

络之一。公共交通在其交通系统中也扮演着重要的角色，分担率占 28%。

哥本哈根在环保方面的表现也很好，它有着到 2025 年实现碳中和的宏伟计划，并且在实现这一目标方面已经取得了良好的进展，相较于 1990 年的碳排放水平已经下降了 40% 以上。但要想成为世界上第一个零二氧化碳排放的城市，还有很长的路要走。交通界在实现这一目标方面将作出重要贡献。在未来几年，交通部门在公共交通和自行车基础设施方面都计划进行大量投资，环境监管也将变得更加严格。扩大共享经济、智能停车场、替代能源和其他举措都将有助于哥本哈根实现其雄心勃勃的目标。

丹麦首都的智慧城市计划还包括推出自行车智能交通系统、自行车道智能照明、基于大数据分析的交通优化以及智能资产跟踪。作为 DriveNow 汽车共享服务的一部分，该市还以无人驾驶汽车的试点计划而闻名，无论是 3D 打印的奥利 (Olli) 穿梭车还是宝马 i3，该市甚至计划开发无人驾驶船舶。

然而，哥本哈根的汽车共享普及率仍然落后于欧洲其他表现较好的城市。与其他欧洲城市相比，哥本哈根拼车、点对点汽车共享和网约车服务的数量也很低。

5. 香港——54.2 分；全球 100 个城市排名第 5，亚太地区 35 个城市排名第 2

在此前两次发布的城市交通指数中位居榜首的香港，本次失去了第一名的位置，跌至第 5 名。尽管如此，香港多数关键指标仍保持稳定。这座城市仍然是世界上最具标志性的高公交分担率城市，其机动化水平令许多其他城市羡慕不已。此外，八达通综合交通运输卡的普及程度不断提高。

不过，尽管骑车在香港是一项受欢迎的运动，但香港的自行车道密度却是全球最低的之一（0.198 公里 / 平方公里），而全球平均水平为 0.943 公里 / 平方公里。在共享单车方面也有改进的空间。尽管全球共享单车普及率较上一次城市交通排名增长了 10 倍——从 2013 年的每百万人 385 辆增至 2017 年的 3988 辆，但香港目前的每百万人共享单车仅为 273 辆。然而，这确实代表了相当大的进步，因为 2013 年该市根本没有任何共享单车服务。

汽车共享是另一个问题。在收集该指数数据时，香港是世界上少数几个仍没有任何企业对消费者提供汽车共享服务的发达城市之一。然而，这个城市却有两个点对点的汽车共享平台：Carshare.hk 和 Ecrent。