

自行车骑行活动如何良性发展？

业内人士有话说

新华社北京8月21日电 近年来,自行车骑行活动在全国持续升温,逐渐成为全民健身新选择和低碳出游新时尚。与此同时,近期与骑行相关的安全问题频繁引发社会关注。骑行活动如何良性发展?一些骑行组织者、参与者和城市交通专家给出了观点和建议。

守法、文明骑行是底线

今年7月下旬,北京交管部门发布消息称,将严查自行车骑行人在城市道路上竞速行驶,主要针对部分骑行者违法在机动车道甚至城市快速路上“刷速度数据”,或是采取无视红绿灯、相互追逐、蛇形变道等危险行为的问题。随后多个城市跟进。

“现在很多骑手拥有非常好的器材,但对骑行运动没有完整认知,一门心思追求快,妨碍了公共规则和秩序……器材水平提高后,本应去适宜的地方发挥性能,而不是在城市道路甚至长安街这种首都文明的窗口上竞速。”北京市自行车运动协会会长宋国强表示。

“我们加强了对协会各个俱乐部车队队长的教育,要他们负起责任,劝导队员不要在城市道路开展竞速,现在看来我们的俱乐部应该杜绝了这种现象。”

同时他呼吁,注册俱乐部之外的个体骑友和其他一些骑行爱好者群体也应当守法、文明骑行。

“我们是绝对不希望看到骑友去骑高架桥,去骑环路,这些地方太不安全了,也不合法,这不是我们作为骑行参与者应该做的事情。”在北京、海南拥有多家门店的“胡同山野”骑行文化空间创始人吴天昊说。

不文明甚至违法的个例也让正常骑行锻炼群体承受了污名化压力,但根据记者的观察,主流声音仍是鼓励文明骑行活动、谴责违法违规骑行。

在一些博主利用城市环路刷速度数据、闯红灯的帖子下,许多骑友表达了反对,并建议社交媒体平台整治此类存在误导的帖子。

骑行锻炼要因地、因人制宜

宋国强指出,有骑行锻炼需求,甚至是竞技骑行训练需求的爱好者,应当妥善寻找合适的路段或场地。

具体来讲,他推荐这部分爱好者在周中可以去有连续环路且车辆、行人较少的城市公园、绿地附近,遵守交通信号灯指引进行绕圈。在周末则可以前往车流量小、红绿灯少,路线延续性好的郊区路段练习。

“我们协会公众号里有推荐路线。都是会员们发现并上报,然后我们进行整理后推出的比较成

熟的路线。”宋国强说,协会也致力于为爱好者开发更多、更好的路线。

骑行锻炼还需因人制宜。近期另一起引发争议的事件是一名未满12岁的未成年人跟随成人队伍骑行拉练时突发事故。作为资深自行车教练,宋国强也不建议未成年人尾随成年人进行配合(群体)骑行。

对于究竟骑多少能达到锻炼效果,他再次强调了不必求快,应当主要维持在有氧区间,一周两次,一次约90分钟即可。他也建议爱好者不必一味模仿专业运动员训练方式,尤其要警惕“低踏频-高功率”骑行带来的乳酸堆积问题。在骑行前后,也应当充分热身、放松。

从多角度发现骑行乐趣

在社交媒体上,骑行锻炼人群往往热衷比拼数据。对此,作为骑行文化推广者的吴天昊有两个观点:其一,安全之外,追求速度、功率数据并无意义;其二,骑行乐趣多种多样,各人量力而行,总有适合的那款。

因此,他建议骑行爱好者要从自身身体条件、兴趣、道路状况出发,选择恰当方式。“有快要退休的人群来咨询时,我会推荐他们骑砾石公路车或者山地车……他们的首要诉求一定是骑得更远而不是更快。”

“骑行的魅力之一是,它能陪伴人的运动周期相较多数运动更长。”他补充道。

对于骑行路线选择,他认为除了偏竞技的路线,也有不少偏向城市探索,或是欣赏自然风光,即便是相对“慢”下来了,也能使骑行者身心获益。

例如北京市东城区体育局和门头沟区体育局联手打造的“从胡同到山野”骑行精品路线,就浓缩了北京城不同区域的文化风貌,最终以西部山区的自然风光收尾。

越来越多骑行爱好者涉足山区骑行,也反映了这项运动的重要兴趣点在于体验海拔起伏、融入自然风景。吴天昊提醒,进入山野要循序渐进,同时应更加注意安全行驶和车况检查,“进入山野,无头盔,不骑行”。

加强骑行安全教育

长期关注骑行城市建设的清华大学交通研究所副所长杨新苗认为,虽然近期的争议主要集中在运动骑行分类上,但只要是合法、文明开展的骑行运动,就无可指责,亟待解决的问题在于:目前全社会在骑行方面的安全教育十分匮乏,普及程度低。骑行



7月24日,参与北京大学国际暑期学校课程的中外大学生在北京街头骑行。新华社发

安全教育应从参与面最广的日常骑行抓起。

“我们通常所说的日常骑行,包括通勤、城市游览活动等。不能光靠法律法规去治理,因为法律法规没那么细。所以骑行安全教育就十分重要。”杨新苗说。

杨新苗的观点在道路交通实践中能够得到印证,比如骑车不佩戴头盔、边骑车边玩手机、拍摄视频,并排骑行,共享单车载人骑行等违规或不文明行为。

对于如何搞好骑行安全教育,杨新苗向记者分享了他所推崇的案例。在自行车文化浓郁的荷兰,骑行安全教育贯穿于学校教育体系中,青少年需要通过骑行考试后才能独立骑车上路。

此外,杨新苗还呼吁各地加强骑行道建设和维护、鼓励轻量化助力自行车更多地应用于市场。

在国内新兴的运动骑行领域,包括吴天昊在内的一些业界人士也在积极通过社交媒体发文、在骑行者聚集地张贴海报等形式传播骑行安全知识。

记者注意到,最近一些骑行俱乐部推出了新手课程,授课内容包括车把抓握、呼吸踏频、科学变速、上下车、编队技能、站立骑行等技术要领,也涵盖教练带骑经典路线的骑行体验内容。不过,推出这样课程的俱乐部尚属少数。

一位运动自行车经销商表示:“原来我们的客户主要是专业队,现在普通消费者购买专业车辆激增……比如遇到红绿灯该怎么停,道路上的预警系统,怎么躲避汽车等等,专业运动员在训练中有了经验,但我想很多消费者是没有经验甚至是忽视的,他不觉得这个重要。作为经营者,我其实不希望大家这样盲目,我们也在计划请一些专业人士来提供后续指导。”

今夏浙江 超3万个充电桩 参与车网互动

新华社杭州8月21日电 记者从国网浙江省电力有限公司获悉,今年夏天,浙江省共有3.3万个公共充电桩以虚拟电厂形式助力电网移峰错峰,公交充电桩、V2G充电桩、私人充电桩等各类充电设施集中参与车网互动。

其中,8月5日至8日,浙江车网互动累计响应电量163万千瓦时,实现最大削峰负荷11.53万千瓦,即为电网提供了超过10万千瓦的灵活负荷调节能力。

公交充电桩方面,在浙江省衢州市,衢州市公交集团利用充电管理平台,将原来尖峰、高峰时段的充电任务调整到平峰、低谷时段,助力电网移峰错峰。

与此同时,新能源汽车通过V2G充电桩与电网互动也成为一种新风尚。近日,在杭州市萧山区,新能源汽车车主郑城体验了“充放换一体”车网互动应用。通过使用国家电网“e充电”App和60千瓦V2G充电桩,他将车内电池剩余的60多度电“反哺”电网,在助力电网削峰的同时,也赚取了峰谷电差价。

此外,私人充电桩方面,今夏浙江共计有40.6万新能源汽车车主参与“晚一小时充电”活动,将充电时间预约至晚上11时后,每日后移充电负荷50万千瓦以上。