

强身健体、便捷宜行、低碳环保……不管出于什么样的目的,骑行这一出行方式都值得推崇。自行车作为代步工具与其自身散发出来的独特气质,早已风靡全球,形成了一种独有的“骑行文化”。这一看似普通的交通工具却折射出不同国家生活与社会经济的演变,更是代表了一种生活理念。本期“长见识”一起了解那些骑行文化浓厚的国家,骑自行车出行的规矩以及背后的骑行文化。



法国

有自己的骑行地图

在巴黎,可以真切感受到法国人对自行车的热爱。在法国,大多数足球场在建成之初同时还要举办自行车赛。大名鼎鼎的维洛德罗姆球场,在法语中“维洛德罗姆”就是自行车赛道的意思。这也不难理解,毕竟举世闻名的环法自行车赛创立于1903年,比绝大多数法国足球俱乐部的历史都要久远。

对于“骑友”来说,巴黎真的很友好。目前仅巴黎一座城市的自行车专用通道总长度就有近400公里,城市之间还有专供自行车行驶的“专用绿色通道”。巴黎市政府专门印制了一张自行车地图,以方便骑行者。而在巴黎奥组委的媒体交通App里,自行车路线处于非常醒目的位置。

在法国,骑自行车要遵守交通规则,在规定的车道内行驶,避免在人行道、行人专用区域和封闭花园内骑行,否则会被罚款。还要注意检查自行车的必备配件是否齐全,如车灯、反光器等。此外,规划路线时,应考虑到路况和交通规则,避免不必要的罚款。

法国有很多方便快捷的现代化交通工具,但人们还是对自行车情有独钟。这也不难理解,18世纪末世界上第一辆自行车正是诞生于法国。对于法国人而言,自行车代表了他们内心对历史的传承,对体育文化的坚守。



荷兰

自行车是生活的标配

据荷兰统计局统计,2023年荷兰大约有2350万辆自行车,比荷兰2023年统计的总人口数1781万还多。荷兰ABN银行的一份研究显示,全国55岁以上人群的旅游趋势是骑行与美食共存的度假方式。2023年荷兰人在自行车度假上的支出超过10亿欧元。这个数据表明超过一半的荷兰人每年在本国进行过不止一次的度假骑行,而且参与者年龄有加速年轻化的趋势。

在荷兰,孩子们从小就学骑自行车,到七八年级的时候,学校有非常正规的自行车考试,不仅要求孩子们了解自行车本身,更要对交通规则了如指掌。就连荷兰首相上下班也是骑自行车穿过大街小巷。毫不夸张地说,如果不会骑自行车,就很难融入荷兰社会。

荷兰人对自行车情有独钟,主要原因有三点:第一,荷兰地势较平坦,骑自行车方便又轻松。与自行车相关的设施建设很完善,火车上都设有可停放自行车的车厢;第二,荷兰人很注重经济、环保,骑自行车能节省很多开支。荷兰政府鼓励民众多骑车,以此来缓解交通拥堵和汽车尾气排放污染。为方便民众,政府投入很多资金来修建更多的自行车道和新的自行车连接点。第三,荷兰人认为骑自行车既能锻炼身体、接近自然,还是亲朋好友间情感互动的好方式。荷兰人平均每人每年骑行约979公里,这个距离大约是从阿姆斯特丹到米兰。

荷兰人喜欢骑自行车也和联络很多地方的LF线路(休闲自行车线路)有关。LF线路是经过专业设计的高质量自行车路线,安静且安全。每年有志愿者沿着LF线路骑行,检查自行车路标是否清晰可见,清理被自然植被遮挡和不够清洁的标志等。这些情况都将汇总并上报至相关部门进行公示和维护。

在荷兰的交通法规里,自行车骑行者与机动车驾驶者都被当作司机,要遵循路标、路牌,严格按照路权划分的先后顺序,而不是行人在任何情况下都是第一路权使用者。这就是为什么骑行者在自己道路上且拥有优先路权时会迅速通过。加上从小骑自行车,他们的车技多半是精湛的。而佩戴自行车头盔不是强制性的,只是建议佩戴。官方经常提示佩戴头盔在碰撞和跌倒时会降低致命伤害风险。

但荷兰交通法规里有两条针对自行车骑行者相当严格的法规:第一条,骑车时不允许使用手机或其他移动设备,否则将被罚款50欧元;第二条,在视线不好的情况下,自行车的前后灯必须开启。如果被警察发现自行车灯有故障或没有在本该开启的时候开启,也会被罚款50欧元。

不同国家的骑行文化你了解多少



长见识



德国

重视自行车道建设

1978年,德国不来梅的街被设置为自行车区——这是全球第一条被交通法规定的自行车道。

截至2019年,不来梅已经拥有18条自行车道,另有19条正在建设中。1997年,自行车道被正式纳入德国道路交通法。2021年4月21日,德国联邦内阁批准了新的国家自行车计划,越来越多的自行车道在德国各大城市涌现。

可以看出,德国非常重视自行车道的建设和使用,自行车道在德国的道路出行中扮演着什么样的角色呢?它的出行规则又有什么特别之处?

目前,在德国单独设立自行车道标志的街道上,只允许自行车和电动滑板车通行。

在自行车道上,自行车和电动滑板车驾驶者需要遵守规则:行驶速度不得超过30公里/小时;靠右行驶;左侧超车;可以并排行驶(不得阻碍交通)。

“共享”自行车道在德国比较常见,自行车优先使用,轿车等排在后面。

作为城市交通体系的一部分,独立设置的自行车道很难单独存在。大多数情况下,机动车与非机动车混行在所难免。所以,在德国的城镇中,更为常见的是一种“共享”自行车道——这首先是一条自行车道,自行车拥有最高等级的路权。此外,这条车道允许轿车、货车和摩托车通行。

在自行车道内通行的其他车辆需要遵守的规则:行驶速度不得超过30公里/小时;不得影响自行车的行驶,超车时保持至少1.5米的横向距离。也就是说,即使前面的自行车速度再慢,在不具备超车条件的情况下,机动车只能乖乖地跟在后面行驶。

在具备双向通行条件的自行车道上,通常会有明显的地面箭头指示行驶方向。逆行驾驶自行车或在人行道上行驶,驾驶员会被处以10至15欧元的罚款。而在非自行车道上骑行,自行车驾驶人一定要靠道路最右侧行驶;而机动车驾驶员同样需要注意,超车需保持至少1.5米的横向距离。另外,自行车道还有专用的结束标志。



瑞士

公交车提供自行车专用车厢

在瑞士骑车的人随处可见,但自行车并不是最常用的通勤交通工具,其中原因跟瑞士的公共交通构成与出行意识有密切的关系。

在瑞士和骑自行车相关的交通法规、日常习惯都与荷兰形成强烈对比。比如,虽然不是硬性规定,但绝大多数人会戴头盔骑车。而且推广自行车安全的民间组织和交通警察每年都会给居民们派发传单,强调戴头盔的重要性,图解佩戴规范。

每年交通警察都会到学校宣传骑行安全知识,宣传佩戴头盔、穿上反光衣物、使用正确手势、熟知道路规范等。所有瑞士小学生在四年级都要通过自行车路考。除了骑车人之外,自行车也需要前后灯无故障,前后贴上反光胶带。

瑞士为了鼓励大家骑车,很多学校学生和职员可以享受共享单车廉租折扣。

在城市里影响大家选择自行车出行的因素还有交通安全问题。在瑞士自行车和机动车的交规基本在同一等级,行人占据优先路权,在路口自行车和机动车遇到行人都要停车让他们先过。人口较多的城市会有自行车专用道路和指示灯,在电车轨道线路上会铺设保护自行车的自动橡胶填充条。

瑞士一共有8500公里的自行车线路,每年瑞士人骑行累计达到2.4亿公里。

在瑞士,成人自行车只要买半票就可以登上公共交通,儿童自行车免费。所有公交都提供自行车专用的车厢和座位,自行车也可以带上阿尔卑斯的山区索道。如果自行车可以折叠、拆卸装在运动包里,也可以作为行李免票。

据《北京青年报》