺，强调现有的城市交通形势只有通过我们接受一个合作的、综合的和投入的方案，才能得以转变。

通过支持这份宣言，我们明确我们将在各自所在的政府部门、国际发展机构、双边/多边组织以及城市网络中实施，更重要的是通过合作实现我们城市生态出行的现实化。

支持这份宣言的城市领导委托约翰内斯堡市市长Parks Tau先生将这份宣言提交到将于2015年12月在法国巴黎召开的联合国气候大会上。

## 宣言支持机构：



可在相应网站上查看详细内容

获取更多信息：

ICLEI - 倡导地区可持续发展国际理事会  
全球秘书处；德国波恩  
生态交通项目组

[ecomobility@iclei.org](mailto:ecomobility@iclei.org)  
[www.ecomobilityfestival.org](http://www.ecomobilityfestival.org)