

每年的9月22日是“世界无车日”，不仅是这一天，现在越来越多的人愿意每周少开一天车。怎么才能让更多的人自觉少开一天车？让更多的绿色出行理念走入人们生活。一方面越来越多的以奖代惩的互联网新方法正在推广中，另一方面公共交通网络日趋完善。对此，政协委员建议多种方法配合，践行绿色出行。

世界无车日 如何放下方向盘绿色出行？

□本报记者 盛丽 孙艳

【做法】

关注公众号每天签到领红包

9月22日是“世界无车日”，其宗旨是增强人们的环保意识，了解汽车对城市环境造成的危害，鼓励人们在市里使用公共交通工具、骑车或步行。现在越来越多的人开始注重保护环境、倡导绿色出行。

雾霾治理、交通拥堵治理，这些当前比较突出的环境治理问题，一直是北京市政协委员关注的重点，而委员们提出的建议案中，很多委员提出环境治理，人人有责，需要全民参与。这其中，绿色出行、少开一天车成为委员们的共同呼声。

北京市政协委员、北京凌盛集团董事长于立荣专门就少开一天车向大会提交了一篇提案。于立荣提出，北京要想改变雾霾罩天的现状，不仅政府要加强作为，在政策上指引、执行、监督，每位生活在北京的老百姓也应树立起“治理雾霾，人人有责”的观念。她呼吁，环境建设人人有责，必须从个人做起，从自觉每周少开一天车做起。

“从2008年起，政府提出了每周少开一天车，于是北京开始尾号限行。不能说没有一点效果，但我看到的北京还是每天堵，雾霾天气还是经常出现。”于立荣提出，究其原因，是车主们并没有形成自主的“治理雾霾，人人有责”的责任意识，为了多开一天车，宁愿交限行的罚款。如果不能发挥“我”的作用，单靠政府强制约束，显然不行。所以，于立荣郑重向全社会发出号召、并承诺：从我做起，除了限行日之外，每周自愿少开一天车，坚持绿色出行。

去年开始，共享单车越来越受到市民欢迎，也成为人们绿色出行的一种手段。不仅如此，为了让更多车主能够身体力行的少开车，不少部门也探索一些方法鼓励，还有了搭上了互联网的快车。这其中就包括今年6月11日，由市发改委联合腾讯、北京环交所、北京节能低碳工程技术研究院联合推出的“我自愿每周再少开一天车”平台。

据了解，持北京市牌照的机动车车主，可关注微信服务号“我自愿每周再少开一天车”，或小程序“北京市机动车自愿减排交易平台”，按要求完成注册后参与活动。参与活动的机动车车主通过交易平台的拍照功能，将

开始停驶机动车时和下次使用机动车时的车辆仪表盘累计行驶里程信息拍照并上传。两次上传照片的车辆行驶里程基本一致，且停驶时间达到24小时的，认定为停驶一天；超过24小时整数倍的，就按整数的倍数认定停驶天数。

市发改委开发了机动车自愿减排方法学，实现机动车减排数据的可计算、可复核。机动车按照排量1.6升（含）以下、1.6升（不含）至2.5升（含）、2.5升（不含）以上排量以及新能源汽车（纯电动车）分档，停驶一天可分别获得0.5元、0.6元、0.7元、0.2元的碳减排收益。也就是说，市民自愿停驶一辆中小排量的车一个月，能领到约15元的红包。

车主黄女士每天都会在这个平台上签到，对于这个鼓励车主少开车的新方法，她有着自己的理解。

“最初，是我老公在新闻上看到的这条消息，我们就开始用微信搜索，之后关注了公众号。”不仅是黄女士自己身体力行的践行少开车的做法，她还将这个平台分享到车友群和她所参加的合唱群和摄影群中。据了解，平台正式上线当天的注册用户就突破了5000人。

【效果】

三个月 碳减排超1800吨

人们在践行少开一天车的同时，解决的不仅仅是道路拥堵，还有对于环保的贡献。截至目前，“我自愿每周再少开一天车”平台上上线三个月左右的时间，累计关注用户3.6万人，注册用户2.6万人，其中在平台自愿停驶的用户达到6312人，形成的碳减排量超过1800吨。

减排量全部通过平台由北京节能低碳工程技术研究院作为交易代表以市场价格购买，目前交易金额已经超过8.5万元。平均每天平台上自愿停驶机动车的用户超过1500人，形成的碳减排量在20吨左右。

国家应对气候变化战略研究和国际合作中心碳市场管理部主任张昕认为，北京市发改委倡导“我自愿每周再少开一天车”活动是北京市探索通过碳普惠制推动公众绿色低碳生活和消费的重要举措。

近年来，北京的机动车保有量超过570万辆，并以每年10余



针对这一行动计划的落实，市政协委员黄卫东提出，通过平时观察发现，市内公交专用车道使用率不高，许多路段经常出现机动车道拥堵严重而旁边的公交专用车道“空无一车”的现象。他建议对公交车道行驶车辆的类型进行放宽，单位班车、机场大巴、旅游车、校车等大中型机动车辆也可以使用公交车道。

黄卫东还建议，大中型机动车体积大、行驶速度较慢，与小型机动车共用车道容易造成拥堵，可以尝试将原有的公交车道改成大中型机动车道，减轻机动车道的车流密度，以此达到缓堵的效果。

黄卫东表示，堵车的时候机动车的尾气排放量也是很大的。这种方法不仅可以提高公交专用车道的利用率，还可以缩短机动车上路行驶时长，客观上减少了因拥堵而产生的汽车尾气排放，对绿色出行和大气污染都十分有利。

以奖促治 鼓励市民转变观念

王迎春委员建议，可以通过“以奖促治”的方式，鼓励和引导市民转变观念，从而改变出行方式，并制定多种奖励措施，包括精神荣誉的奖励、商业车险免费延期、路边停车时间奖励和抵扣驾驶证积分等。

例如，可以实行“低碳积分”的方式，通过信息系统监控每辆机动车每月的污染物排放量，统计其“添污”数量，并设定一个“低碳排放”的标准值。如果一辆机动车的排放量低于这个标准值，就可获得“低碳积分”，并给予相应奖励，让市民感受到绿色出行的益处。

发展新能源租赁业

减少机动车出行后，如何保障居民交通便捷？对此，王迎春表示，减少机动车出行强度的前提是完善公共交通，形成便捷的公共交通全覆盖，完善轨道交通和汽车租赁业。

她建议，可以在当前大力发展新能源汽车的基础上，发展新能源汽车租赁业，在地铁站、大型交通换乘点、交通枢纽处等区域设置“新能源汽车租赁点”，并建设立体型车库，市民可以选择地铁出行后，租赁电动汽车进入城市核心区。未来，希望三环以内，只有地铁、公交和新能源车出行。

万量的速度增长。车主参与“我自愿每周再少开一天车”活动，将少开一天车产生的减排量通过北京碳交易市场获得经济收益，是鼓励市民以实际行动来减少温室气体排放和环境污染市场机制创新，是绿色低碳权益惠及公众的具体表现，将有助于改善北京控制温室气体排放、改善空气质量、减少拥堵。

【建议】

公职人员身体力行

于立荣提出，政府公职人员更要起到带头作用，努力将排污、耗能减为零。建设绿色政

府，不仅要减少公车使用，更要体现在工作的方方面面。她建议：党政干部、公务人员带头不开私家车，乘地铁、公交出行；每个公务人员可结合自身工作情况在家上班1天，减排并节省能耗；政府会议要精简再精简，能通过通讯方式完成的就不再集中。

政协委员们不仅提倡“绿色出行”，呼吁市民少开车，还就如何“绿色出行”建言献策。

2017年，北京市政府工作报告提出，将实施新一轮缓堵专项行动计划，坚持公交优先战略新开和优化调整40条公交线路，完成600公里自行车道和步道整治，中心城区绿色出行比例提高到72%。