**结题报告**

现如今，“低碳出行、绿色出行”的概念已经成为了社会的主流， 而几次“环境大会”的召开亦使这个话题成为了家喻户晓的热点。“低碳”一词不再是那些领导人、大使们的交流专利，在低碳全球化的号角声中，各地正掀起一股低碳狂潮。而此次我们的课题即与“低碳出行”密切相关，利用暑期时间，开展了有关市民低碳出行现状及意向的研究。

我们首先与大学生组开展讨论，利用一周时间共同设计出了我们调查所用的问卷。随后，我们决定在上海南站、五角场以及仁济医院东院三个人流密集地区开展调查，而调查人群则以城市上班族为主，兼顾老年人和学生族。为了保证样本的可靠性与可控性，我们没有选择便利的网上问卷调查，而是利用数周时间进行街访。

而在问卷调查的过程中，为了提高效率并使受访人群合乎我们的设想，我们多次改变方针，并开创性地求助于各小区居委会。在他们的协助下成功搜集到了特定人群的家庭住址并利用数个夜晚登门开展调查。

（以下为数据统计结果）

经统计，在我们发放的200份问卷中，共回收200份，其中有效问卷为188份。问卷包含以下几个部分：A被调查者基本信息、B调查者日常生活出行情况、C影响因素与政策分析、D私家车使用情况、E个人意见。

第一部分:被调查者基本情况

性别上，在选择被调查者时有意注意到男女比例的平衡，男98人，女90人。在所有有效问卷中175人为上海本地居民。教育水平大多为大学本科，3人初中或者中专以下，16人高中或者中专，硕士及其以上的学历为4人，月收入从0元（学生）至52000元不等，集中分布在4000——6000元（包含），为90人，占47.9%，0元至4000元（包含）为71人占37.8%，6000元以上为27人占14.4%

第二部分：

日常出行情况，按之前的收入层次进行分层，有车一族绝大多数来自于第二阶层和第三阶层，共33人，占17.6%，第一阶层有小汽车仅为7人，占拥有小汽车总数21.2%。

在所有调查者中，拥有自行车、助动车或者摩托车占大多数，为108人，占55.8%，排除其他私人交通的少属性，只有25%的受调查者没有拥有任何出行交通工具，绝大数人都拥有一种甚至三种出行交通工具。但是在平时上下班采用公共交通（公交车、地铁）仍为多数，即使拥有交通工具。在购买生活必需品方面，市民一般采用步行，说明社区建设可以基本满足居民基本生活购物的需求，但是在购买其他生活用品（衣物、居家用品）需要到大型商场时，采用小汽车和公共交通人人数上升，在去医院看病方面，拥有小汽车的被调查者均填写为使用小小车，在无车或者有自行车、助动车等小型出行工具的被调查者中，选择出租车的人上升4成。由此可以建议的是，可以增加大型购物商场或者商业圈的购物车、班车。同样可以在各大医院所覆盖的地区范围内设置公车、班车，一方面减少停车难、路口堵车的问题，一方面可以缓解相关道路的拥挤。

第三部分：影响因素与政策分析

在对高收入人群（其中大部分拥有小汽车）的分析中显示，在考虑出行交通工具最大的影响因素68.6%选择便利性，其次是12.2%的人选择时间短；在选择公共交通出行的原因中，有37.2%的人选择费用低，同样37.2%选择方便快捷，另有少数选择没有其他交通工具、安全性、停车位难找；排除有出行工具的因素，不选择公共交通的最主要原因43.6%选择了舒适性较差、拥挤，近50%选择便捷性差或者时间长准点率低，另有少数人选择线网覆盖率低、离出行距离远，没有选择费用高；在愿意选择私家车出行的影响因素中81.4%选择方便快捷、机动灵活，其次18.6%选择舒适度较高，基本无选择其它选项。在对中低层次收入的群体调查结果显示，影响出行交通工具选择的因素、不采取公共交通的因素、选择私家车出行的因素，被调查者提供的选项大致相同。但在选择公共交通出行的因素上差别较大，就拥有自行车、助动车和摩托车的被调查者，选择公共交通出行的压倒性因素是方便快捷，选择费用低占24%，没有任何出行工具的被调查者这一数据为29%，而在这一人群中选择没有其他交通工具占25%，大大超出了其他群体的选择，这一数据也一定程度上显示他们的无奈。

在影响因素这一方面的分析中，我们可以得出市民在选择何种出行工具时，最主要的考虑是便利性，这也能解释选择公共交通或者私家车的原因是方便快捷和不选择公共交通出行的原因是便捷性较差。其二，在高中低不同收入群体对交通费用的重视程度不同，拥有小汽车的被调查者选择公共交通因为费用相对小汽车低占很大比重，因为有小汽车这种费用较高的交通工具最对比，但是对于一般的拥有自行车助动车等小型交通工具的被调查者，这个比重下降，因为有自行车助动车费用较低的出行工具作比较，没有任何出行工具的被调查这一比重回升，为29%，对于他们而言除了公共交通几乎不能接触到其他的交通工具，没有比较性，因此，我们可以反对“上海公交交通费用过高，妨碍公共交通发展”这种一刀切式的判断，对于不同的层次的市民，在方便快捷的基础上，对于费用和舒适度有较大不同的需求。

在政策分析方面，对于杭州自行车免费租用政策，中低层收入人群23%持观望或者明确否定的态度，其中没有任何出行工具人群中，12.5%持观望态度，无人明确反对。但是在高层收入和有小汽车的被调查者中，62.5%采取明确不会使用和观望态度。这也为自行车站点的设置和数量提供一定依据。这一数据说明，对于设置免费租用自行车，中低层收取群体有更大的需求并且利用率可能较高，而在高收入群体中采纳人群相对较少，有市民表示要考虑到自行车的覆盖网络、站点的便利性、使用责任归属和使用办理等方面的问题。对有小汽车的被调查者问及北京租用公交车的态度23.4%表示观望，无一表明明确的反对，但在调查者实施调查时，很多被调查者第一次听到题目表示不是很清楚，表明这一政策需要明确的规范和大力的宣传，前期的试行也是有必要的。

第四部分：私家车使用情况

拥有小汽车的被调查者中，31.3%每周使用5至7（包含）次，54%每周使用3至5（包含）次，可见还是有不少小汽车平时在闲置状态，浪费资源与空间。68.8%拥有者都选择使用小汽车上班或者上学，此外逛街购物、聚餐娱乐、看病也占一定比重。可以看出上班、消费、看病是使用小汽车的几大主要用途，也是城市主要路段拥堵的部分原因，有市民建议在道路不可调整的情况下，一方面鼓励班车、专程车，另一方面完善拥堵路段、高架桥屏幕显示功能，在重要一堵路段设置监控并有交警严查驾车违规的行为。

在对有小汽车的被调查者访谈中，认为造成城市交通拥堵的主要原因，除了私家车多，有不少车主反映驾车行为问题，驾车道德、开车习惯或者技术经验常常会使造成道路一条龙式的堵车。另有部分市民表示自己并非愿意驾车，而是受住址所迫，“中环以内的交通都很方便，其实坐地铁就很快捷，但是现在外环以外和一些郊区，地铁没有覆盖，公交线路少、班次就让上班族很为难了”。

（以下为我们的分析）

日常出行情况：

由第八题

{B07 您拥有何种交通出行工具(可以多选)

1、自行车 2、助动车 3、摩托车 4、小汽车 5、无 6、其他\_\_\_\_}

调查显示在平时上下班采用公共交通（公交车、地铁）的市民仍为多数，即使拥有交通工具，可以看出由于公共交通班次多，线路多，运营状况稳定，轨道交通（地铁）不会出现堵车现象，能适应快节奏，故成为了广大上班族的首选出行方式。

由第十四题

{B14、若您去平时购买其他生活用品（衣物、家居用品），您一般采用\_\_\_\_\_\_\_交通方式，需要\_\_\_\_\_\_\_分钟到达

1、步行 2、自行车 3、助动车 4、摩托车 5、小汽车 6、公共交通

7、出租车 8、其他\_\_\_\_\_}

购买其他生活用品（衣物、居家用品）需要到大型商场时，采用小汽车和公共交通的人数上升，在去医院看病方面，拥有小汽车的被调查者均填写为使用小汽车，在无车或者有自行车、助动车等小型出行工具的被调查者中，选择出租车的人上升4成。购买大件生活用品后不便于步行，需要依靠代步工具存放物品，而去医院看病，在路上普遍追求速度与舒适度，公共交通的人流较为拥挤，所以会选择私人化的交通方式（私家车或出租车）。

影响因素：

在对高收入人群（其中大部分拥有小汽车）的分析中显示，在考虑出行交通工具最大的影响因素68.6%选择便利性，其次是12.2%的人选择时间短；在选择公共交通出行的原因中，有37.2%的人选择费用低，同样37.2%选择方便快捷，另有少数选择没有其他交通工具、安全性、停车位难找；排除有出行工具的因素，不选择公共交通的最主要原因43.6%选择了舒适性较差、拥挤，近50%选择便捷性差或者时间长准点率低，另有少数人选择线网覆盖率低、离出行距离远，没有选择费用高；在愿意选择私家车出行的影响因素中81.4%选择方便快捷、机动灵活，其次18.6%选择舒适度较高，基本无选择其它选项。

在对中低层次收入的群体调查结果显示，影响出行交通工具选择的因素、不采取公共交通的因素、选择私家车出行的因素，被调查者提供的选项大致相同。但在选择公共交通出行的因素上差别较大，就拥有自行车、助动车和摩托车的被调查者，选择公共交通出行的压倒性因素是方便快捷，选择费用低占24%，没有任何出行工具的被调查者这一数据为29%，而在这一人群中选择没有其他交通工具占25%，大大超出了其他群体的选择，这一数据也一定程度上显示他们的无奈。

我们的创新与设想：

对此，我们提出了自己的设想——开设“自助公交”这一新服务。我们的初步设想是以区域商业中心为基准点，半径3至5公里内划定为一个单位区域，由公交公司提供一定量的小型客车，依托现有公交站点，开设点对点自助接驳服务。

具体操作方式如下，居民可提前数小时乃至数天登陆相关网站或者拨打预约电话选择自己需要前往的地方以及起始站点，公交公司针对每个站点的预约人数、预约时间以及目的地散布情况，制定合理的发车时间及行车路线，再反馈给预约者进行确认；如果你是临时起意，也可登陆相关网站查询附近公交站点自助公交下一班的行车路线来安排自己的出行计划。这样便可以形成一个动态构建、具有很强应变能力的小范围公交服务网。

该项目的优点在于：

①解决了绝大多数上班族最后一公里上班难的困境。

②为居民提供了一个极富弹性的出行方式。

③使得中短距离出行不再受瓶颈的制约。

我们的感想

——宋意

烈阳，酷暑，我们不惧汗流浃背，甘做来来往往的行人中最不起眼却也是最辛苦的一群人。这次的课题研究问卷调查中，我们的调查对象有所筛选，虽然感受到了被数次拒绝的滋味，却在看到一张张堆起的完成的问卷后获得了辛苦之下最由衷的快乐。

跑居委、站门口、走超市甚至在移动营业厅里“忽悠”了工作人员一番，在私家车横行的社会，除了把我们当推销的路人，大多数接受调查的人们对待“低碳”这个节骨眼问题比较上心，可看出大家还是愿意将低碳实行到底的。但总的来说，若要谈到低碳的关键，只做问卷是不够的，还要真正落实到实处，从行动中体现低碳的魅力。

——郭竞雯

这次“知行杯”暑期实践活动，我们几个来自建平的高一学生配合大学生们进行了一次问卷调查活动，虽然只是在外实践的短短半天，却使我收获颇丰。

以前的我在研究课题中并不喜欢问卷调查法，与大量陌生人去交流在我看来是件相当麻烦的事情，而这次为了锻炼自己，我和几位同伴每人分领了十张问卷，在人生地不熟的社区，超市，百货商店甚至移动通讯服务店，进行了发放并当场回收问卷的工作。一开始的成功给予了我极大鼓励，从一开始的胆怯磨蹭，到之后渐渐自信胆大，我在这个过程中渐渐学会了主动与陌生人沟通并请求协助，之后也越发顺利，终于成功地完成了任务。

自信，主动地与人交流，不要退缩而是抬头迎上，这是我从这次实践中感悟最深的一点。