

报告编号：第四版

我自愿每周再少开一天车项目 设计文件

报告机构：北京节能环保促进会



报告批准人：

报告日期：2022 年 3 月 31 日

北京市低碳出行碳减排
项目设计文件表格 (F-PCER-PDD)
第 4.0 版

项目设计文件 (PDD)

项目活动名称	我自愿每周再少开一天车
项目类别	采用北京市生态环境局发布的方法学开发的项目
项目设计文件版本	
项目设计文件完成日期	2022 年 3 月
申请项目审核的企业法人	焦跃
项目业主	北京节能环保促进会
项目类型和选择的方法学	项目类别: 交通 方法学:《北京市低碳出行碳减排方法学(试行版)》
预计的温室气体年均减排量	7473.31tCO ₂

A 部分.项目活动描述

A.1. 项目活动的目的和概述

>>

A.1.1 项目活动的目的

>>

(1) 本项目实施前的情况

当前，机动车持续增长导致交通领域能源消费和二氧化碳排放量居高不下。截至 2020 年底，北京市机动车保有量达到 657.0 万辆，较上年增长 20.5 万辆，其中私人机动车保有量达到 534.3 万辆。据统计，2020 年私人小汽车年均行驶里程 10382 公里，较上年减少 14.7%，私人小汽车中 85%用于通勤。机动车不断增长导致能源消费量攀升，温室气体和污染物排放随之上升，交通领域节能减排面临巨大的压力，如何发展绿色交通，倡导低碳出行成为迫在眉睫的一项议题。

“我每周再少开一天车”项目（以下简称“少开车”项目）系北京市节能减排全民行动工程的一项重要工作，于 2017 年在节能宣传周启动仪式上正式发布并推出“我自愿每周再少开一天车”平台（以下简称“少开车”平台）。项目以碳交易作为绿色出行的奖励基础，鼓励车主停驶减排，采用绿色出行。项目将机动车的停驶行为按照标准核算成碳减排量，对车主的停驶行为进行了量化，并按照碳减排量给予用户等额的减排奖励，碳减排量的所有权归属于平台运营单位。本项目为机动车主参与个人自愿碳减排交易提供了平台，为解决机动车污染问题提供了一种市场化激励机制。2019 年 3 月，“少开车”平台运营由北京市工业设计研究院迁移到北京节能环保促进会。2019 年 12 月 13 日“少开车”完成迁移重新启动，截至 2020 年 11 月 30 日，累计注册用户共计 62153 人，完成减排 134860 人次，停驶天数达 739874 车·天。

本次项目设计在原“少开车”项目的基础上，根据《低碳出行碳减排方法学（试行版）》《北京市低碳出行碳减排项目审核与核证技术指南（试行）》做出调整。

(2)本项目为低碳出行项目，预计参与用户数量为(6.2 万人)。本项目参与用户采用低碳出行方式，避免使用小汽车出行过程的CO₂排放，从而实现温室气体减排。

A.1.2 项目活动概述

>>

（我自愿每周再少开一天车）项目由（北京节能环保促进会）开发，项目实施地点位于（北京）。本项目已于（2017 年 6 月）开发完毕，（2017 年 6 月）开始计入减排量；本次调整于（2022 年 3 月）开发完毕，（平台恢复停驶减排功能）开始计入减排量。本项目参与用户采用低碳出行方式，避免使用小汽车出行过程的 CO₂ 排放，从而实现温室气体减排，预计年碳减排量（7473.31）tCO₂。

A.2. 项目活动地点

A.2.1. 省/直辖市/自治区，等

>>

北京市

A.3. 项目活动的技术说明

>>

1. 本项目实施前所采用的技术：

无。

2. 本项目采用的技术：

“少开车”项目设有微信和支付宝端应用程序，用户可在任一端注册并提交 24 小时以上的车辆行驶信息。平台定期经过交管局车辆信息系统对用户信息进行审查，认定用户信息真实性，通过用户上传的里程表公里数照片和定位数据，判断用户停驶的信息是否真实有效。

A.4. 项目业主及审核法人

项目业主名称	申请项目审核的企业法人	受理审核申请的部门
北京节能环保促进会	焦跃	北京市生态环境局

通常申请项目审核的企业法人与项目业主是相同的,即在此处填写相同的内容。如果申请项目审核的企业法人不是项目业主,请在此处说明原因。

B部分. 基准线和监测方法学的应用

B.1. 引用的方法学名称

>>

《北京市低碳出行碳减排方法学(试行版)》

B.2. 方法学适用性

>>

1. 方法学适用于在“我自愿每周再少开一天车”项目平台注册的私家车车主或该车辆使用者,不使用私家车而选择公交、轨道、步行、自行车、合乘等低碳出行方式出行的项目活动。

2. 项目活动须在北京市行政区范围内展开。出行路径如果离开北京市市域范围,超出市域范围的出行里程不纳入本市减排量计算范围内。

3. 同一注册用户只能选择一个项目开发方的平台注册,不能多头申请减排量。

B.3. 项目边界

>>

1. 地理边界

“少开车”项目的地理范围为北京市所有行政区域。

2. 用户边界

(1) 参与者须持有机动车驾驶证;

(2) 参与车辆为“京牌”燃油或纯电动机动车(不包含摩托车);

(3) 参与者需在【我自愿每周再少开一天车】微信公众号或支付宝小程序注册为北京市机动车自愿减排交易平台会员,添加车辆

信息提交认证审核，且在审核通过后方可参与停驶减排。

(4) 根据《北京市低碳出行碳减排方法学（试行版）》中“高碳出行：指单人采用私人小汽车、单位小汽车、出租车、网约车等小汽车出行方式出行的交通出行行为。”的要求，燃油或纯电动机动车均使用高碳出行的排放因子。

3. 温室气体边界

项目边界内的温室气体排放源见下表：

排放源		温室气体种类	包括否？	说明理由/解释
基准线	排放源 1	CO ₂	包含	主要排放源。
		CH ₄	排除	在化石燃料燃烧产生的碳排放中 CH ₄ 占的比例很小。在计算基准线排放时的燃料消耗中忽略 CH ₄ 排放是保守的。
		N ₂ O	排除	N ₂ O 排放在整个碳排放中是很小的源。在计算基准线排放时的燃料消耗中忽略 N ₂ O 排放是保守的。
项目活动	排放源 1	CO ₂	包含	主要排放源。
		CH ₄	排除	在化石燃料燃烧产生的碳排放中 CH ₄ 占的比例很小，影响较小。
		N ₂ O	排除	N ₂ O 排放在整个碳排放中是很小的源，影响较小。

B.4. 基准线情景的识别和描述

>>

本项目的基准线情景为项目参与方注册用户采用高碳出行方式的情景，即私家车车主驾驶小汽车出行的情景。

基准线情景的识别主要为用户身份和机动车识别，即参与者为机动车主，有机动车驾驶证，参与车辆为“京牌”燃油或纯电动机动车（不包含摩托车）。

B.5. 减排量

B.5.1. 计算方法的说明

>>

1. 基准线排放

基准线排放量采用基准线排放因子与基准线出行里程乘积的方法计算。项目基准线排放计算如下：

$$BE_y = \sum_i (EF_{PKM,i,BL} \times BD_{i,BL}) \quad (1)$$

式中：

BE_y ：第 y 年基准线碳排放量 (kgCO_2)；

i ：第 y 年注册用户累计停驶天数；

$EF_{PKM,i,BL}$ ：可获取的最新数据中基准线人公里速度排放因子 (kgCO_2/PKM)；

$BD_{i,BL}$ ：可获取的最新数据基准线情景被替代的高碳出行里程 (PKM)。

在实际使用过程中，“少开车”项目中出行可获取的最新数据中基准线人公里排放因子根据《北京市低碳出行碳减排方法学（试行版）》确定，即可获取的最新数据中高碳出行人公里速度排放因子。可获取的最新数据中基准线被替代的高碳出行里程，在“少开车”监测小汽车用户停驶情况，并通过里程表、GPS 定位识别出用户停驶行为属实的情况下，以可获取的最新数据中北京市小汽车日均出行里程作乘以日均出行次数为高碳出行里程。

$$BD_{i,BL} = BD_M \times I_M \quad (2)$$

其中：

BD_M ：可获取的最新数据中小汽车次均出行里程 (PKM)；

I_M ：可获取的最新数据中小汽车日均出行次数。

2. 项目排放

项目排放量是指项目实施后，项目参与方不使用私家车而选择其他方式出行所产生的排放量。

“少开车”平台通过监测小汽车停驶前后里程表数据 Ms,i 和

Me, i, 识别注册用户确有小汽车停驶行为, 采用基础年停驶后可选择出行行为的加权平均排放因子作为小汽车停驶后的人公里碳排放因子。即:

$$EF_{k,PKM} = EF_{M,PKM} \quad (3)$$

其中:

$EF_{k,PKM}$: 第 y 年出行方式为 k 的加权排放因子 (kgCO_2/PKM);

$EF_{PKM,M}$: 第 y 年停驶后可选择出行行为的加权平均排放因子 (kgCO_2/PKM)。

“少开车”活动监测的是私人小汽车用户 24 小时停驶的情况, 通过里程表、GPS 定位识别出用户停驶行为属实的情况下, 则以北京市基准年小汽车次均出行里程乘以日均出行次数作为其停驶里程。即:

$$PD_{i,y} = PD_M \times I_M \quad (4)$$

$$PD_M = BD_M \quad (5)$$

其中:

$PD_{i,y}$: 第 y 年第 i 次停驶里程 (PKM);

PD_M : 可获取的最新数据中小汽车次均出行里程 (PKM)。

采取低碳出行的方式带来的排放即为本方法学项目情景碳排放量 (PE_y), 计算如下:

$$PE_y = \sum_i (EF_{PKM,M} \times PD_{i,y}) \quad (6)$$

式中:

PE_y : 第 y 年项目碳排放量 (kgCO_2);

3. 减排量计算

减排量由下列公式计算:

$$ER_y = BE_y - PE_y \quad (7)$$

式中:

ER_y : 为 y 年碳减排量 (tCO_2);

BE_y : 为 y 年基准线碳排放量 (tCO_2);

PE_y : 为 y 年项目碳排放量 (tCO_2)。

B.5.2. 预先确定的参数和数据

>>

基准线情景所使用的碳排放因子及其相关计算参数

数据/参数 1	$EF_{PKM,i,BL}$
单位	$kgCO_2/PKM$
数据描述	基准年基准高碳出行人公里碳排放因子
所使用的数据来源	《低碳出行碳减排方法学（试行版）》
所应用的数据值	0.245 $kgCO_2/PKM$
证明数据选用的合理性或说明实际应用的测量方法和程序步骤	数据选用依据《低碳出行碳减排方法学（试行版）》附件中北京市 2021 年度高碳出行碳排放因子。
数据用途	计算基准线排放
其他说明	使用可获取的最新数据

数据/参数 2	BD_M, PD_M
单位	PKM
数据描述	私人小汽车次均出行里程
所使用的数据来源	基准年北京市交通发展年报
所应用的数据值	16.1km
证明数据选用的合理性或说明实际应用的测量方法和程序步骤	数据来源于北京交通研究院编制的《2021 年北京交通发展年报》，2020 年，北京市小汽车次均出行里程 16.1 公里。
数据用途	计算基准线排放、项目排放
其他说明	使用可获取的最新数据

数据/参数 2	$I_M,$
单位	次/日·车
数据描述	私人小汽车日均出行次数
所使用的数据来源	基准年北京市交通发展年报
所应用的数据值	3.03
证明数据选用的合理性或说明实际应用的	数据来源于北京交通研究院编制的《2021 年北京交通发展年报》，2020 年，北京市小汽车工作日、节假日日

测量方法和程序步骤	均加权平均出行次数 3.03 次/日·车。
数据用途	计算基准线排放、项目排放
其他说明	使用可获取的最新数据

数据/参数 3	$EF_{k,PKM}, EF_{M,PKM}$
单位	kgCO ₂ /PKM
数据描述	基准年停驶后可选择出行行为的加权平均排放因子
所使用的数据来源	《北京市生态环境局关于做好 2021 年重点碳排放单位管理和碳排放权交易试点工作的通知》,《北京市重点碳排放单位配额核定方法》
所应用的数据值	0.053
证明数据选用的合理性或说明实际应用的测量方法和程序步骤	数据选用《北京市重点碳排放单位配额核定方法》更新的 2021 年北京市低碳出行活动因子中的机动车停驶排放因子。
数据用途	计算项目排放
其他说明	使用可获取的最新数据

B.5.3. 减排量事前计算

>>

需通过对基准线排放量、项目碳排放量及泄漏量的计算,预估项目产生的减排量。针对本项目,需通过预计参与用户量、用户日均出行距离、各种出行方式的出行量等,事前估算减排量。

1. 基准线排放量

根据 2019-2020 年“少开车”平台运行数据进行预测,当前,平台日均有效停驶天数 2186 车·天,预计 2022 年 5 月 1 日至 2023 年 4 月 30 日,“少开车”项目碳排放量约 9536.25tCO_{2e}。

$$BE_y = \sum_i (EF_{PKM,i,BL} \times BD_{i,BL})$$

$$= 2186 \times 365 \times 0.245 \times 16.1 \times 3.03 / 1000 = 9536.25 \text{tCO}_2\text{e}$$

2. 项目排放量

根据《2021 年北京市交通发展年报》,用户在停驶后可选择轨道交通、常规公交、自行车、出租车等方式出行,项目排放因子为 0.053kgCO₂/PKM。

预计 2022 年 5 月 1 日至 2023 年 4 月 30 日,项目碳排放量达

2062.94tCO_{2e}。

$$PE_y = \sum_i (EF_{PKM,M} \times PD_{i,y})$$

$$2186 \times 365 \times 0.053 \times 16.1 \times 3.03 / 1000 = 2062.94 \text{ tCO}_{2e}$$

3. 减排量

预计 2022 年 5 月 1 日至 2023 年 4 月 30 日，项目减排量为 7473.31 tCO_{2e}。

B.5.4. 事前估算减排量

年份	基准线排放 (tCO _{2e})	项目排放 (tCO _{2e})	泄漏 (tCO _{2e})	减排量 (tCO _{2e})
2022 年 5 月 1 日至 2023 年 4 月 30 日	9536.25	2062.94	0	7473.31
2023 年 5 月 1 日- 2024 年 4 月 30 日	9536.25	2062.94	0	7473.31
.....				
合计	19072.5	4125.88	0.00	14946.62
计入期时间合计	19072.5	4125.88	0.00	14946.62
计入期内年均值	9536.25	2062.94	0	7473.31

注：每一行采用一个单独的日历年。

注：本项目活动应考虑避免以下几类碳减排重复计算：

1. 同一个 IC 卡号同时在多个账户登记；
2. 同一个用户在其他平台同步参与碳减排活动；
3. 参与和享受北京市“少开一天车”项目碳普惠活动。
4. 2023 年减排量根据停驶减排系数和停驶里程数动态调整

B.6. 监测计划

B.6.1. 需要监测的参数和数据

>>

每项监测数据和参数请复制下表，参考方法学第三部分要求，阐述具体的监测方法与要求。

需监测的参数和数据至少应包括第 y 年注册用户信息，以及按方法学要求计算基准线情景和项目情景碳排放量所需的相关参数。

对于公交、轨道、步行、自行车、合乘类项目，需监测年度低碳出行次数，每次低碳出行的用户信息、起始时间、方式与距离；其中对于步行、自行车与合乘，还需监测用户出行的轨迹详情（即秒级的经纬度坐标，用于计算用户的出行距离）。

对于停驶类项目，需监测小汽车停驶前后里程表数据 Ms,i 和 Me,i，以验证停驶行为的真实性。

数据/参数 1	P _{x,y}
单位	人
描述	第 y 年注册用户 x。
所使用的数据来源	用户在“少开车”平台注册提交的信息

测量方法和程序	“少开车”平台同车管所、第三方核验平台对接
监测频率	实时监测
QA/QC 程序	
其他说明	为确定项目的核算边界，不参与碳排放量计算

数据/参数 2	$M_{s,i}$
单位	km
描述	小汽车停驶前里程表示数。
所使用的数据来源	用户上传。
测量方法和程序	基于图片识别。
监测频率	用户申请开始停驶。
QA/QC 程序	
其他说明	用于监测用户小汽车停驶状态

数据/参数 3	$M_{e,i}$
单位	km
描述	小汽车停驶后里程表示数。
所使用的数据来源	用户上传。
测量方法和程序	基于图片识别。
监测频率	用户申请开始停驶。
QA/QC 程序	
其他说明	用于监测用户小汽车停驶状态

数据/参数 4	$T_{s,i}$
单位	无量纲
描述	第 i 次停驶的起始时间
所使用的数据来源	提供停驶信息记录的合格项目开发方监测获得
测量方法和程序	合格项目开发方平台同核验平台对接
监测频率	实时监测
QA/QC 程序	
其他说明	不适用于计算，适用于监测用户小汽车的停驶状态

数据/参数 5	$T_{e,i}$
单位	无量纲
描述	第 i 次停驶的结束时间
所使用的数据来源	提供停驶信息记录的合格项目开发方监测获得
测量方法和程序	合格项目开发方平台同核验平台对接
监测频率	实时监测
QA/QC 程序	

其他说明	不适用于计算，适用于监测用户小汽车的停驶状态
数据/参数 6	$EF_{k,PKM}$, $EF_{M,PKM}$
单位	kgCO ₂ /PKM
数据描述	基准年停驶后可选择出行行为的加权平均排放因子
所使用的数据来源	《北京市生态环境局关于做好 2021 年重点碳排放单位管理和碳排放权交易试点工作的通知》，《北京市重点碳排放单位配额核定方法》
所应用的数据值	0.053
证明数据选用的合理性或说明实际应用的测量方法和程序步骤	数据选用《北京市重点碳排放单位配额核定方法》更新的 2021 年北京市低碳出行活动因子中的机动车停驶排放因子。
数据用途	计算项目排放
其他说明	使用可获取的最新数据

B.6.2. 数据抽样计划

>>

不适用于本项目

B.6.3. 监测计划其它内容

>>

包括但不限于监测管理机构、监测设备的描述、监测参数、数据记录情况、质量控制和保障措施、异常处理和报告程序、数据管理、监测报告等。需说明每个环节的具体措施、流程、参与的相关方以及形成的凭证或报告。

监测计划应：

- (1) 符合所选择方法学的要求；
- (2) 清晰地描述方法学规定的所有必需的参数；
- (3) 监测方式应符合方法学的要求；
- (4) 监测计划的设计应具有可操作性；
- (5) 数据管理、质量保证和质量控制程序足以保证项目活动产生的减排量能事后报告并且是可核证的。

1. 监测管理机构

本项目由“少开车”平台运营单位北京节能环保促进会及其委托的第三方技术服务机构负责监测管理。

2. 监测设备描述

本项目的监测设备包括“我自愿每周再少开一天车”微信端、支付宝端载体平台。用户在登录后可以通过平台上传实时拍摄的里

程表照片，管理机构可在后台通过数据初审、复审等界面进行审核操作。

3. 监测参数

本项目的监测参数包括注册用户信息、用户申请停驶减排的时点与车辆里程表数、用户结束停驶减排的时点与车辆里程表数。项目监测系统通过平台用户实时拍摄上传，符合《低碳出行碳减排方法学（试行版）》中对监测数据的要求。

4. 数据记录情况

本项目监测数据记录用户注册信息、申请停驶记录、用户红包领取记录以及用户停驶审核初审、复审记录。

5. 质量控制和保障措施

“少开车”项目建立了较为完善的质量保障和管理体系，从用户注册、车主自愿停驶、信息审核、奖励兑换和用户管理方面明确了质量管理的程序和要求。具体如下：

（1）用户注册

用户注册须提供车辆信息（车排量、联系方式等），用户注册平台所用车辆须为北京市机动车牌照。

（2）车主自愿停驶

车主在车辆停驶前后，即上一次驾驶停车后和下一次驾驶出发前，按照“我自愿每周再少开一天车”平台要求提交认证信息。

（3）信息审核

“我自愿每周再少开一天车”平台对相应的注册信息和停驶信息进行核对，并遵循以下几点。

a. 严格按照北京市机动车牌照规定进行审核。

b. 注册信息。判定填写车牌号信息符合相关规定的用户状态为通过，即可开始参与平台活动；判定填写车牌号信息符合不相关规

定的用户状态为不通过，需要用户重新提交车牌号信息。

c. 停驶信息。两次提交的停驶信息里程数相同或差值不大于 1 公里，即为通过；两次提交的停驶信息里程数不相同且差值大于 1 公里，即为不通过；两次提交的停驶信息间隔时间不少于 24 小时，即为通过；两次提交的停驶信息存在“拍屏幕”行为，即为不通过。

d. 审核更改。审核中出现错误操作，应在 1 个工作日内联系技术人员进行更正。

注：停驶时长按车辆停驶的自然日计算，并根据方法学对机动车停驶产生的碳减排量进行核算。北京市工作日高峰时段区域限行和空气重污染预警等交通管理措施规定的停驶日期不计算在内。

（4）奖励兑换

平台奖励兑换管理，应遵循以下几点。

a. 用户提交的注册信息和停驶信息均符合平台审核制度时，平台工作人员应在 1-3 个工作日内审核。依据用户停驶时长获得相应积分和奖励，奖励以当时平台具体活动为准。

b. 平台以信息或电话方式通知获得奖励用户，并对奖励兑换情况进行实时记录。

（5）用户管理

为加强平台用户管理和建设，方便并规范平台用户的使用行为，使平台成为让用户信任的平台，应遵循以下几点。

a. 平台所用车辆须为北京市机动车牌照。

b. 成为平台用户之后，如需更改个人信息，可联系平台工作人员进行修改，修改等待时间为 3 个工作日。

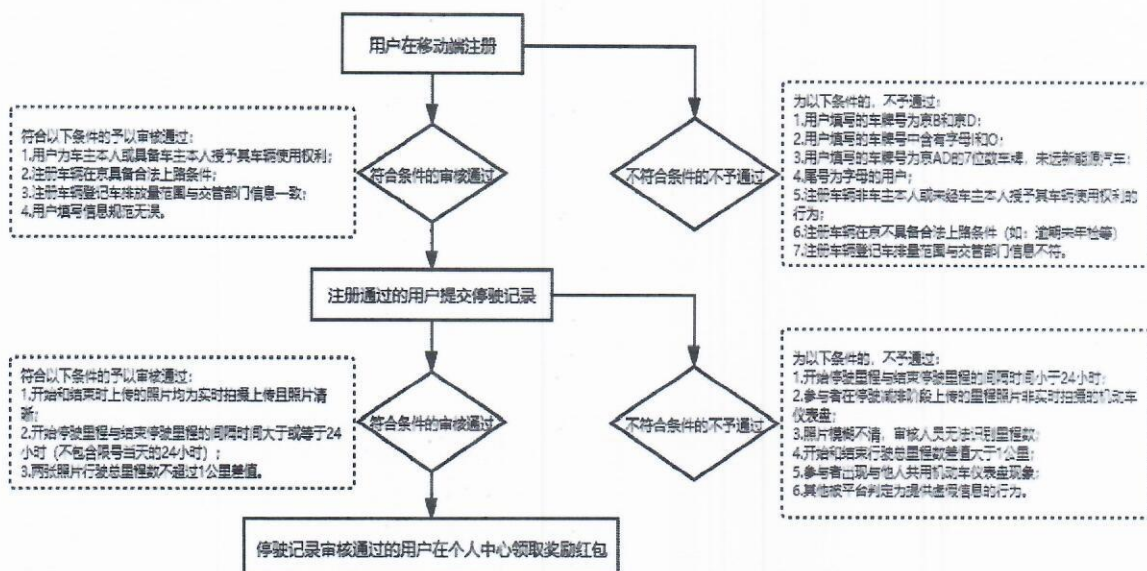
c. 虚假信息。对于提交虚假注册或停驶信息的用户，予以封停账号处理。

d. 审核疑议。用户对审核结果有疑议，用户可审核完成后一周

内向平台提出复审要求，由平台审核人员对用户数据进行重新审核。

e. 申请解封。用户账号首次被封停后，可向平台申请解封账号。

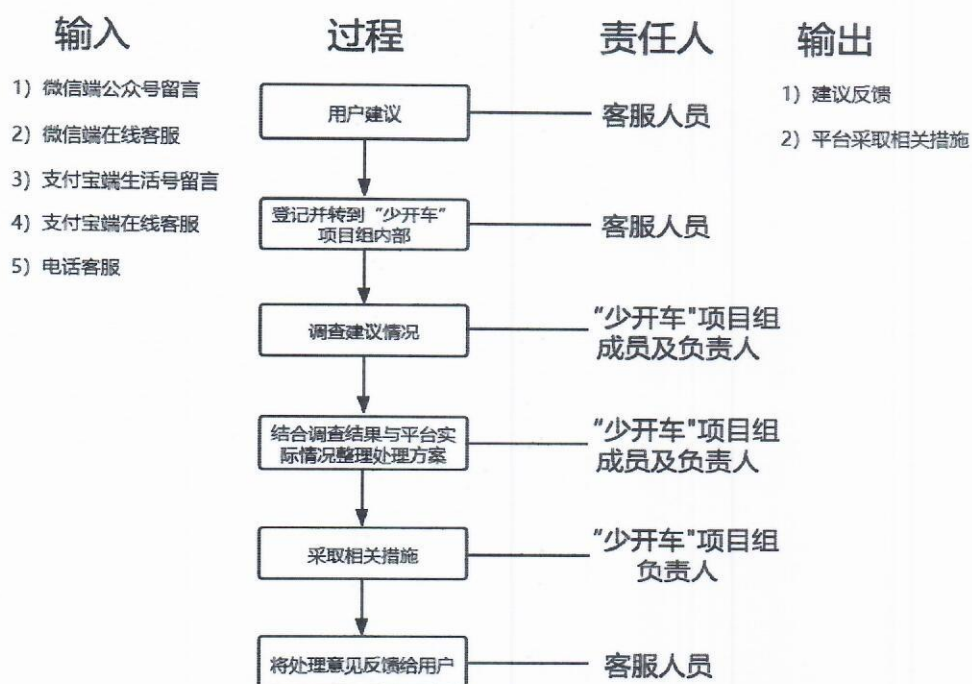
解封后用户再次出现第六条和第七条所属情况，予以永久封停处理。



6. 异常处理和报告程序

项目运行过程中，用户可以通过支付宝端、微信端的在线客服、公众号与生活号留言以及电话客服等多个渠道向平台反馈意见和建议。

平台用户意见反馈与建议处理流程图



7. 数据管理

本项目建立了微信、支付宝两端的统一数据库，在后台可根据用户信息、停驶时段进行数据统计和分析；此外，本项目根据用户提交结束停驶的时点进行每日数据统计，每周进行数据分析，每月编制数据月报。

8. 监测报告

本项目根据《低碳出行碳减排方法学（试行版）》，拟以自然年为周期编制项目监测报告。

B.7. 项目活动期限

B.7.1. 项目活动开始日期

>>

“少开车”项目初始版本于2017年6月11日开始；此次按照《低碳出行碳减排方法学（试行版）》调整后，计划于项目批准公示后开始。

B.7.2. 预计的项目活动运行寿命

>>

永久

B.8. 项目活动减排计入期

B.8.1. 计入期类型

>>

“少开车”项目减排量计入期为可更新计入期。

B.8.2. 第一计入期开始日期

>>

“少开车”项目减排量第一计入期为 2022 年 5 月 1 日至 2023 年 4 月 30 日。

B.8.3. 第一计入期长度

>>

“少开车”项目减排量第一计入期为 2 年（2022 年 5 月 1 日至 2024 年 4 月 30 日）。

C部分. 环境影响

C.1. 环境影响分析

>>

除项目减排量外，项目的实施对一氧化碳、碳氢化合物、氮氧化物等非碳污染物的排放也有减排效果，测算结果如下：

序号	污染物类型	每公里排放 g/km	减排量 t/y
1	氮氧化物	0.15	5.835
2	一氧化碳	2.3	89.47
3	碳氢化合物	0.2	7.78

注：根据《关于对国 I 及国 II 排放标准轻型汽油车采取交通管理措施的公告》，国家第三阶段的排放标准是北京市五环内机动车允许驶入的最低排放标准。以上计算采用国三标准的公里排放值结合车辆行驶里程进行计算。

C.2. 环境影响评价

本项目不涉及

D部分. 利益相关方的评价意见

D.1. 简要说明如何征求地方利益相关方的评价意见及如何汇总这些意见

>>

“少开车”项目组通过接收公众号及生活号留言、在线客服、问卷调研、电话回访等形式对利益相关方征求意见。

D.2. 收到的评价意见的汇总

>>

用户评价摘录

1. 尽量少开车，多坐公交。为首都人民的健康，守护蓝天白云贡献自己的力量！

2. 每周少开一天，减少尾气排放，净化首都空气，人人有责有义。

3. 不在乎钱多少，在于对保护环境的成就感，支持！

4. 一定尽最大努力为减排做贡献，为了祖国的蓝天！

5. 减排-低碳-节能，绿色出行，关爱我们共同的家园！为环境保护从点点滴滴做起，我们始终在路上！

6. 你知道吗？你的存在，是大家的需要！因为我们只有一个地球，爱我们共同的家园，节能减排，为环保做出一份贡献！

7. 去年一年与停驶君的相处给我留下了美好的回忆，激励我在一定的条件下少开车，多绿色出行，减少汽车尾气排放污染，逐渐形成了我合理用车绿色出行的好习惯。

8. 有幸停驶君上线就参与活动啦，二年时间，我积极响应政府号召，低碳出行，减排名次一直名列前茅。我将停驶君推荐给朋友、同事，大家都与其成为了朋友！

9. 守住我们的蓝天白云，为环保尽一份力，能不开车就不开车！

10. 从买了新车就参加了以来，至今减排近 4400，也曾用积分换过礼物抽过奖。本来没觉得有什么，直到有一天我清理手机里的微信相册，我滴天呐，几乎全是里程表的照片，那一瞬间，我是自豪的。

11. 不忘初心。坚决响应市委市政府“打赢蓝天保卫战”的战略，积极投身到“每周我在少开一天车”的活动中来。

12. 每天少开一天车，不再路怒笑呵呵，保卫蓝天低碳行还返

钱!

13. 满意也好急也好, 行驶里程必减少, 绿色出行成习惯, 真好!

14. 我们都是追梦人, 守护蓝天有责任, 节能减排少开车, 靠自愿!

15. 我一定积极认真诚信参与, 与为首都低碳减排生活贡献个人力量。

用户相关建议

1. 解决部分机型上传照片有时会出现卡顿的现象。

2. 平台多增加趣味互动活动。

3. 丰富积分商城礼品。

4. 疫情结束后希望还能举办线下活动。

D.3. 对所收到的评价意见如何给予相应考虑的报告

“我自愿每周再少开一天车”平台(以下简称平台)自上线以来就受到广大市民的支持和参与, 平台通过鼓励“停驶减排”将绿色出行、低碳环保的理念潜移默化的传达给每位用户。平台历来就非常重视用户的反馈, 用户可以通过支付宝端、微信端的在线客服、公众号与生活号留言以及电话客服等多个渠道向平台反馈意见和建议。平台始终秉承着用户至上的理念, 倾听用户“声音”并对这些“声音”进行积极反馈, 推动平台朝着更好的方向去发展。

双向沟通, 丰富平台活动

疫情期间, 平台对用户停驶数据进行了统计分析, 发现停驶车主不但在抗疫精神上给予支持, 也在减排行动中做出应有的贡献, 所以平台为感谢这些节能减排先锋们, 根据减排综合情况对前三百名用户给予了奖励。

此次活动引起极大反响, 用户纷纷通过后台留言和热线的方式联系客服人员, 提出希望平台能多组织互动活动的建议, 客服人员

收到相关建议后立即反馈给项目组成员，各成员进行讨论，结合平台主题设计活动方案，最终将活动策划书上报项目负责人申请开展活动，并于2020年7月31日开展线上有奖问答活动，活动一经发出便有三百多名用户踊跃参与，此次活动的举办既是对节能环保知识的宣传，更是对用户建议的及时反馈，后续这样的问答活动会持续推出，正是由于与用户的积极沟通，平台才会发展的越来越好。

共商共享，提升平台质量

平台上线以来，广大用户积极参与，通过电话咨询、平台留言等方式为我们提供了宝贵的意见和建议，平台与用户形成了“共商”平台建设，“共享”平台成果的沟通模式，平台根据用户的意见反馈，不断的改进，使用户更加方便快捷地使用平台。

目前，平台升级工作还在紧张进行中，此次的升级内容汲取了广大用户的意见和建议，用户在参与平台活动的同时“思考发声”，让平台开发迭代工作更贴近用户需求。此次开发结合用户建议和平台实际情况，采纳了用户以下几条宝贵建议：1. 上传照片有时会出现卡顿现象；2. 平台多增加趣味互动活动；3. 丰富积分商城礼品。相信升级上线后一定能使用户用的满意，用的舒心。

附件 1-A 项目开发方的企业法人联系信息

企业法人名称:	北京节能环保促进会
地址:	北京市海淀区杏石口路 36 号
邮政编码:	100195
电话:	01088467052
传真:	88463278
电子邮件:	bjjnhbcjh@163.com
网址:	http://www.bjjnhb.org/
授权代表:	
姓名:	南楠
职务:	部长
部门:	业务部
手机:	18801157208
传真:	88463278
电话:	01088467052
电子邮件:	cut_co2@163.com

附件 1-B 事前减排量计算补充信息

1. 基准线排放量计算

“少开车”项目根据 2019-2020 年“少开车”平台运行数据进行预测。

基准线情景下，高碳出行的排放因子参照《低碳出行碳减排方法学(试行版)》中 2021 年高碳出行碳排放因子 $0.245\text{kgCO}_2/\text{PKM}$ ；高碳出行的里程参照《2021 年北京市交通发展年报》中小汽车 2020 年次出行里程 16.1km 和日均出行次数 3.03（由工作日日均出行次数 3.05 次/日和节假日日均出行次数 2.99 次/日加权平均得出）的乘积进行测算。

经计算，平台日均有效停驶天数 2186 车·天，预计 2022 年 5 月 1 日至 2023 年 4 月 30 日，“少开车”项目碳排放量约 9536.25tCO_{2e} 。即：

$$\begin{aligned} BE_y &= \sum_i (EF_{PKM,i,BL} \times BD_{i,BL}) \\ &= 2186 \times 365 \times 0.245 \times 16.1 \times 3.03 / 1000 = 9536.25\text{tCO}_{2e} \end{aligned}$$

2. 项目排放量计算

项目情景下，用户在停驶后可选择轨道交通、常规公交、自行车、出租车等方式出行，项目排放因子为用户停驶后可选择的出行方式的加权排放因子。

在市交通委 2020 年公开发布的交通出行、行业能耗等相关数据基础上，核算出 2021 年低碳出行活动碳排放因子：

类型	排放因子 (kgCO ₂ /PKM)
高碳出行	0.245
轨道	0.032
公交	0.057
骑行	0.0072
停驶	0.053

项目情景下，出行的里程同样参照《2021 年北京市交通发展年报》中小汽车 2020 年次出行里程 16.1km 和日均出行次数 3.03 的乘积进行测算。预计 2022 年 5 月 1 日至 2023 年 4 月 30 日，项目碳排放量达 2062.94tCO_{2e}。

$$PE_y = \sum_i (EF_{PKM,M} \times PD_{i,y})$$

$$2186 \times 365 \times 0.053 \times 16.1 \times 3.03 / 1000 = 2062.94tCO_2e$$

3. 减排量

预计 2022 年 5 月 1 日至 2023 年 4 月 30 日，项目减排量为 7473.31 tCO₂。

附件 1-C 监测计划补充信息

1. 真实性

“少开车”项目委托北京市交通管理局开展用户车辆信息核查工作，确保“少开车”平台用户真实性。

2. 准确性

“少开车”项目后台会自动获取用户上传照片的时间及经纬度等信息，确保用户停驶信息的准确性。

3. 唯一性

“少开车”项目委托北京交通发展研究院开展用户停驶行为查重工作，避免“少开车”平台与其他平台减排量重复发放。