

# 伦敦交通局发布步行与骑行的经济收益分析

**导读：**作为通勤者，你是否还沉迷于私家车出行的体面而无法自拔，同时却在默默忍受这交通拥堵、由于缺乏运动而被病痛缠身等众多困扰？作为公司经理，你应该想过无数种让员工高效生产的办法吧？作为商铺老板，你会不会困惑顾客们总是来去匆匆？作为政府官员或者领导者，如何让市民们有更多的幸福感应该让你很费心吧？这篇由伦敦交通局与伦敦市其他合作伙伴共同完成的关于步行与骑行的经济收益的报告，围绕步行与骑行带来的推动城镇中心发展，增加生产力，诱集从业人员和商业，保持城市的商业运转等 6 大好处进行研究分析，应该会让所有感兴趣的人从中受到启发！

## 一、前言

本报告列举了在城市中鼓励更多的步行和骑行的经济收益。把来自伦敦和其他城市的有力证据归纳为 6 个主题。

主要针对政策制定者、地方团体、地方和国家政府的官员、贸易网络公司以及其他对如何通过投资步行和骑行来创造更多的繁荣的城市感兴趣的人。

本报告是由伦敦交通（Transport For London, TfL）局与伦敦市其他合作伙伴共同完成，并作为一部份内容发表于 TfL 研究步行及骑行经济效益的线上平台。我们特别感谢来自交通局，威斯敏斯特大学，GlaxoSmithKline（英国某制药公司），伦敦的恩菲尔德区、哈克尼区、萨瑟克区，自行车协会，Sustrans（可持续交通慈善团体），伦敦自行车运动协会，骑行英国协会以及可生活街道协会等机构的代表们提供对建立研究基础的支持。

## 二、报告概述

对步行和骑行的投资有助于鼓励更多的伦敦市民以一种更绿色健康的方式出行，也为经济带来明显的收益，如下：

1. **推动高街和当地城镇中心发展：**步行和骑行改善可以增加 30%零售消费。
2. **减少缺勤并增加生产力：**积极锻炼的人的每年生病的天数比他们的同事少了 27%。
3. **诱集从业人员和商业：**步行和骑行是商业吸引并留住繁荣所需要的员工的关键。
4. **保持城市的商业运转：**伦敦的新自行车道已经帮助一些街道在最繁忙的时候多载了 5%的人。
5. **更广阔的经济收益：**投资步行和骑行能预防价值数十亿英镑的健康和环境破坏问题。

6. *帮助所有人共同受益*：积极的出行是容易和包容的。更简单的步行和骑行意味着更多的伦敦市民可以受益。

### 三、步行和骑行利于高街发展

*相比于私家车出行的人群，行人和骑行者会更频繁的拜访高街，在高街的消费也更多。好的高街提供好的步行和骑行环境，还有良好的消费环境。环境优化能吸引更多的商场进驻——这么做不仅性价比高，还能提升高街的活力。*

较高的消费

*高街的步行和骑行空间优化、公共领域改善后，当地的零售销量上涨近 30%。*

高街的交通设施投入对其运营收益有一定的影响。研究发现，加大慢行系统的投资，打造一个好的慢行街道，要比单纯提高道路网容量产生更高的收益——现有的慢行系统项目能提升 30% 以上的零售量。纽约市某路口的步行空间提升，使当地的零售量上涨 48%；英国凯尔索市的交通管理和公共领域提升，使镇中心的访客量上涨 28%；政府在斯托克城的皮卡迪利街投入一千万英镑改善步行空间后，人流量提升了 30%。

步行优化项目还能使地价上涨。早期的文献综述中有提到，一些地区的步行空间优化后，其零售和商业比例均有 10-30% 的提升。其他研究也发现了土地拥有者、零售商和企业对步行空间优化的投资意愿，并持积极态度。高街的住户和拜访高街的顾客也愿意为更好的街道买单：比如，他们更愿意加大投入设计更吸引人且更有品位的街道。

*在一个月中，相比于开车到高街消费的人群，步行人群花费达开车人群的 1.4 倍；*

*在一个月中，采用步行和骑行的人群比开车前往高街的人群拜访频率更高：步行者平均拜访 16 次，骑行者平均拜访 12 次，开车者平均拜访 8 次；*

*与私家车停车场比较，同等面积的自行车停车处使当地每平方米的人均零售购买力翻了 5 倍。*

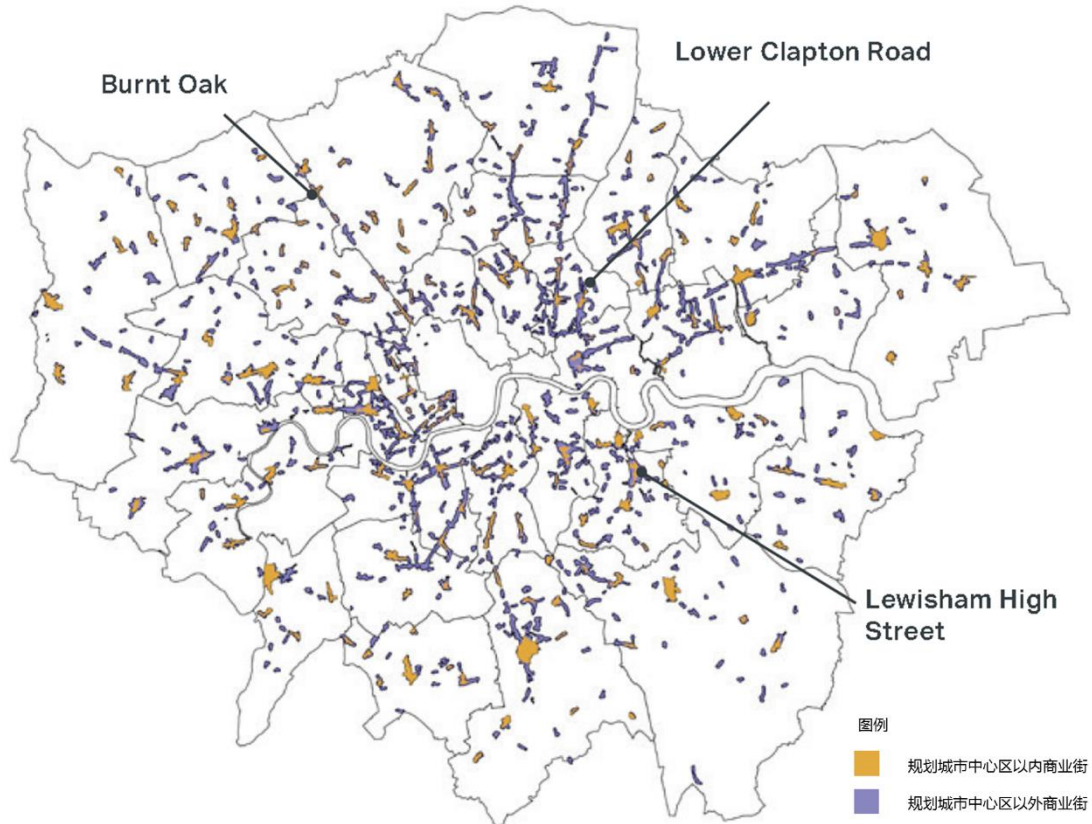
通常人们认为高街的发展需要依赖更多的停车空间，零售商也一度认为车行交通对顾客非常重要。然而现有的研究并不认可这一切。一方面，交通管制并不会减少顾客数量；另一方面，现有研究已将公共空间质量与主观区域吸引力联系起来。这不仅影响他们的生活水平，还影响他们对购物场地的选择。

如果减少车行空间，提供更多空间给步行和骑行者，人流量反而上涨。举例来说，旧金山市举行了停车空间的第一次试改造，这使得当地平日晚上的人流量上升了 37%，周末的骑行者流量上涨了 350%。类似的方案在伦敦肖迪奇实施后，周边商店的进账增加了 20%。

社会价值

高街是城市最重要的公共空间，以及城市中交通联系最便捷的节点。伦敦的高街是高度社会化、多样化、可到达的城市空间，为伦敦带来了巨大的经济、社会、环境效益。高街的非物质特性——人（多样的人、熟悉的人）与街道性格（活力）——最受使用者关注。也就是说，高街最大的价值在于，它是一个包容的、促进社会和文化交流的场所。

《公众的高街》选取高街为研究对象，以 Burnt Oak、Lewisham、Lower Clapton 等 3 条代表性高街为例，从高街的经济、人群、建成环境三个方面着手，探讨高街的综合社会价值，并尝试给出提升其价值的政策建议。



图一、伦敦高街分布及 3 条案例高街区位图



Burnt Oak商业街位于大伦敦外围LB Barnet，商业街基本位于规划的城市中心区内。

Lewisham商业街位于伦敦南部，基本位于规划的城市中心区内。

Lower Clapton Road商业街位于伦敦东部，不在规划的城市中心区内。

图二、3 条案例高街实景照片

根据对案例高街的实地调研显示，零售仍然是高街功能与价值的核心构成要素，但其他非零售功能也同样重要。45%的受访者表示，高街的最重要的功能与价值与零售无关，而是提供公共服务设施（如休闲中心、图书馆）和社交场所。而这些对于年轻人、老年人尤为重要。

报告最后为高街利益相关方提出了 10 项建议，以帮助其提升高街的综合社会价值：  
 1) 采取适合当地的政策；2) 推动公众引导的更新；3) 保持对边缘群体的包容性；4) 保护多样性；5) 重视街道经济的社会价值。6) 重视商家的贡献；7) 支持将高街作为公共服务设施；8) 认识到高街是居民身份认同的源泉；9) 支持将高街作为公共空间；10) 寻找科学的方法，最大化高街的社会价值。

### 激活高街

人们逐渐认识到，街道不仅是通行的空间，更是社会经济交往的场所。高品质的街道环境能够使居民更加健康开心，以及积极融入社区生活。《街道吸引力》尝试量化街道环境提升产生的影响，以期达成广泛的认同，并为进一步推动伦敦街道改造提供支撑。报告根据区位、街道类型等因素，对已改造和未改造街道的物理环境、交往、人群活动、房地产市场等四个方面展开了对比研究。

研究表明，提升混合街道（如高街、城市中心）的公共空间的品质，将为日常使用者、物业持有人、投资者持续带来零售物业租金涨幅达每年 7.5%，店铺空置率下降高达每年 17%，休闲活动数量增长高达 216%等好处

此外，针对街道改造投资，报告还提出了渐进式改造建议，以期最大化投资回报。首先，为行人提供充足的步行空间，提高步行安全性、舒适性、包容性。其次，美化街道环境，塑造街道特色，提供绿化空间和舒适的社交空间。更进一步地，提供无污染（噪声污

染、空气污染) 的街道环境。最后则是, 提供更多的弹性空间 (尤其指街道与建筑前区部分, 具有多种功能的空间)。

《商业视角下的健康街道》指出。伦敦正在推行“健康街道倡议”(Healthy Streets Approach), 旨在创造充满活力的和宜居的街道, 为人民提供停驻、步行、骑行和使用公共交通的可能性。



图三、“健康街道倡议”中的十个街道评价指标

伦敦商业区改善组织 (BIDs) 是由商业街区的商家自发组成的, 旨在共同提升本街区环境品质、激发商业活力的民间组织。伦敦目前共有 50 个 BIDs。他们曾经尝试过, 并且还在继续尝试提升街道环境品质, 以促进当地商业活动。他们将对 TfL 推动“健康街道倡议”产生重要影响。

因此 TfL 对伦敦 BIDs 展开调研，以了解他们如何看待健康的街道和商业活动之间关系。调查表明，多数 BIDs 强烈支持“健康街道倡议”：9 成受访者认为提升街道品质为步行和骑行创造了活力空间；83%的受访者认为提升街道品质有利于吸引更多顾客。

## 全球数据

一篇波兰的研究文章指出，在一个月当中，人们使用步行或自行车的时间多于驾驶时间。该研究共覆盖了波兰 78 个已经设立的大都市区域，该篇文章研究的核心目标包括：

1) 通过不同居民的活动类型、区位以及交通网络等指标的研究，量化城市居民的交通方式。2) 比较不同交通方式出行的时长以及频率。并且结果表明该区域使用非机动车交通出行模式的居民比使用机动车出行乘客的时长及频率都要高。

在纽约，在拥有更多专用自行车道的街道上相比周围区域增加了更多的零售商店。同时，在都柏林的两个街道的业态规划中高估了驾驶汽车而来的顾客，而低估了使用自行车的顾客。该项研究由纽约交通部门主导针对交通及城市设计提供重要指标及指引为核心目的，研究范围包括人行区域、自行车道、交叉口重新规划以及巴士快速通道。本项研究的成果证明提升通达性、让一个街区更开放能够增加零售销售额。最重要的是，本项研究显示了，在 21 世纪，无论是高街，还是主街都能够通过街道增加邻里街区的经济活力。

在哥本哈根，步行及骑自行车的人实际上比开车的人的停留在商店及超市时间要久。其中 2/3 顾客选择自行车及步行去购物，商店一半的收入都是来自骑自行车及步行前来的顾客。此项研究由哥本哈根政府主导调查，由于哥本哈根每年与日俱增选择自行车出行的人数，对于该种交通模式的社会效益及经济影响有必要做一次全面调查，并且该项研究深入了解了选择该种交通方式的人的心理，为改善交通环境出谋划策。

在伯尔尼每平方米的停车面积中，来自自行车停放所产生的收入为 7500 欧元，相比之下，停放汽车所产生收入为 6625 欧元。该项研究是由联邦运输和数字基础设施部支持，相关的德国自行车专家进行。该项研究主要目的是对德国在自行车政策和基础设施规划方面的专业知识广泛的需求进行研究。德国自行车门户网站包含大量资源：超过 8000 项成果，其中包括新闻，出版物，研究成果和良好实践案例等。

在旧金山，一个月中，步行及骑自行车比开车停留商店的时间要长。这项研究考察了旧金山的旅行和消费模式，范围包括了的主要零售和娱乐中心。调查发现，大多数各个收入水平的旅客通过各种交通方式到达旧金山市中心，骑自行车及步行的旅行者花费每月比开车旅行的人更多，因为他们更频繁地参与娱乐活动。调查数据成果并没有显示出开车旅游的人会比乘坐公共交通或者骑自行车旅游的人花费多，同样在其他城市的观察数据中也未有体现。调查结果表明需要更快、更可靠的交通网络，以此刺激经济，并为所有人提供可行、多元的出行交通模式的选择。

在洛杉矶，零售收入在建设了专用自行车道的街区增长了 2/3，这相比未建设自行车道的区域收入水平高了 14% 的水平。

## 四、步行与骑行提高生产率

经常步行和骑行的人更少生病，工作效率更高，也更享受工作。鼓励更多的人走路和骑车能给伦敦经济带来巨大的生产力提升。

### 减少旷工

经常运动的工作者比其同事患病的天数少 27%。Hendriksen 等在荷兰骑车的人中发现经常骑车和旷工存在显著性关系：经常骑车的人每年生病 7.4 天，相比而言，不骑车的人每年生病 8.7 天。即经常骑车的人比不骑车的人每年少生病 1.3 天，若将此数据按 1 天计，应用到英国，则对于英国的经济来说，每年能因旷工的减少节约 1.18 亿英镑。

### 提高生产率

骑车上下班会让员工更具生产力。GlaxoSmithKline 针对通过 Cyclescheme 项目 (<https://www.cyclescheme.co.uk>) 获得自行车的员工做了调查，其中 73% 的人感到工作效率提升了。

54% 骑车上下班的人比采取其他通勤方式的人在通勤时感到更开心和精力充沛。通勤方式也会影响人们的主观幸福感。研究表明，在路程中，堵车、拥挤、不可预测性等原因带来的失控的感觉，会增加人们的压力，从而在通勤时的情绪相对低落。步行或骑行上下班的人总的来说比开车和乘坐公共交通的人对通勤更满意。通勤体验也会影响到人们在工作 and 家庭中的感受和行。走路上下班的人有更高的工作满意度和幸福感。这会导致员工保持率的提升，减少商业开销。

## 五、企业看到了步行和骑行的真正价值

人们希望生活品质高的地区工作和生活。对许多人来说，这意味着，在这些地区，他们可以更便捷的选择步行或骑车出行。因此，为步行和骑行创造良好的空间场所可以给企业提供人才上的竞争优势，从而增强伦敦的人才储备。伦敦周边也有越来越多的企业对步行和骑行表示支持。

### 吸引并留住员工

“我们的办公室网络将由 Cycle Superhighways 组织在一起。我们希望通过这些受保护自行车道的建设，来帮助我们吸引和留住那些公司发展所需要的员工。”——微软英国前首席执行官 Michael van der Bel

Cycleways 是将伦敦的社区、企业和其他目的地连接在一个自行车网络上的路线，它们过去也被称为 Cycle Superhighways 和 Quietways。

## 自行车的高速公路9 (CS9) 肯辛顿奥林匹亚到霍恩斯洛



图四、Cycle Superhighway 9 (CS9)示意图。图：TfL

来自金融、技术、创意、教育和医疗等行业的 200 多个雇主企业，通过 CyclingWorks 项目表示支持伦敦的自行车基础设施建设计划。

微软英国前首席执行官 Michael van der Bel 在给 TfL 的一封信中解释了为什么自行车高速公路计划（Cycle Superhighways plans）将有利于微软和伦敦的发展：现在我们有 100 多名员工骑行上班，如果他们在路上感到舒适，其他人也会选择这样做，并获得骑行通勤带来的健康益处。我们希望所有员工的通勤都舒适安全，而自行车高速公路计划将是实现这一目标的重要一步。

到 2025 年，四分之三的员工将是千禧一代，而他们更注重环境保护，也更少使用汽车。在一份关于千禧一代（1983 年或以后出生的人）的调查报告中，收集了超过 7800 名千禧一代的观点，他们拥有大学学历并且从事全职工作。

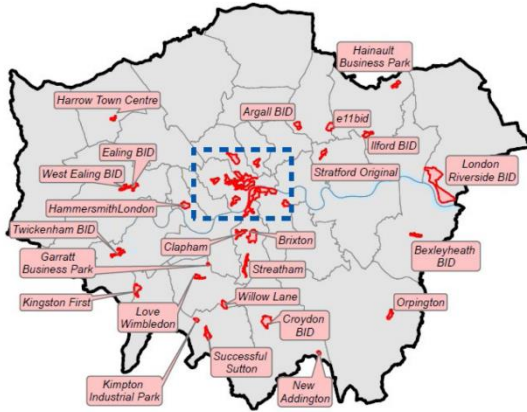
73% 的 BIDs 表示步行和骑行对于他们吸引和留住员工非常重要。在威斯敏斯特大学所做的一份“健康街道”的调查中，超过 85% 的 BIDs 表示良好的步行、骑行和驻留空间对于商业表现非常重要。

### 商业收益

商业改善区认为步行及骑行对其业绩向好有重要影响。商业改善区通常分布在城市中特定的区域，通过投票确定并启动投标。商业改善区往往聚集着许多当地企业，并主要以



非营利的方式运作，而日常运营资金来自他们所在地区内的企业支付的商业税。商业改善区不仅代表着本地企业的利益，也让其所在地区更加宜居。在伦敦有 50 多个商业改善区，包括零售、食品、管理、建筑、运输和高等教育等多个行业。



图五、伦敦商业改善区分布

2017 年，TfL 使用 Qualtrics 软件设计并进行了一项调查，意在更好地了解伦敦商业改善区对健康街道与商区业绩之间关系的看法。受访的 95% 商业改善区认为良好的步行环境对于销售业绩至关重要，85% 的商户认为良好的骑行环境对商业区的发展裨益良多，以及 97.5% 商户认为吸引顾客停留更长时间也是必不可少的。

然而，目前只有 55% 的商业改善区对顾客有着较大的吸引力，伦敦 48% 的商区适合步行，仅 29% 的受访商区适合骑行。因此，提高商业改善区的环境质量将是 TfL 和自治区的重中之重。以伦敦南部 Clapham 商业改善区为例，Clapham Old Town 在该领域屡获殊荣，因为它将安静的交通环境，舒适的公共和活动房空间及本地的商业复兴完美结合了起来，并给该地区带来了巨大的商业利润。虽然这里的道路很宽敞，但机动车很少，同时居民和住宅都有停车区。在工作日这里允许机动车通行，而周末这里仅允许步行和骑行，这有利于周末商户们举办更多的活动。

除了调查伦敦商业改善区对创造吸引顾客停留更长时间的环境、创造良好的步行及骑行的环境和业绩之间关系的看法之外，本项调查中还有关于商区们对十个健康街道指标各自对经营业绩的重要性调查。

表一、商业改善区对十项指标“极其重要”的认同程度

指标	商业发展区认为其“极其重要”的比例
街道安全	89 % (25)
过街方便	71 % (20)
街景丰富，与行人互动性强	61 % (17)
空气清新	59 % (16)
可停放	50 % (14)
给人感觉较为放松	50 % (14)
骑行、步行及其他公共交通可达	50 % (13)
行人涵盖各行各业	46 % (13)
有庇荫空间	29 % (8)
环境较为安静	29 % (8)

这些数据表明，健康街道不仅能让人们的购物体验更佳，从而为商业发展区带来更多的利益，还能带来更多的益处，比如能吸引更多更好的人才来此工作。同时，调查也强调了打造一个好的工作环境，并能让员工们选择自己喜欢的通勤方式是非常重要的。

表二、打造健康街道对商业区发展至关重要的原因

原因	伦敦商业发展区认为其是关键因素占比
提升地区整体活力	90%
吸引更多顾客	83%
吸引和留住员工	73%
增加零售市场占有率	70%
增加顾客消费金额	67%
提高员工生产效率	43%
提升办公室出租率	40%
吸引全球人才落户伦敦	37%
为伦敦引入更多国内外投资	33%

不难看出，良好的步行和骑行环境对“有效提升该地区的活力”、“吸引更多顾客”、“更好吸引和留住员工”有极其重要的影响。

配备具有高质量自行车停放设施的办公场所，对商业的影响至关重要。自 20 世纪 90 年代末开始，英国政府开始接连推出多项措施鼓励人们骑车上下班，意在鼓励民众拥有更健康的生活方式，减少拥堵，绿色出行。此外，各种组织也发起了许多促进自行车出行的活动和研究。最近，格拉斯哥大学的一项研究表明，经常使用自行车上下班的人可减少癌症和心脏病的发病率。

2012 年，英国文化委员会办公室（BCO）委托其他机构编写了一份报告。报告一方面调查了办公室白领们的骑车习惯，另一方面意在鼓励更多的办公楼业主和员工们骑车出行。由于自行车及相关设施在过去 5 年中不断更新换代，不久前，委员会又委托了 Remit Consulting LLP（Remit）再次更新研究。

报告显示，自行车作为通勤方式的普及程度近年来有所提升。超过三分之一（35%）的办公室员工在过去两年中开始使用自行车通勤，另外 31% 的自行车上班族在 2-5 年前开始骑车上班，在 5 年前或更长时间的则有近 30%。然而，根据调查，尽管有一半的上班族每周工作 5 天，但每天只有 31% 的人会选择骑车上班。相比每周骑车超过 3 次（18%），每周骑车上班一次（23%）的情况在英国人的日常通勤中更为普遍。

调查中英国大多数骑自行车通勤的上班族表示，他们的办公地点配备了相关设施（87%），尽管其中仅 47% 提供了安全的室内停车点及相关设施。超过一半（55%）的受访者表示，他们的工作场所提供淋浴，一半以下（41%）的办公室提供存放个人物品（如箱包、衣物）的储物柜。能提供包括“免费吹风机”（12%），“免费洗浴用品”（4%），“自行车维修店”等（9%）和“免费毛巾”（4%）。这表明，虽然自行车停放点数量基本满足人们的需求，但免费设施质量发展滞后，这些在很大程度上也影响了人们是否骑车上下班。

办公室配备有良好的自行车设施对员工的好处是显而易见的，但调查也显示其对办公楼业主益处良多。除了之前提到的更多的人选择自行车出行，能为整个商业区带来活力、增加客流量、吸引员工之外，拥有良好的自行车相关设施的办公楼被看作是一个独特的卖点，吸引着更多人租驻或购买。

### 商业支持

*“骑行是未来城市的基本出行方式之一，并且已经成为谷歌在国王十字和整个伦敦投资的关键因素。城市骑行适宜性在吸引和留住人才方面扮演重要角色。”——谷歌英国的前任 CEO，Dan Conley*

《街道吸引力》系统地为我们呈现了街道环境提升带来的各项价值提升。研究对伦敦公共街道，包括步行街、街道公共空间、城镇中心主街道等开展分析，发现这些街道空间品质的提升能够有效地为日常行人、空间所有者和未来投资者带来多方面的积极影响。此外，《行人力量》强调了行人对街道经济活力的潜在影响力：（1）改善街道环境有利于提升街道经济效益；（2）尽管步行带来的经济效益仍然被低估，关于步行适宜性对商业效益影响的测度方法得以改进；（3）研究重点从步行街数量和品牌同质性逐渐转向消费者体验；（4）电商时代，步行友好型街道对实体商业有至关重要的支撑作用。

*2014 年，超过 180 家伦敦企业联名共同支持规划新受保护的自行车道。*

*“规划提出的东北和东西路线有助于吸引和留住商业繁荣所需的人才，同时也有助于提升伦敦的城市吸引力，改善伦敦的营商环境。”——John Ridding, CEO of Financial Times*

## 六、步行与骑行使伦敦保持活力

*伦敦每年治理交通拥堵的花费约为 95 亿英镑，而交通拥堵的挑战依然随着城市人口和交通运输的增长而加剧。*

据英国交通数据公司 INRIX 的一项研究，伦敦每年治理交通拥堵的花费约为 95 亿英镑，而交通拥堵的挑战依然随着城市人口和交通运输的增长而加剧。这项研究还指出，英国的拥堵程度全球排名第十，伦敦则是继莫斯科之后欧洲第二大最堵城市。调查发现，伦敦的司机去年平均多花了 2430 英镑和 74 个小时在路上。而司机的驾车成本还包括直接成本（维护、燃油、保险、停车和通行费）和间接成本（浪费的时间和碳排放，停车罚款

等)。INRIX 首席经济学家 Graham Cookson 表示：“真正的驾驶成本惊人，但真正令人惊讶的是隐藏成本的规模。例如，停车占车主总成本的 1/3。2017 年，英国平均总驾驶成本为 8239 美元。”他呼吁用创新的方式来解决日益增长的车流问题。

*步行和骑行，与公共交通一起，是最高效的使用有限的道路空间的交通方式。通过鼓励步行和骑自行车，我们将可以让更多的人走在我们的街道上。*

在 2018 年伦敦出台了步行行动计划（The Walking Action Plan），其中分析了伦敦步行出行的现状及潜能，并为支持步行提出新方法 with 行动计划：为市民步行而建设和管理街道，良好的基础设施条件能够保证更为积极的出行；为步行做出道路的规划和设计，其设计方都需执行健康街道核查，以保证街道布局发生显著变化，进而改善步行和骑行的体验，并提升公共交通的供给；使步行与公共交通相结合，提升公共交通站点的步行可达性等措施。无论是出于保护环境还是缓解交通拥堵，自行车道的建设都是一项非常重要的工程，自行车道对于提升城市的出行效率也有着非常重要的作用。

总而言之，步行、骑行和高效便捷的公共交通不仅是破解伦敦交通问题的重要途径，而且有助于让伦敦成为更加公平、更加环保、更加健康和愈发繁荣的城市。

## 七、步行与骑行助力广域经济

*步行与骑行对英国的经济做出了重大贡献，而鼓励更多人参与到步行与骑行中，更将助力长远发展。投资步行与骑行是释放这些经济红利的高效手段，例如医保体系支出的显著缩减。*

### 经济价值

根据 2015 年英国交通部的报告：步行与骑行项目的平均效益成本比率是 13:1，也就是说，在步行与骑行上花的每 1 英镑，都有着 13 英镑的经济回报；根据效益成本比率报告，我们可以充满信心的总结出：可持续的交通，尤其是步行与骑行，通常提供了极高的金钱效益。

每年骑行为英国经济贡献 54 亿英镑，高于钢铁产业经济贡献的 3 倍。其分析数据源于 2016 年，当年英国钢铁行业总产值 16 亿英镑，而骑行为英国带来的经济效益估计为 54 亿英镑，其构成如下：

表三、2016 年，骑行为英国的经济贡献构成。

经济贡献构成	子项	子项预估价值
--------	----	--------

	危险降低，生命安全保障	29.42 亿
广义价值 41.34 亿英镑	国民医疗支出减少	2.04 亿
	旷工、迟到减少	3.43 亿
	城市污染减少	2.1 亿
	农村污染减少	0.19 亿
	城市拥堵减少	4.16 亿
骑行旅游与赛事 5.2 亿英镑	骑行旅游	5.2 亿
	骑行赛事	不详，暂未计入
自行车直接产业 7.29 亿英镑	进口自行车销售	3.46
	进口配件及周边销售	1.26
	国产自行车销售	0.35
	国产配件及周边销售	0.26
	自行车维修	1.95
	自行车基础设施	不详，暂未计入

## 支持医保体系

伦敦健康街道阐述了市长和 TfL 将如何帮助伦敦人减少使用他们的汽车，转变为更多地步行，骑自行车和使用公共交通工具。它概述了实现这一目标的一些具体步骤，包括：通过提供更多的步行和骑车空间以及供人们互动的优质公共空间来改善当地环境；优先考虑更好，更实惠的公共交通，更安全，更有吸引力的步行和骑行路线；规划新的开发项目，以便人们可以步行或骑自行车到当地的商店，学校和工作场所，并拥有良好的公共交通接驳来支持长途旅行。

缺乏运动和久坐不动的生活方式正在给我们这个时代带来了最为严重的公共卫生挑战之一。对于大多数伦敦人来说，保持活力最简单的方法就是把步行或骑自行车作为日常出

行的一部分。每天两次 10 分钟的快步行走或者骑自行车就足以达到官方建议的运动量，从而避免因不运动造成的重大健康风险。目前，首都只有大约三分之一的成年人达到了这种程度的运动量。而我们的目标是让所有伦敦人每天用 20 分钟来步行或骑自行车。

这是一个不小的挑战，但目前已经有 90% 以上的伦敦人坚持每周步行，因此我们是有一个强大的群众基础来支撑改革的。我们计划通过一系列活动来改善人们的精神健康，降低患 2 型糖尿病和心血管疾病等慢性病的风险，这些活动的转变将显著改善伦敦人的健康状况。

*如果所有的伦敦人每天用 20 分钟步行或骑自行车，这将在 25 年内帮助医保体系节省 17 亿英镑的治疗费用，分析发现，在接下来的 25 年中，髌部骨折治疗人数减少 85,000 人；患痴呆症的人数减少了 19,200 人；抑郁症患者减少 18,800 名，另外 16,400 人不需要治疗心血管疾病，而 4,800 人不会继续发展为 2 型糖尿病，等等。*

拥有私家车是影响伦敦人步行和骑车频率的最大因素。在首都的所有地区，它的影响比性别、收入、就业、种族和残疾更大。大多数伦敦人的驾车出行其实都可以用步行或骑车代替。研究发现，活动型的短途步行和骑行是有益于心理健康的，能增强自尊、强身健体，提升自我价值、改善情绪和心态，并减轻压力。散步可以减少焦虑和抑郁症状，那些经常散步的人，即使是走很短的一段时间，也明显比那些很少散步的人拥有更好的精神状态。

大家已逐渐意识到交通产生的噪音对健康和幸福感带来了很多负面影响。噪声污染容易干扰人们的睡眠、增加压力、焦虑、影响血压和心理健康；对儿童来说，还会影响学习成绩、记忆力和注意力；对在家庭和工作场所中的弱势群体也极其不利。除此之外，还会给步行、骑自行车和使用公共交通的人造成不友好的氛围。

采用健康街道，除了能带来健康益处，这种新方法还可以：减少空气和噪音污染，改善心理健康，帮助抑制社会隔离，为首都的商业街带来经济利益。另外，它还能将道路危险最小化，这将有助于解决人们对骑自行车和多走路的安全担忧。

#### 支持新的发展

*“由于自行车租用计划已扩展至伦敦市中心以外的地区，以及距离地铁较远的地区，我们发现这些地区的用户查询量在大幅上升。用户们已意识到，他们只需花很少的钱或根本不用花钱就可以骑自行车到车站，而且还不必担心自行车是否安全。”——Marc von Grundherr, Director, Benham & Reeves Residential Lettings*

Santander 自行车计划是一个自助共享的自行车短途旅行计划。用户可以从当地的停靠站拿起一辆自行车作为短途旅行的工具，然后把它骑到另一个停靠站。伦敦自行车租赁计划于 2010 年 7 月在伦敦市中心启动。

2014 年，伦敦住宅租赁经纪公司 Benham&Reeves 被委托进行了一项调查，调查在某些地区引入自行车租赁停靠站后是否对租金回报产生了可量化的影响。

Benham&Reeves 进行的租金回报调查里所包含的每个地点都引入了自行车租赁停靠站，并都获得 TfL 的批准。也就意味着当地居民可以从附近的一个停靠点拿起一辆自行车，要么骑车走完全程，要么骑去另一个车站。研究显示，租金回报或查询量增加最“剧烈”的区域都是停靠站距离最近的地下或地上站点至少要步行 10 分钟以上的地方。

研究发现，在拥有伦敦自行车租用停靠站的地区，租金涨幅高于平均水平，涨幅最明显的是交通不便的地区（即地下或地面交通网络服务不佳的地区）。下面链接中的图表有关于研究记录的最大租金升幅。数据表明，在引入自行车租赁停靠站后，伦敦的租金平均上涨了 5%，而偏远点的 Sand's End 的租金却上涨了 25%。

“置业者希望在新开发项目中考量自行车存放，这一实际需求会影响房地产的可售性和吸引力。也就是说，如果我们不提供自行车停放服务，那么物业的吸引力会受到负面影响。”——Linden Homes

## 九、所有人共享收益

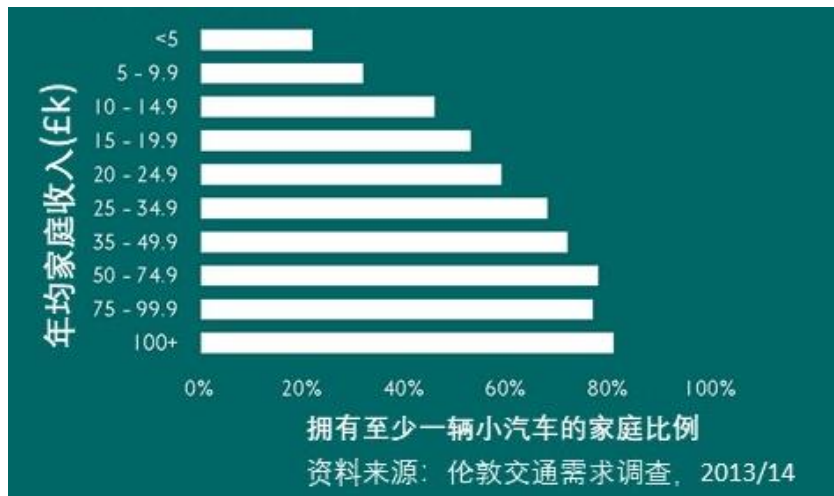
步行和骑行是一种包容性的通勤方式，可以帮助人们以更低的成本、更便利地到达就业地点并获得就业机会。步行和骑行的经济收益并不局限于伦敦市中心：改善步行和骑行环境能够使伦敦全市范围的商业点受益。

可达性与可负担性

81%的伦敦市民说他们能够骑行，包括 3/4 的老年人（年龄 65 岁以上）与 76%的残疾人（数据来源：TfL customer research, 2017）。

从每年通勤的平均成本来看，步行成本为 0；将车灯、车锁成本考虑在内，自行车的年均通勤成本为 250 欧元；而小汽车年均通勤成本则高达 7300 欧元（数据来源：TfL analysis, 2010）。

伦敦的小汽车保有量随家庭收入增加而增长

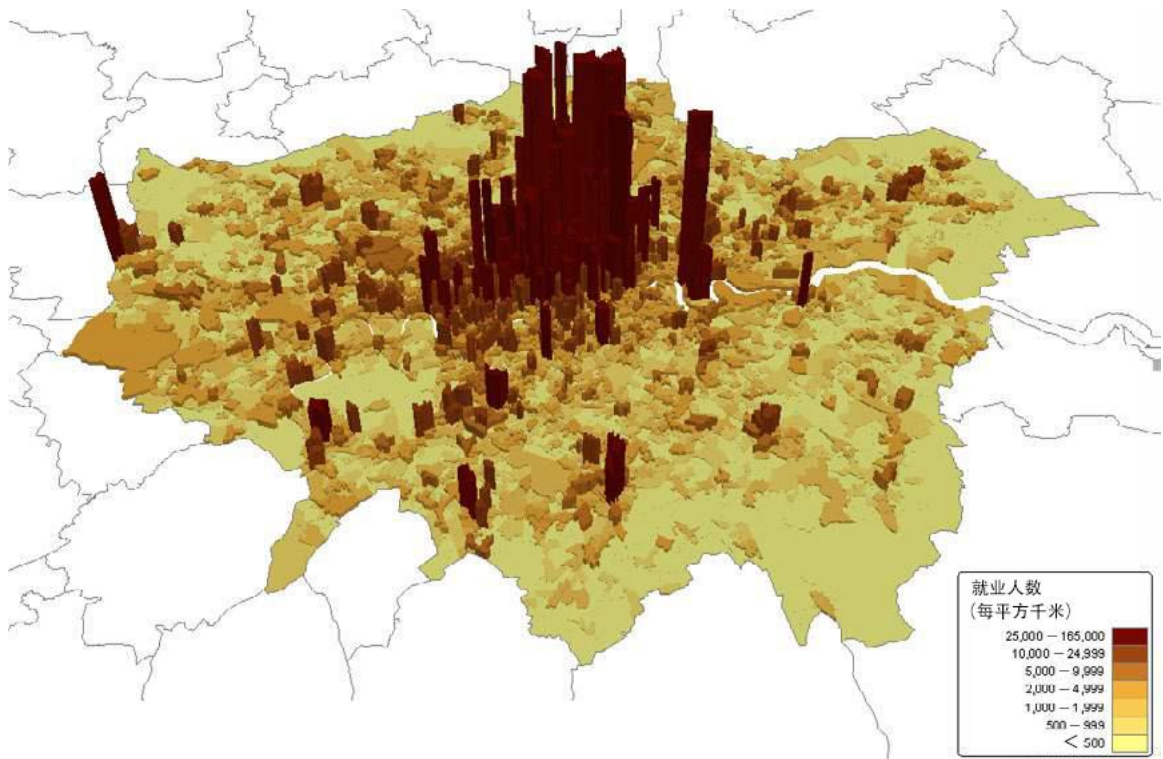


图六、伦敦市拥有一辆及以上小汽车的家庭比例与年平均家庭收入关系图。数据来源：London Travel Demand Survey, 2013/14。

支持伦敦各地的商业

伦敦内随处都可以享受步行和骑行带来的经济效益；三分之二的就业岗位位于伦敦市中心区以外，每个伦敦市民都住在距离高街 10 分钟的步行范围内。

超过 99% 的伦敦雇主是中小型企业，中小型企业提供了伦敦市 1/2 的就业岗位。重要的就业中心遍布伦敦，而不仅仅集中于伦敦市中心（如 Heathrow 和 Croydon 等其他地区）。伦敦中心城区主要集聚了金融保险、科研科技等就业岗位；而在伦敦中心区以外，交通运输和通讯业的就业率普遍较高。服务于当地市场、为伦敦居民提供当地就业机会的部门如零售、医疗、教育、地方政府等，往往就业范围更为广泛。事实上，伦敦大部分就业地点位于伦敦市中心以外——分布在整个伦敦市。



图七、2014 年伦敦每平方千米的就业者人数。数据来源：Business Register and Employment Survey (BRES)

## 总结

报告里的证据表明投资步行和骑行有潜力在经济的多个方面带来显著的收益。

在伦敦，TfL 和各个区都在努力通过积极投资来解决步行和骑行障碍，包括改善街道和社区补助金，从而让大家可以更容易步行和骑行。本报告证明可以通过以下途径支持这



项投资：（1）向决策者说明在步行和骑行方面进行全面投资的理由；（2）为步行和骑行业务案例提供战略叙述；（3）就具体计划及项目提供咨询及参与服务。

这个报告可以被完整地使用，也可以从中提取特定的内容用于演示文稿或其他文档。提供了所有的参考文献，更多的信息可以在步行与骑行经济收益线上中心寻找。我们会定期更新最新的步行与骑行对经济的影响相关的调查、证据以及案例研究。有什么建议或者需要补充的证据请联系邮箱 [activetravel@tfl.gov.uk](mailto:activetravel@tfl.gov.uk)。