

“有骑友的平地速度甚至超过40码”—— 当骑行团失速后

车流不息的马路上,一名身穿骑行服的骑者忽然猛摔一下,随后停在后方一辆正常行驶的机动车前方,距离车头仅有两米左右。电光火石之间,后车一个紧急左转,才没有让悲剧发生。

这是一名车主发布的,来自自行车记录仪的真实画面。

而河北日前发生的一起悲剧事件,再次将“骑行团”推上风口浪尖。来自河北

的一名少年在随团骑行的过程中意外倒在对向车道,与驶来的机动车发生碰撞,悲剧发生在一瞬间。

悲剧背后,是在城市中日益受捧的骑行运动,以及因此引发的关于安全性的争议。在此之前,由于部分骑行团存在占据机动车道骑行、随意违反交通规则、危险竞速等问题,被一些人称为“暴骑团”。



悲剧发生后

在知情人眼中,12岁少年的父亲是当地骑行圈的“网红”,平时喜欢在短视频平台分享自己与孩子骑行的视频。视频里,少年总是身穿专业骑行服,弯腰抬头目视前方。

据邻居回忆,少年大概从去年开始接触骑车,已具备一定的骑行经验。“平时孩子都是跟爸爸一起骑,可能是想让孩子锻炼一下,顺便减减肥。”

父子俩喜欢早上骑车,这也是多数骑行爱好者的习惯。邻居曾遇到父子俩凌晨4点多就推车出去。当地曾与父子俩一起骑车的一位骑行爱好者说,“骑行团一般早上5点多或者6点多开始骑,没有固定时间。”而意外发生时,也是早上6点多。

有媒体报道,事发时骑行团的速度一度达到37码(每小时37公里)。正在备赛的业余赛骑自行车手孙潇(化名)说,37码这个速度并不寻常,“这对于成年人来说都是一个非常快的速度。”多数骑行爱好者的平均车速都在30码上下,偶尔下坡时才会超过35码。

孙潇说,专业的公路车骑行与日常出行骑车有很大区别,要达到均速37码并

非单纯地使劲蹬脚踏板这么简单。“因为专业的公路车车身极轻,有些甚至不到20斤重,所以一旦路上有个小坑、压上小石子、甚至一阵横风都极易引发翻车事故。要想达到37码的均速,其实非常考验车手控车技术,你要有足够的体力对抗风阻,有足够的力量对抗微小的车身失衡,有足够的经验控制呼吸频率,还要有极佳的心理素质保持镇静。”

在一段骑行视频里,少年或许感知到风险,曾对前方领骑者大喊:“慢点!慢点!”但这并没有阻止悲剧发生。8月11日早上6点12分左右,悲剧瞬间发生。最终,少年在送往医院的路上去世。

据了解,事发路段是当地骑行者的网红打卡地。一位常年在事发路段骑行的人士说,每天傍晚与清晨,河堤上骑车的人总是络绎不绝,汽车与电动自行车也会经过。但是,当地村民和南后台村村委成员均表示,这是一条尚未验收和正式通车的道路。此外,8月15日,事发路段正在施工的路政工人同样表示,这是一条尚未验收的道路。

“这几年骑行团的安全事故太多了”

中国警察网公布的视频显示,一个千人骑行团在苏州某公路上“自发组织公路赛”,横冲直撞的骑行团,一度造成交通混乱。据报道,当天,涉事骑行团引发的大小交通事故共十余起。当地交警表示:“这么大的比赛我们甚至都不知道。”

最终,这一违规上路的骑行团被交管部门驱散。

来自山东的骑行团组织者蔡飞(化名)表示,“这几年骑行团的安全事故太多了。”

“去年我曾经眼看着一位骑友摔倒后,又接连绊倒了后面的4辆公路车。”蔡飞说,自己作为组织者,此后

许多天没再组织骑行活动。蔡飞认为,一些骑友的速度过快了。

来自北京的骑行团长沈南(化名)则表示,不止是速度过快,一些骑行者还存在随意竞速的现象。

“每次出发前都会在群里发布安全提醒的提示,但一上路,尤其是回来的路上,总会有骑友互相攀比速度,最终你追我赶地开始竞速。”沈南说,在竞速过程中,有骑友的平地速度甚至能超过40码,一旦摔车就是重伤。

沈南团队的曾有团员因为竞速摔车而骨折住院。“安全事故发生后,团队内对于竞速现象做了严格规定,现在会安排一辆自行车在最前方领骑,其他骑友不能超过领骑。”

蔡飞同样为团队里不时出现的竞速现象头疼。“热爱骑车运动的一般都有好胜心,竞速现象也由此催生。但是,不顾路况、车况、队友情况盲目竞速的,本质上仅仅是有些人为了寻找刺激感而做出的不负责任的举动,代表不了运动精神。”

专业骑行“不建议未成年人参加”

悲剧发生后,未成年人骑行的安全问题再次受到关注。

自2016年上半年,孙潇逐渐开始接触骑行团。他回忆,自从接触骑行至今,看到的未成年人参加专业骑行的次数屈指可数。

“其实有个未成年人在车队里不一定是好事。”孙潇说,因为身体未发育完全,未成年人骑行节奏与成年人有所差别,有时全团都要照顾一个未成年人,也会让骑行者分心。

一些专业的骑行团在召集活动时,还会特意提醒“不建议未成年人参加”。

山东某骑行团一位团长表示,自己曾听说过,有骑行团因未成年人骑行者发生事故。事情的起因是

团队中的未成年骑手因过于兴奋,在路过村庄道路时未减速,与胡同里出来的三轮车相撞。后面车队因为来不及躲闪,被绊倒了一片。“受伤最严重的人摔断了肩胛骨,休息了几个月。”

上述骑行团长认为,不建议未成年人跟团骑行不仅仅是技术原因,还有心理素质的原因。“青少年心智发育还不成熟,容易上头,肾上腺素飙升得比车速都快,一旦控制不住就非常容易酿成事故。”

安全意识亟须提高

2023年是国内骑行运动蓬勃发展的一年,孙潇注意到,从这一年开始,骑行群里的人明显变多了。

孙潇参加过专业的骑行团,也参加过不是那么专业的骑行团。对比两者,他认为最大的区别就是:安全意识。

“专业的骑行团会格外注意车速和交通规则,遇到有车友‘上头’竞技,便会提醒对方慢点。在路线选择上,专业骑行团会尽量选择有非机动车道的路线,若看到有人在机动车道骑行,也会及时提醒。担任领队的骑手还会根据前方路况打手势,控制队伍的整体速度。”孙潇说,与此相反,越是不专业的骑行团,越不遵守交通规则。

近几年,抱怨骑行团占用机动车道的机动车车主越来越多。有人据此认为,现在的骑行团,与多年前占道行走的“暴走团”没什么两样,骑行团也因此成了许多人口中的“暴骑团”。

除了占用机动车道,骑行团在路上肆意竞速、随意变道、任意闯红灯的现象也时有发生。

在孙潇看来,近几年随着骑行文化在国内兴起,越来越多的人参与到了骑行运动中,这本是好事,但参与人数暴增的另一面是骑

行人员整体素质有所下滑。“其实那些不遵守交通规则的骑行团,大多是由新手组成的。新手往往容易追求高速状态下肾上腺素飙升的感觉,一旦摔过几次后,自然就学会了敬畏速度,敬畏规则。”

《中华人民共和国道路交通安全法》明确规定,非机动车上路行驶应当遵守交通规则,不得有危害交通安全的行为。然而,对于骑行团组织者与参与者的法律责任界定模糊,导致违法成本低,难以形成有效震慑。

广东法制盛邦律师事务所律师陈亮表示,我国《道路交通安全法》目前只有针对电动自行车最高15公里的限速,对于人力自行车限速一直没有明确规定。关于骑行团组织者,如果骑行团出现事故,那么组织者最多也只有在特定情况下承担民事责任,比如有证据证明组织骑行过程中有明显逆行、超速等过错。但是无论如何,组织者不会承担刑事责任。

除此之外,我国对于机动车与非机动车之间的交通事故,往往会在一定程度上减轻非机动车的责任比例。“如果一起交通事故责任比例划分是主次责三七开,但肇事双方是非机动车主责机动车次责,那么最终责任比例可能是四六开。”北京市证信律师事务所律师韩浪说。

山东一名交通法专家表示,不管是公共交通规划变更还是相关法律完善,都有其滞后性。“两者都是牵一发而动全身的动作,要确定两者的变更是非偶发的、非小众的普遍性需求之后,相关程序才会启动,而这往往需要一个过程。”

隋坤

不能对 “追风少年” 来者不拒

□苏月遮

适合成人的运动不一定都适合孩子,更不意味着安全可以抛到一边。贸然让青少年加入公路骑行队伍,缺少安全防护措施,无异于拿生命在冒险。

为什么一些家长、机构甘冒风险,让未满12岁的青少年在公路上骑自行车?答案很明显。首先是因为麻痹大意,轻视了公路骑行的危险;也未曾对自身和孩子的运动能力、判断能力、反应能力进行科学评估,因而盲目作出相应的决定。

其次,是对法律法规不够重视。要知道,组织者允许未满12岁的孩子加入骑行队伍,如果在线路选择、安全保障等方面存在疏忽或过错,导致孩子发生意外,是需要承担连带责任的。

另一个值得关注的原因可能是赶潮流、图新鲜。在社会氛围烘托下,一些人把骑行当成一件很酷的事,发发朋友圈、晒个短视频,却缺乏对骑行知识的系统了解学习,更没有带领孩子全面认识这项运动,仅仅买辆车就贸然加入。这些因素都该引起重视。

追风少年,安全是第一前提。解决这一问题,首先家长和孩子得绷紧脑中“安全弦”,充分认识这项热门运动背后的安全隐患。

另外,相关部门也要对组织不满12周岁的机构、团体等加强监管,限制他们的违法商业行为,防止这些机构盲目鼓吹少年骑行、亲子骑行。从报道看,一些骑行社团、户外组织等机构专门开设“亲子骑行营”,还有成人骑行营对儿童“来者不拒”。这显然应该引起有关部门的关注,督促其不要触碰“红线”。

同时,学校、媒体、交管部门等组织和部门也有责任加强宣传,让青少年充分接触了解骑行安全知识,让社会更全面地认识骑行运动的优点与风险。



事发道路上设有限速15公里的提示牌