

低碳高能,骑车出行没烦恼

Low carbon and high energy, no worries about travelling by bike

■文 / Steve Blake (美)

下午5点,一场大雨不期而至。史蒂夫站在窗前,心里不免有些失望,因为不能骑车回家了。

史蒂夫是个不折不扣的骑行达人。在北京住了10年,换了4辆自行车。他的上一辆自行车报废之前,里程记录仪上留下的数字是3年18844公里,相当于绕二环576圈。

10年间,从家门口的胡同开始,史蒂夫骑车转遍了鼓楼、故宫、工体、国贸和香山……从十三陵到南海子,从门头沟到通州,最后他甚至把车骑到了天津。可以这么说,只要是骑车能到达的地方,史蒂夫绝不选择开车。

史蒂夫对骑车的“狂热”,和他的工作不无关系。他就职的一家国际环保NGO,倡导可持续和低排放的生活方式。交通出行自然是其中必不可少的一项。

不断升温的地球

今天的地球,在经历了150多年的工业化、砍伐森林和大规模的农业生产之后,大气中的温室气体含量增长到了前所未有的水平。目前,全球平均温度已经比工业化前时代高出1°C以上。随之而来的是北极海冰萎缩,海平面加速上升,更多极端天气出现。大气中含量最多的温室气体,约占其总量三分之二的二氧化碳(CO₂),主要由燃烧化石燃料产生。按目前的排放速度,全球气温将在2030年至2052年之间上升1.5°C。

2018年10月,政府间气候变化专门委员会(IPCC)发布了一份“关于全球升温高于工业化前水平1.5°C的影响”特别报告。报告发现,将全球变暖限制在1.5°C而非2°C或更高的温度,可以避免一系列气候变化影响。例如,到2100年,若将全球变暖限制在1.5°C而非2°C,全球海平面上升将减少10厘米;当全球升温1.5°C时,珊瑚礁将减少70%至90%,而当全球升温2°C时,几乎所有(超过99%)的珊瑚礁都将消失。

报告称,要将全球变暖限制在1.5°C,需要在土地、能源、工业、建筑、交通和城市实现“快速且具深远影响的”转型。到2030年,全球人为二氧化碳净排放量必须比2010年的水平减少约45%,到2050年左右实现“净零”排放。

全球能源相关温室气体排放总量的四分之一,来自交通领域。交通领域的减排任务不可谓不艰巨,但同时,在所有领域里,能“快速”转型的,也非交通莫属。当然,要想实现这场变革,需要每一个人的参与。

曾几何时,拥有私家车是无数中国家庭的梦想。拥有自己的汽车,成为了财富和高品质生活的标志,开车也被视为一种理想舒适又快捷的出行方式。可是,当全中国的汽车保有量突破了2.3亿,汽车驾驶人数量突破了3.6亿时,人们对有车生活的美好期许,到底是实现了,还是失落了?

现实版“龟兔赛跑”

在汽车保有量居中国之首的北京,最拥堵时段在路行驶的汽车约有300万辆。2017年,北京机动车驾驶员工作日平均拥堵持续时间为2小时40分钟。北京每一位通勤者每月平均因交通拥堵造成的时间损失达1075元人民币,占月平均工资的12.7%。

面对这些数据,史蒂夫不禁思考,从A点到B点开车用时最少,是不是已经变成了人们的固有观念,却不再符合今天大城市的状况了?于是,史蒂夫和他的同事们决定通过一个小实验来寻找答案。他们分别在北京二环之内,二环与三环之间,以及二环与三环之间挑选了距离短、中、长的三条路线。然后兵分两队,一队开车或者打车,另一队则骑自行车,在非高峰时段同时出发。结果发现,在短距离和中距离的两条路线上,骑自行车的一队都更快地到达了终点。在最长距离的路线上,汽车则比自行车更早到达终点,但只



领先了不到10分钟。这个被史蒂夫他们戏称为“龟兔赛跑”的实验结果，动摇了“开车一定比骑车快”的固有思维，也给史蒂夫团队在城市中推广绿色出行的工作带来了信心和动力。

2019年6月，北京第一条自行车专用路——回龙观至上地自行车专用路开通。回龙观是大型居住区，上地则聚集了多家大型互联网公司，两地受京藏高速和京新高速阻隔，连通性较差。如果在早晚高峰时段往返两地，开车至少需要33分钟；两站之间的地铁只需14分钟，但每天约有1.16万通勤人口，排队等车的时间大约需要20分钟。但有了这条总长6.5公里的自行车专用道，以时速15公里计算，30分钟内就可从回龙观到上地。这条自行车专用路24小时开放运行，并按时间段将中间红色区域设置为潮汐车道，以配合早晚高峰的自行车数量。随着城市绿色出行系统工程的不断推进，未来一定会有更多“乌龟”跑得比“兔子”快。至于史蒂夫，他当然已经把“体验自行车专用路”写进了自己的日程安排。

不惧停车，来去自由

表面上来看，一个停车位占用的土地面积并不大，但事实上，停车位却耗费着巨大的土地资源。因为单个车位起码需要占地30-35平方米（包括坡道和行车空间），而一辆车每天可能需要使用2到5个车位。北京建成区面积为1231平方公里，其中的九分之一被用来停车了。国家发展和改革委员会公布的数据显示，保守估计目前中国停车位缺口超过5000万个。2016年，北京平均每2.84辆车分享一个车位，车位缺口355万个。上海平均每5.37辆车才分摊到一个车位。而且，“停车难”的问题不可能单纯地通过增加停车位供给来缓解，因为停车设施供给增加将导致交通量进一步增加，进而加剧交通拥堵和空气污染的问题。

除了日益增长的一“位”难求的停车压力，油费和停车费也是开车一族心中隐隐的痛。根据一份《2018车主消费报告》的统计，养车成本中，仅仅是加油和停车费就占到网友年均养车费用的70%，成为车主消费的最大项开支，年均支出分别为14484元和



6451元。

美国纽约市前不久决定于2020年12月31日以后开始征收拥堵费。早在20世纪70年代中期,新加坡就开始征收拥堵费,伦敦和斯德哥尔摩分别于2003年和2007年加入。实行拥堵费后,这3座城市的道路车流量、拥挤水平均有下降。同时带来了“协调效应”:汽车排污量减少,空气污染物下降。那么,北京、上海、广州等城市未来会不会也要加强拥堵管理?如果也要收取拥堵费,那么无疑会进一步加大开车出行的经济成本。

相比之下,像史蒂夫这样的“骑行”一族,则完全过着无“车”一身轻的生活。于是,他和团队诞生了创作一套漫画的想法,用有趣的小段子来表现“低碳出行无烦恼”的轻松和便捷。以此倡导公众,改变出行方式,尝试绿色出行。

骑行的理由很简单

史蒂夫说自己选择骑车并不仅仅因为骑车零排

放、很环保,还因为骑车确实更自由、更舒服,也更有乐趣。史蒂夫喜欢骑车绕北京二环,一圈一个半小时,一路上边看风景,边思考。也有时候他什么都不想,单单地听风的声音,这让他的心在喧闹的城市中安静下来。他说,骑上自行车,你会发现城市有着坐在汽车里永远无法发现的美。

当然,骑行还有许多可能不了解的益处:

- 对于有发胖趋势的人来说,如果每天多消耗300千卡热量,就可以避免发胖,而300千卡正好相当于骑自行车40-50分钟所消耗的热量;

- 骑自行车两腿交替蹬踏可使左、右侧大脑功能同时得以开发,防止大脑早衰;每周骑自行车30公里能使心血管病发病率减少50%;根据医学研究,每天坚持骑自行车30分钟的人平均可以延长寿命7年。在世界上各种不同职业人员中,邮递员的寿命最长,原因之一就是他们在传递信件时常骑自行车。☑

作者单位:国际自然保护机构野生救援(美国)北京代表处首席代表