

# 低碳骑行通勤激励策略工具 ——低碳通勤的N种可能



## 前言

汽车通勤是城市碳排放的重要来源之一。以太原市为例，近56%的短途通勤（3公里以内）需求由私家车、出租车等高碳通勤方式满足<sup>1</sup>。尽管有研究表明，步行、自行车通勤将有助于提高公众专注力和健康水平，但以汽车为主的城市道路环境仍让更多人被迫选择汽车通勤。

2022年，在中华环保联合会“益起低碳”项目的资助下，山西科城能源环境创新研究院启动骑行通勤激励策略研究，联合多家企业发起骑行通勤激励策略实验，与MSC咨询共同编制形成《低碳骑行通勤激励策略工具》报告。报告包含低碳通勤策略实验结果、骑行通勤激励策略工具以及国内外不同社会主体的低碳通勤激励案例。期望此报告可以为政府、企业、学校等相关方提供有效激励方法，提高公众低碳出行意愿。

### Preface

Vehicle Commuting is now responsible for emitting more greenhouse gases than any other in cities. In the city of Taiyuan, for instance, around 56% of 3 kilometers below trips are made by car. Although Studies shows residents who walk or bike to work or school tend to be more focused and healthy, many people are still forced to choose car commuting in consideration of safety and air environment caused by car-dominated transport network.

Supported by the project of Low Carbon Together----Strategic Communication Small Grant from the All-China Environment Federation, Coshare Environment initiated a study on bike-commuting incentive strategies. After involving some enterprises testing these strategies, Bike Commuting Incentive Strategies Toolkit was formed with the help of MSC. This report includes the test findings of different incentive strategies, overall toolkit as well as case studies worldwide, aiming to providing stakeholders solutions to encouraging people to use zero emission transport for commuting.

---

1. 龙城低碳通勤图鉴，<https://mp.weixin.qq.com/s/TWHg1eSMsK43hjppukYmNA>

## 报告发现

### 激励的力量

在实施骑行通勤激励措施的企业中：

员工选择骑行通勤的比例超过**50%**

**75%**的员工认为低碳通勤激励措施对自己具有激励效果

实施骑行激励策略后，选择骑行通勤的人数提高了**17.12%**

拥有骑行爱好者较未实施的企业高出**20%**

选择自行车通勤的人较未实施的企业高出**30%**

### 激励的偏好

在实施骑行通勤激励措施的企业中：

基础设施类骑行通勤激励措施中，

**“设立自行车停车处”** 明显更受到通勤员工的青睐

经济类骑行通勤激励措施中，

**“提供自行车购置补贴” “团购自行车”** 是员工最受欢迎的激励策略

文化类低碳通勤激励措施中，

超过**50%**的调查对象认为 **“组织骑游活动” “管理层带头低碳出行”** 是最能激励自己骑行的措施。

|                      |    |
|----------------------|----|
| 第一篇 自行车——城市可持续未来解决方案 | 01 |
| 第二篇 自行车——企业可持续未来解决方案 | 04 |
| 第三篇 当代人群骑行激励因素       | 05 |
| 第四篇 低碳骑行通勤激励工具       | 07 |
| 基础设施类                | 10 |
| 经济支持类                | 11 |
| 文化提升类                | 12 |
| 第五篇 企业骑行激励策略实验       | 13 |
| 实验发现                 | 13 |
| 实验过程                 | 14 |
| 结语                   | 19 |
| 第六篇 企业如何制定低碳通勤策略     | 20 |
| 第七篇 低碳通勤激励案例         | 23 |
| 附件 骑行通勤激励策略工具箱       | 34 |



# 第一篇 自行车—城市可持续未来解决方案

## 2030年城市通勤肖像

根据联合国最新的城市人口报告，到2030年预计城市地区将容纳全球60%的人口，每三个人中将有一个居住在人口五十万的城市中。如果城市依然维持以汽车为主导的交通体系，人口向城市转移意味着城市交通将面临更大挑战。



注：根据住建部与中国城规设计院联合发布的《2021年度中国主要城市通勤监测报告》中的定义，极限通勤指单程时间超过60分钟的通勤。

## 自行车重归城市

**“若一名小汽车使用者采用自行车出行，一年能减少1吨碳排放量。”<sup>2</sup>**

近20年间，为解决环境污染、气候变暖、能源危机等问题，全球掀起了发展自行车交通的潮流。2018年，联合国将6月3日设定为“世界自行车日”。鼓励各国将自行车纳入各级发展政策和方案，包括自行车融入可持续出行和运输基础设施的规划和设计，积极保护和促进行人安全和自行车出行。

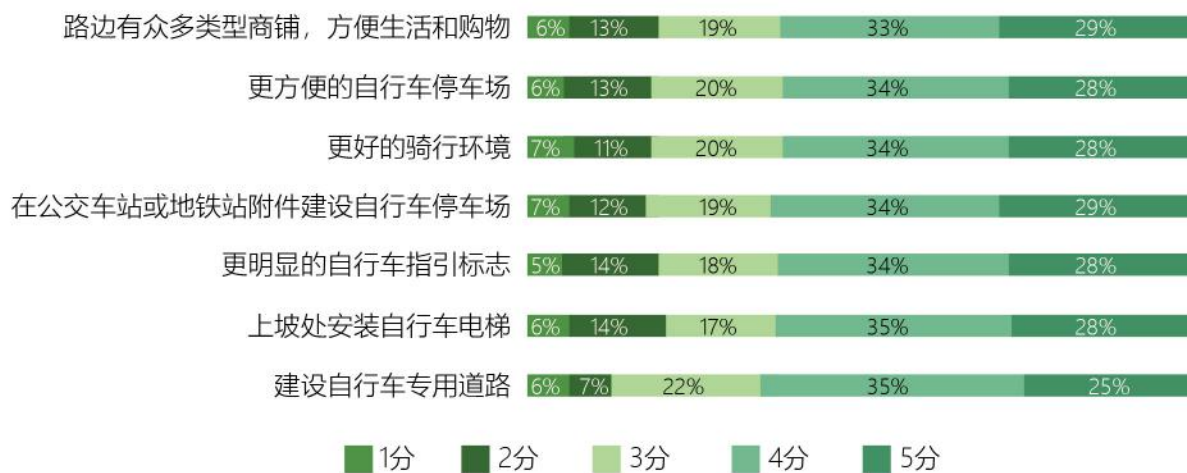


2.数据来源于北京交通发展研究院

自行车曾是我国主要的通勤方式，随着经济社会的发展，居民生活水平不断提高，自行车逐渐被汽车取代。然而在“双碳”目标的引领和疫情双重作用下，自行车正在重归我国各大城市。自行车“翻红”的背景，有着疫情的影响，但要促成自行车出行成为未来城市交通低碳转型解决方案，需要城市制定长期的自行车出行激励措施。

调研发现，建设自行车专用道路和加强自行车与城市轨道交通接驳是推动自行车交通最有效的方式，此外，公众也非常看重骑行路途对生活需求的满足。完善城市自行车基础设施将会促进更多公众选择低碳骑行。

### 从哪些方面完善自行车基础设施对您最有帮助



## 未来城市

《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和2035年远景目标纲要》提出，建设自行车道、步行道等慢行网络。北京、上海等地纷纷出台具体措施，优化慢行系统，打造骑行友好环境。未来，围绕幸福通勤、15分钟通勤、绿色出行等城市建设目标，自行车将有可能再度成为我国居民的主流交通工具。

### 未来城市通勤目标



## 第二篇 自行车—企业可持续未来解决方案

碳达峰碳中和作为我国重要战略，减碳目标最终将落实在行业和企业身上，企业承担着碳达峰、碳中和的绝大部分任务，机遇与挑战并存。企业层面的碳排放范围包括，范围一直接排放，范围二外购电力热力间接排放，范围三其它间接排放，如员工通勤、上下游产品生产排放。

员工通勤是企业碳排放主要来源之一。如果企业通过实施骑行激励措施，推动员工通勤模式从高碳变为低碳，将为企业带来可观的减碳效应。除减碳效益外，自行车通勤还能为企业产生溢出效应，如提高员工工作效率，强化雇主品牌形象，打造节约低碳企业文化，提升企业品牌竞争力等。



提高员工工作效率



加强雇主品牌形象



增强企业文化



提升企业品牌竞争力



## 第三篇 当代人群骑行激励因素

“随着新理念的到来，自行车渐渐回归城市，不再只是周末的娱乐消遣。他仍然比较弱，但却充满生机。终于，自行车从濒危物种变成了保护物种。人们对其有了新的认识：在官能退化的时代里，自行车犹如一盏醒神的清茶，在网络的虚拟空间中，自行车找回脚踏实地的感觉。”

——埃莱娜·吉罗 (Helene, Giraud) , 《自行车的品味》, 2012

**2022年前8个月，  
在小红书上搜索骑行相关  
内容的用户年龄同比增长趋势**

|        |               |
|--------|---------------|
| 12-18岁 | ↑ <b>344%</b> |
| 19-23岁 | ↑ <b>358%</b> |
| 24-28岁 | ↑ <b>485%</b> |
| 29-33岁 | ↑ <b>550%</b> |
| ≥34岁   | ↑ <b>311%</b> |

数据来源：小红书用研团队

自2020 年新冠疫情爆发以来，自行车进入了更多公众的生活。为避免乘坐公共交通工具带来的交叉感染，集代步、健身、时尚、减压于一身的自行车，成为越来越多通勤者最睐的交通工具。数据显示，2022年前8个月小红书上搜索骑行相关的用户频次同比增长了253%。

### 激励通勤者骑行的因素

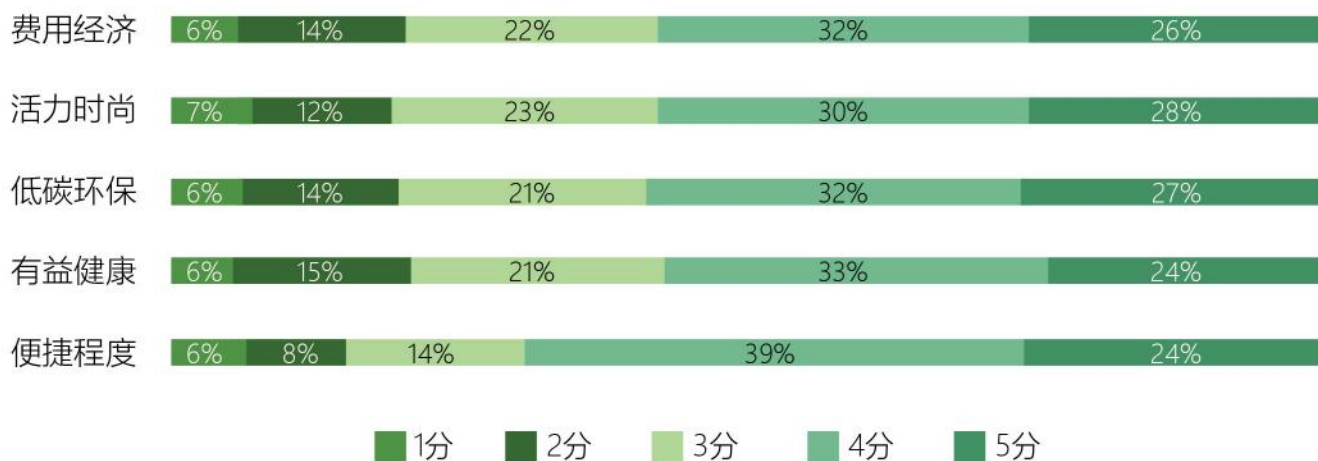
**“英国心脏基金会的研究表明，每周自行车骑行32.2km（相当于单程通勤3.22km），最多可降低50%患心脏病的风险。”**

通勤者正在不断挖掘自行车通勤为自身带来的好处，这些因素也将成为我们激励不同通勤者选择低碳骑行的方向。



上述部分因素中，调研发现，通勤人群最为看重自行车通勤的便捷和活力时尚功能。

#### 骑行功能的关注评价

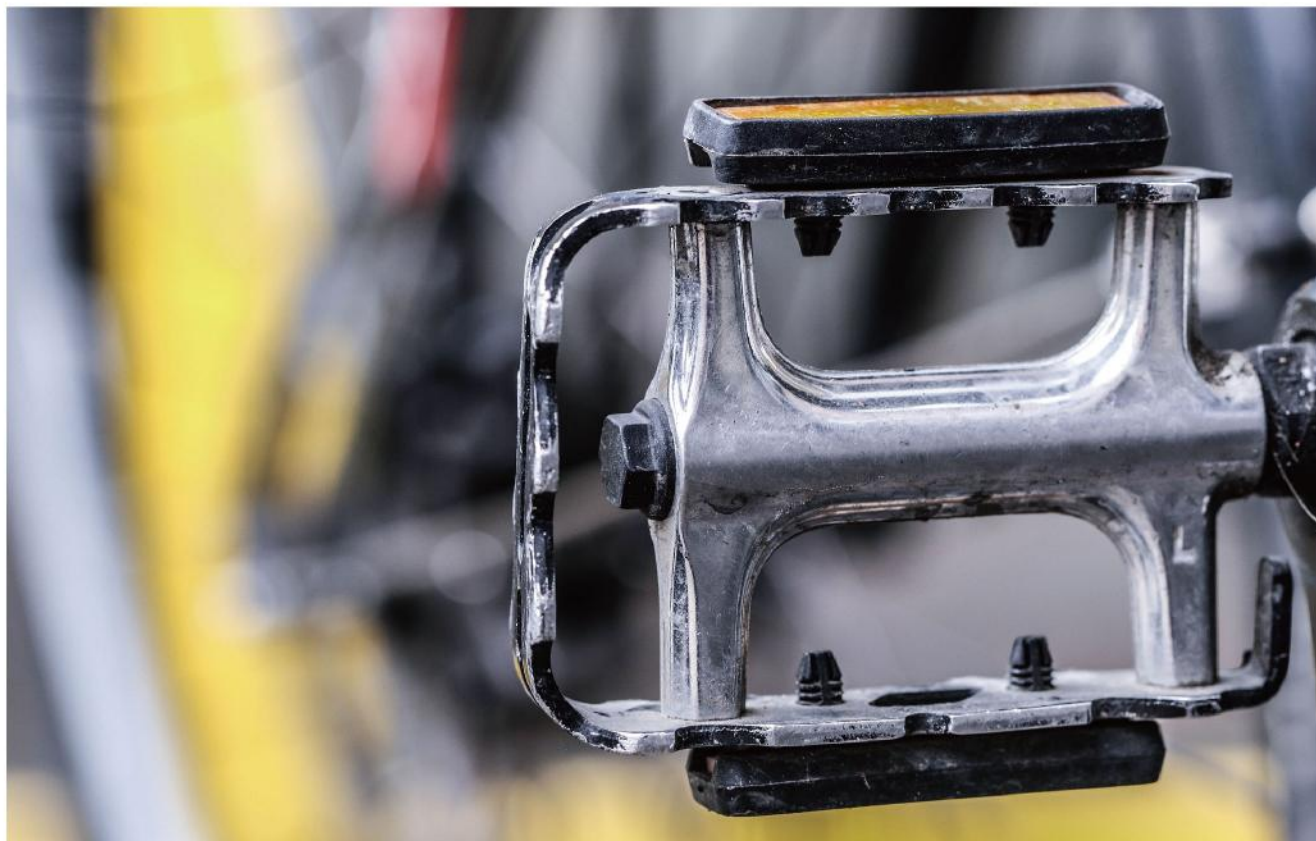


## 第四篇 低碳骑行通勤激励工具

中国主要城市万人单程通勤交通碳排放量总体平均值为5.7吨/日，换算每人、每年（往返）通勤交通碳排放量为0.29吨。低碳通勤有助于降低城市碳排放<sup>3</sup>。

城市居民几乎每天都需要来往于家庭和工作地点，家庭和学校之间，随着我国经济社会快速发展，汽车保有量持续增加，汽车主导的城市交通网络以及人们对舒适性的追求也造成越来越多的人选择汽车通勤。

然而，汽车通勤带来的碳排放已成为城市道路交通碳排放的主要来源，也是造成城市拥堵、大气环境恶化、交通事故率上升的重要因素。相比私家车、摩托车、出租车等高碳通勤方式，选择步行、自行车等低碳通勤方式，不仅可以减少个人碳足迹，也是提高学生和上班族等类人群健康水平的有效方式。



3.住房和城乡建设部城市交通基础设施监测与治理实验室、中国城市规划设计研究院发布，2021年度中国主要城市通勤监测报告[R]，2021。

## 低碳通勤

指采用步行、自行车及乘坐公共交通工具等方式往返于学校或工作场所。

### 各类交通工具每公里碳排放

#### 高碳通勤工具

燃油车



243.8g

电动汽车（火电）



209.1g

摩托车



119.6g

#### 低碳通勤工具



公交车 17.7g



步行 0g



自行车 0g

数据来源：Institute for Sensible Transport



尽管低碳通勤对于降低碳排放具有显著促进作用，小汽车仍然是城市居民最受欢迎的通勤方式。这一方面源自公众对出行舒适性需求的日益提升，另一方面相较于快速交通，城市慢行交通系统发展滞后，在机动化进程中，步行、自行车交通空间受到挤压，造成步行和自行车通行安全性、路权等得不到保障。此外，许多人觉得拥有车辆能带来自豪感，是社会地位的象征。

## 公众选择汽车出行最常见的原因



若要改变公众通勤模式，推动自行车成为更加主流的通勤选择，需要政府、企业、学校等利益相关方的共同行动，通过策划和实施形式多样的激励方案，以鼓励市民选择有益健康与环境的出行方式。

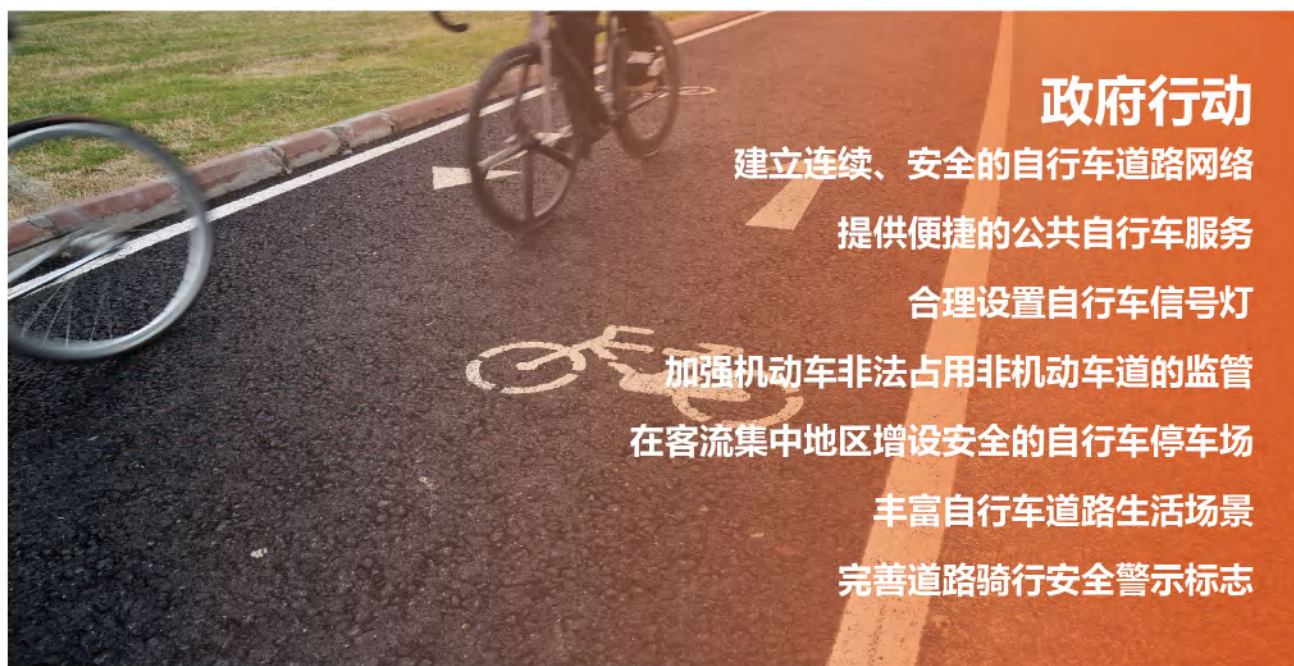
相比步行和公共出行方式，自行车兼具通勤效率高、健身、社交及增强城市活力等诸多优势，疫情下更是作为公共交通的一种替代方案，避免人群集聚导致新冠病毒可能的传播。因此，本项目主要对低碳骑行通勤激励工具开展研究，联合相关企业开展骑行通勤激励策略实验，以测试不同激励策略的实施效果。

## 低碳骑行通勤激励工具

指政府、企业、学校等利益相关方，为推动通勤人员选择自行车作为主要通勤工具所采取的正向激励策略，包括但不限于物质和精神激励，激励工具可分为完善自行车基础设施、给与经济支持以及提升骑行文化等。

### 基础设施建设类

完善自行车基础设施，从安全性、便捷性、可得性等方面提高骑行感受，激励通勤者选择自行车通勤。



## 经济支持类

通勤者通过低碳骑行获得经济奖励，包括但不限于直接补贴、减免自行车购置税、绿色积分、配套设施购置等。



### 政府行动

- 自行车交通补贴
- 自行车购置减免税
- 建立低碳交通碳普惠平台



### 企业行动

- 提供自行车购买补贴
- 购置自行车
- 购置自行车配件
- 为骑行员工购置意外保险
- 为员工提供共享单车骑行卡

## 文化提升类

通过活动、新闻媒体、教育等形式，塑造“享受自由，热爱生活，亲近自然”的骑行文化，提高自行车低碳、健康通勤的社会认可度，营造骑行正面形象。



## 第五篇 企业骑行激励策略实验

### 1. 实验发现

本次实验共有5家企业参与，分别选择不同的骑行激励策略进行实验，部分企业已实施了长达2年左右的长期激励策略，部分企业刚开始为期两周的实验，项目组通过向企业员工发放问卷、开展员工和企业家访谈等方式，评估骑行通勤激励措施的效果及适用性。

调查发现，本次开展的各项实验最能激励的是通勤距离为3-5公里的员工。从实验时间来看，长期开展骑行激励的企业，骑行员工占比更高，骑行意愿也更加强烈。从激励强度看，提供自行车补贴相较于其他激励策略，激励效果最明显。

| 类别    | 激励策略        | 效果   | 操作难点                 |
|-------|-------------|------|----------------------|
| 基础设施类 | 设立安全的自行车停放场 | 未被选择 | 没有空间                 |
|       | 设置自助自行车修理点  | 未被选择 | 使用有难度                |
|       | 设置更衣室       | 未被选择 | 没有空间                 |
| 经济支持类 | 提供自行车购置补贴   | 4.31 | 成本较高，激励数量有限          |
|       | 提供自行车       | 3.84 | 自行车购置数量有限            |
|       | 购置意外保险      | 2.11 | 无持久激励效应              |
|       | 提供共享单车骑行卡   | 3.47 | 无法持久支持               |
|       | 购置自行车配件     | 3.23 | 难实现个性化购置             |
| 文化提升类 | 组织骑游活动      | 4.11 | 组织难度高                |
|       | 管理层带头低碳出行   | 4.06 | 对管理层要求较高             |
|       | 开展低碳通勤文化宣传  | 2.26 | 短期效果难评估，需将低碳文化融入企业文化 |
|       | 举行低碳通勤挑战    | 3.5  | 需要专人统计评估，人力成本高       |
|       | 开展无车日活动     | 未被选择 | -                    |

备注：效果为员工对激励策略打分的平均值

## 2.实验基本情况



### 激励策略：提供自行车购置补贴——降低通勤成本

实验期间骑行里程排名前三的员工给与500元自行车购置补贴。

企业名称：山西科城能源环境创新研究院

企业性质：民办非企业社会组织

员工数量：35人

### 激励目标：

工作场所停车费用较高，希望通过实施自行车激励政策鼓励员工自行车通勤，降低通勤成本。

### 降碳成本<sup>4</sup>：

9.752元/克二氧化碳

### 策略前后效果对比：

实验前骑行员工

**45.71%**

实验后骑行员工

**62.85%**

实验前有  
骑行意愿的员工

**57.14%**

实验后有  
骑行意愿的员工

**80%**

### 管理层说：

成本较高，企业只能选择对积极性最高的员工进行补贴，激励效果有限。

### 员工说：

正面评价：提供自行车补贴对通勤距离远的员工很有吸引力。

负面评价：对通勤距离短的员工激励效果有限。

4.降碳成本计算方法：骑行增加的人数\*通勤往返距离（平均5公里）\*自行车每公里减碳量（243.8g/公里）/策略成本，以下成本按照此方法计算。



### 激励策略：举行低碳通勤挑战——提高员工工作效率

实验期间开展骑行挑战，骑行频率最高的前三名员工获得“低碳达人称号”并获得奖品，奖品主要是如自行车手套等骑行配套装备。

企业名称：山西新科联环境技术有限公司

企业性质：民营企业

员工数量：20人

### 激励目标：

通过激励员工自行车通勤，提高员工身体和心理素质，提升工作效率。

### 降碳成本：

12.19元/克二氧化碳

### 策略前后效果对比：

实验前骑行员工

**35%**

实验后骑行员工

**50%**

实验前有  
骑行意愿的员工

**45%**

实验后有  
骑行意愿的员工

**70%**

### 管理层说：

公司要付出一定的人力成本，需指派专门人员统计挑战结果，但对营造良好的低碳骑行氛围有所帮助。

### 员工说：

正面评价：举行挑战可以较好的促进大家骑行意愿，作为公司成员，我也乐于参与这样的活动，融入公司这样的文化氛围。

负面评价：能够短期内提高大家的骑行意愿，但可持续性不强，另外希望“低碳达人”的奖品可以再好一些，希望获奖的人数再多一些。



### 激励策略：提供自行车——丰富员工福利

公司团购5辆自行车供员工免费租借使用。

### 激励策略：管理层带头骑行

倡议公司管理层每周至少3次选择骑行作为通勤方式。

企业名称：尚风科技股份有限公司

企业性质：民营企业

员工数量：103人

### 激励目标：

丰富员工福利，减少疫情期间因乘坐公共交通而带来的感染风险。

### 降碳成本：

13.93元/克二氧化碳

### 策略前后效果对比：

实验前骑行员工

**47.57%**

实验后骑行员工

**66.99%**

实验前有  
骑行意愿的员工

**54.36%**

实验后有  
骑行意愿的员工

**71.84%**

### 管理层说：

倡议下管理层骑行比例大大增加，未来是否可持续有待观察。购置的自行车需要设置专人管理自行车的租借及养护，租借频率很高，对鼓励员工选择骑行比较有效。

### 员工说：

正面评价：公司购买自行车和管理层带头骑行是很好的行为，也是公司管理层重视低碳环保的体现，这对我来说更多是一种文化上的激励，也很大程度提高了大家骑行频率。

负面评价：购置的自行车数量不多，有时需要提前预约，随着时间变化，大家积极性都有所下降。



### 激励策略：提供自行车购置补贴——提高员工低碳意识

长期为员工提供一定金额比例的自行车购置补贴。

企业名称：清创人和生态工程技术有限公司

企业性质：民营企业

员工数量：63人

### 激励目标：

作为一家环保企业，通过激励低碳骑行提高员工低碳意识，增强对工作价值的认同感。

### 降碳成本：

该企业于实验前已开展此策略，没有进行长期跟踪，故暂无法计算降碳成本。

### 策略前后效果对比：

该公司此项策略已执行较长时间（一年以上），项目组未获得实验前骑行人数及意愿相关数据。

实验后骑行员工

**61.9%**

实验后有  
骑行意愿的员工

**74.6%**

### 管理层说：

成本略高，但在长期的鼓励下，员工骑行比例较多且体现了公司对低碳生活的鼓励态度和对员工健康的关心。

### 员工说：

正面评价：非常具有激励作用，是一项很好的公司福利，也让更多人开始真正对骑行产生兴趣并付诸行动。

负面评价：很多人买了自行车一段时间后骑行频率逐渐变低，骑行文化氛围还是没有很好的培育出来。



### 激励策略：组织骑游活动——强化企业低碳文化

定期组织面向全体员工的低碳骑行活动。

企业名称：山西人和致远环境咨询有限公司

企业性质：民营企业

员工数量：58人

### 激励目标：

强化团结、健康、低碳的公司文化。

### 降碳成本：

该企业于实验前已开展此策略，没有进行长期跟踪，故暂无法计算降碳成本。

### 策略前后效果对比：

该公司此项策略已执行较长时间（一年以上），项目组未获得实验前骑行人数及意愿相关数据。

实验后骑行员工

**56.89%**

实验后有  
骑行意愿的员工

**70.68%**

### 管理层说：

定期组织活动下，为公司营造了良好的低碳骑行氛围，但对大家选择骑行通勤的激励效果不强。

### 员工说：

正面评价：活动比较频繁，内容也比较丰富，对大家骑行意愿的提升很有帮助。

负面评价：部分同事对活动兴趣不大，单纯的文化激励，显然没有经济激励更能提高大家的积极性。

### 3. 结语

实验表明，企业实施骑行通勤激励措施，会对员工低碳意识及低碳通勤行动带来明显积极作用，选择自行车通勤的人数较未实施的企业高出30%。员工选择自行车通勤，如果按照每公里减碳243.8g计算，往返通勤3公里距离，每个员工可减少731.4g的碳排放。

#### 企业实施骑行激励措施，有以下几项关键目标与结果：

1. 增强员工体质，提高工作效率，降低通勤成本；
2. 贯彻企业文化，通过低碳实践提高凝聚力；
3. 完成来自投资者、政府及其他利益相关方的低碳指标及任务。

#### 但于此同时，也带来以下思考：

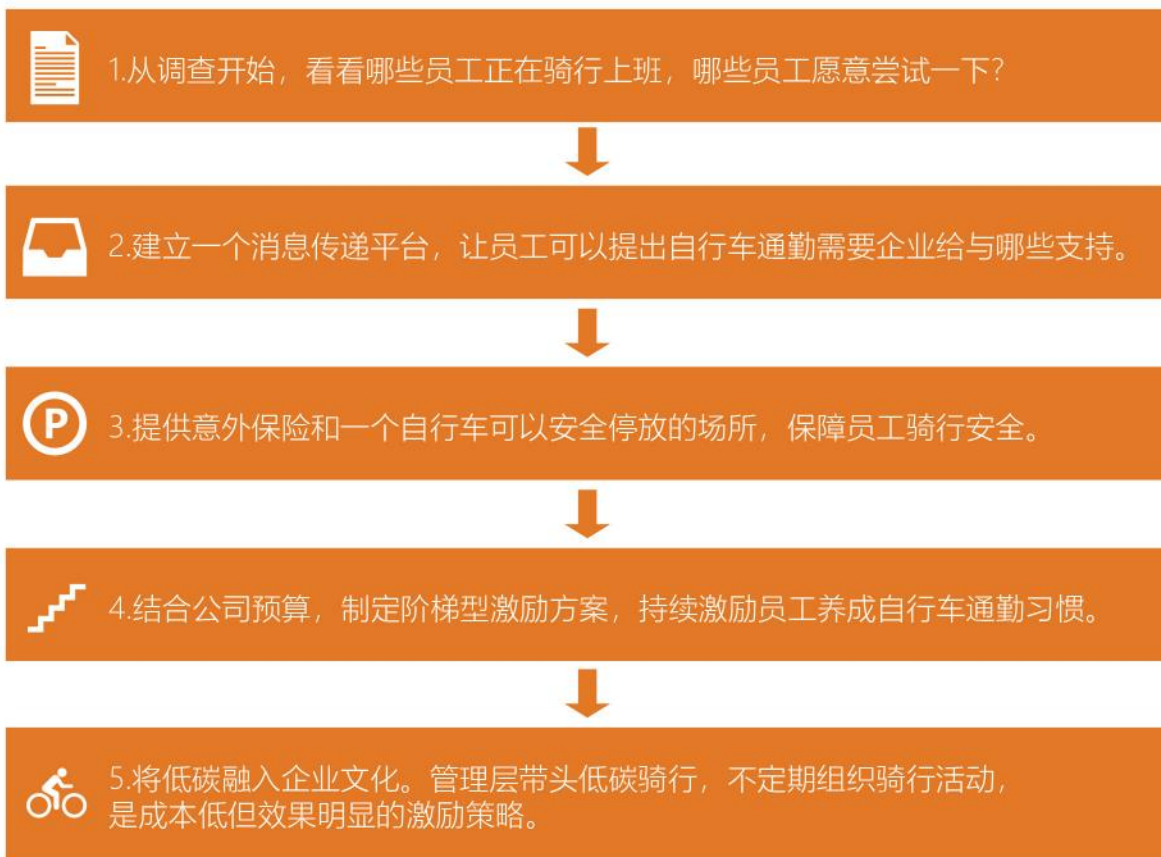
1. 激励可以带来短期的明显作用，但长期是否可行取决于制度本身的体验感与价值感；
2. 通勤不是单独的低碳模块，而是整体的对于低碳办公的思考与实践且落实到绿色办公行动体系之中；
3. 员工期待看到可视化成果数据，如“减少的碳排放”相当于“多少棵树”。



## 第六篇 企业如何制定低碳通勤策略

尽管自行车激励策略能为企业带来诸多好处，但制定一个可持续的员工骑行通勤激励方案并不容易。这需要管理层的支持、长期的激励政策和合理的预算。企业应综合考虑交通区位、经济成本及企业文化等多个因素，选择合适的激励策略，制定具有可持续推动效果的骑行通勤激励方案。

### 企业自行车激励方案制定步骤



在低碳通勤之上，我们也建议企业整体思考低碳办公策略及可持续发展战略：



| 低碳实践工作层级     | 低碳策略管理职责                                                                  |
|--------------|---------------------------------------------------------------------------|
| 董事会          | 监督可持续发展战略及减碳进程,审批减碳及管治相关政策,审批减碳及管治报告                                      |
| 可持续发展及减碳委员会  | 作为董事会于企业可持续发展及减碳方面的顾问,确立企业的可持续发展及减碳战略方针,检视并建立企业可持续发展及减碳政策,检视对外与利益相关方的沟通策略 |
| 可持续发展及减碳工作小组 | 向委员会汇报可持续发展及减碳工作情况,协调分/子公司的可持续发展及减碳战略落实工作,负责维护利益相关方的沟通(特别是员工)             |
| 分/子公司相应负责人   | 负责收集或分配数据收集工作至各职能部门,完成收集后将相关数据提交至工作小组                                     |

## 第七篇 低碳通勤激励案例

近年来，越来越多的政府、企业及学校开始推行骑行激励措施，那么各国政府为什么要给公众骑行买单？企业雇主为什么要鼓励员工骑行通勤？

根据哥本哈根政府的研究，骑行一公里的自行车能够产生1.22克朗（1.22元人民币）的净社会收益，而开车一公里仅能产生0.69克朗。自行车对市民健康、城市营销、旅游业以及空气污染与温室气体减排等贡献显著。

法国政府也算过这样一笔账，虽然给骑车人补贴高达1.09亿欧，但是骑车人通过运动锻炼改善身体素质，降低了心脑血管疾病和其他慢性病的发生率，可以为国家节省的公共卫生支出达到3500万欧。根据世界卫生组织的计算，骑行一公里，带来的健康回报可以达到1.22欧。对于企业来说，公司鼓励自行车通勤可以增强员工身体素质，降低健康风险，提高生产效率。

下面我们就来看一下各国都采取了哪些骑行激励策略吧！



法国：每骑1公里可获0.25欧元



荷兰：雇主交通计划，企业以各种方式奖励骑车上下班的员工



日本：每月发放2000-9100日元不等的交通补贴



美国：享受一定税费减免



英国：以长期租赁方式将自行车提供给员工



丹麦：建自行车高速公路



北京：推出共享单车免费骑行激励措施



支付宝：助力多省碳普惠平台建设



小红书：出骑行友好计划

## 爱尔兰：单车上班计划——提高居民幸福感



图片来源：爱尔兰政府采购办公室

### 背景：

爱尔兰都柏林大学调查了消费者的价值观、态度以及影响他们骑自行车上下班的原因。调查表明支持骑自行车的原因包括节省时间和金钱，改善身体健康和整体健康，为当地和世界环境做一些积极的事情<sup>6</sup>。

### 措施：

自行车上班计划是爱尔兰政府发起的一项免税自行车倡议，对每个人都有好处。“骑自行车上班计划”的目的是鼓励每个人骑自行车而不是乘车上下班。据统计，如果一个人将每天6.5公里的驾驶通勤改为骑自行车，单程将减少0.5吨二氧化碳，为每年碳足迹的6%。根据“骑自行车上班”计划，员工可以获得低于1250欧元的新自行车（或自行车配件）或低于1500欧元的电动自行车（可以是特价产品），由雇主支付，员工定期从他们的总工资中分期偿还费用。

### 成效：

按照爱尔兰2021年的平均年收入40,283欧元计算，人们可以在一辆1500欧元的电动自行车上节省780欧元。即使年薪为20,000欧元，仍然可以节省465欧元<sup>7</sup>。近年来，骑自行车在爱尔兰越来越受欢迎。爱尔兰Big Bike to Work 2021民意调查显示：改善健康状况被认为是骑自行车的首要原因(68.6%)，其中 58.3% 的人表示他们骑自行车是为了乐趣。65.9%的受访者表示骑自行车让他们感到更快乐，65.5% 的受访者表示骑自行车后他们获得了“情绪提升”并且感觉更积极<sup>8</sup>。

6. <https://phys.org/news/2014-11-commuting-bicycle-irish-dutchyet.html>

7. <https://www.buybestgear.com/blogs/guides/how-to-apply-to-the-ireland-bike-to-work-scheme-and-save-up-to-52>

8. <https://www.cyclingireland.ie/news-item/the-big-bike-to-work-2021-poll/>

## 丹麦：建“自行车高速公路”<sup>9</sup>——加强自行车通勤便利性



哥本哈根一条自行车高速公路 图片来源：新浪网

### 背景：

哥本哈根是丹麦的首都，其以自行车和步行为支柱的城市交通模式转变而闻名于世。2009年自行车高速公路办公室倡议，旨在实现让一半通勤者骑自行车出行的目标，哥本哈根意识到有必要与周边城市合作。因此，它开始协调城市间的主干道沿线的自行车高速公路。

### 措施：

截至2021年，共有174公里的自行车高速公路横跨9条路线，最终目标是横跨该地区的路线达到850公里。该办公室认为长途骑自行车通勤者是指单程行驶5至30公里的人，平均距离为11公里。自行车高速公路办公室致力于协调具有不同财政状况的市政当局，并帮助获得国家政府的资金。

### 成效：

在自行车高速公路上，骑自行车的人数平均增加了23%。14%的新骑车人曾经驾车出行。骑自行车的人骑行距离长，平均行程为11公里（单程）<sup>10</sup>。

9.<https://cyclingsolutions.info/member/cycle-superhighways/>

10.<https://www.urbanagendaplatform.org/best-practice/cycle-superhighways-capital-region-denmark>

## 法国：政府设立自行车基金<sup>11</sup>——降低公众交通成本

### 背景：

交通部长克莱门特·博恩说，在生活成本不断上涨的情况下，政府为司机提供了援助（例如燃油补贴）后，额外的资金对于优先考虑自行车尤为重要。“我们想让自行车成为一种真正的交通工具，而不仅仅是一种休闲工具。”

### 措施：

法国“自行车计划”最初于2018年启动，应时任交通部长的现任总理伊丽莎白·博恩的要求，设立了一个3.5亿的基金，为期七年（2018年至2025年）。自行车计划包括几个组成部分，其中最重要的是基础设施。它允许为法国各地的社区预留资金，以实施自行车道并创建安全的自行车道。为确保投资针对性和有效性，该项目将在与当地社区沟通的情况下运作，并计划在2023年获得2.5亿欧元的资助：2亿欧元将用于基础设施建设，5000万欧元用于安全的自行车停放处。

### 成效：

该计划促进了“法国制造”的自行车行业，以及SRAV计划，该计划教小学生如何骑自行车（踩踏板、刹车、标志和良好的道路行为）。此外，它力求从健康的角度鼓励骑自行车，并在2024年巴黎奥运会期间推动自行车停车场的建设。



图片来源：法新社

11.<https://www.thelocal.fr/20220920/how-france-will-splash-another-e250-million-on-national-bike-plan/>

## 荷兰：多元激励策略——增强城市韧性

### 背景：

骑自行车不仅可以为预防环境问题做出贡献，还可以让居民远离交通拥堵和公共交通的喧嚣，疫情下，自行车还为公众提供了更加低碳安全的通勤选择，避免了乘坐公共交通增加的传染风险。实施自行车激励策略，打造自行车友好城市，将提升城市韧性保障服务能力。

### 措施：

1.不断完善自行车基础设施。为从20世纪70年代起，荷兰政府和城市规划人员开始与以汽车为中心的的道路设计理念分道扬镳，他们为自行车铺设更多的专用道，总长达3.5万公里；政府甚至为自行车专门设置了特殊的交通信号灯和停车位。这种自行车优先的宗旨让骑行者的出行得到了保障，逐渐激励公众从被动到主动选择自行车出行。

2.加强自行车与轨道交通接驳。荷兰正在积极建造住房，但交通基础设施的发展并不总是跟上新建筑的出现。尤其是新住宅区的居民，有时很难到达公共交通站点和火车站，因此自行车、自行车道变得格外重要。未来几年，基础设施和水资源部将拨款7.5亿欧元用于自行车道的开发。为了将新住宅区与火车站和其他交通枢纽连接起来，建设一条新的自行车道<sup>12</sup>。

### 3.雇主激励政策<sup>13</sup>

自行车通勤将有利于员工保持身体健康，减少缺勤次数，同时降低企业员工停车成本。因此政府鼓励雇主从以下两方面提高员工骑行意愿：

- 提供骑行补贴。员工每骑行一公里可获得0.19欧元的自行车补贴。
- 公司提供自行车租赁服务。员工可以免费使用公司自行车，只需每年缴纳自行车销售税。

### 成效：

在荷兰人使用的交通工具中，自行车占了大约四分之一。自行车的生产、销售和租赁为荷兰提供了全职工作岗位。3年间，荷兰公司售出了350万辆自行车，其中大部分销往国外——该行业的总出口额接近2020亿欧元。荷兰交通政策分析研究院的《荷兰交通调查报告》和《荷兰自行车与铁路接驳分析报告》指出，荷兰骑行者的数量和人均骑行里程均有提升，荷兰自行车周转里程增长了将近12%，周转里程达到了155亿公里，其中44%为通勤/通学出行。

12. <https://www.nalog.nl/zh-CN/news/2022/07/26/velosipednaya-politika-pravitelstva-niderlandov/>

13. <https://www.government.nl/topics/bicycles/bicycle-policy-in-the-netherlands>

## 日本：发放交通补贴——缓解道路压力



东京街道上的共享单车 图片来源：Kyodo

### 背景：

在日本，高昂的汽油价格、便利的道路和安全法使许多人骑自行车成为比汽车或火车更便宜的选择。日本社区是自给自足的，学校、超市、医院、公园、火车站等地距离居住地均在5-10分钟骑行范围内。

### 措施：

根据日本公司法，公司必须为其员工投保工伤事故保险，并且该保险扩展到涵盖上下班通勤，但很少有员工保险政策包括自行车保险。日本《每日新闻》报道，冲绳县名护市决定，从2015年4月份起，将对市政府骑自行车上班的员工每月发放2000-9100日元不等的交通补贴，但是员工不能同时享有汽车交通补贴。员工可以用这笔钱支付保险或者以确保在发生事故时支付医疗费用。

### 成效：

日本被称为拥有超过1亿骑自行车者的国家，其首都东京是全世界自行车最密集的特大城市。在东京一天的所有出行中，有16%是骑自行车。日本保险公司 Au Insurance Co 进行的调查显示，44.3%的人表示骑车上班的额外好处是“锻炼身体”，27.8%的人表示他们这样做是为了“缓解压力”，而21.7%的人则希望“节省交通费”<sup>14</sup>。

14.<https://english.kyodonews.net/news/2020/07/17f818db734c-1-in-4-commute-by-bicycle-to-avoid-crowds-amid-pandemic-survey.html>

## 美国：享受一定税费减免<sup>15</sup>——加速低碳未来

### 背景：

交通运输是美国最大的温室气体排放源，汽车和轻型卡车约占交通运输排放量的58%。从汽车转向自行车比转向电动汽车可以更快地减少排放。根据美国自行车数据的非营利组织美国自行车手联盟(LAB)的数据，美国每年骑自行车的总次数一直在下降。骑自行车上班的人数从2014年的约90万人下降到2019年的80万余人，约占所有通勤者的0.5%。

### 措施：

随着美国各地的城市开始意识到骑自行车通勤的好处，政府正在增加数英里的自行车道，使街道更安全。这些自行车基础设施对社区产生了显着影响，吸引了越来越多的人加入其中，并证明自行车通勤的友好性。2021年美国众议院通过《重建美好未来法案》，该法案的补贴对象还包括电动自行车，优惠上限是1500美元。该法案同时也将为骑电动自行车或共享单车通勤的人提供税前通勤津贴，根据提案，电动自行车通勤津贴的金额将为停车津贴的30%，相当于每月81美元，每年约1000美元。

### 成效：

在新型冠状病毒流行期间，美国的几个城市经历了自行车通勤的激增。从2019年5月到2020年5月，休斯顿的自行车通勤增长了138%，洛杉矶紧随其后，增长了93%。此外，从2020年1月到2020年8月，休斯顿广受欢迎的自行车道的自行车出行量增加了162%。纽约的自行车交通量也增加了50%，因为不同的都市区改变了交通模式，并为骑自行车的通勤者提供了更方便的道路。到2020年3月，美国各地的自行车销量翻了一番<sup>16</sup>。



图片来源：美国有线电视新闻网（CNN）

15. <https://new.qq.com/rain/a/20211122A03P0U00>

16. <https://thebikeadviser.com/bike-commuting-united-states/>

## 英国：各种单车上下班计划<sup>17</sup>

### 背景：

英国道路上行驶的普通汽油车每公里产生相当于180克二氧化碳，而柴油车每公里产生173克二氧化碳，运输部门排放的温室气体比其他任何部门都多。提倡步行的英国慈善机构Living Streets的政策和传播负责人斯蒂芬·爱德华兹说。“通过多步行短途旅行，无论是去学校、去商店、上班还是去车站，我们都可以立即为减少个人碳排放做出贡献。”

### 措施：

英国政府于1999年首次推出“单车上班”计划，以促进更健康的上班旅程和减少空气污染。根据该计划的五大供应商联盟Cycle to Work Alliance (CTWA) 的数据，为40,000名雇主工作的200多万通勤者通过该计划获得了自行车。《全民骑车计划与主动交通战略》，是英国鼓励绿色交通的最新举动。英国政府近年一直有类似的项目，如2005年开始的“骑车去上班”，通过税收优惠鼓励员工骑车去上班，减少空气污染，同时增进国民身体健康。“骑车去上班”的主要内容是：企业加入这个项目，团购自行车，以长期租赁方式提供给员工作为上下班交通工具，自行车和相应配件，如灯、锁、头盔、车筐等全部免税。而企业还可以把自行车作为资产申报资产免税。租期结束后，员工可以象征性地付点钱把车子买下来。

### 成效：

Fresh Sports Marketing Surveys 数据显示，2021年英国6.7%的通勤者骑自行车上下班。53%的上班族乘车上下班，比上一年的峰值2020年6月下降了11个百分点。激励人们对公共交通的信心是一个关键因素。步行上班的人数仍然很高，与研究的第一周相比增加了6个百分点。



图片来源：BBC Getty Images/Javier Hirschfeld

<sup>17</sup><https://www.cyclinguk.org/article/guide-cycle-work-scheme>

## 北京：推出共享单车免费骑行激励措施



图片来源：人民网

### 措施：

为适应疫情防控进入常态化阶段和全面复工复产的新形势，鼓励、培育市民通过骑行+公共交通的方式通勤，2020年5月20日至31日早晚高峰时段，美团、青桔、哈啰三家北京市共享单车企业推出免费骑行激励措施，市民只需通过各品牌单车APP扫码开启车辆，使用完毕后在合规停放区域落锁，即可享受每单半小时内免费优惠（以锁车时间为准）。在实施高峰时段免费骑行政策的基础上，各企业还根据自身优势，推出其它特色活动。已持有美团单车骑行套餐的用户，只要使用美团APP在免费时段解锁单车骑行，每天均可获得额外一天的骑行卡奖励。青桔单车在早晚高峰各两小时的时段内用户可免费骑行，无时间限制。

### 成效

十年间，北京自行车出行比例由2012年的8.8%上升到2021年底的16.9%，几乎翻了一番。2021年，交通部门组织对北京全市5606公里自行车道、5552公里步道设施进行了调查。结果显示，当年北京全市467个主要道路断面中有51个断面超过3000辆次/小时，即当道路宽度为2.5米时，断面的负荷度达54%，形成了连续稳定骑行的状态。

## 支付宝：蚂蚁集团已助力多省碳普惠平台建设

### 措施：

蚂蚁集团通过“蚂蚁森林”持续捐资，由公益组织和专业机构在各地实施生态类公益项目，现已参与了全国19个省份的生态建设。在宁夏，蚂蚁集团已向中国绿化基金会、中国青少年发展基金会等公益机构累计捐赠生态保护修复资金超过1.2亿元，用以支持宁夏的国土绿化，助力中卫等地构建黄河流域的生态防护屏障。

### 成效：

除了“宁夏碳普惠”，蚂蚁森林此前还参与了浙江、江西的省级碳普惠平台建设，目前实现了与多省碳普惠机制的联动。浙江省于2022年3月29日上线的碳普惠应用平台用户总数已突破100万人，成为全国人数最多的省级碳普惠平台。自上线以来，浙江碳普惠已和蚂蚁森林、虎哥回收、菜鸟裹裹等联合开发五大类20个低碳场景，覆盖衣、食、住、行、用各领域。绿色出行成为用户最常参与的场景，全平台绿色出行记录超过910万次。



图片来源：支付宝

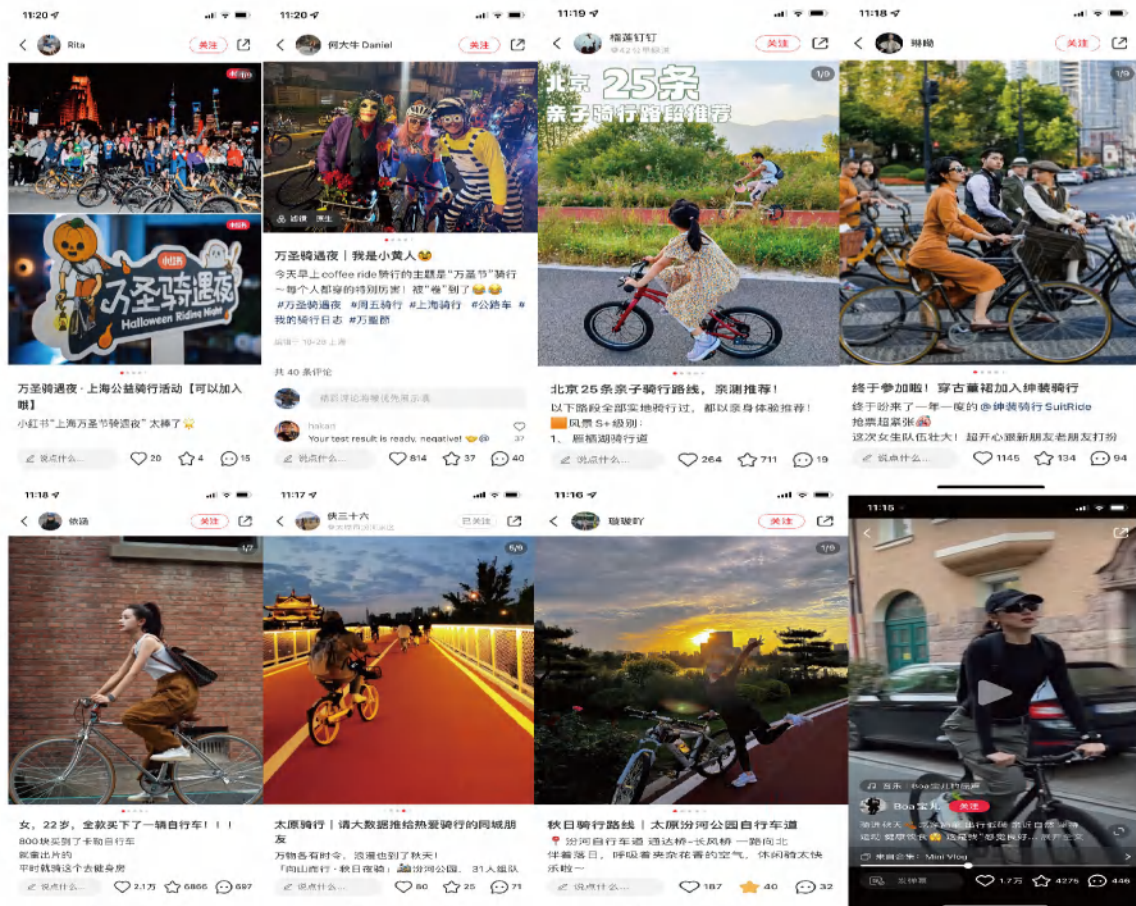
## 小红书：推出骑行友好计划

### 措施：

2022年8月12日，小红书联合全国超百家店铺，提供自行车停放服务，小红书的这一计划针对用户讨论最多的“停靠不便”和“补给不足”等问题，为骑行爱好者提供自行车停靠、食物补给、休息淋浴、自行车维修、线下沙龙、约伴骑行等服务。打开小红书，点进其近期推出的“骑行友好计划”，可以看到无数城市年轻人分享自己的骑行生活。

### 成效：

2022年前8个月小红书上搜索骑行相关的用户频次同比增长了253%（\*该搜索数据剔除了摩托骑行的数据）。其中在北京、上海等城市搜索量增长更为显著，而新一线城市搜索增速最快。仅骑行路线的笔记发布量，在今年9月超过4万篇。小红书的调研显示，超过50.8%的人是近半年加入了骑行。他们加入骑行的理由主要是：健身、缓解压力，以及社交——跟朋友一起骑车，还可以认识新的朋友。也有新骑手说，是因为天气好，加上互联网上骑行潮流运动的推动，于是ta开始骑行。大部分新骑手都表达了骑行很快乐，可以发现生活中很多没有留意到的美好。



图片来源：上述博主笔记截图

## 附件 骑行通勤激励策略工具箱

| 类别    | 行动主体 | 措施                 |
|-------|------|--------------------|
| 基础设施类 | 政府   | 建立连续、安全的自行车道路网络    |
|       |      | 提供便捷的公共自行车服务       |
|       |      | 合理设置自行车信号灯         |
|       |      | 加强机动车非法占用非机动车道的监管  |
|       |      | 在客流集中地区增设安全的自行车停车场 |
|       |      | 丰富自行车道路生活场景        |
|       |      | 完善道路骑行安全警示标志       |
|       | 企业   | 设立安全的自行车停放场        |
|       |      | 设置自助自行车修理点         |
|       |      | 提供更衣室              |
| 经济支持类 | 政府   | 设置自行车接送区（学校）       |
|       |      | 自行车交通补贴            |
|       |      | 自行车购置减免税           |
|       | 企业   | 建立低碳交通碳普惠平台        |
|       |      | 提供自行车购买补贴          |
|       |      | 购置自行车              |
|       |      | 购置自行车配件            |
|       |      | 为骑行员工购置意外保险        |
| 文化提升类 | 政府   | 为员工提供共享单车骑行卡       |
|       |      | 塑造骑行友好城市形象         |
|       |      | 举办自行车赛事及相关文化活动     |
|       |      | 开展自行车宣传活动          |
|       | 学校   | 开展无车日活动            |
|       |      | 在中小学普及自行车骑行安全知识    |
|       |      | 鼓励学生绿色出行           |
|       | 企业   | 开展无车日活动            |
|       |      | 开展骑行文化宣传           |
|       |      | 举办骑行公里数挑战活动        |
|       |      | 组织骑游活动             |
|       |      | 开展无车日活动            |
|       | 媒体   | 管理层带头骑行            |
|       |      | 大力宣传骑行文化           |
|       |      | 制作骑行类传播节目          |

## 编写单位



## 项目资助方



益起低碳策略传播小额资助项目

## 联合传播方



(排名按中文名拼音顺序)

## 特别鸣谢

清创人和生态工程技术有限公司

山西仁和致远环境咨询有限公司

山西新科联环境技术有限公司

尚风科技环境技术有限公司

(排名按拼音顺序)

## 改变世界的六度

1°C

全球粮食短缺

2°C

超一百万种生物将走向衰亡

3°C

亚马逊雨林即将消失,大量气候难民涌现

4°C

伦敦夏天气温将达45摄氏度

5°C

南北极残留冰原将不复存在

6°C

人类将逐步走向灭亡

地理杂志拍摄,《改变世界的六度》  
<https://www.bilibili.com/s/video/BV1tV411e7ef>

## 相关报告





**ACTION BEFORE IT'S TOO LATE**



**轱辘轱辘**  
**Gulu-Gulu**

太原站