

УДК 323.21

А.И. Лысюк¹, М.Г. Соколовская²¹д-р полит. наук, доц., проф. каф. политологии и социологии
Брестского государственного университета имени А.С. Пушкина²ст. преподаватель каф. политологии и социологии
Брестского государственного университета имени А.С. Пушкинаe-mail: msokolovska@yandex.by**ВЕЛОСИПЕДЫ И ВЕЛОСИПЕДИСТЫ В ГОРОДСКОМ ИНТЕРЬЕРЕ:
СОЦИОЛОГИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ**

С помощью социологического инструментария дается анализ состояния и перспектив велосипедного движения в г. Бресте. Указывается на зависимость его развития от ориентации человека на следование принципам здорового образа жизни. Констатируется наличие значительного количества велосипедов, находящихся в распоряжении жителей, что они используются нечасто и для преимущественно утилитарных целей. Относительно высоко оценивается потенциал развития велосипедного движения в городе, отмечена позитивная динамика в развитии велосипедной инфраструктуры, в целом положительно оценивается деятельность в этой сфере общественности и органов государственной власти. Критически оцениваются темпы и качество преобразования велосипедной инфраструктуры в городе, особенности оборудования велостоянок и количества велодорожек.

Введение

Очевидным является тот факт, что в современном мире (и в нашей стране тоже) с каждым годом все большее число людей при передвижении по транспортным и туристическим артериям отдают предпочтение велосипеду. Поэтому важное значение имеет проведение социологического анализа проблемных вопросов развития велосипедного движения в городе Бресте сквозь призму их восприятия местными жителями.

Целью исследования является определение широкого спектра ориентаций горожан относительно возможностей, рисков, проблем, достижений, ограничений, рамочных условий и т.п., связанных с использованием велосипеда в городе, что важно для последующей корректировки этой системы (инфраструктуры) в первую очередь при принятии государственных решений. Одной из локальных задач данного исследования стало определение перспектив велосипедного движения в г. Бресте, а также разработка предложений по его оптимизации и приближению к «евростандартам». Следует отметить, что подобное исследование в Республике Беларусь проведено впервые.

Группой социологов Брестского государственного университета имени А.С. Пушкина под руководством А.И. Лысюка был проведен социологический опрос с целью выявления отношения жителей г. Бреста к различным аспектам использования ими велосипедов в городском и туристическом форматах. По случайной выборке нами были опрошены 350 человек (ошибка репрезентативности не превышает 5%), проживающих в городе и представляющих основные демографические группы. Учитывая то важное обстоятельство, что пользование велосипедом требует определенной физической готовности, мы ограничили группу респондентов возрастом 60 лет. Исследование было проведено в сентябре–октябре 2016 г.

Велосипедное движение в контексте здорового образа жизни

Говоря о развитии велосипедного движения в городе, необходимо первоначально отметить, что этот процесс напрямую связан с популярностью или отторжением горожанами здорового образа жизни и существующими трендами в этой сфере. Очевидно, что чем большее число людей будут выбирать его алгоритмы и принципы в качестве своих мотивационных стратегий, тем шире станет круг велосипедистов.

Результаты социологического исследования свидетельствуют, что существенное число жителей Бреста (56,9%) уже выбрали в качестве своего жизненного ориентира формат здорового образа жизни. Правда, следует констатировать, что немалое число горожан (28,9%) пока еще не готовы следовать принципам ЗОЖ. Затруднились ответить 14,2% опрошенных (таблица 1).

Таблица 1. – Распределение ответов на вопрос «Ведете ли Вы здоровый образ жизни?», %

Да	56,9
Нет	28,9
Затрудняюсь ответить	14,2

С какими же моделями поведения, особенно активными, ассоциируется у наших респондентов здоровый образ жизни, и в какой степени он связан с использованием велосипеда? В первую очередь, отметим тот социологический факт, что современные горожане относительно слабо связывают формат ЗОЖ с физической активностью. Социологический опрос показывает, что здоровый образ жизни ими воспринимается преимущественно в контексте наличия либо отсутствия у человека вредных привычек (об этом заявили 50,0% респондентов): в белорусском дискурсе в этом случае речь идет об умеренном потреблении алкоголя (чаще) или его полном игнорировании (реже) и, разумеется, об абсолютном игнорировании курения.

35,4% жителей города постоянно следят за состоянием своего здоровья, а это значит то, что в некоторых жизненных ситуациях для улучшения его качества они потенциально могут выбрать активные физические занятия включая и велосипед, но, разумеется, этот выбор может и не состояться.

Важным действием в пользу ЗОЖ для 25,4% опрошенных является соблюдение правил здорового питания.

Естественно, дорога к здоровью традиционно связана с активными физическими упражнениями (нагрузкой). Такой способ поведения для 44,3% брестчан связан преимущественно с тем, что, по их представлениям, они достаточно много ходят пешком. Как правило, это не спортивная либо скандинавская ходьба, а передвижение по городу, особенно его центральной части, для решения собственных житейских проблем.

Относительно небольшая часть респондентов (21,1%) указала на активно-спортивный формат ЗОЖ, а именно на занятия спортом и танцами. И только 7,1% горожан напрямую связывают велосипед с этим феноменом.

Некоторая часть респондентов в подразделе «другое» указала на то, что они не системно (изредка, периодически, время от времени) стремятся вести ЗОЖ, но установка на него плохо «срабатывает» по причине отсутствия времени и иным объективным (не зависящим от них) причинам (таблица 2).

Таблица 2. – Распределение ответов на вопрос «Каким образом Вы следуете принципам здорового образа жизни?», %

Не имею вредных привычек	50,0
Много хожу пешком	44,3
Слежу за здоровьем	35,4
Правильно питаюсь	25,4
Занимаюсь спортом и танцами	21,1
Регулярно передвигаюсь на велосипеде	7,1
Другое	2,9

Существует ли в городе потенциал для усиления тренда «здоровый образ жизни»? Для того чтобы понять это, тем респондентам, которые заявили, что они не ведут подобного образа жизни, адресовался вопрос о причинах этого, казалось бы, совсем нерационального решения. В процессе исследования выяснилось, что эти причины у многих респондентов носят, как правило, личный, субъективный характер. Среди таких факторов «лидирующее положение» занимает сам факт отсутствия темы ЗОЖ в сознании и бессознательном. Так, чуть более половины брестчан (50,5%) в силу особенностей личной культуры просто не думают на эту тему. К ним можно присовокупить и тех опрошенных (11,9%), которые полагают, что у них «здоровье и так хорошее», а еще 7,9% убеждены, что им «еще рано об этом думать», а значит, нет явного смысла размышлять в этом направлении.

Особая и довольно значительная часть горожан (48,5%) относится к категории тех, которые все знают и правильно понимают (в том числе и необходимости ведения ЗОЖ), но не способны при этом на волевой поступок, а значит, нуждаются, как и обозначенная выше группа респондентов, в создании системы мотивации и стимулирования для изменения жизненной стратегии в пользу более достойного («здорового») ее варианта, поскольку на данный момент основным тормозом в его выборе является безответственная лень. 42,6% жителей Бреста констатируют, что они могли бы вести ЗОЖ, но не делают это по вполне объективному обстоятельству – отсутствию времени. Думается, однако, что здесь присутствует известное лукавство, а проблема заключается не в отсутствии времени, а в существующей у человека системе жизненных приоритетов.

Несколько более четверти опрошенных (27,7%) указывают на такой личностный ограничитель ЗОЖ, как отсутствие денег, что отчасти верно, поскольку в стране неумолимо расширяется спектр платных спортивных, физкультурных и танцевальных услуг. Однако очевидно и то, что существенный комплекс оздоровительных занятий требует не денег, а простого волевого решения.

10,8% опрошенных в той или иной степени подвержены негативному действию механизмов подражания своему окружению, поскольку в их «ближнем круге» никто не ведет ЗОЖ. Отдельные опрошенные игнорируют ЗОЖ, так как им очень даже нравится потребление алкоголя и курение, ночная клубная жизнь, а у кого-то просто нет мотивации, и они не видят в ЗОЖ важного для себя смысла. Некоторые из них, правда, планируют что-то со временем изменить в этом направлении, но только потом, а не сейчас (таблица 3).

Таблица 3. – Распределение ответов на вопрос «По каким причинам Вы не ведете здорового образа жизни?», %

Как-то об этом не думаю	50,5
Просто лень	48,5
Нет времени	42,6
Нет денег	27,7
У меня здоровье и так хорошее	11,9
Никто в моем окружении не ведет здоровый образ жизни	10,8
Еще рано об этом думать	7,9
Другое	3,8

Количественные параметры использования велосипедов

Результаты социологического исследования указывают на довольно большое количество велосипедов в наших домах и квартирах – почти две трети семей (64,3%) имеют их в своем распоряжении (таблица 4). Можно даже утверждать на примере Бреста, что в количественном плане Беларусь уже является велосипедной страной.

Таблица 4. – Распределение ответов на вопрос «Имеется ли в Вашей семье велосипед?», %

Да	64,3
Нет	35,7

При этом 44% респондентов сами пользуются этим велосипедом. Одновременно его используют и 62,2% членов их семей. Бывают случаи, когда велосипед передается в «аренду» друзьям или знакомым. Только 12,8% опрошенных заявили о том, что имеющийся велосипед никто не использует.

Не следует, однако, опираясь на эти цифры, делать оптимистические выводы о высокой степени «велосипедизации» города и массовом использовании местными жителями велосипедов. Анализ опроса показывает, что во многих случаях мы имеем дело, образно говоря, с «кладбищами велосипедов», поскольку их обладатели применяют их нечасто либо совсем не используют. Так, только 6,2% их хозяев используют велосипед почти каждый день; 8,9% их владельцев – примерно один раз в неделю; 13,8% опрошенных – 2–3 раза в месяц; 19,6% – несколько раз в полгода. Серьезный интерес к велосипедам у 28,9% горожан «просыпается», как правило, летом во время отпуска (каникул), особенно у молодых людей (таблица 5). Некоторые горожане используют велосипед только при хорошей погоде, по выходным дням, когда есть время и т.п. Очевидно, таким образом, что использование велосипедов в городе является редким, спорадическим и зависимым от погодных условий. В любом случае говорить о массовом использовании брестчанами велосипедов нет никаких оснований.

Таблица 5. – Распределение ответов на вопрос «Как часто используется велосипед в Вашей семье?», %

Почти каждый день	6,2
Примерно один раз в неделю	8,9
Два-три раза в месяц	13,8
Несколько раз в полгода	19,6
Только во время отпуска (каникул)	28,9
Другое	4,4

Следует отметить, что использование велосипедов носит и очевидный сезонный характер: среди опрошенных число использующих его часто летом доходит до 88,9%, а зимой это делают часто только 3,0% брестчан. Благоприятным временем для велосипедистов является весна: в этот период велосипед часто используют 48,5% опрошенных, а редко – 39,4%. При детализации этого вопроса выяснилось, что наибольшая активность велопередвижений приходится на теплые месяцы – апрель и май. Осень – это время постепенного снижения интенсивности пользования велосипедом: часто его используют только 10,1% местных жителей, а редко – 75,8%.

Цели использования велосипедов

Для каких же целей и по каким причинам люди, живущие в Бресте, обычно выбирают и используют велосипед? Результаты социологического исследования позволяют нарисовать следующую картину. В первую очередь, бросается в глаза тот социологический факт, что у жителей г. Бреста преобладают вполне прагматичные соображения: большинство опрошенных (55,6%) выбирают велосипед как один из важных способов улучшения своего здоровья. Свою роль в «присоединении» к велосипедистам (чаще всего «по случаю») играет и чисто логистическая мотивация: для 37,4% опрошенных выбор в пользу велосипеда связан с удобством передвижения по городу и повышением своей транспортной мобильности (для 17,2% это способ добраться на работу

или учебу, а для 15,1% – на дачу). В настоящее время, учитывая пребывание белорусской экономики в фазе рецессии, важна и экономическая составляющая: 22,2% брестчан выбирают велосипед в качестве средства передвижения, поскольку для них важной является экономия средств на транспорт.

В современном мире велосипед выполняет и важную рекреационно-познавательную функцию. Поэтому неудивительно, что 20,2% местных жителей используют велосипед для передвижения по туристическим маршрутам, преимущественно «зеленым». А еще для 9,0% респондентов велосипед – это одновременно и возможность получения удовольствия и радости от самого процесса передвижения.

Велосипед – это еще и коммуникативная площадка, особенно для молодых людей. Как следствие, 18,2% респондентов заявили о том, что они используют велосипед «за компанию» с друзьями. Разумеется, маршруты и цели при этом могут быть совершенно различные, но здесь важен тот факт, что без чувства локтя и личностной солидарности выбор средства передвижения по городу и за городом совсем необязательно был бы сделан в пользу велосипеда.

В современном все более «зеленеющем» мире велосипед обладает и своей пришедшей с Запада ценностной (экологической) составляющей, включая даже аспект моды. Отсюда неудивительно, что 11,1% местных жителей отдали предпочтение велосипеду, стремясь попасть в современные социальные тренды, а 8,0% – по числу экологическим соображениям.

Респонденты называли также и такие веломотивы: поездки в магазин, на рыбалку, в гости, в церковь, желание просто колесить по городу, прокатиться для повышения настроения и др. (таблица 6).

Таблица 6. – Распределение ответов на вопрос «По каким причинам Вы лично пользуетесь велосипедом?», %

Для укрепления здоровья	55,6
Из удобства передвижения по городу	37,4
Ради экономии денег на транспорт	22,2
Для поездок по туристическим маршрутам	20,2
За кампанию с друзьями (знакомыми)	18,2
Для поездки на работу (учебу)	17,2
Для поездки на дачу	15,1
Это можно (престижно)	11,1
По экологическим соображениям	8,0
Другое	7,5

Любопытно при этом «социологически» оценить две категории людей. Первая – это те, у кого велосипед уже есть, но они его не используют. Важно выяснить, по какой причине это происходит. Вторая же – это те, кто его не имеет, но планирует приобрести. В обоих случаях речь идет о потенциальных участниках велосипедного движения. Относительно первой группы можно утверждать, что эта категория потенциальных активных велосипедистов, ведь главные препятствия на этом пути преодолимы. Первая из них – это состояние велосипедной инфраструктуры: 44,8% респондентов констатировали отсутствие в городе хорошей инфраструктуры, а еще 31% отметили, что по улицам города на велосипеде опасно передвигаться. У 41,4% респондентов «просто сломан велосипед», а у 37,9% на велосипед «нет времени». Конечно, и эти люди могут присоединиться к велосипедному движению.

Примерно треть опрошенных (34,5%) не пользуются велосипедом по причине отсутствия практической пользы и смысла. Несколько человек игнорируют велосипед

по причине немодности, устарелости той модели, которая у них есть. Что же касается покупки велосипедов, то выяснилось, что, хотя у двух третей брестчан он уже есть, достаточно большое число из них (41,4%) планируют купить еще как минимум один – для своих домочадцев (таблица 7).

Таблица 7. – Распределение ответов на вопрос «Планирует ли в Вы покупать велосипед в ближайшем будущем?», %

Да	41,4
Нет	58,6

Складывается отчасти противоречивая картина. С одной стороны, люди, не имеющие велосипеда, но планирующие его приобрести, в целом руководствуются теми же мотивами, что и обладающие им (таблица 6). Правда, существенно большее значение в их мотивации начинают играть факторы удобства передвижения по городу, по туристическим маршрутам и на работу (учебу), чему, можно предположить, благоприятствует нынешнее улучшение велосипедной инфраструктуры в городе; срабатывает также фактор психологического подражания.

С другой стороны, горожане, не обладающие велосипедом, декларируют и дополнительные мотивации: велосипед необходим не только для индивидуального, но и семейного отдыха; важен переход на более качественную («навороченную») модель велосипеда; актуализировалась потребность в прохождении по туристическим веломаршрутам; просто для получения удовольствия и др.

Оценка велосипедной инфраструктуры

Очевидно, что популярность велодвижения в городе неуклонно растет, как и то, что улучшается его инфраструктура. Поэтому принципиальное значение для перспектив его развития имеет квалифицированная оценка ее качества, что позволит принять в этой сфере компетентные государственные решения.

Для того чтобы сделать такой анализ, мы попросили наших респондентов выставить оценочные баллы относительно различных аспектов велосипедной инфраструктуры города. При анализе результатов ответов обращает на себя внимание тот социологический факт, что здесь доминируют достаточно критические оценки (ощущения безысходности или коллапса в этой сфере, правда, не выявлено).

Например, минимальное число «голосов» по параметру количества велодорожек набрали крайние оценочные варианты: 1 балл (15,7% опрошенных) и 5 баллов (4,3%), в то время как в 2 балла количество велодорожек оценили 37,7% брестчан, в 3 балла – 32,6% и 4 балла – 9,7% опрошенных.

Несколько выше оценено качество велодорожек за счет некоторого (небольшого) уменьшения самого нижнего балла и увеличения самых высоких баллов – 4 и 5. 35,7% опрошенных выставили по этому параметру 3 балла, а 34,5% – 2 балла.

Как свидетельствуют результаты социологических исследований, важной проблемой развития велодвижения является также недостаточное количество стоянок для велосипедов: три четверти опрошенных выставили этому сегменту «двойки» и «тройки».

Наиболее высокие баллы были получены по такому параметру, как ремонт велосипедов (41,4% местных жителей оценили его на 3 балла, 14,3% – на 4 балла и 7,4% – на 5 баллов). Но это не заслуга частных ремонтных мастерских, специализирующихся на ремонте велосипедов (они отсутствуют), а свидетельство наличия многочисленных «народных умельцев» и проявление солидарности велосипедистов, готовых оказать помощь друг другу по ремонту велосипедов (таблица 8).

Таблица 8. – Оценка состояния велосипедной инфраструктуры в Бресте, %

Варианты	Балл				
	«1»	«2»	«3»	«4»	«5»
Количество велосипедных дорожек по городу	15,7	37,7	32,6	9,7	4,3
Качество велосипедных дорожек	12,6	34,5	35,7	10,9	5,7
Стоянки для велосипедов	16,6	37,1	37,1	6,3	2,8
Ремонт велосипедов	4,0	32,9	41,4	14,3	7,4

Заключение

На основании проведенного анализа можно сделать следующие выводы.

1. При значительном количестве велосипедов, имеющих в распоряжении брестчан, они используются нечасто и для ограниченного спектра целей.

2. Ориентация на следование принципам здорового образа жизни лишь частично связана с приобщением к велосипедному движению – приоритет отдается не активным физическим занятиям, а правильному питанию, отсутствию вредных привычек и т.п.

3. Брестчане используют велосипед чаще всего по вполне утилитарным соображениям, связанным с удобствами передвижения по городу, экономией средств, заботой о поддержании физической формы и др.

4. Относительно высоко оценивается потенциал развития в г. Бресте велосипедного движения, поскольку зафиксировано значительное число горожан, нацеленных на покупку велосипедов; отмечена позитивная динамика в развитии велосипедной инфраструктуры, в целом положительно оценивается деятельность в этой сфере органов государственной власти.

5. Противоречивую оценку получила велосипедная инфраструктура: с одной стороны, респонденты справедливо указывают на позитивные изменения в этой сфере, с другой – критически оценивают их темпы.

Рукапіс паступіў у рэдакцыю 23.01.2017

Lysiuk A.I., Sokolovskaja M.G. Bicycles and Bicycle Riders in Urban Interior: Sociological Analysis

In this article, with the help of sociological tools the analysis of current state and perspectives of bicycle traffic in Brest, Belarus is given. The dependence of its development on the one's orientation towards the principles of healthy lifestyle is highlighted. The existence of a significant number of bicycles belonging to the Brest citizens is acknowledged. However, they are used rarely and for the limited range of aims – mostly, utilitarian. The potential of development of bicycle traffic in the city is estimated relatively high, the positive dynamics of bicycle infrastructure development is noted, positively perceived are the related activities of the community as well as organs of state authority. However, the pace and quality of transformation of bicycle infrastructure in the city – first of all, bicycle stands and number of bicycle paths are criticized.