

第一届全国全民健身大赛
华北区山西省拔河比赛

我市代表队

勇夺冠军



我市代表队勇夺冠军

自行车骑行活动如何良性发展？业内人士有话要说

□新华社记者 卢星吉 李春宇 曹奕博

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。

“现在很多骑友拥有非常好的器材，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、谴责违法违规行为。

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

运城晚报讯(记者 杜磊)8月17日，从市体育局获悉，在吕梁市进行的“礼赞新中国 逐梦新时代”第一届全国全民健身大赛华北区山西省拔河比赛决赛中，我市代表队战胜吕梁市代表队，勇夺冠军。

拔河作为一项团体运动，趣味性、观赏性十足，深受群众喜爱。本次拔河比赛项目为男女混合组600公斤级竞赛，共有来自全省6市代表队的60名运动员参与角逐。

比赛中，我市代表队顽强拼搏、不畏强手，一路过关斩将杀入决赛。决赛现场气氛格外紧张热烈，对阵双方蓄势待发。“起绳，拉紧，预备……”随着裁判员一声哨响，只见队员们紧握粗绳，降低重心，双脚牢牢蹬地，铆足了劲拼命往后拉。现场加油助威声此起彼伏，气氛十分热烈。

最终，我市代表队、吕梁市代表队、晋中市代表队分获冠亚季军。

此次比赛由山西省体育局、山西省体育总会主办，山西省全民健身指导中心、吕梁市体育局、汾阳市人民政府承办。

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，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。”

新华社北京8月21日电

