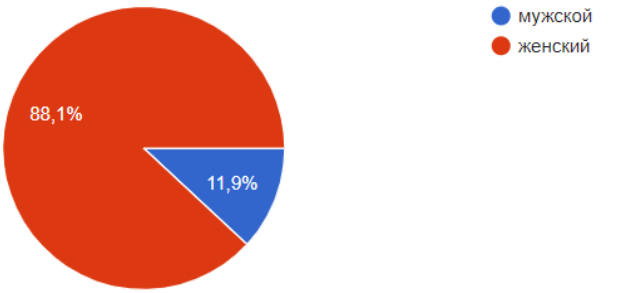
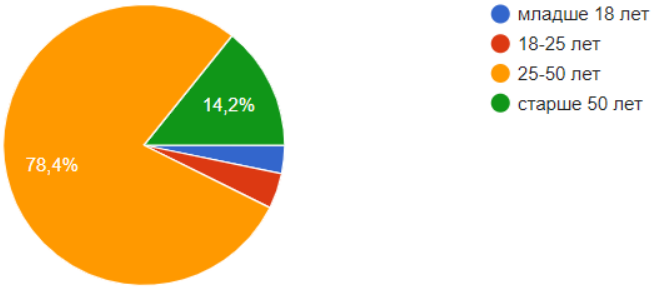
# ОТЧЕТ АНКЕТИРОВАНИЯ ВЕЛОСИПЕДИСТОВ Г. СМОРГОНЬ О ВОЗМОЖНЫХ МЕРАХ ДЛЯ РАЗВИТИЯ ВЕЛОДВИЖЕНИЯ

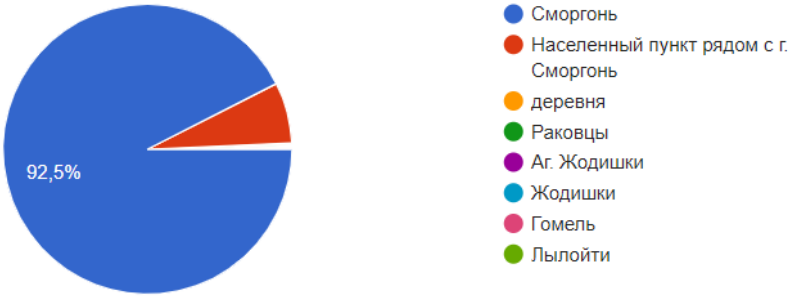
В ноябре 2021 года Сморгонский районный исполнительный комитет и фонд «Интеракция» провели анкетирование среди жителей района с целью изучения их мнения о том, что можно сделать для развития велодвижения в городе. Анкетирование проведено в рамках участия Сморгонского района в проекте «Соглашение мэров для локализации ЦУР в городах Беларуси»[1].

Анкету заполнили 860 жителей г. Сморгонь, из них 755 женщин и 102 мужчины разного возраста (28 детей младше 18 лет, 35 молодых людей в возрасте от 18 до 25 лет, 672 человека среднего возраста - от 25 до 50 лет и 122 человека старше 50 лет).




Большинство респондентов – 793 чел. (94,3%) проживает в г. Сморгонь. Крое того, 58 человек проживают в населенных пунктах рядом с районным центром, а 6 опрошенных указали другие места проживания.

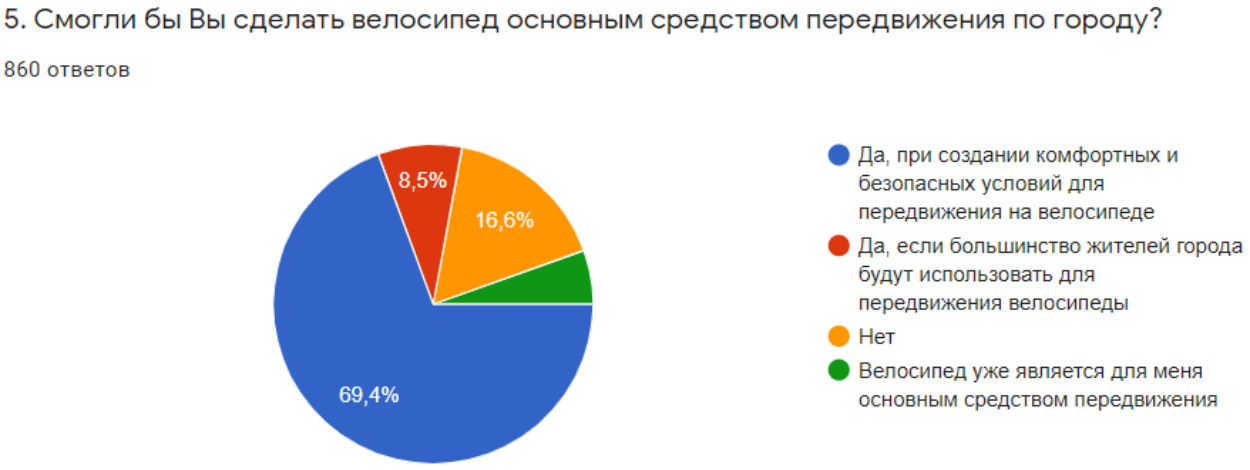



Основными способами передвижения по населенному пункту стали (можно было выбрать не более двух вариантов ответа): пешком – 563 чел.

[1] Больше информации о проекте «Соглашение мэров для локализации ЦУР в городах Беларуси» можно узнать на интернет-странице https://interakcia.by/novosti/soglashenie-merov-dlya-lokalizacii-cur-v-gorodax-belarusi/

(65,5%), езда на личном автомобиле – 352 чел. (40,9%), езда на велосипеде – 350 чел. (40,7%). При этом почти 80% опрошенных готовы сделать велосипед основным средством передвижения по городу: 597 чел. (69,4%) для этого необходимы комфортные и безопасные условия передвижения на велосипеде, 73 чел. (8,5%) – чтобы на двухколесном транспорте передвигались большинство жителей города. Велосипед уже является основным средством передвижения для 47 опрошенных (5,5%), а 143 чел. (16,6%) не готовы использовать велосипед как основной вид транспорта.

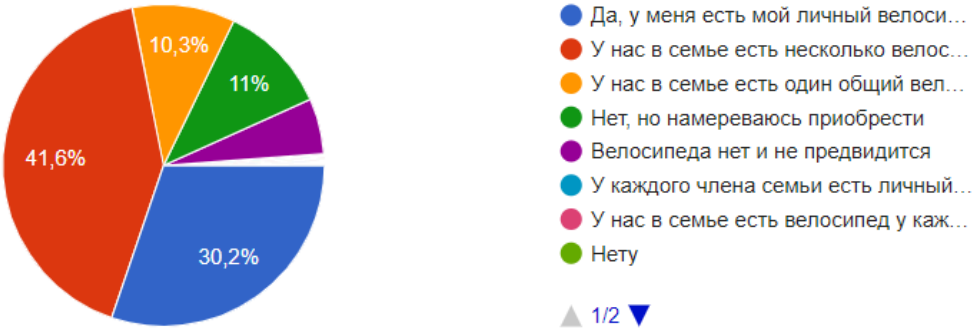



На вопрос о наличии велосипеда в городе большая часть опрошенных отметила, что имеют личный велосипед (260 чел. или 30,2%), один (89 чел. или 10,3%) или несколько велосипедов в семье (358 чел. или 41,6%). Кроме того, 95 человек (11,0%) указали, что собираются приобрести велосипед, а 48 человека (5,6%), что велосипеда у них нет и не предвидится.

1. Есть ли у Вас велосипед (в городе, а не на даче)?

860 ответов

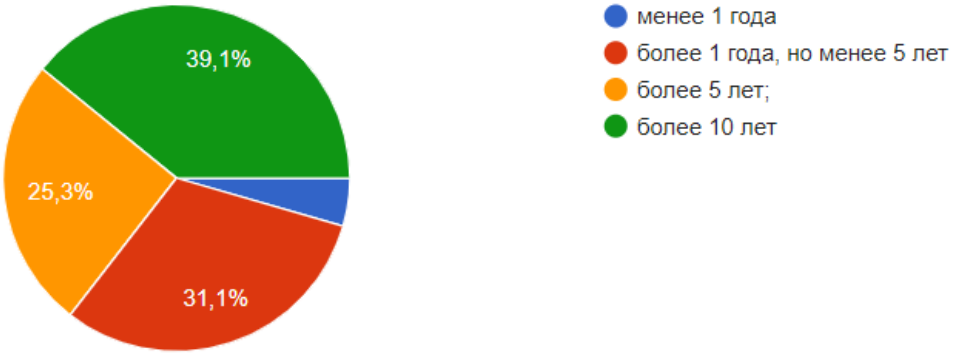



Также на данный вопрос несколько человек уточнили ответы: «Велосипед есть у каждого члена семьи», «У каждого члена семьи есть свой личный велосипед», «Есть у детей», «На даче», «В городе нет, т.к. живу в деревне», «Был раньше», «В городе у подруги».

Около двух третьих тех, кто заполнил анкету, имеют длительный стаж велосипедиста. На вопрос о том, как давно они пользуются велосипедом, респонденты ответили следующее: 39,1% (281 чел.) – более 10 лет; 25,3% (182 чел.) – более 5 лет; 31,1% (223 чел.) – более года, но менее 5 лет; 4,5% (32 чел.) – менее года.

2. (Для тех, у кого есть велосипед) Как давно Вы им пользуетесь?

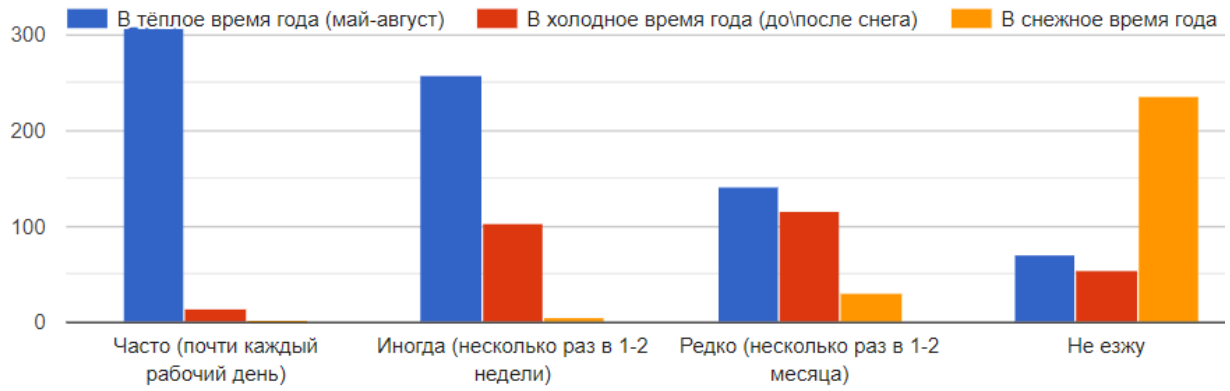
718 ответов




Погодные условия, являются одним из решающих факторов для использования велосипеда.

В снежное время года большинства опрошенных перестают ездить на велосипеде (235 чел.), редко используют двухколесный транспорт 30 человек и только 7 человека продолжают передвигаться на велосипедах, не смотря на снег (почти каждый день или несколько раз в 1-2 недели).

3. Как часто Вы ездите на велосипеде?




В холодное время года большинство ездит либо несколько раз в месяц (116 чел.), либо раз в 1-2 недели (104 чел.). В тоже время перестают ездить на велосипеде из-за холода 54 человека, а 15 продолжают ездить почти каждый день.

Большинство жителей Сморгони часто используют велосипед для передвижения в теплое время года. 308 человек ездит на нем почти каждый день, а 257 – несколько раз в 1-2 недели. Еще 141 человек пользуются велосипедом несколько раз в 1-2 месяца, а 70 человек среди опрошенных - не ездят с мая по август.

Основные цели использования велосипеда среди опрошенных жителей г. Сморгонь – прогулки за город (509 чел. или 66,6%), поездки для быстрого передвижения по городу по каким-либо делам (300 чел. или 39,3%), прогулки по городу (222 чел. или 29,1%). Для поездок на работу или учебу велосипед используют 161 человек (21,1%). Не используют велосипед 8 человек (1,0%). Ещё 11 человек отметили такие цели, как «Для поездки на дачу/в деревню» (3 ответа), «Для передвижения на даче/в деревне» (2 ответа), «Тренировки», «Как транспорт по любым целям», «Для всего», «Покатать внуков», «Для поездки на приусадебный участок», «Для физ.активности».




При рассказе об обычном велосипедном маршруте в формате "улица А – улица Б – улица В – название организации", жители Сморгони чаще всего упоминали улицы: Якуба Колоса, Советскую, Ленина, Юбилейную, Гагарина, Кутузова, Асланова, Комсомольскую, Каминского и Пограничников. Также часто упоминается микрорайон Корени. Конечный пункт следования респонденты чаще всего не указывали.

Ниже показано облако слов с наиболее часто встречающимися словами среди 465 ответов.




На вопрос, где в первую очередь должны появится велосипедные дорожки, жители города ответили: на улицах Советской (185 упоминаний) и Якуба Колоса (143).

Таблица 1. Частота упоминаний улиц г. Сморгонь, где в первую очередь необходимо сделать велодорожку.

| Название улицы | Количество упоминаний |
|---|---|
| Советская | 185 |
| Якуба Колоса | 143 |
| Ленина | 83 |
| Асланова | 28 |
| Гагарина | 23 |
| Каминского | 23 |

Исходя из ответов респондентов о наиболее распространенных путях движения на велосипеде была составлена следующая схема веломаршрутов по улицам г. Сморгонь. Фиолетовым обозначены основные пути следования велосипедистов, где в первую очередь желают увидеть инфраструктуру, оранжевым – основные пути следования, синим - второстепенные. При более детальном изучении веломаршрутов Сморгони с привлечением экспертов схема может измениться.

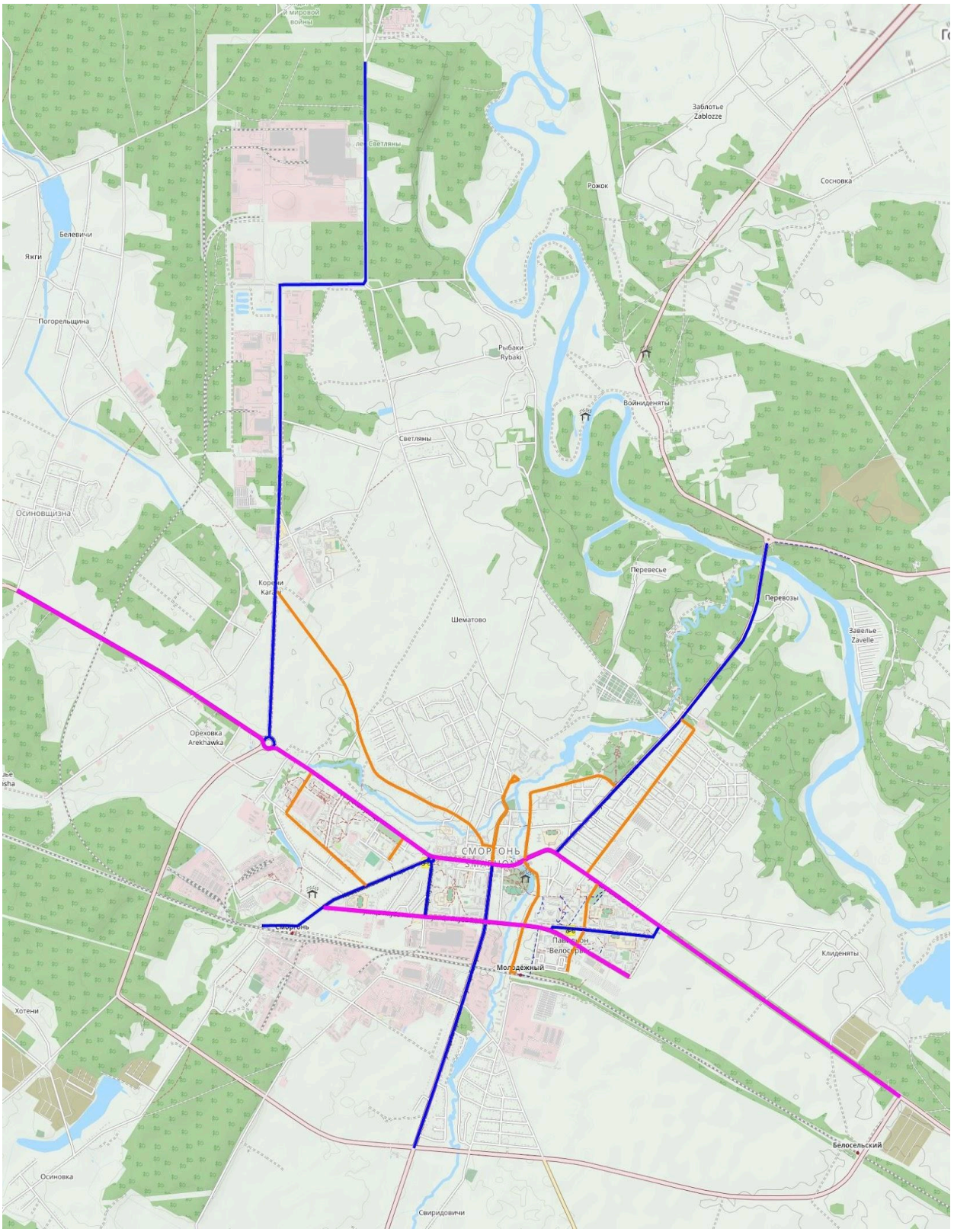



Схема распространенных веломаршрутов г. Сморгонь согласно опросу.

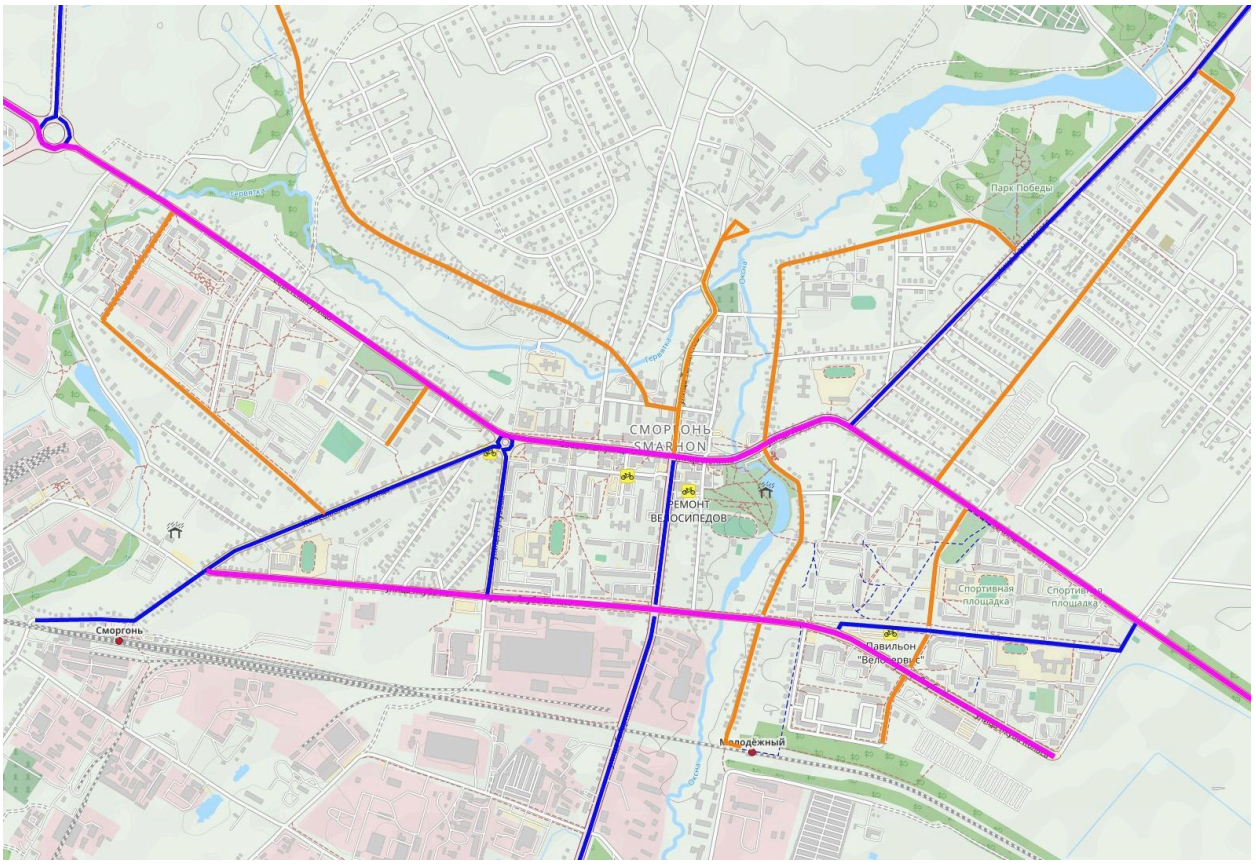
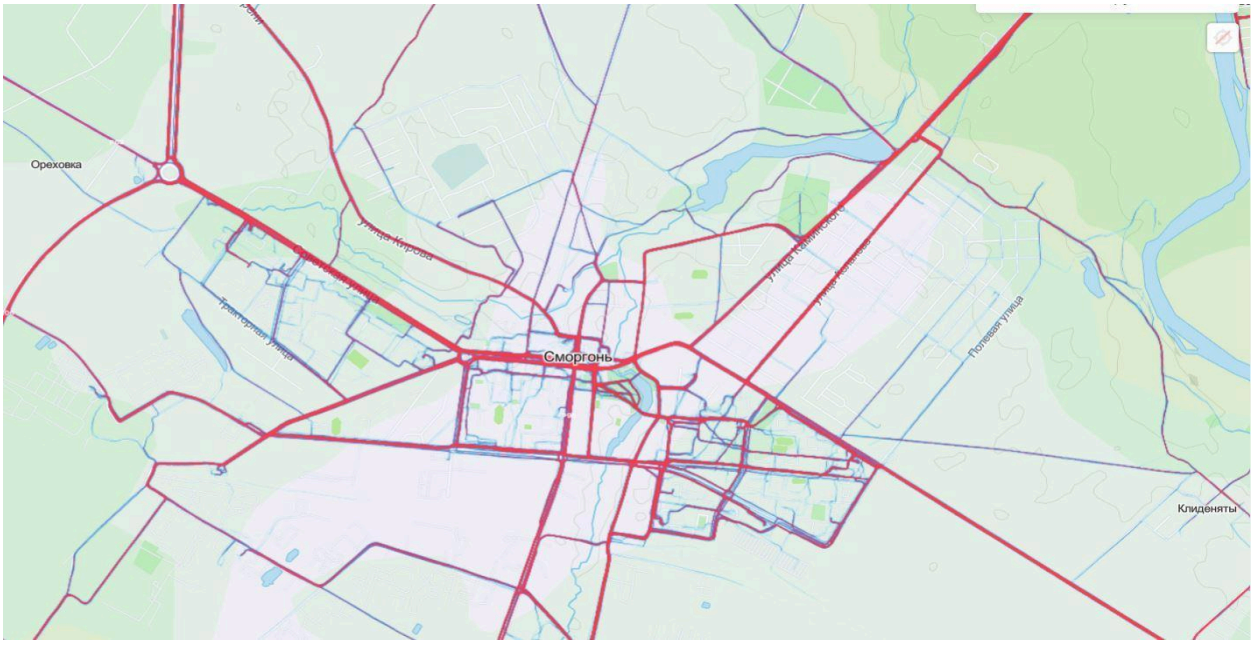



Схема распространенных веломаршрутов в центре г. Сморгонь согласно опросу.

Так как Сморгонский район популярен у велотуристов, также стоит обратить внимание на тепловую карту от приложения Strava. Красным цветом на схеме ниже обозначены наиболее популярные пути движения у велосипедистов, пользователей приложения Strava (как правило это туристы, спортсмены, активные велосипедисты).




Тепловая карта путей движения велосипедистов в центральной части г. Сморгонь согласно данным приложения Strava.



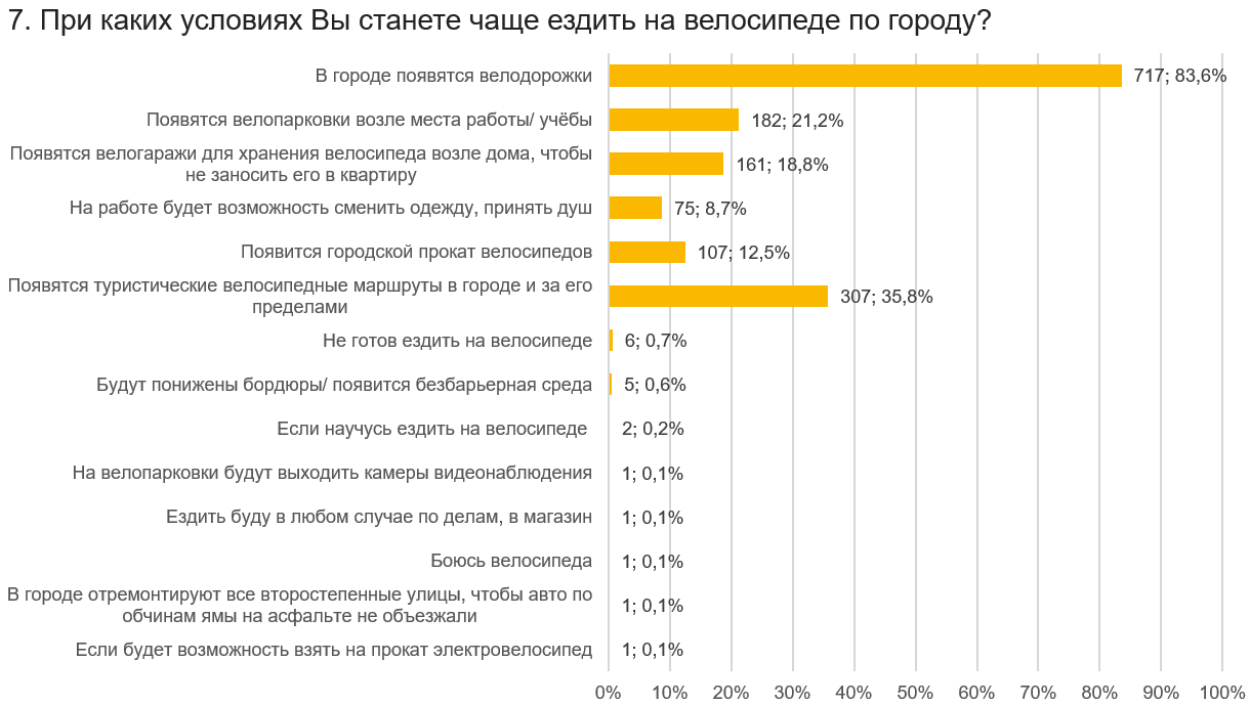

Тепловая карта путей движения велосипедистов в окрестностях г. Сморгонь согласно данным приложения Strava.

Опрошенные указали главные условия, при которых они станут чаще ездить на велосипеде:

- Если в городе появятся велодорожки – 83,6% (717 чел.);
- Если появятся туристические маршруты в городе и за его пределами; - 35,8% (307 чел.);
- Если появятся велопарковки возле места работы/учёбы – 21,2% (182 чел.);
- Если появятся велогаражи возле дома, чтобы не заносить велосипед в квартиру – 18,8% (161 чел.);
- Если появится прокат велосипедов – 12,5% (107 чел.);
- Если на работе будет возможность сменить одежду, принять душ – 8,7% (75 чел.);

- Если будет создана безбарьерная среда/будут понижены бордюры – 0,6% (5 чел.);
- Не готов ездить на велосипеде – 0,7% (6 чел.).

Также 7 человек дополнили свои ответы: «Если научусь ездить на велосипеде» (2 ответа), «На велопарковки будут выходить камеры видеонаблюдения», «Ездить буду в любом случае по делам, в магазин», «Боюсь велосипеда», «В городе отремонтируют все второстепенные улицы, чтобы авто по обочинам ямы на асфальте не объезжали», «Если будет возможность взять на прокат электровелосипед» и «Когда высота бордюров позволит пересекать проезжую часть без необходимости лишний раз поднимать/опускать велосипед. С детским велокреслом это крайне неудобно и в некоторых случаях даже опасно (бордюры по улице Танкистов у 22 и 32 домов)».




На вопрос о том, что мешает им добираться на работу\учебу на велосипеде или регулярно использовать его для передвижения по городу, опрошенные указали следующие причины:

- Отсутствие безопасной и качественной инфраструктуры (велодорожек и велопарковок) – 36,7% (314 чел.);
- Некомфортно ездить по тротуару с пешеходами – 49,7% (425 чел.);
- В городе много бордюров – 7,2% (29 чел.);
- Опасаюсь ездить на велосипеде по проезжей части улицы – 32,3% (276 чел.);

- Неподходящая дистанция от дома до работы – слишком близко или слишком далеко – 17,3% (148 чел.);
- Нет велосипеда или возможности взять его в прокат – 4,1% (35 чел.);
- Климат не располагает для велосипеда – 3,3% (28 чел.);
- Не умею ездить на велосипеде – 1,6% (14 чел.);
- Проблемы со здоровьем – 1,6% (14 чел.);
- Нет желания дышать выхлопными газами – 1,6% (14 чел.).

Еще 11 человек указали свои варианты ответов помимо предложенных: «Необходимо подвозить родных на работу/учебу» (2 ответа), «Отсутствие видеонаблюдения на велопарковках», «Стиль одежды», «Отсутствие велогаражей», «Ребенок до 3-х лет», «У нас такое болото, что велосипед вязнет», «Плохое освещение дворов», «У нас дорог нет - сплошные лужи, а так мягкое место пострадает», «Маленький ребенок», «В городе не проживаю, преклонный возраст».




О достаточном количестве мест для хранения и стоянки велосипедов большинство жителей города (80,8% или 680 чел.) отметили, что таких мест не хватает.




В первую очередь респонденты хотели бы, чтобы велопарковки появились у больницы, магазинов, в парке, возле поликлиники, школ, автомобильного и железнодорожного вокзалов, рынка, у банка. Многие из опрошенных указали, что велопарковки нужны «В центре», «Везде», «По всему городу». Ниже дана таблица с наиболее часто упомянутыми местами.

Таблица 2. Частота упоминаний мест, где стоило бы организовать места для парковки или хранения велосипедов в первую очередь в г. Сморгонь.

| **Название места в городе** | **Количество упоминаний** |
|---|---|
| Больница | 124 |
| Магазины | 112 |
| Парк | 66 |
| Поликлиника | 40 |
| Автовокзал | 26 |
| Школа | 25 |
| В центре | 22 |
| Вокзал | 17 |
| Банк | 16 |
| Рынок | 14 |
| Везде | 12 |

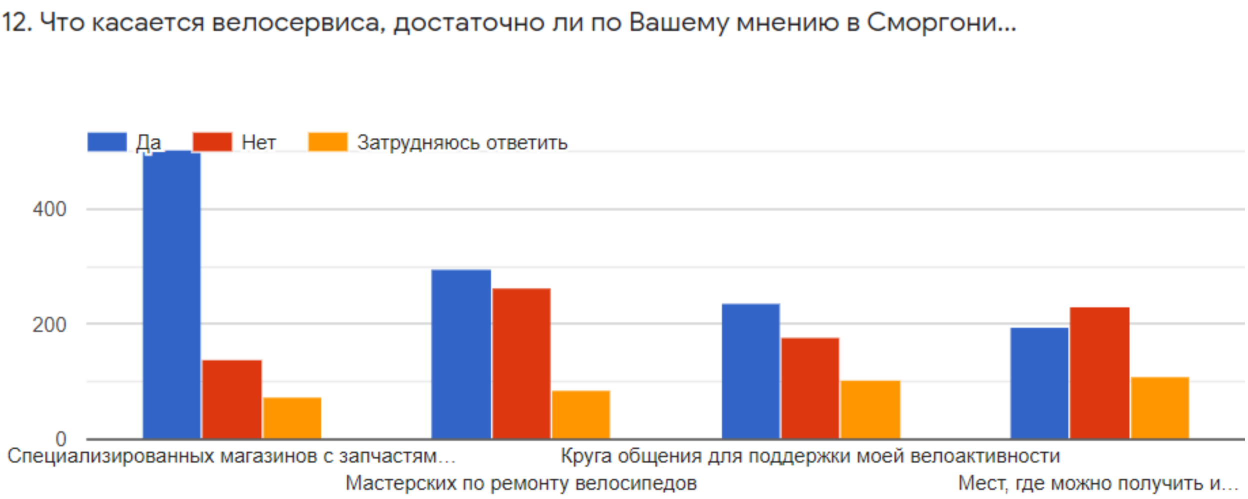
Анкета содержала вопрос о доступности ремонта велосипеда при необходимости. В случае поломки большая часть опрошенных либо ремонтируют велосипед самостоятельно – 39,3% (304 чел.), либо просят помощи у знакомых, которые лучше разбираются в этом – 31,2% (241 чел.). Чуть больше трети респондентов (37,4% или 29 чел.) обращаются в мастерские к специалистам главным образом в Сморгони. На длительное время прекращаю ездить на велосипеде в случае его поломки 6,5% опрошенных (50 чел.). Также жители указали, что «Нет велосипеда» (3 ответа), «Не было поломок» (2 ответа), «Ничего».




На вопрос о наличии сервиса, круга общения и мест, где можно получить информацию по ПДД для велосипедистов респонденты ответили следующим образом. Большинство опрошенных указали о достаточном количестве специализированных магазинов с запчастями, инструментами и экипировкой для велосипедистов (503 чел. или 70,1%). Не достаточно магазинов в Сморгони для 140 человек (19,5%). Остальные респонденты (75 чел. или 10,4%) затруднились дать ответ на этот вопрос.

Примерно равное число опрошенных считает, что в Сморгони хватает (297 чел. или 45,8%) или не хватает (264 чел. или 40,7%) мастерских по ремонту велосипедов. Затруднились ответить о наличии велосервиса 87 человек (13,4%).

Меньше половины респондентов ответили, что им не хватает мест, где можно получить информацию о ПДД для велосипедистов – 231 человек (43,2%). В то же время треть респондентов (195 человека или 36,4%) считают, что такая информация доступна. Противоположная ситуация о наличии круга общения для велосипедистов: 45,8% (237 чел.) опрошенных считает, что в Сморгони он достаточный, 34,2% (177 чел.) - что недостаточный. Около 20% (103 и 109 чел.) респондентов затруднились дать оценку о доступности круга общения для поддержки активности и информации о ПДД для велосипедистов.




Таким образом в городе есть потенциал для развития малого бизнеса и создания рабочих мест в сфере мастерских и специализированных магазинов для велосипедистов.

Последний вопрос анкеты предлагал опрошенным в свободной форме высказать свои предложения по улучшению условий передвижения на велосипеде в г. Сморгонь, на который ответили 247 человек (28,7%). Большинство из них отметили необходимость устройства велодорожек.

Ответы приведены в виде облака наиболее часто встречающихся слов. Часть ответов приведена в таблице 3.



Таблица 3. Предложения по улучшению условий передвижения на велосипеде

| |
|---|
| Сделать велодорожки, побольше велостоянак и прокат велосипедов. |
| Разработать маршруты, где можно проехаться вечером с детьми, чтобы не толкаться с пешеходами |
| Надо, что б не боялись оставить велосипед на велостоянке и не переживали за его сохранность. Для этого нужно видеонаблюдение. |
| Сделать сеть велодорожек |
| Открыть прокат велосипедов. При обновлении дороги и благоустройстве центральной части города к "Дожинкам" нужно было изначально делать велодорожки, а не после этого вести опросы и вносить коррективы в инфраструктуру города. Велодорожки должны быть не только для выезда за город, но и в центре. |
| Организовать велосипедные дорожки, уменьшить количество бордюров |
| Сделать велосипедные дорожки |
| Построить качественные велодорожки. Ну или хотя бы срезать бордюры особенно это касается улицы Вилейской. |
| Чтобы улучшились условия, нужно их улучшать! Надеюсь, только опросом это не закончиться) |
| Всё должно быть в комплексе. И безопасность и обучение |
| Велодорожки, и/или хотя бы провести капитальный ремонт тротуарной плитки. |
| Хорошее освещение дорог |
| Создать как можно больше условий для того, что бы можно было передвигаться на велосипеде |
| Сделать велодорожки с указанием обзорных экскурсий и интересными маршрутами |
| Проводить велопробеги |
| Оборудовать велодорогами дороги общего пользования в направлении Ошмян, Крево, Молодечно в пределах района |
| Обустроить инфраструктуру под велосипед. Она же просто отсутствует |
| Сделать дорожки для загородных прогулок с семьей |
| Сделать велодорожки и плавный съезд с бордюров |
| Нужно создать велосипедную базу где дают велосипеды на прокат |
| Как минимум опустить все высокие бордюры, велодорожки |
| Решить вопрос с бордюрами |
| Обеспечить качественную и безопасную инфраструктуру |
| Пониженные бордюры, парковки с навесом возле жилых домов |
| Информировать население о правилах пдд касающихся велосипедистов. Сделать велодорожки |
| В парке и на центральных улицах выделить место для движения велосипедистов |
| Местную гонку или марафон |
| Создание велоклубов |
| Велодорожки и хранения велосипедов возле многоэтажных домов. |
| Сделать велодорожки и велопрокат |
| При строительстве, а так же реконструкции новых жилых кварталов создавать соответствующую инфраструктуру для передвижения на велосипеде. |
| Велосипедные дорожки и велокемпинги |
| Создать безопасные условия катания для велосипедистов. |
| Открыть заведения для обучения езды на велосипеде и ПДД, касающихся велосипедистов |
| На регулируемых пешеходных переходах выделить полосу для движения велосипедистов зелёным цветом (чтобы не нужно было спешиваться) |
| Проработать веломаршруты |

| |
|---|
| Нужно отвести больше мест для велодорожек и их построить |
| Тур. маршруты с интересными местами (красивая местность, достопримечательности) |
| Сделать велодорожки! И за городом, в направлении близлежащих деревень также сделать велодорожки. |
| Необходимы велодорожки к ближайшим к Сморгони населенным пунктам. |
| Уменьшить высоту бордюров, создать сеть велодорожек, Создать карты велодорожек с маршрутами по историческим местам, экологические дороги (лес, парк), инфраструктура |
| Организовать мах количество парк мест возле школ, магазинов, др. мест скопления людей |
| Есть 80296577155 |
| Разграничить разметкой тротуары для движения пешеходов и велосипедистов |
| Высокие бордюры убрать на пересечениях дорог |
| Сделать велодорожки, в том числе до д. Белая, д. Осиновка |
| Для начала сделать дорожки и указатели |
| В первую очередь хорошо бы убрать бордюры. Спасибо за вынесение на обсуждение таких вопросов. Тема актуальна. Желаю мудрых решений! |
| Сделать велодорожки в городском парке, дендросаде или другом месте города для катания на велосипеде с детьми, |
| Установить парковки с велосипедами напрокат, купив абонемент, любой может воспользоваться велосипедом определённое время, при этом данный велосипед можно оставлять на любой из парковок. |
| Велодорожки, велогаражи |
| Отвести специальную полосу движения для велосипедов, хотя бы в пешеходной зоне. |
| При наличии велодорожек и детям можно будет много где ездить. Это точно поспособствует более частым велопрогулкам с детьми. |

**Рамочные условия для развития велодвижения**
**в Сморгонском районе**

В январе 2018 года Постоянная комиссия по обеспечению безопасности дорожного движения при Совете Министров РБ приняла Концепцию развития велосипедного движения в Республике Беларусь, которая предусматривает создание условий для более активного использования велосипедов как средства обеспечения мобильности населения и увеличение доли поездок на велосипедах в городах с численностью населения менее 50 тыс. человек и поселках городского типа до 15-20%, в агрогородках и сельских населенных пунктов – свыше 40%;

С этой целью городам предлагается разрабатывать региональный план мероприятий, включающий развитие соответствующей инфраструктуры (велодорожки, стоянки, парковки, места хранения и технического обслуживания велосипедов); создание системы проката; обучение велосипедистов разного возраста безопасному поведению при движении по улицам и дорогам; информирование в учреждениях образования и трудовых коллективах с привлечением СМИ и др.

Гомельский облисполком составил План мероприятий по реализации концепции развития велосипедного движения Республики Беларусь на территории Гомельской области, который предписывает райисполкомам и другим ответственным основные направления деятельности в данной сфере.[2]

Согласно национальной концепции развития велодвижения данные мероприятия могут быть профинансированы за счет бюджетных средств, направляемых на благоустройство населенных пунктов, содержание дорог и улиц, обеспечение безопасности дорожного движения, на цели здравоохранения (профилактику развития заболеваний, связанных с малоподвижным образом жизни), на охрану окружающей среды (снижение загазованности воздушного бассейна), энерго- и ресурсосбережение (экономию ТЭР), а также за счет других источников.

Есть несколько вариантов появления велосипедной инфраструктуры:

1. Создать при Сморгонском райисполкоме рабочую группу, которая изучит опыт других городов Беларуси[3] и зарубежья по развитию велодвижения, приоритетные проблемы в данной сфере и разработает план действий с вовлечением всех заинтересованных. Ориентировочная стоимость мероприятий плана может быть составлена на основе данных по ранее реализованным проектам в Беларуси[4]. Итоги данного анкетирования могут

---

[2] С Концепцией развития велосипедного движения Республики Беларусь и Планом мероприятий по ее реализации на территории Витебской области можно познакомиться на сайте https://rovar.info/velokonczepcziya/

[3] Опыт городов РБ по развитию велодвижения представлен на сайте https://rovar.info

[4] На сайте проекта по развитию велодвижения в Беларуси приведены рекомендации по техническим характеристикам элементов велоинфраструктуры https://rovar.info/bikeparking/ и ориентировочная стоимость строительства элементов велопешеходной инфраструктуры (нанесение разметки и организация дорожного движения; разные типы покрытия пешеходно-велосипедной дорожки; пандусы; подземные и надземные переходы и т.д.) https://rovar.info/informacija-o-stoimosti-jelementov-velopeshehodnoj-infrastruktury/

послужить отправной точкой для составления плана действий по развитию велодвижения в Сморгонском районе.

2. Создать велосипедные полосы или велодорожки в городах Сморгонского района по инициативе исполкомов, как это было сделано в Давид-городке, Столинский район Брестской области[5]. Благодаря инициативе горисполкома в городе появилась сеть выделенных велосипедных полос на магистральных улицах, что положительно отразилось на велодвижении в городе. Мероприятия по созданию велополос и велодорожек были организованы и проведены в рамках подготовки города к «Дожинкам».

Для создания велосипедной инфраструктуры следует воспользоваться действующими ТНПА:

**СН 3.01.03-2020. ПЛАНИРОВКА И ЗАСТРОЙКА НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ:**

6.2.9 На территории жилой застройки предусматриваются площадки для:

…

– хранения велосипедов, а также иных мобильных средств передвижения.

11.4.2 На магистральных улицах следует предусматривать устройство велодорожек или выделять полосы на проезжей части или тротуаре для движения велосипедистов. На улицах местного значения движение велосипедистов предусматривается по проезжей части.

11.4.4 При проектировании территорий новой многоквартирной жилой застройки необходимо предусматривать места для хранения велосипедов из расчета не менее одного места для хранения велосипедов на пять квартир. Количество мест для хранения велосипедов увеличивают в каждом конкретном случае в соответствии с заданием на разработку проекта.

**ТКП 45-3.03-227-2010 УЛИЦЫ НАСЕЛЁННЫХ ПУНКТОВ. СТРОИТЕЛЬНЫЕ НОРМЫ ПРОЕКТИРОВАНИЯ:**

5.5.1 Велосипедные дорожки следует предусматривать:

— на территориях жилых и промышленных районов, в парках и лесопарках;

— на магистральных улицах регулируемого движения и улицах местного значения категорий Е и Ж, обеспечивающих подъезд к торговым центрам, промышленным предприятиям, объектам спорта и отдыха, социально-культурного назначения, автостоянкам и крупным парковкам, с учетом требований ТКП 45-3.01-116 [заменен СН 3.01.03-2020].

Велосипедные дорожки в поперечном профиле улицы могут размещаться на боковых разделительных полосах как самостоятельный элемент улицы. Велосипедные дорожки в условиях сложившейся застройки и реконструкции в виде велополос могут примыкать к тротуару, проезжей части улицы, бокового (местного) проезда, с выделением их разметкой.

---

[5] Опыт создания велосипедной инфраструктуры в Давид-городке приведен на сайте: https://rovar.info/cities/david-gorodok/

**ТКП 586-2016 “Автомобильные дороги. Порядок проведения работ по организации дорожного движения при содержании”:**

10.5 В условиях сложившейся плотной застройки населенных пунктов рекомендуется поэтапное создание благоприятных условий для передвижения пешеходов, включающее в себя:

- устройство на обочинах усовершенствованного покрытия с одновременным нанесением линий разметки 1.2 по СТБ 1231. При необходимости может быть произведено сужение полос движения ТС до 3,0 м.

Примеры устройства велосипедной инфраструктуры в профиле улиц приведены на рисунках ниже.




Рис. 1. Вариант устройства велополос при ширине проезжей части более 9,0 м.




Рис. 2. В большинстве городов на центральных улицах ширина проезжей части составляет 12-15 м. Вариант устройства велополос при ширине проезжей части более 12,0 м.
Примечание: минимальная ширина велополос – 1,0 м в стесненных условиях согласно ТКП 45-3.03-227. На рисунке указаны значения для проезжей части шириной 12,4 м.




Рис. 3. Вариант устройства велополос на магистральных улицах с высокой интенсивностью движения моторизированного транспорта при ширине проезжей части более 11,0 м. Для обеспечения безопасности велосипедистов используется буферная зона шириной 0,5 м, на которой желательно установить делиниаторы.

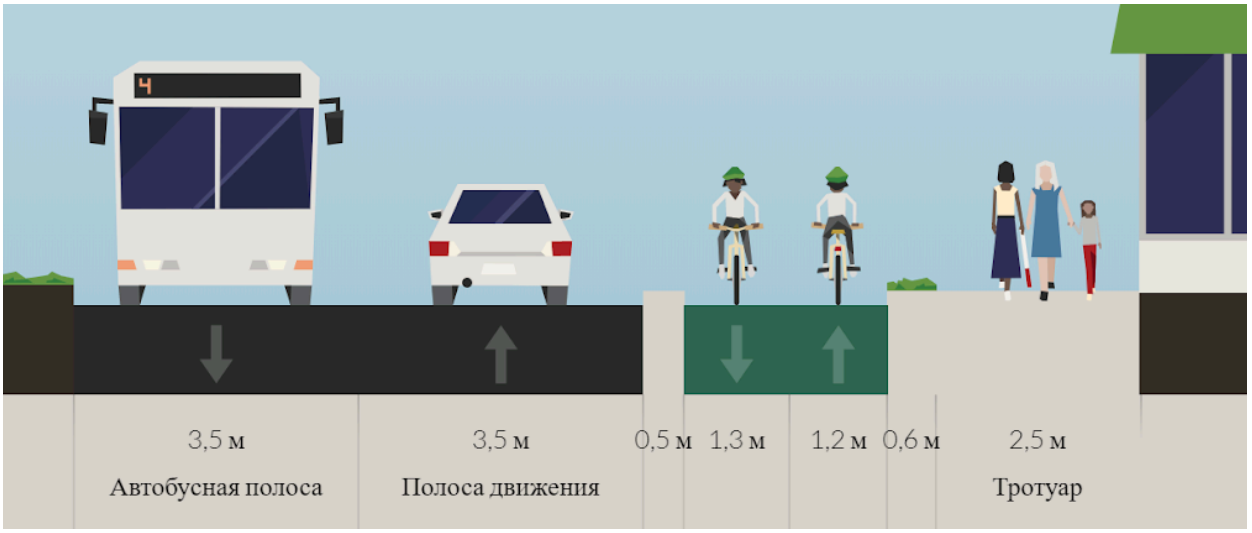



Рис. 4. Вариант устройства двусторонней велодорожки, устроенной отдельно.
Примечание: минимальная ширина двусторонней велодорожки – 2,5 м в стесненных условиях согласно ТКП 45-3.03-227.