

哥尔摩和阿姆斯特丹。

(2) 爱沙尼亚首都塔林最近进行了一项举世闻名的试验，通过提供所有免费行程，大幅提高了公共交通分担率，使之达到 40%。新政策于 2013 年 1 月 1 日出台，此前 76% 的选民在全民投票中支持该计划。这项措施造成的年度损失达 1200 万欧元（约 1470 万美元），这些损失是由政府补贴弥补的。

(3) 大阪拥有亚太地区第三安全的交通系统，仅次于悉尼和东京。此外，大阪与交通相关的二氧化碳排放量低于全球平均水平的一半。

(4) 近年来，巴塞罗那的模式划分有了显著改善：公共交通的比例从 20% 上升到 24%，非机动车的比例从 45% 上升到 52%。与此同时，该市与交通相关的二氧化碳排放量只有欧洲平均水平的一半。

(5) 布鲁塞尔每百万公民拥有 4000 多辆共享自行车，这在欧洲是最高的。此外，在布鲁塞尔人口聚集区流通的 MOBIB 交通卡约有 160 万张，目前正在实施一项广泛的智慧城市计划。

从理特城市交通指数得出的结论

自 2013 年发布上一份指数以来，城市交通取得了一些显著进展。通过对城市交通 2.0 和 3.0 都涵盖的 84 个城市的数据进行分析，我们可以得出以下结论：

(1) 全球个人机动交通的份额从 42% 下降到 40%，这是一个可喜的进步。同期，公共交通占比由 29% 提高到 31%，非机动车占比稳定在 29%。

(2) 与交通有关的人均二氧化碳排放量下降了 3%，从 1506 吨下降到 1464 吨。

(3) 84 个城市的自行车网络密度增加了 26%，从每 0.756 公里 / 平方公里增加到 0.955 公里 / 平方公里。

(4) 综合交通卡普及率提高到 27%，从每 1000 人 442 张提高到每 1000 人 560 张。

(5) 共享汽车普及率提高到 54%，从每百万人拥有 116 辆汽车提高到 179 辆。与此同时，共享单车的普及率提高了 10.7 倍，从每百万人 385 辆增加到 4114 辆。

(6) 在发展中国家的动力驱动下，机动化水平提高了 5%，从每千人 380 辆增加到 398 辆。