

УДК 323.21

А.И. Лысюк¹, М.Г. Соколовская²

¹д-р полит. наук, доц., доц. каф. политологии и социологии
Брестского государственного университета имени А.С. Пушкина
²ст. преподаватель каф. политологии и социологии
Брестского государственного университета имени А.С. Пушкина
e-mail: ailysiuk@list.ru; llogos@list.ru

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ВЕЛОСИПЕДНОГО ДВИЖЕНИЯ В ГОРОДЕ БРЕСТЕ И БРЕСТСКОЙ ОБЛАСТИ: СОЦИОЛОГИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ

В статье с помощью социологического инструментария дается анализ состояния и перспектив велосипедного движения в г. Бресте и Брестской области. Изучается формат взаимоотношений между велосипедистами, пешеходами и водителями автомобилей и определяются пути установления между ними конструктивных отношений. Указывается на принципиальную значимость органов государственной власти в решении проблем велосипедистов, выделяются наиболее оптимальные в этом отношении возможные ее решения и действия. Определяются формы и способы участия структур гражданского общества в решении этой группы проблем. Анализируется потенциал развития велосипедного туризма в регионе и критически оценивается состояние туристической велосипедной инфраструктуры, особенно количества и качества велосипедных дорожек. Существенную практическую ценность имеет определение совокупности конкретных предложений местных жителей по развитию велосипедного движения и велотуризма в регионе.

Введение

Очевидно, что при всей значимости качества инфраструктуры велосипедное движение обладает своим еще более важным измерением – человеческим и институциональным, – которое представлено совокупностью социальных коммуникаций, осуществляемым между всеми вовлеченными в него сторонами: самими велосипедистами, пешеходами, водителями, общественными и бизнес-организациями, органами государственной власти и др. В этих обстоятельствах важное значение имеют результаты социологического исследования, нацеленные на изучение широкого спектра ориентаций жителей г. Бреста относительно социальных взаимодействий между и внутри местных сообществ по вопросам организации велосипедного движения, что важно для последующей его корректировки, в первую очередь посредством принятия соответствующих государственных решений.

По случайной выборке социологами Брестского государственного университета имени А.С. Пушкина были опрошены 350 человек (ошибка репрезентативности не превышает 5%), проживающих в городе и представляющих основные демографические группы. Учитывая, что использование велосипеда требует определенной физической готовности, мы ограничили группу респондентов возрастом до 60 лет. Исследование было проведено в сентябре–октябре 2016 г. Подобное исследование в Республике Беларусь осуществлено впервые.

Велосипедисты, пешеходы и водители: зона контрадикции?

Использование велосипедов – это не только индивидуальный выбор в пользу передвижения по дорогам на велосипедах и состояние велосипедной инфраструктуры. Оно имеет еще и личностно-коммуникативное измерение, проявляемое, в частности, в том, как же относятся к велосипедистам их партнеры на транспортных артериях – автомобилисты и пешеходы. Действительно, в постсоветскую эпоху Беларусь преврати-

лась в автомобильную страну, когда для почти трети проживающих в ней семей личный автомобиль перестал быть роскошью и превратился в банальное средство передвижения. В этой ситуации неизбежными стали «пересечения» на дорогах, зачастую контroversийные, велосипедистов и водителей автомобилей. Как же его оценивают жители Бреста?

Обращает на себя внимание тот социологический факт, что значительная часть из них (40,6 %) указывают на то, что корень «дорожной» проблемы – это не столько культура вождения, демонстрируемая водителями автомобилей и/или велосипедистами, сколько наличие или отсутствие велодорожек. При этом предполагается, что их существование сразу же снимет остроту отношений между участниками дорожного движения. Достаточно небольшая часть респондентов (10,0 %) отметила толерантность и корректность поведения представителей обеих «транспортных» групп, будучи уверенными, что водители автомобилей и велосипедисты проявляют по отношению друг к другу уважение и поддержку. 14,0 % горожан убеждены в наличии равной и обоюдной степени их вины за конфликты на дорогах, утверждая, что водители и велосипедисты не проявляют по отношению друг к другу должного уважения.

Если же попытаться в этой ситуации проранжировать степень вины за конфликты на транспортных магистралях соответственно водителей авто и велосипедистов, то некоторое сомнительное лидерство, с точки зрения респондентов, обнаруживаем за первыми: 17,7 % опрошенных полагают, что велосипедисты создают проблемы для водителей автомобилей, нарушая правила и создавая аварийные ситуации, в то время как несколько меньшее число респондентов (12,8 %) думают, что, наоборот, это автомобилисты ведут себя некорректно и грубо по отношению к велосипедистам. Небольшая часть местных жителей (2,0 %) отмечают, что все зависит от конкретной ситуации и вовлеченных в нее людей и что важной проблемой в этом контексте является отсутствие формальных и неформальных правил подобного взаимодействия (таблица 1).

Таблица 1. – Распределение ответов на вопрос «Как бы Вы оценили взаимодействие на наших улицах водителей автомобилей и велосипедистов?», %

Все зависит от наличия или отсутствия на дороге велосипедных дорожек	40,6
Велосипедисты создают проблемы для водителей автомобилей, нарушая правила и создавая аварийные ситуации	17,7
Водители автомобилей и велосипедисты не проявляют по отношению друг к другу никакого уважения	14,0
Автомобилисты ведут себя некорректно и грубо по отношению к велосипедистам	12,8
Водители автомобилей и велосипедисты проявляют по отношению друг к другу уважение и поддержку	10,0
Другое	2,0
Затрудняюсь ответить	2,8

Нашему анализу были также подвергнуты отношения велосипедистов и пешеходов, которые все чаще вынуждены непосредственно «соприкасаться», поскольку очевидно, что при дефиците пешеходных дорожек велосипедисты не могут не передвигаться по тротуарам.

Результаты социологического исследования свидетельствуют, что гармоничные взаимоотношения между обеими этими группами еще не установлены, тем более при отсутствии как четко выработанных и присвоенных его участниками алгоритмов поведения «на дорогах», так и традиции подобного взаимодействия. В этих условиях

на первый план выходит поведенческая культура отдельного человека. По этой причине 40,3 % опрошенных заявляют, что при «пересечении» путей велосипедиста и пешехода реакция на кризисную ситуацию зависит от конкретного человека. Около четверти опрошенных (25,7 %) смотрят на велосипедистов равнодушно, воспринимая их как нечто естественное и неизбежное. Определенная часть пешеходов, с точки зрения 21,4 % брестчан, изначально с раздражением воспринимают велосипедистов, видя в них безусловную помеху своему движению. Совсем небольшая часть опрошенных (5,7 %) позитивно, с симпатией относится к велосипедистам, а 4,3 % воспринимает их даже с удивлением (таблица 2). Думается, что улучшение отношений между ними напрямую связано с преодолением велосипедистами агрессивного стиля езды и с пока еще слабо осознанным представлением пешеходов о том, что тротуары – это также и зона передвижения на велосипедах.

Таблица 2. – Распределение ответов на вопрос «Как, по Вашим представлениям, пешеходы относятся к велосипедистам?», %

Все зависит от человека	40,3
Равнодушно	25,7
С раздражением	21,4
С симпатией	5,7
С удивлением	4,3
Другое	2,6

Велосипедисты и местная власть

Естественным образом в «белорусских обстоятельствах» принципиальное значение для развития велосипедного движения имеет отношение к нему государства, в особенности местных администраций. Очевидно, что при всей значимости социальных инициатив и позиции общественности ресурсная база по обустройству велосипедной инфраструктуры находится в руках региональных органов государственной власти, которые существенным образом формируют материальные, институциональные и информационные условия велодвижения в городе. Поэтому если местные власти относятся к велосипедистам и их интересам дружелюбно, то неизбежна позитивная динамика в развитии этого социального сегмента.

Социологическое исследование показывает, что горожане в целом позитивно оценивают усилия местных властей по организации велосипедного движения. Только 7,4 % брестчан думают, что «власть ничего не делает и не хочет делать для велосипедистов». Еще меньше (3,7 %) тех людей, которые убеждены, что «власть делает все необходимое для велосипедистов». Около половины же респондентов высказывают уверенность, что региональная власть обладает по отношению к интересам велосипедистов самыми благими намерениями, но у нее ограничены возможности для оптимального их удовлетворения. Так, 31,1 % брестчан полагают, что «власть хотела бы сделать больше, но ей не хватает ресурсов». Еще 15,7 % местных жителей придерживаются мнения, что при всей своей позитивной направленности, «власти не хватает компетентности в поддержке велосипедистов».

Одновременно брестчане предлагают и некоторые другие варианты решения велопроблем. К примеру, 25,7 % из них настаивают на том, чтобы власть больше прислушивалась к голосу велосипедистов. Небольшая часть опрошенных (2,0 %) убеждены, что власти должны более активно для решения проблем велосипедистов привлекать бизнес, чтобы устраивать велофестивали, велопроезды, велоконкурсы и т.п. (таблица 3).

Таблица 3. – Оценка усилий местных властей по развитию велосипедного движения в г. Бресте, %

Власть хотела бы сделать больше, но ей не хватает ресурсов	31,1
Власть должна больше прислушиваться к голосу велосипедистов	25,7
Власти не хватает компетентности в поддержке велосипедистов	15,7
Власть ничего не делает и не хочет делать для велосипедистов	5,7
Власть делает все необходимое для велосипедистов	3,7
Другое	2,0
Затрудняюсь ответить	14,3

При ответе на открытый вопрос, «Что должны сделать власти для того, чтобы как можно у большего числа брестчан возникло желание передвигаться по городу и области на велосипедах?», жители Бреста высказали и другие конкретные предложения-пожелания по развитию велосипедного движения и велотуризма в городе. Так, 77,0% горожан заявили о том, что для этого хорошо бы построить как можно большее число велодорожек, что, безусловно, находится в компетенции органов государственной власти. 34,4% высказались за то, чтобы был ликвидирован очевидный дефицит стоянок для велосипедов. Действительно, усилий компании «Velcom» в этом направлении совершенно недостаточно – необходимо привлекать и бюджетные ресурсы. 21,8% проявили озабоченность состоянием велосипедных дорожек. В большинстве случаев речь идет об оборудовании их светофорами и специальными пандусами при пересечении дорог и тротуаров, что также является зоной «государственного влияния». 15,6% предлагают для развития велосипедного движения использовать специальные акции в формате социальной рекламы.

Небольшая часть опрошенных рекомендует местной власти использовать такие достаточно экзотические действия, как:

- 1) введение дополнительных налогов на владельцев автомобилей с целью побудить их сделать выбор в пользу велосипеда и ограничить их транспортную мобильность;
- 2) регулярно проводить для велосипедистов конкурсы, фестивали, велопробеги и даже «Дни велосипедиста»;
- 3) повысить цены на бензин;
- 4) запретить въезд в центр города на личном автомобиле;
- 5) снизить цены на велосипеды;
- 6) в качестве примера для подражания пересадить госслужащих с автомобилей на велосипеды;
- 7) разработать для велосипедистов туристические интернет-маршруты и др.

Некоторые брестчане призывают спокойно относиться к этому процессу, рассматривая велосипедное движение как зону спонтанности и свободы, где в режиме саморегуляции и самоорганизации с течением времени все проблемные зоны будут самопроизвольно преодолены.

Социальная активность в контексте велосипедного движения

Очевидно, что существенным образом развитие велосипедного движения в городе зависит от позиции и активности местных сообществ, самих велосипедистов, от их готовности лоббировать и отстаивать собственные интересы. Готовы ли они это делать? А если готовы, то каким образом?

Социологическое исследование свидетельствует, что потенциально способны проявить себя на этом поприще явное меньшинство горожан (34,6%), что достаточно логично для общества с высоким уровнем государственного патернализма и слабым развитием структур гражданского общества. Около половины опрошенных (48,0%) за-

труднились ответить, что тоже не вызывает удивления по выше обозначенной причине. 16,4 % респондентов заявили даже о своем нежелании участвовать в защите интересов велосипедистов (таблица 4).

Таблица 4. – Распределение ответов на вопрос «Должны ли велосипедисты публично отстаивать свои интересы?», %

Да	34,6
Нет	16,4
Затрудняюсь ответить	48,0

Каким же видится респондентам возможный процесс защиты собственных интересов велосипедистами?

В первую очередь, обращает на себя внимание то, что их значительная часть (20,3%) вообще не имеет никакого представления о том, как же это можно осуществить на практике. Среди же названных способов представительства интересов данной социальной группы лидирует (в представлении 31,7 % опрошенных) проведение информационных кампаний в СМИ, чтобы, с одной стороны, заострить внимание властей на нерешенных проблемах, а с другой – привлечь новых велоадептов в свой круг. Около четверти горожан (24,3 %) выступают сторонниками использования для защиты интересов велосипедистов весьма популярный в настоящее время формат общественных советов при государственных и общественных структурах. Предлагается создать такой совет при горисполкоме, что достаточно продуктивно, учитывая, что именно в этом органе государственной власти сосредоточен центр принятия решений по развитию велосипедной инфраструктуры.

Европейская практика представительства интересов отдельных социальных групп создала такой важный инструмент как общественная организация. 16,6 % брестчан уверены, что именно этот формат является на местном уровне наиболее эффективным для продвижения интересов велосипедистов. Мировой опыт указывает еще на один канал лоббирования интересов – через избранных депутатов, чаще всего местных представительных органов власти. Среди опрошенных насчитывается 5,4 %, предлагающих «использовать» депутатов в интересах велосипедистов (таблица 5).

Таблица 5. – Возможность отстаивания своих интересов велосипедистами Бреста, %

Проведение информационных кампаний в СМИ	31,7
Создание общественного совета по развитию велосипедного движения при горисполкоме	24,3
Создание собственной общественной организации	16,6
Поддержка на выборах кандидатов в депутаты, отстаивающих интересы велосипедистов	5,4
Другое	1,4
Затрудняюсь ответить	20,3

О потенциале велотуризма в регионе

Результаты социологического опроса показывают, что велосипед достаточно часто используется для решения сугубо прагматических вопросов, связанных с передвижением по городу (на работу, учебу, в церковь, магазин и т.п.). Вместе с тем если осмысливать мировые тренды, то нельзя не увидеть, что велосипед является наиболее популярным и часто используемым средством для передвижения по «зеленым» туристическим маршрутам. Так, по результатам социологического исследования клиентов агроусадеб Брестской области (2011 г.) выяснилось, что при продвижении по «зеленым

маршрутам» 66,7 % из них предпочитают велосипед, в то время как пеший ход – 33,4 %, байдарки – 22,2 %, а 10,0 % выбирают лошадей [1, с. 85]. Поэтому, оценивая потенциал использования велосипедов в городе и окрестностях, важно знать, насколько велосипедное движение сфокусировано на проблематике туризма.

Результаты данного исследования показывают, что меньшая часть обладателей велосипедов (37,4 %) стремится в своей жизни соединить туризм и велосипед (таблица 6). Однако, констатируя этот социологический факт, мы отмечаем и огромный потенциал развития велосипедного движения в регионе, учитывая, что, с одной стороны, недалеко от города, в зоне досягаемости велосипеда находится значительное число природных достопримечательностей, интересных для массовой публики, а с другой то, что с каждым годом в регионе все больше разрабатывается и маркируется «зеленых маршрутов», ориентированных на велосипедистов. Добавим еще, что вокруг Бреста уже создана широкая сеть агроусадеб, готовых принимать эту категорию туристов (велосипедистов).

Таблица 6. – Распределение ответов на вопрос «Используете ли Вы велосипед в туристических целях?», %

Да	37,4
Нет	62,6

Как же оценивают сами велосипедисты качество туристической инфраструктуры?

Главная проблема в восприятии большинства из них (63,4 %), – это слабая информированность о веломаршрутах. 16,0 % горожан полагают, что веломаршрутов, несмотря на все усилия властей и местных сообществ, на территории области совсем немного, с чем нельзя не согласиться. Пользователи веломаршрутов указывают и на неразвитость туристической инфраструктуры: 10,7 % из них отмечают то, что «по этим маршрутам опасно передвигаться», что они проложены как правило через существующие транспортные артерии и слабо промаркированы, а это создает потенциальные угрозы для их пользователей. 5,4 % респондентов отмечают, что «такие маршруты существуют в достаточном количестве, но они плохо обустроены» (таблица 7).

Таблица 7. – Оценка состояния туристических веломаршрутов Брестской области, %

Люди слишком плохо информированы о туристических веломаршрутах	63,4
Веломаршрутов очень мало	16,0
По этим маршрутам опасно передвигаться	10,7
Такие маршруты существуют в достаточном количестве, но они плохо обустроены	5,4
Другое	3,5

Перспективы развития велосипедного движения в городе

Каковы перспективы велосипедного движения в регионе с точки зрения жителей города Бреста? В представлении большей части опрошенных – самые благоприятные. При этом 54,9 % респондентов рационально и прагматично подходят к этому вопросу, непосредственно связывая развитие велодвижения с параллельным, а то и опережающим развитием велосипедной инфраструктуры. 22,6 % опрошенных верят в «светлое будущее» велодвижения в городе, глядя на общеевропейские тренды, которые свидетельствуют о неумолимой поступательности этого движения в Европе и мире. Совсем небольшое число горожан (11,7 %), преимущественно зрелого возраста, скептически смотрят на перспективы велосипедного движения. Достаточно много опрошенных

брестчан (9,4 %) затруднились оценить перспективы велосипедного движения в городе (таблица 8).

Таблица 8. – Оценка перспектив велосипедного движения в Бресте, %

Все зависит от того, насколько будет улучшаться велосипедная инфраструктура	54,9
Как в Европе: с каждым годом все больше людей будут передвигаться на велосипедах	22,6
На велосипедах будут передвигаться только немногие	8,0
Велосипедное движение будет затухать (угасать)	3,7
Другое	1,4
Затрудняюсь ответить	9,4

Заключение

На основании проведенного анализа можно сделать следующие выводы.

Во-первых, респонденты достаточно высоко оцениваю деятельность местных органов государственной власти по созданию велосипедной инфраструктуры.

Во-вторых, учитывая особенности политической системы Республики Беларусь и слабость структур гражданского общества, около трети велосипедистов, тем не менее, ориентированы на процессы самоорганизации по защите собственных ценностей и интересов. В организационном плане привлекательной для них видится формат создания профильного Общественного совета при горисполкоме.

В-третьих, принципиальное значение приобретает улучшение коммуникаций между соответственно велосипедистами и водителями, велосипедистами и пешеходами, для чего необходимо провести масштабные рекламные кампании по утверждению своеобразного кодекса поведения на дорогах.

В-четвертых, хорошие перспективы просматриваются для развития велотуризма в регионе. Однако для этого целесообразно не столько проложить и промаркировать «зеленые» веломаршруты, сколько провести соответствующие рекламные кампании по их продвижению на рынки.

В-пятых, подавляющее число опрошенных (около трех четвертей) обладают позитивным видением перспектив развития велодвижения в регионе.

В-шестых, существенную практическую ценность имеет совокупность конкретных предложений местных жителей по развитию велосипедного движения и велотуризма в регионе, выявленных в ходе социологического исследования.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Трансграничный экологический туризм: состояние и перспективы развития в приграничье Беларуси и Польши / Г. М. Грибов [и др.]. – Брест : Альтернатива, 2012. – 104 с.

Рукапіс паступіў у рэдакцыю 29.05.2017

Lysiuk A.I., Sokolovskaja M.G. Perspectives of Development of Bicycle Movement in Brest and Brest Region: Sociological Analysis

In the article, using the sociological instruments, the analysis of state and perspectives of bicycle movement in Brest and Brest region is given. The format of relationship between bicyclists, pedestrians and car drivers, the ways of building constructive relations between them re defined. The importance of organs of state authority in solving bicyclists' problems, as well as the optimal solutions and activities is highlighted. The forms and the ways of participation of the structures of civil society in solving such problems are defined. The potential of bicycle tourism development in the region; given is a critical evaluation of the state of tourist bicycle infrastructure and particularly – the quantity and quality of bicycle roads is analyzed. Practically important are the specific propositions of local citizens concerning the development of bicycle movement and tourism in the region.