

ИССЛЕДОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПОЧТЕНИЙ И ОТНОШЕНИЯ К ВЕЛОСИПЕДУ В ГОРОДАХ БЕЛАРУСИ

Отчет по результатам исследования

Сентябрь, 2019



В рамках проекта "Городское велодвижение в Беларуси" финансируемого Европейским союзом, реализуемого учреждением "Центр экологических решений" и общественным объединением "Минское велосипедное общество"



ЦЕНТР
ЭКОЛОГИЧЕСКИХ
РЕШЕНИЙ

Минское
Велосипедное
Общество



МЫ ОПРОСИЛИ 1934 ЧЕЛОВЕКА В 4 ГОРОДАХ И РАСПРЕДЕЛИЛИ ИХ НА 3 ГРУППЫ ПО ПОЛЬЗОВАНИЮ ВЕЛОСИПЕДОМ



МЕТОДОЛОГИЯ ИССЛЕДОВАНИЯ

- Online-опрос (CAWI)
- Face-to-face опрос (CAWI)



ОБЪЕМ ВЫБОРКИ

1934



ГЕОГРАФИЯ

Минск, Брест, Гомель, Гродно



ТРЕБОВАНИЯ К РЕСПОНДЕНТАМ

Возраст 18-64 года
Передвигались на каком-либо транспорте за последние полгода



РАСПРЕДЕЛЕНИЕ РЕСПОНДЕНТОВ

По частоте поездок на велосипеде, самокате, гироскутере или сегвее
Активные велосипедисты

- хотя бы 2 раза в месяц

Неактивные велосипедисты

- раз в месяц или реже

Непользователи

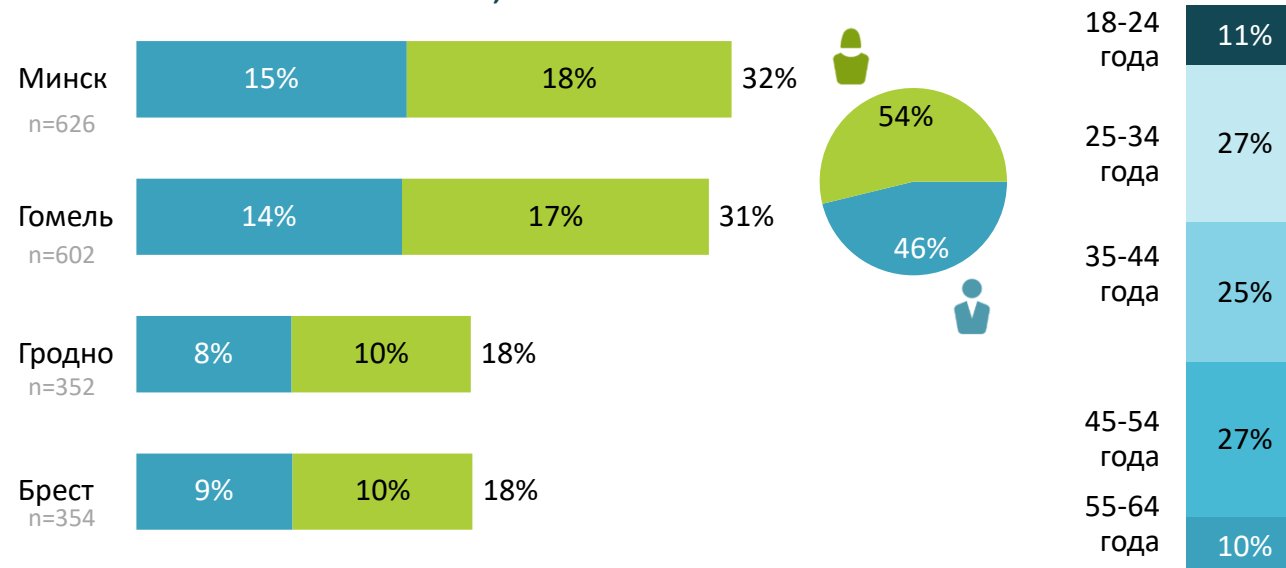
- не ездили за последние полгода



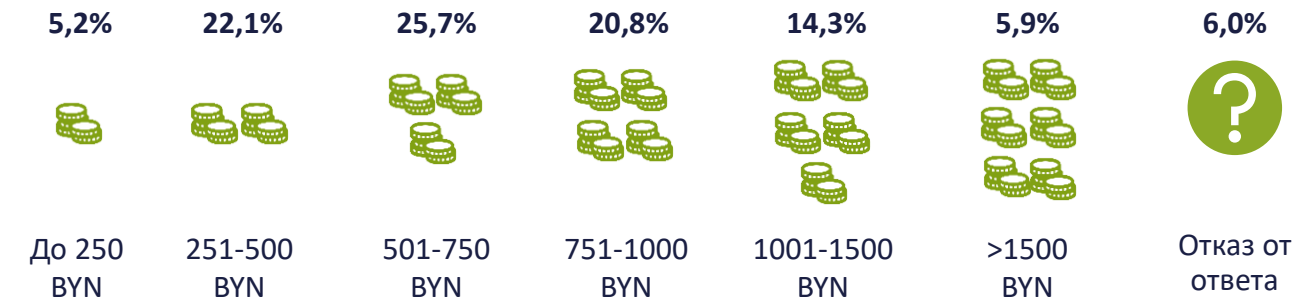
СРОКИ ПРОВЕДЕНИЯ ОПРОСА

25 июня 2019 -
16 июля 2019

СТРУКТУРА ВЫБОРКИ ПО РЕГИОНУ, ПОЛУ И ВОЗРАСТУ:



УРОВЕНЬ ДОХОДА:



\ ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ

1

- **Более 40% жителей** крупных городов ездит на велосипеде или самокате в теплое время года хотя бы раз в месяц (наибольшая доля – в Бресте)
 - **Более половины из них катаются хотя бы раз в неделю**
- **Каждый пятый велосипедист ездит на работу в теплое время года по несколько раз в неделю**, в прохладное – 8% велосипедистов. В Гомеле велосипедисты ездят на работу в теплое время года по несколько раз в неделю **чаще, чем в других городах (на 5-7% чаще в тёплое или прохладное время года)**
 - **5% в тёплое время года ездит на работу на велосипеде почти всегда**
- Более 40% населения исследуемых городов живет в пределах 5 км от работы - расстояние "туда-назад" составляет значительно меньше средней дневной дистанции велосипедистов (16 км)
 - Теоретически, все эти люди могли бы добираться на работу на велосипеде – эту проблему могло бы решить развитие инфраструктуры: увеличение числа велодорожек, велопарковок, развитие безбарьерной среды
- Средняя скорость в городе составляет **14,4-16,4 км/ч**
- Хотя в сильные ливни готовы выезжать только 11% велосипедистов, **каждый второй велосипедист ездит в мокрую погоду**

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВЕЛОСИПЕДОВ

2

- В Минске более миллиона велосипедов, из которых около 232 тысяч - детские или подростковые. В других городах насчитывается по 170-220 тысяч (в зависимости от города), из которых 35-43 тысячи в каждом - детские
 - **Велосипед есть более, чем у каждого третьего жителя изучаемых городов, и в двух из трех семей**
 - **Самые популярные велосипеды - горные**
- Средняя стоимость велосипеда - **300 долларов**, на обслуживание и аксессуары тратится в среднем **43 доллара в год**

ВЕЛОПАРК

\ ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ

4

- Три главные причины использовать велосипед – это поддержка **здорового образа жизни**, получение **удовольствия** от езды и **дешевизна** транспорта. Для активных велосипедистов вообще все причины использовать велосипед более весомы
- 32% аудитории лучше остальных воспринимают велосипед как транспорт, при этом они больше уверены, что велосипедом нельзя пользоваться весь год. В Бресте велосипед воспринимается как транспорт сильнее, чем в других городах, слабее всего - в Минске

ПРИЧИНЫ

5

- Главные **причины, по которым не ездят** на велосипедах на работу - **существование более комфортного транспорта**, также влияет отсутствие душа на рабочем месте (нежелание потеть)
- Четверти мешает отсутствие безбарьерной среды
 - Для езды в городе больше всего не хватает выделенных велодорожек, заниженных бордюров и удобного места хранения.
 - **Главная угроза безопасности** пользования велосипедами по мнению велосипедистов - **объединенные пешеходные и велосипедные потоки**
- Зимой людям мешает не только холод и влага, но и **отсутствие расчищенных дорожек** - их обслуживание может поднять велосолюбивость в холодное время года
- **Сильнее всего удовлетворены инфраструктурой в Минске и Бресте, слабее всего - в Гомеле и Гродно**
 - Велосипедисты низко оценивают велодорожки, размеченные на тротуарах краской - оптимальным вариантом называют выделенные дорожки на проезжей части

БАРЬЕРЫ

\ ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ

6


- **Даже активные велосипедисты путаются в правилах:** например, многие считают, что шлем - обязателен (при этом мало кто его носит)
- **Более трети велосипедистов спешивается не всегда или не спешивается вообще,** а основная причина спешивания - нежелание нарушать законы
- **Две трети населения изучаемых городов – за сохранение запрета на езду по проезжей части (в первую очередь те, кто не пользуется велосипедом), при этом 34% велосипедистов (а в Гомеле – до 46%) по ней ездят - главным аргументом за отмену правила называют безопасность пешеходов**

ПАДА

7

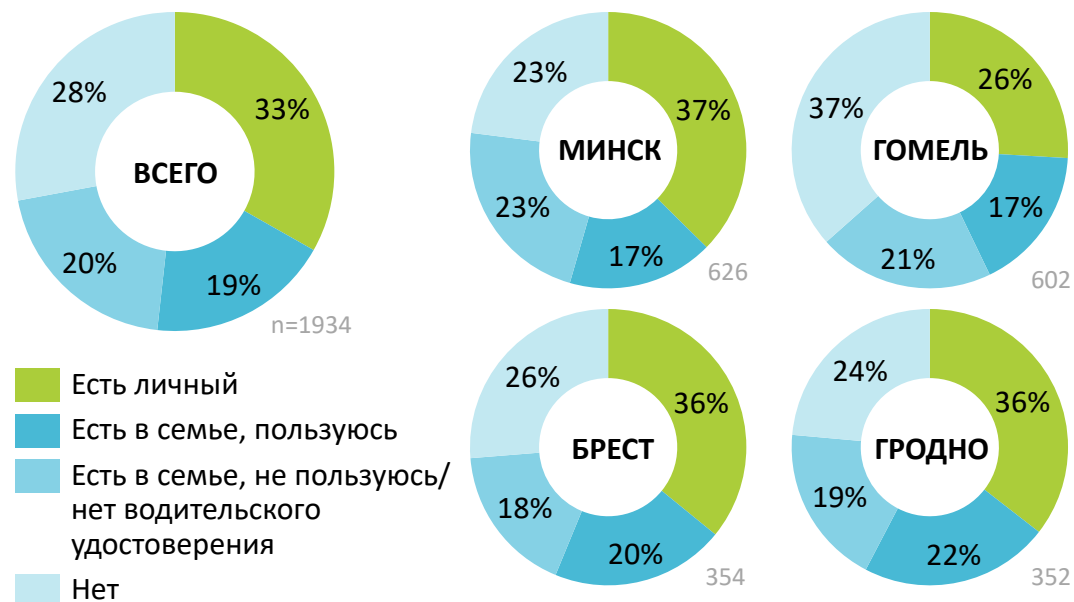
- **78% считают, что велодвижение в исследуемых городах развивается** (сильнее всего - в Бресте), из них 79% воспринимают это позитивно (остальным скорее все равно)
- Несмотря на это, **от 26% (Гродно) до 39% (Минск) велосипедистов сталкивались с агрессией пешеходов** в свой адрес
 - С агрессией водителей меньше - от 21% до 31% - но среди тех, кто ездит по проезжей части, этот показатель доходит до 38%
- Главные проблемы, которые, по мнению населения, может решить развитие велодвижения - это **популяризация ЗОЖ и улучшение экологической ситуации.**
- Большинство – **за городские прокаты** велосипедов и самокатов и готово платить в среднем 3 и 3,8 рубля в час соответственно
- Осведомленность о велоорганизациях – низкая, в основном населению известны местные инициативы

ОТНОШЕНИЕ

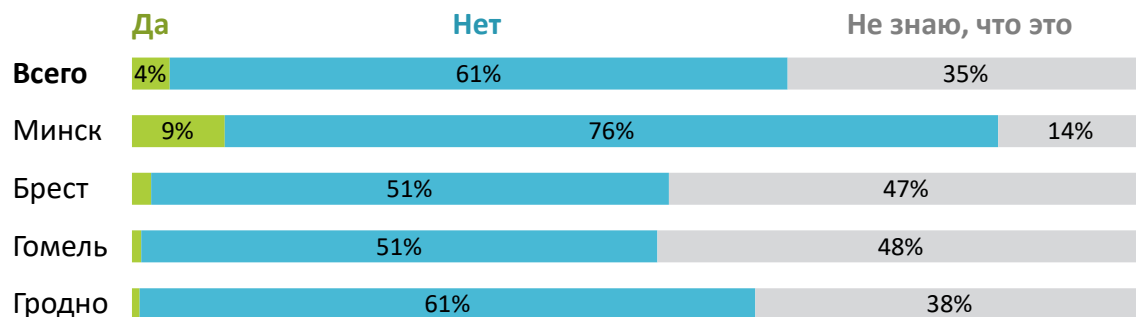
- 
1. **Транспортные предпочтения** 6
2. **Владение велосипедами и их использование** 13
3. **Оценка инфраструктуры и барьеры к пользованию** 36
4. **Знание и соблюдение ПДД** 43
5. **Отношение к велодвижению и знание инициатив** 54
6. **Приложение** 67

МАШИНОЙ ПОЛЬЗУЮТСЯ БОЛЕЕ ПОЛОВИНЫ РЕСПОНДЕНТОВ, ИЗ НИХ 80% ЕЗДЯТ НА НЕЙ ХОТЯ БЫ РАЗ В НЕДЕЛЮ

ЕСТЬ ЛИ У ВАС ИЛИ В ВАШЕЙ СЕМЬЕ АВТОМОБИЛЬ?

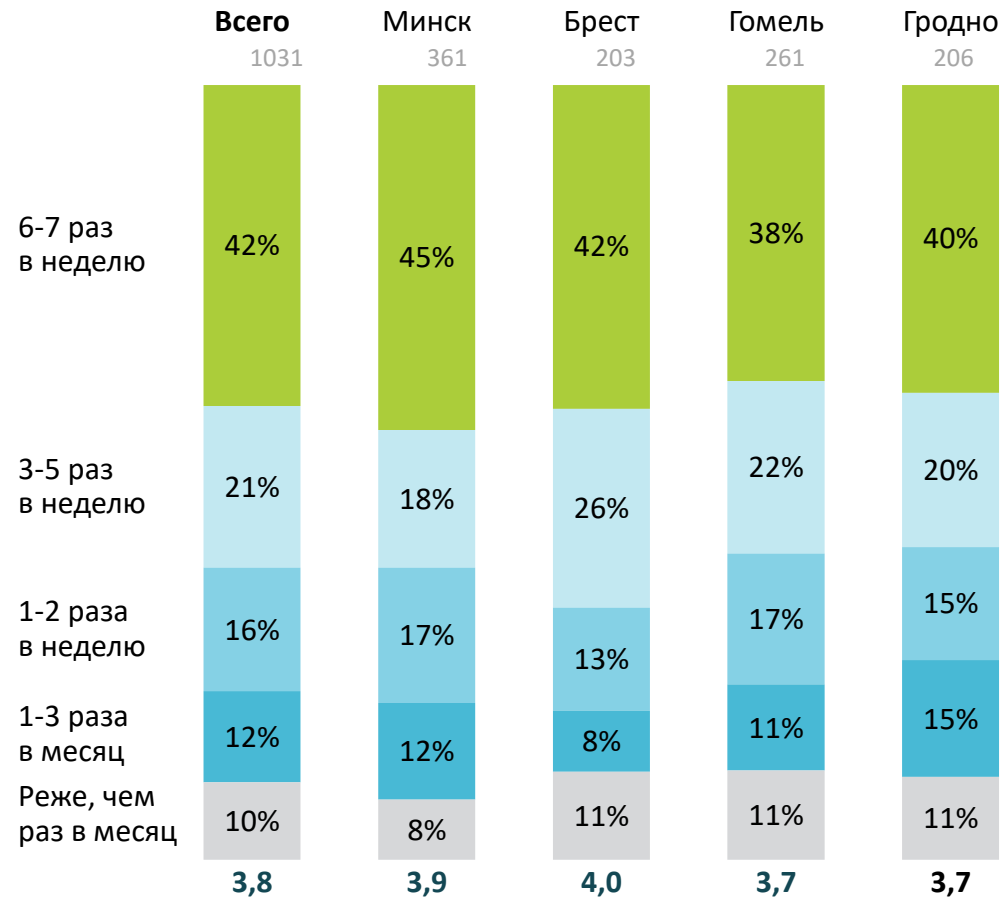


ПОЛЬЗУЕТЕСЬ ЛИ ВЫ КАРШЕРИНГОМ?



ЧАСТОТА ПОЕЗДОК НА МАШИНЕ (для тех, у кого есть автомобиль в семье)

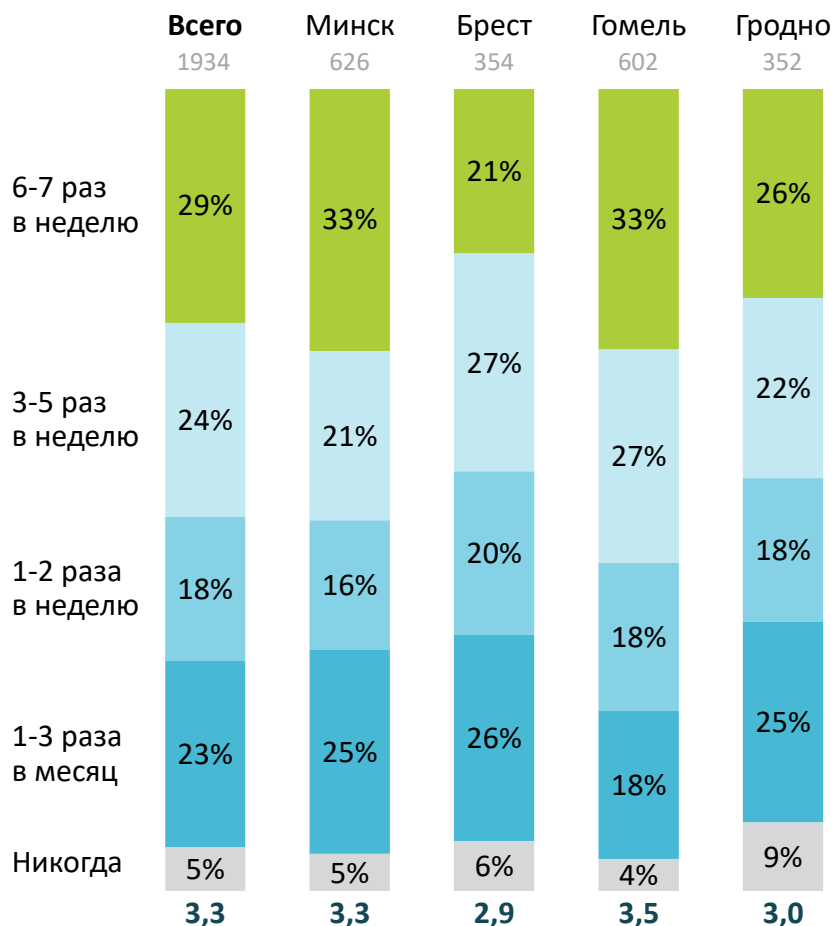
Включая семейные и каршеринг



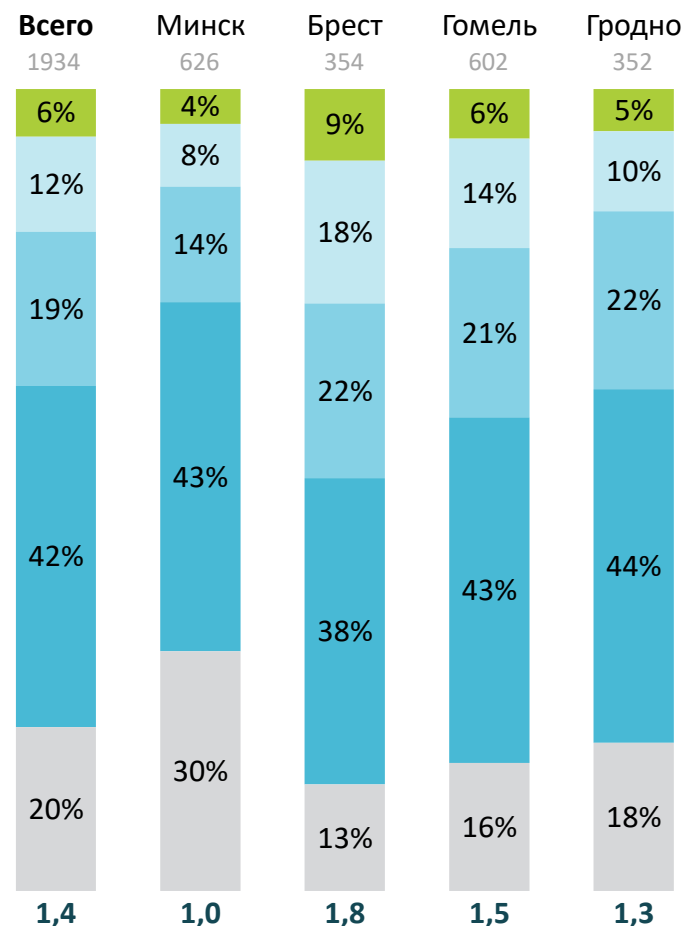
Среднее количество дней на машине в неделю

ПОДАВЛЯЮЩЕ БОЛЬШИНСТВО ПОЛЬЗУЕТСЯ ОБЩЕСТВЕННЫМ ТРАНСПОРТОМ, В БРЕСТЕ МАРШРУТКИ ПОПУЛЯРНЕЕ, ЧЕМ В ДРУГИХ ГОРОДАХ, В МИНСКЕ ВТОРОЙ ПО ПОПУЛЯРНОСТИ ВИД ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА – МЕТРО

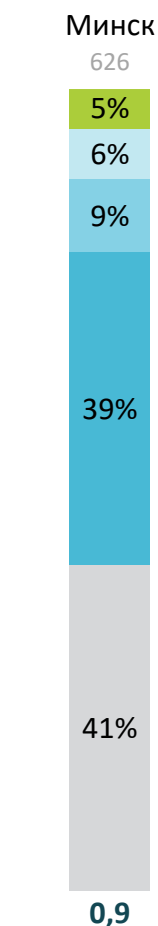
ЧАСТОТА ПОЕЗДОК НА АВТОБУСЕ ИЛИ ТРОЛЛЕЙБУСЕ



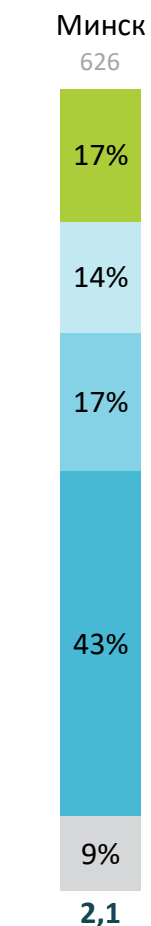
НА МАРШРУТКЕ



НА ТРАМВАЕ



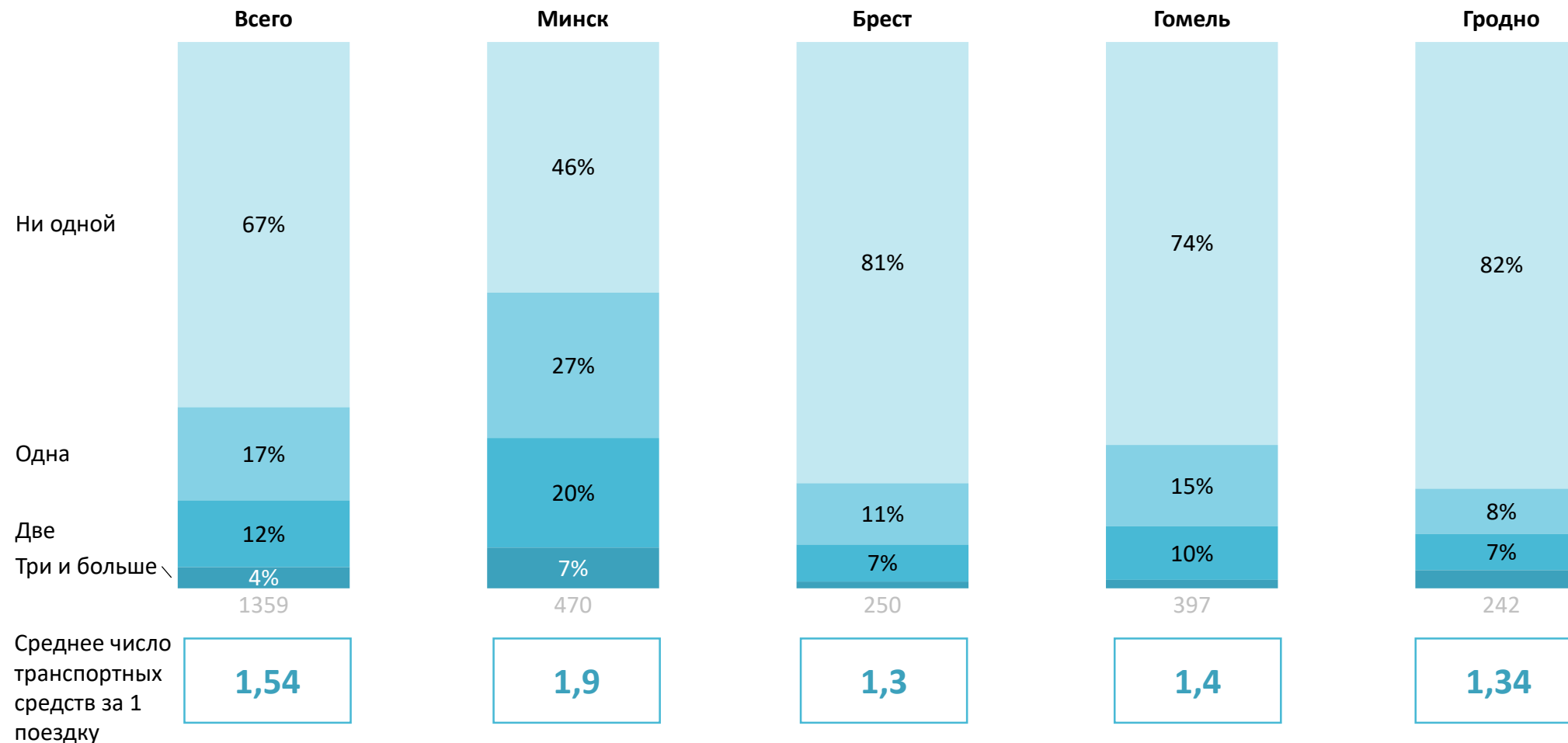
НА МЕТРО



Среднее количество дней с поездками на ОТ в неделю

ПРИ ЭТОМ В МИНСКЕ ЕСТЬ ОПРЕДЕЛЁННЫЕ ПРОБЛЕМЫ С БЕСПЕРЕСАДОЧНЫМИ МАРШРУТАМИ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА: БОЛЕЕ ПОЛОВИНЫ МИНЧАН ДОБИРАЮТСЯ НА РАБОТУ С ПЕРЕСАДКАМИ, В ДРУГИХ ГОРОДАХ – ЛИШЬ 20-25% НАСЕЛЕНИЯ

КОЛИЧЕСТВО ПЕРЕСАДОК, КОТОРОЕ ТРЕБУЕТСЯ, ЧТОБЫ ДОБРАТЬСЯ ДО РАБОТЫ ИЛИ УЧЕБЫ НА ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ



ГЛАВНОЕ РАЗЛИЧИЕ МЕЖДУ ГОРОДАМИ – БОЛЕЕ ЧАСТОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ МАШИНЫ ДЛЯ ПОЕЗДОК НА РАБОТУ/УЧЁБУ В БРЕСТЕ И ГРОДНО И ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА В МИНСКЕ И ГОМЕЛЕ

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА ДЛЯ ПОЕЗДОК НА РАБОТУ ИЛИ УЧЕБУ, %, top-2-box*

	Общественный транспорт			Автомобиль или каршеринг			Такси, UBER, Яндекс-такси			Пешком			Велосипед			Самокат, гироскутер		
	Лето	Весна/осень	Зима	Лето	Весна/осень	Зима	Лето	Весна/осень	Зима	Лето	Весна/осень	Зима	Лето	Весна/осень	Зима	Лето	Весна/осень	Зима
ВСЕГО	52%	59%	60%	36%	37%	38%	5%	4%	6%	22%	15%	13%	13%	5%	2%	1%	1%	0%
МИНСК	56%	60%	63%	36%	37%	39%	5%	4%	6%	15%	12%	10%	10%	4%	1%	2%	1%	1%
БРЕСТ	44%	54%	53%	39%	41%	45%	4%	3%	6%	26%	16%	16%	17%	9%	5%	1%	1%	0%
ГОМЕЛЬ	55%	64%	65%	32%	31%	30%	5%	4%	5%	25%	17%	14%	14%	6%	1%	1%	1%	0%
ГРОДНО	50%	56%	55%	40%	40%	42%	6%	7%	7%	28%	18%	15%	11%	3%	2%	1%	1%	0%

Общественный транспорт

- В Бресте и Гродно используется реже

Автомобиль\каршеринг

- В Бресте и Гродно используется чаще
- Реже всего используется в Гомеле

Такси

- Реже всего используется в Гомеле
- Чаще всего используется в Гродно

Пешком

- В Минске на работу ходят пешком значительно реже, чем в областных центрах
- Особенно сильно это выражено в прохладное и холодное время

Велосипед

- Чаще всего используется для поездок на работу/учебу в Бресте и Гомеле
- Реже всего используется в Минске

*top-2-box – сумма процентов ответов «почти всегда» и «часто» на вопрос о транспорте, используемом для поездок на работу\учёбу

Подробная структура представлена в Приложении к отчету

СРЕДНЕЕ РАССТОЯНИЕ ОТ ДОМА ДО РАБОТЫ У АВТОМОБИЛИСТОВ БОЛЬШЕ, ЧЕМ У ТЕХ, КТО ПРЕДПОЧИТАЕТ ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ. У ВЕЛОСИПЕДИСТОВ ЭТО РАССТОЯНИЕ САМОЕ МАЛЕНЬКОЕ

ТЕ, КТО ЧАСТО ИЛИ ПОЧТИ ВСЕГДА ЕЗДИТ НА РАБОТУ НА ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ



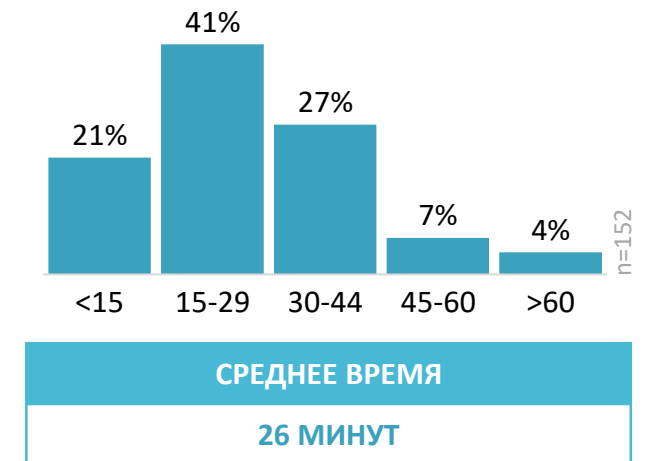
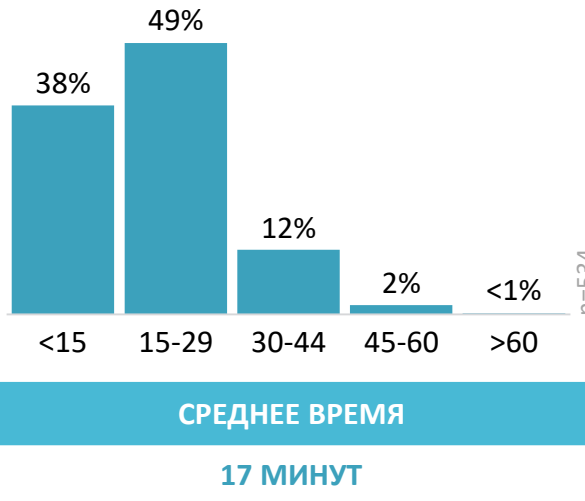
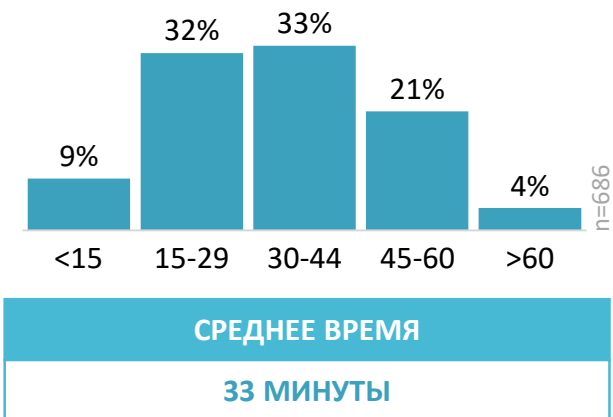
ТЕ, КТО ЧАСТО ИЛИ ПОЧТИ ВСЕГДА ЕЗДИТ НА РАБОТУ НА МАШИНЕ



ТЕ, КТО ЧАСТО ИЛИ ПОЧТИ ВСЕГДА ЕЗДИТ НА РАБОТУ НА ВЕЛОСИПЕДЕ



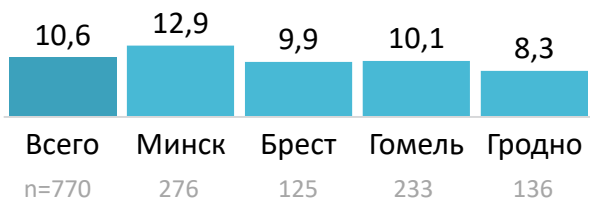
ВРЕМЯ ДЛЯ ПОЕЗДКИ НА РАБОТУ/УЧЕБУ, МИН



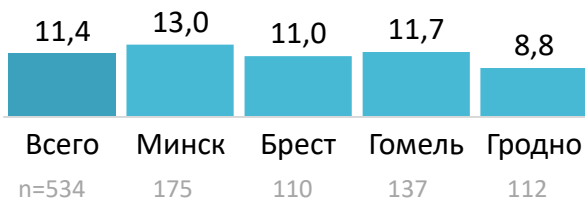
В МИНСКЕ ЛЮДИ ТРАТЯТ БОЛЬШЕ ВРЕМЕНИ НА ПОЕЗДКИ НА РАБОТУ/УЧЕБУ НА ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ, ЧЕМ В ДРУГИХ ГОРОДАХ

СРЕДНЕЕ РАССТОЯНИЕ ДО РАБОТЫ ПО ГОРОДАМ*, КМ

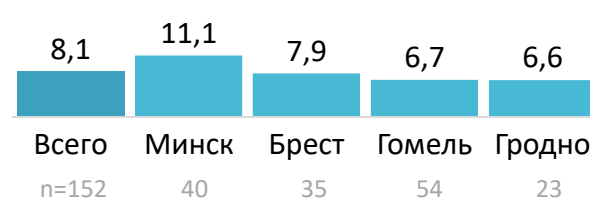
ТЕ, КТО ЧАСТО ИЛИ ПОЧТИ ВСЕГДА ЕЗДИТ НА РАБОТУ НА ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ



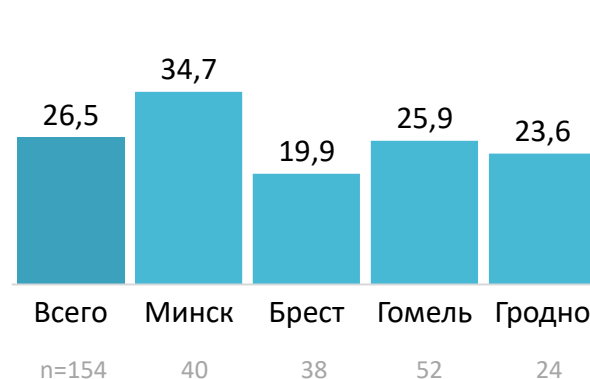
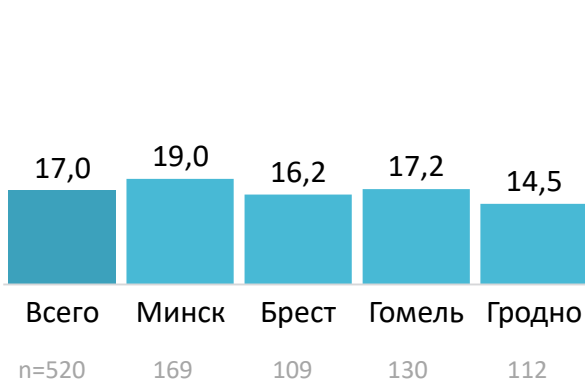
ТЕ, КТО ЧАСТО ИЛИ ПОЧТИ ВСЕГДА ЕЗДИТ НА РАБОТУ НА МАШИНЕ




ТЕ, КТО ЧАСТО ИЛИ ПОЧТИ ВСЕГДА ЕЗДИТ НА РАБОТУ НА ВЕЛОСИПЕДЕ



СРЕДНЕЕ ВРЕМЯ ДЛЯ ПОЕЗДКИ НА РАБОТУ/УЧЕБУ ПО ГОРОДАМ*, МИН

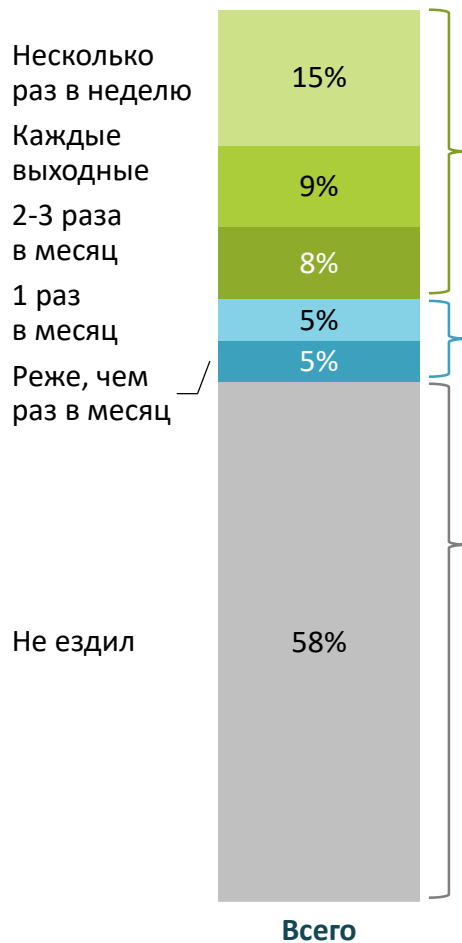


- 
1. Транспортные предпочтения 6
 - 2. Владение велосипедами и их использование 13**
 3. Оценка инфраструктуры и барьеры к пользованию 36
 4. Знание и соблюдение ПДД 43
 5. Отношение к велодвижению и знание инициатив 54
 6. Приложение 67



ВСЕГО НА ВЕЛОСИПЕДЕ ЕЗДИТ БОЛЕЕ 40% НАСЕЛЕНИЯ, ИЗ КОТОРЫХ ¾ – РЕГУЛЯРНО. МЫ РАЗДЕЛИЛИ РЕСПОНДЕНТОВ НА ТРИ КАТЕГОРИИ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ЧАСТОТЫ ПОЕЗДОК НА ВЕЛОСИПЕДЕ

ЧАСТОТА ПОЕЗДОК НА ВЕЛОСИПЕДЕ



ВЫБОРКИ

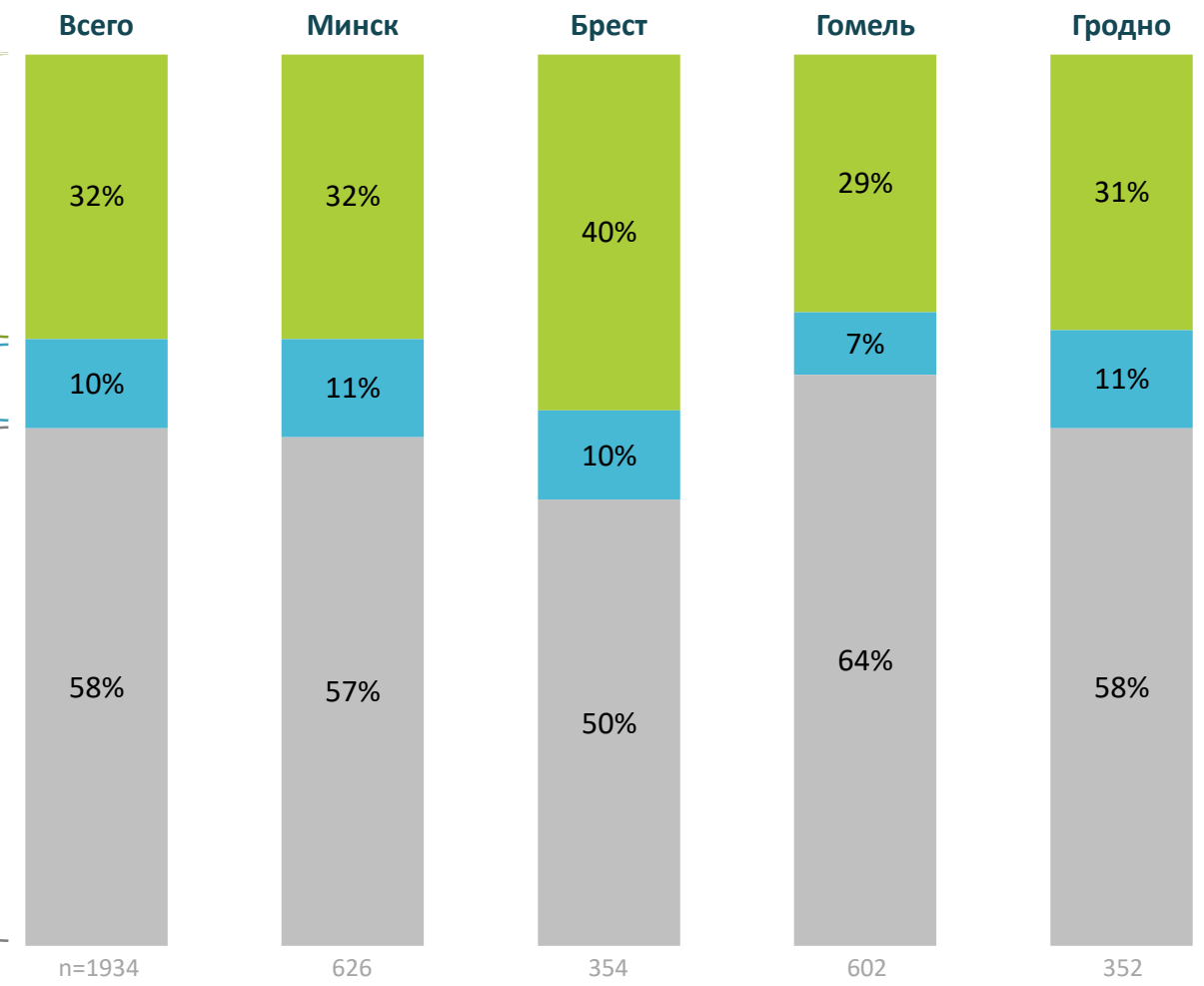
«Активные велосипедисты»*
те, кто ездит на велосипеде, самокате, гироскутере или сегвее хотя бы 2 раза в месяц

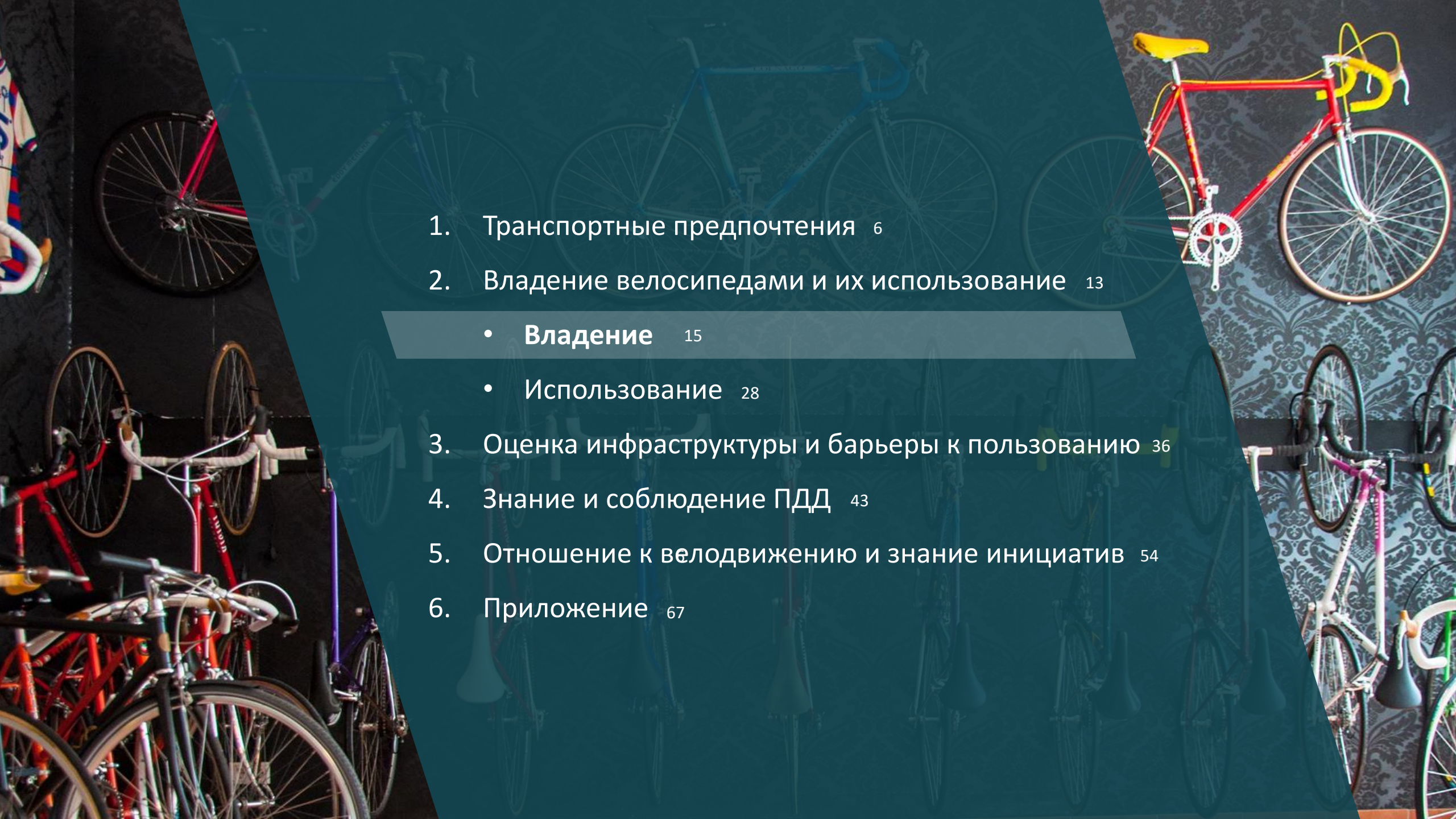
«Неактивные велосипедисты»
те, кто ездит на велосипеде, самокате, гироскутере или сегвее раз в месяц или реже

«Непользователи» / «те, кто не пользуется»
те, кто не ездил на велосипеде, самокате, гироскутере или сегвее за последние полгода

*здесь и далее к велосипедистам также отнесены те, кто ездит на самокатах, гироскутерах, сегвеех, моноколесах и мини-сегвеех

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ВЫБОРКИ

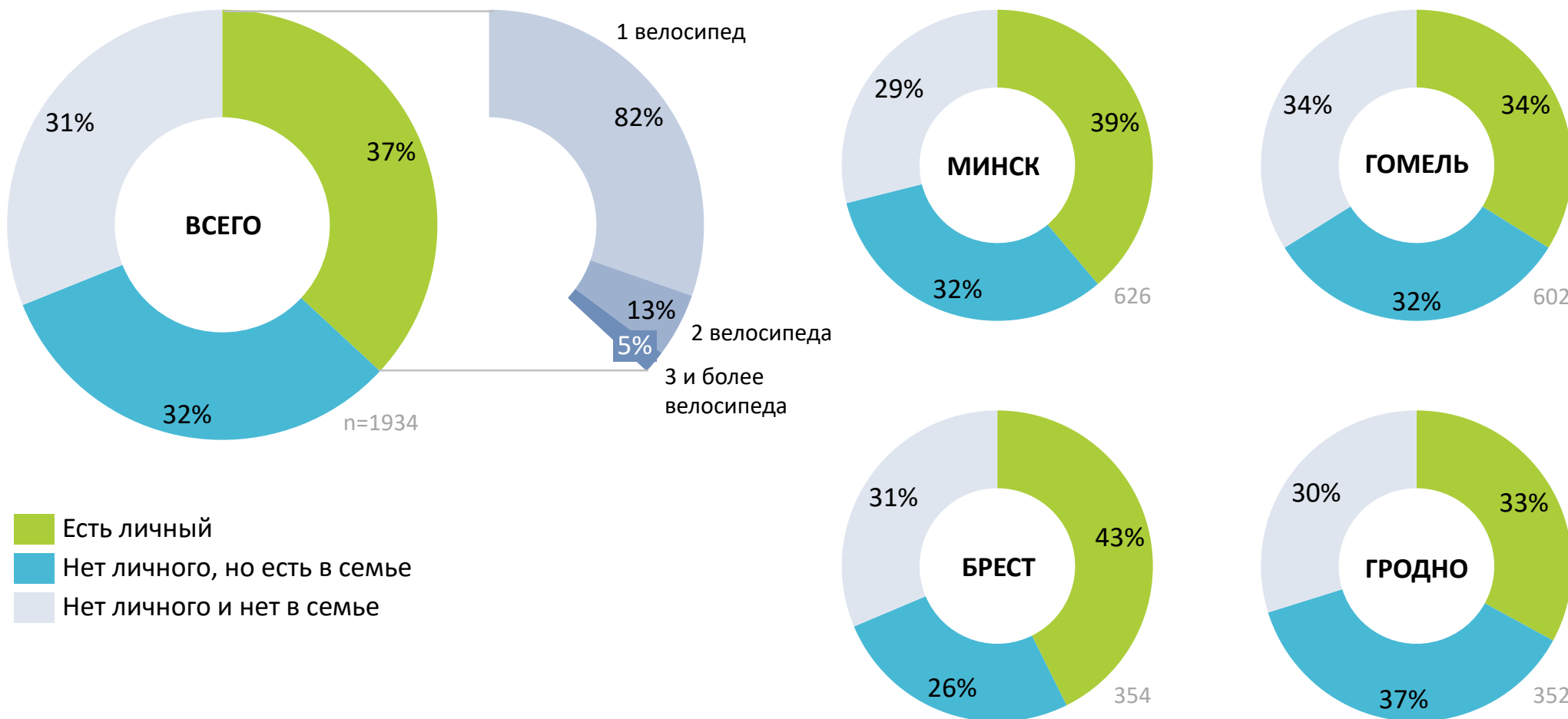


- 
1. Транспортные предпочтения 6
 2. Владение велосипедами и их использование 13
 - **Владение** 15
 - **Использование** 28
 3. Оценка инфраструктуры и барьеры к пользованию 36
 4. Знание и соблюдение ПДД 43
 5. Отношение к велодвижению и знание инициатив 54
 6. Приложение 67

ВЕЛОСИПЕДЫ ЕСТЬ У 2/3 СЕМЕЙ МИНСКА, ГОМЕЛЯ, БРЕСТА И ГРОДНО: ЛИЧНЫЙ ЕСТЬ БОЛЕЕ, ЧЕМ У 1/3 ЖИТЕЛЕЙ, ЕЩЕ У 1/3 – НЕТ ЛИЧНОГО, НО ЕСТЬ В СЕМЬЕ



НАЛИЧИЕ ВЕЛОСИПЕДА В ДОМОХОЗЯЙСТВАХ ПО ГОРОДАМ БЕЛАРУСИ, %

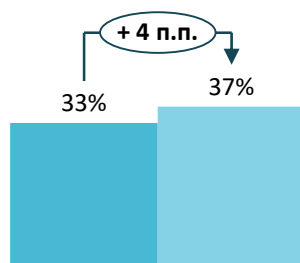


В ЦЕЛОМ ВЕЛОСИПЕДОВ И МАШИН В ЛИЧНОМ ПОЛЬЗОВАНИИ ПРИМЕРНО ОДИНАКОВОЕ КОЛИЧЕСТВО, А В СЕМЬЕ – ЧАЩЕ ЕСТЬ МАШИНА

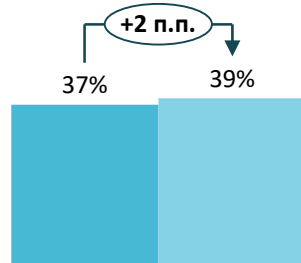
НАЛИЧИЕ ВЕЛОСИПЕДА И АВТОМОБИЛЯ В ДОМОХОЗЯЙСТВАХ ПО ГОРОДАМ БЕЛАРУСИ, %

ЕСТЬ ЛИЧНЫЙ

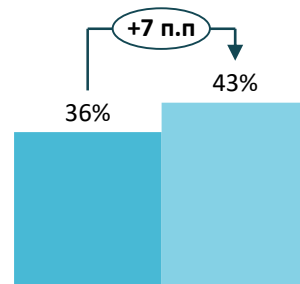
ВСЕГО | 1934



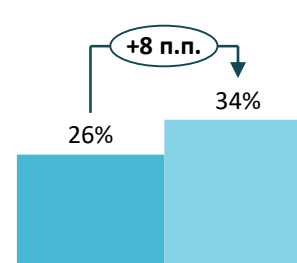
МИНСК | 626



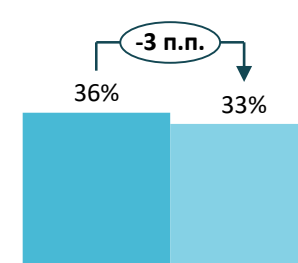
БРЕСТ | 354



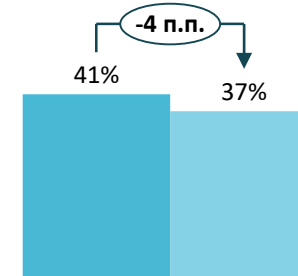
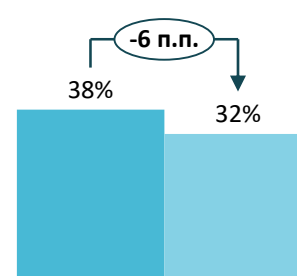
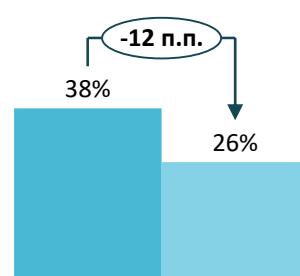
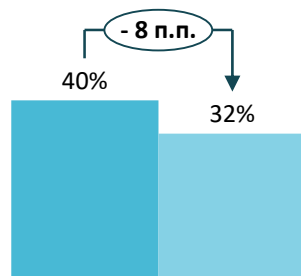
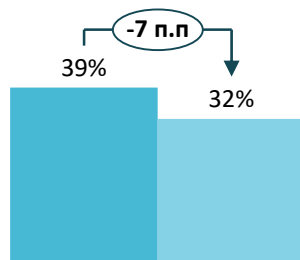
ГОМЕЛЬ | 515



ГРОДНО | 352



ЕСТЬ В СЕМЬЕ



Автомобиль
Велосипед

ВСЕГО В ИЗУЧАЕМЫХ ГОРОДАХ ≈1,6 МИЛЛИОНА ВЕЛОСИПЕДОВ, ИЗ КОТОРЫХ МИЛЛИОН – В СТОЛИЦЕ



МЕТОДОЛОГИЯ РАСЧЁТА:

A: Суммарное число личных и семейных велосипедов у респондентов

B: Размер выборки

C: Население города

D: Средний размер домохозяйства в городе

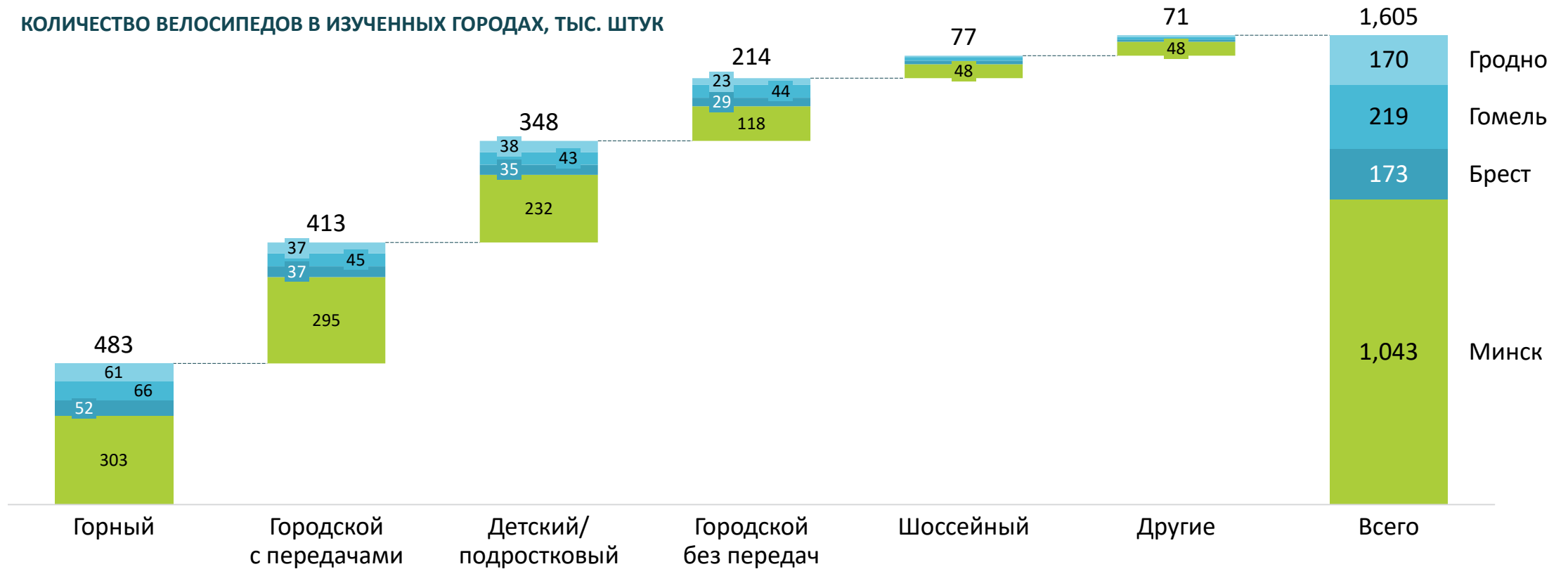
Количество велосипедов в данных городах

≈1,6 млн

Погрешность: ± 48 000

Количество рассчитано по формуле $(A / B) * C / D$

КОЛИЧЕСТВО ВЕЛОСИПЕДОВ В ИЗУЧЕННЫХ ГОРОДАХ, ТЫС. ШТУК



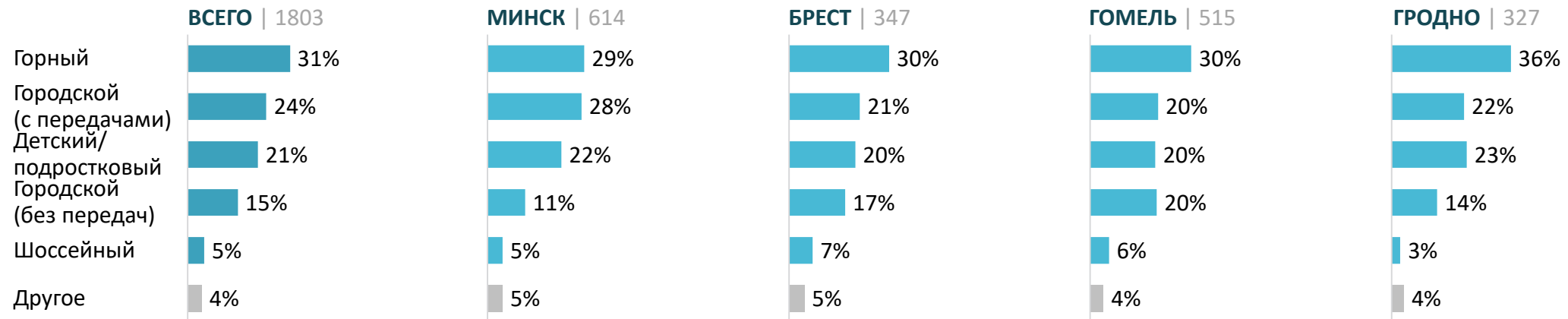


ВСЕГО ГОРНЫЕ ВЕЛОСИПЕДЫ СОСТАВЛЯЮТ ЧУТЬ МЕНЕЕ 1/3 ПАРКА. СЛЕДОМ ИДУТ ГОРОДСКИЕ С ПЕРЕДАЧАМИ И ДЕТСКИЕ

ВСЕГО ВЕЛОСИПЕДОВ НА ДОМОХОЗЯЙСТВО, ШТУК



СТРУКТУРА ВЕЛОПАРКА ПО ТИПАМ ВЕЛОСИПЕДА ПО ГОРОДАМ БЕЛАРУСИ, %



КОММЕНТАРИИ

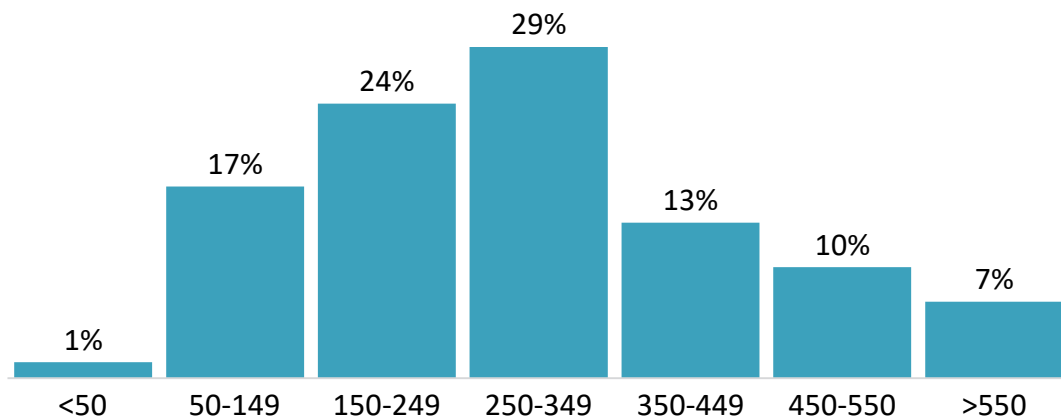
- Скорее всего, часть велосипедистов не различает горные (которые привыкли видеть и на которых ездят) велосипеды и городские с передачами – можно предположить, что доля горных на самом деле выше, а городских – ниже
- То же самое можно отнести к гибридным велосипедам, которые могли отнести к городским или горным
- К городским велосипедам без передач отнесены также Fixed Gear, в другое попали гибриды, электрические и узкоспециализированные (BMX, ЦК, грэвелы, туринги) велосипеды
- В целом отличия по городам слабо выражены:
 - в Минске немного больше электрических и городских велосипедов
 - в Гродно меньше шоссейных и больше горных
 - в Бресте больше специализированных (шоссейных, грэвелов и т.д.)
 - в Гомеле больше городских без передач, возможно, речь идет об «обычных» старых велосипедах с ножным тормозом

ТИПИЧНЫЙ ВЕЛОСИПЕД СТОИТ ~300 ДОЛЛАРОВ, РЫНОК ВЕЛОСИПЕДОВ В МИНСКЕ, ГРОДНО, ГОМЕЛЕ И БРЕСТЕ СОСТАВЛЯЕТ БОЛЕЕ 20 МИЛЛИОНОВ ДОЛЛАРОВ

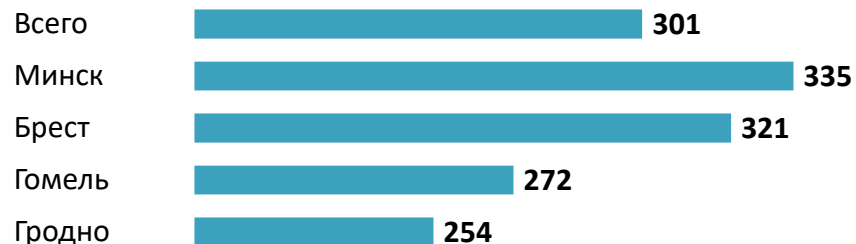


СТОИМОСТЬ ВЕЛОСИПЕДА*, ДОЛЛАРОВ

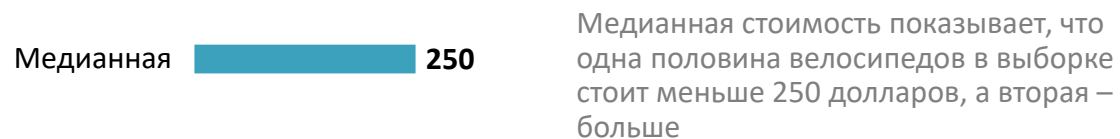
n=572



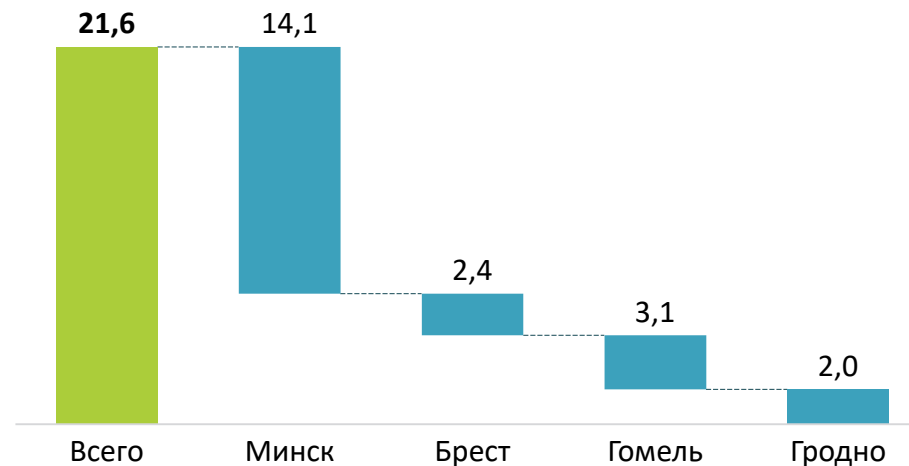
СРЕДНЯЯ СТОИМОСТЬ ВЕЛОСИПЕДА, ДОЛЛАРОВ



МЕДИАННАЯ СТОИМОСТЬ ВЕЛОСИПЕДА, ДОЛЛАРОВ



РЫНОК НОВЫХ ВЕЛОСИПЕДОВ В ИССЛЕДУЕМЫХ ГОРОДАХ, МЛН ДОЛЛАРОВ



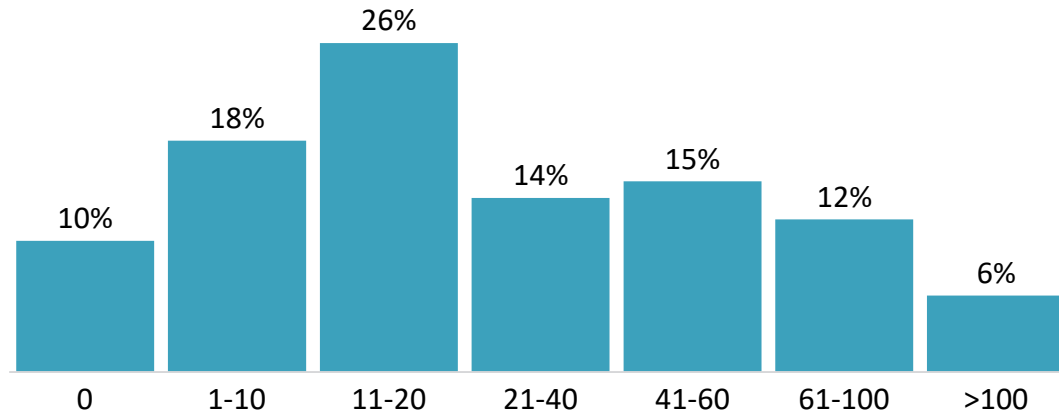
МЕТОДИКА РАСЧЕТА И ДОПУЩЕНИЯ

- По оценке «Мотовело», в год в Беларуси продается около 60 тыс. велосипедов AIST в год, которые занимают 30% рынка: белорусский рынок целиком равен приблизительно 200 тысяч велосипедов в год
- Изученные города составляют 34% населения Беларуси – рынок города принят пропорциональным его населению
- Рынок города рассчитан как средняя цена велосипеда в городе, умноженная на количество проданных велосипедов
- В расчете не учтен рынок Б/У велосипедов



БОЛЕЕ ПОЛОВИНЫ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАТЯТ НА ОБСЛУЖИВАНИЕ И АКССУАРЫ МЕНЕЕ 20 ДОЛЛАРОВ В ГОД, А РЫНОК ОБСЛУЖИВАНИЯ ВЕЛОСИПЕДОВ В 4 ГОРОДАХ СОСТАВЛЯЕТ БОЛЕЕ 70 МИЛЛИОНОВ ДОЛЛАРОВ

СТОИМОСТЬ ОБСЛУЖИВАНИЯ ВЕЛОСИПЕДА В ГОД, ДОЛЛАРОВ n=539



СРЕДНЯЯ СТОИМОСТЬ ОБСЛУЖИВАНИЯ ВЕЛОСИПЕДА В ГОД, ДОЛЛАРОВ



МЕДИАННАЯ СТОИМОСТЬ ОБСЛУЖИВАНИЯ ВЕЛОСИПЕДА В ГОД, ДОЛЛАРОВ



Медианная стоимость показывает, что одна половина респондентов тратит на обслуживание меньше 20 долларов, а вторая – больше


РЫНОК ОБСЛУЖИВАНИЯ ВЕЛОСИПЕДОВ И ВЕЛОСИПЕДНЫХ АКССУАРОВ ПО ИЗУЧЕННЫМ ГОРОДАМ, МЛН ДОЛЛАРОВ В ГОД



Расчет рынка осуществлялся по формуле:

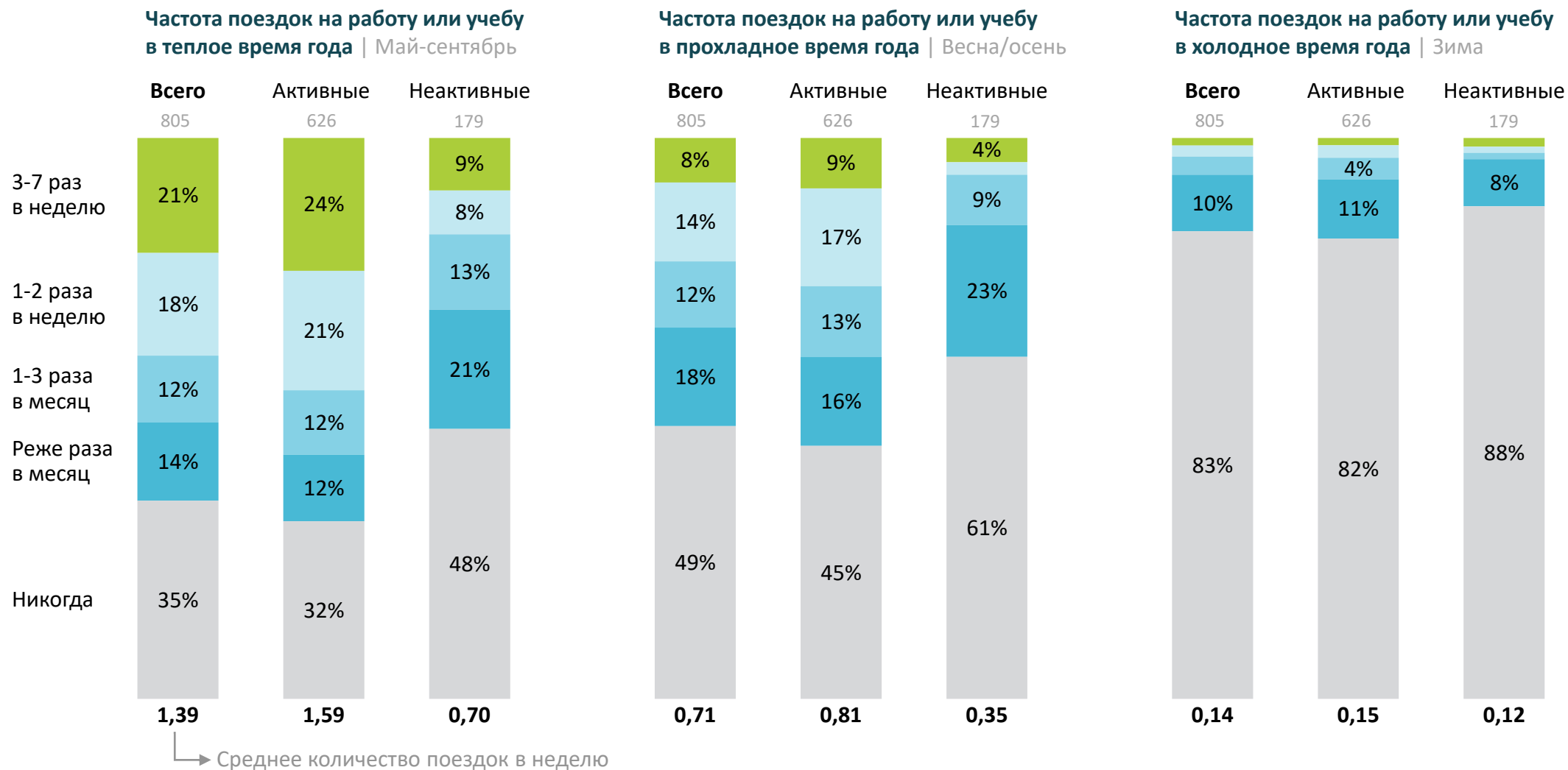
стоимость обслуживания велосипеда в год * количество велосипедов

Источник: данные опроса

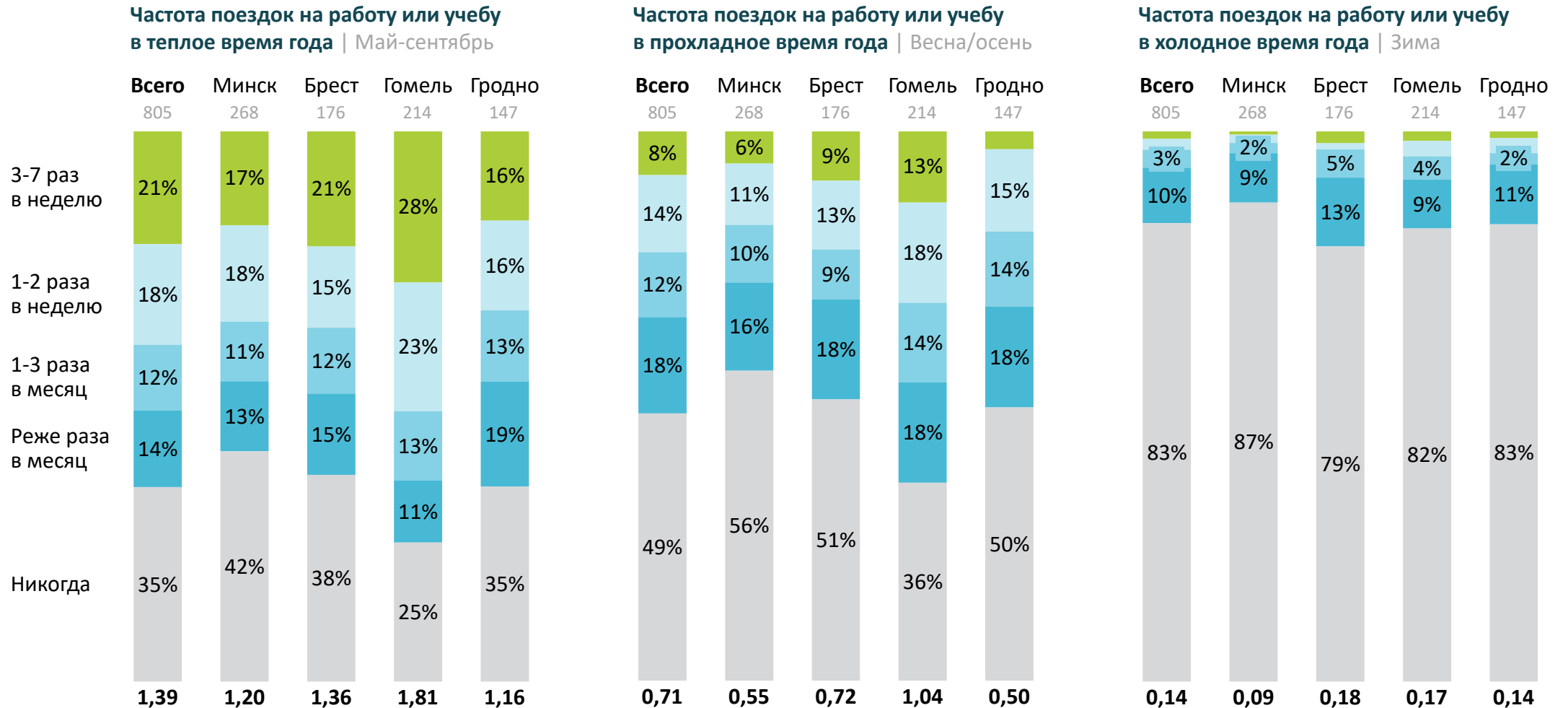
- 
- A photograph of a person riding a bicycle on a city street. The person is wearing a black jacket, blue jeans, and a black backpack. They are riding a yellow and black bicycle. In the background, there are several cars parked along the street and a building. The image is partially obscured by a dark teal overlay that contains a table of contents.
1. Транспортные предпочтения 6
 2. Владение велосипедами и их использование 13
 - Владение 15
 - **Использование** 22
 3. Оценка инфраструктуры и барьеры к пользованию 36
 4. Знание и соблюдение ПДД 43
 5. Отношение к велодвижению и знание инициатив 54
 6. Приложение 67



СРЕДИ ВЕЛОСИПЕДИСТОВ КАЖДЫЙ ПЯТЫЙ ИСПОЛЬЗУЕТ ВЕЛОСИПЕД ИЛИ САМОКАТ ДЛЯ ПОЕЗДОК НА РАБОТУ/УЧЕБУ ПОЧТИ КАЖДЫЙ ДЕНЬ, ПРИ ЭТОМ АКТИВНЫЕ ЕЗДЯТ БОЛЕЕ ЧЕМ В 2 РАЗА ЧАЩЕ НЕАКТИВНЫХ



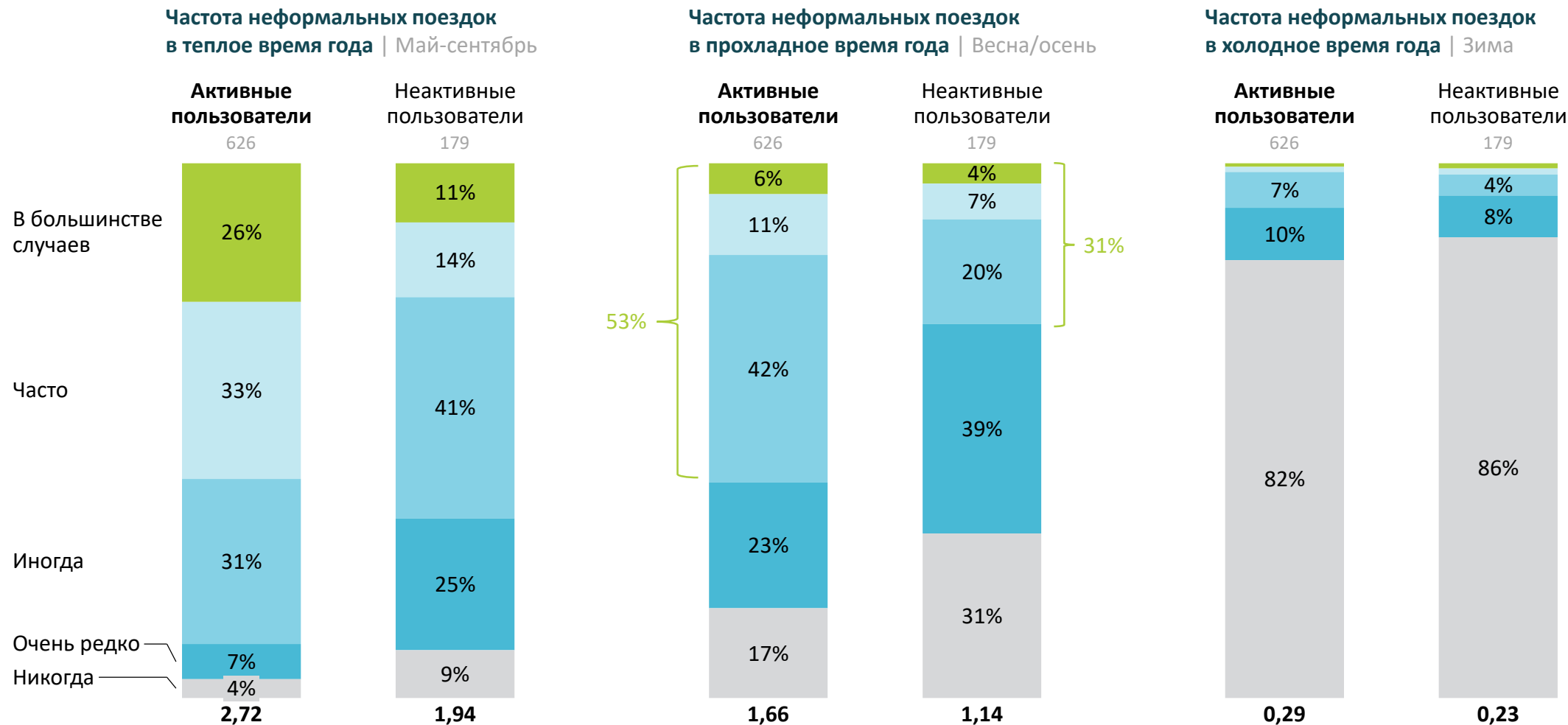
В ГОМЕЛЕ ЧАЩЕ, ЧЕМ В ДРУГИХ ГОРОДАХ, ВЕЛОСИПЕДЫ И САМОКАТЫ ИСПОЛЬЗУЮТСЯ ДЛЯ ПОЕЗДОК НА РАБОТУ/УЧЕБУ, РЕЖЕ ВСЕГО – В ГРОДНО



Средний балл частоты поездок, где 4 – в большинстве случаев, 3 – часто, 2 – иногда, 1 – очень редко, 0 – никогда



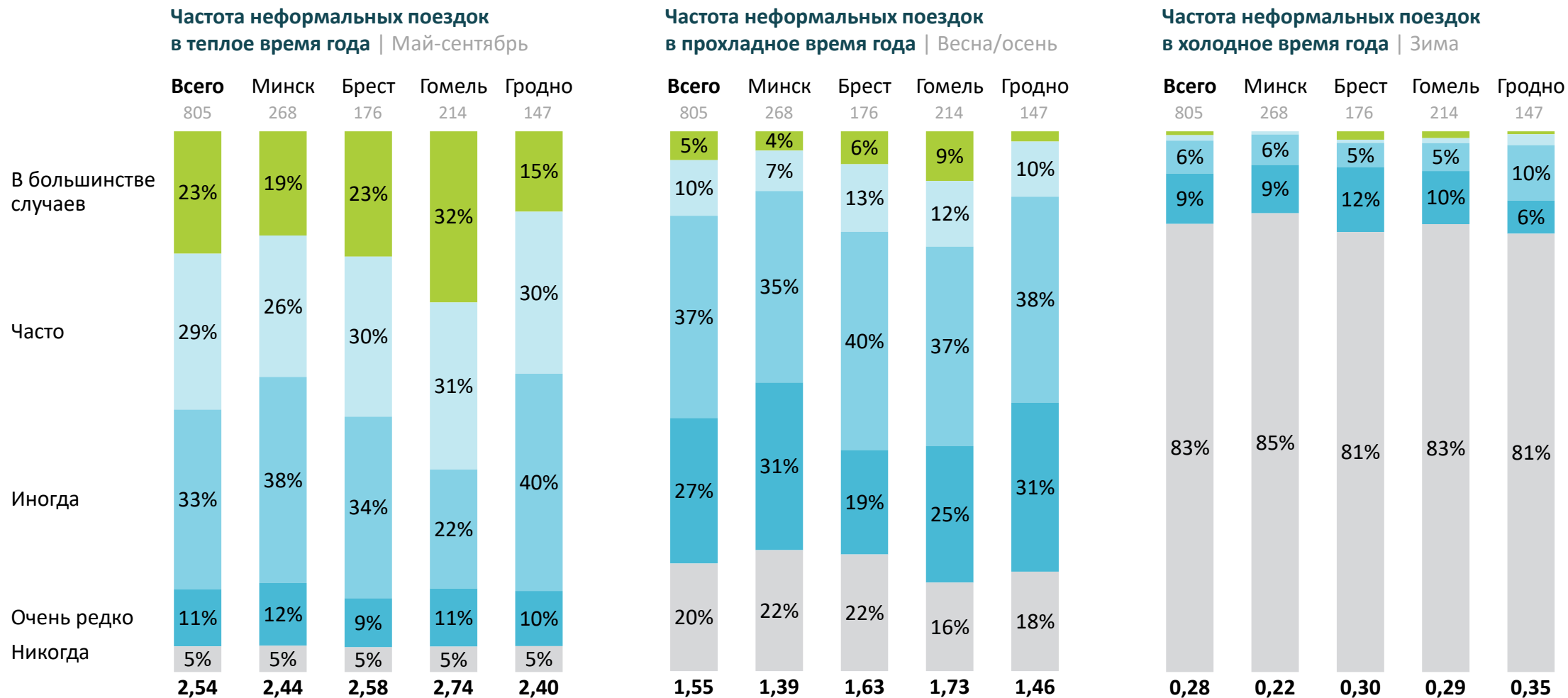
ОТЛИЧИЯ В НЕФОРМАЛЬНЫХ ПОЕЗДКАХ МЕЖДУ АКТИВНЫМИ И НЕАКТИВНЫМИ ВЕЛОСИПЕДИСТАМИ НЕ ТАК ВЕЛИКИ, КАК ПРИ ФОРМАЛЬНЫХ. НАИБОЛЕЕ ИНТЕРЕСНО ПРОХЛАДНОЕ ВРЕМЯ ГОДА, КОГДА АКТИВНЫЕ ПОЛЬЗОВАТЕЛИ ЕЗДЯТ В ДВА РАЗА ЧАЩЕ



→ Средний балл частоты поездок, где 4 – в большинстве случаев, 3 – часто, 2 – иногда, 1 – очень редко, 0 – никогда



ГОМЕЛЬ ВЫДЕЛЯЕТСЯ ТАКЖЕ И В НЕФОРМАЛЬНЫХ ПОЕЗДКАХ, ГДЕ ВЕЛОСИПЕД ИСПОЛЬЗУЮТ НЕМНОГО ЧАЩЕ, ЧЕМ В ДРУГИХ ГОРОДАХ; РЕЖЕ ВСЕГО – ОПЯТЬ ЖЕ В ГРОДНО

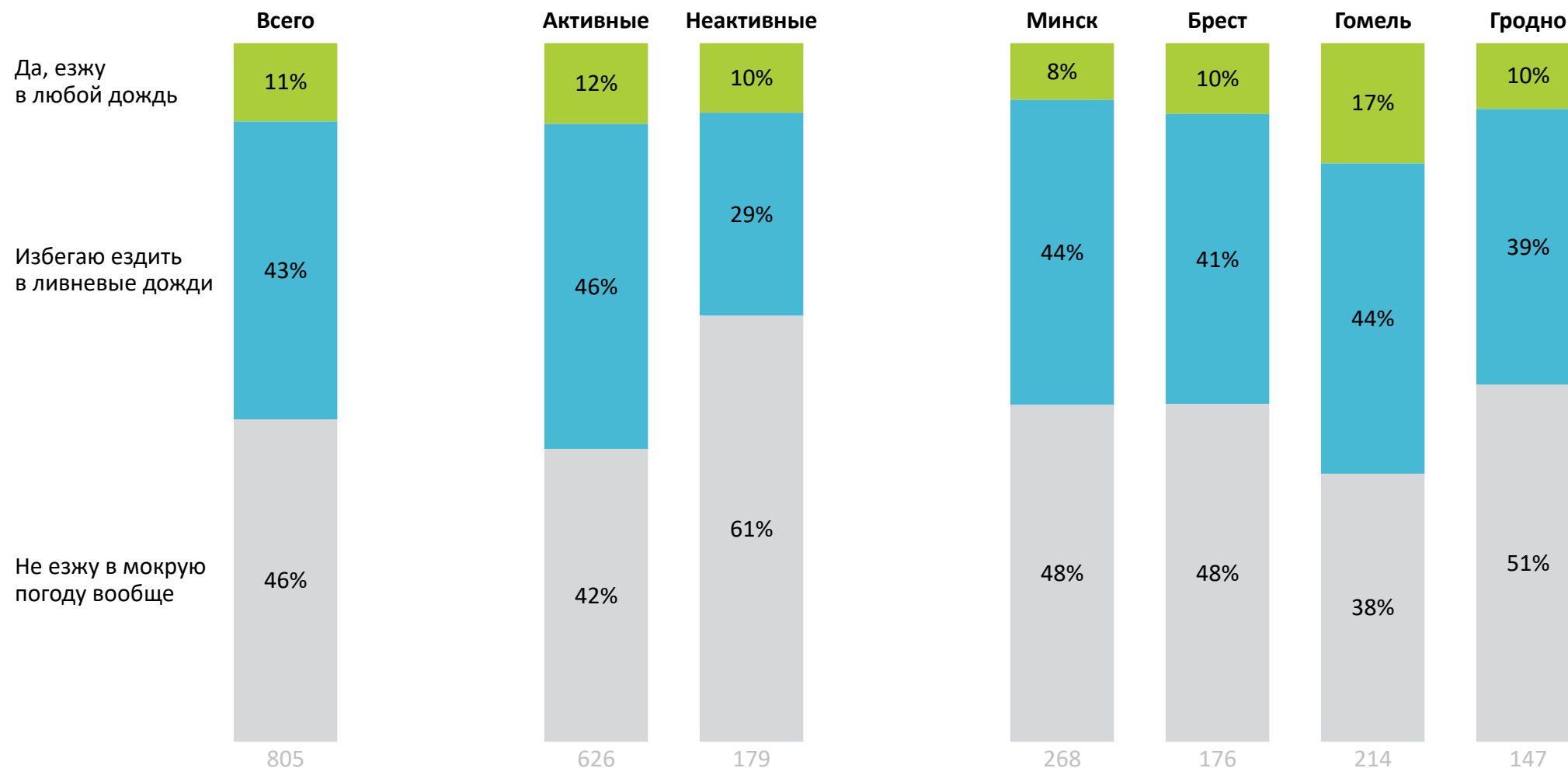


Средний балл частоты поездок, где 4 – в большинстве случаев, 3 – часто, 2 – иногда, 1 – очень редко, 0 – никогда

БОЛЕЕ ПОЛОВИНЫ ВСЕХ ВЕЛОСИПЕДИСТОВ ЕЗДИТ В ДОЖДЬ, БОЛЬШЕ ВСЕГО – В ГОМЕЛЕ, НЕАКТИВНЫЕ ВЫЕЗЖАЮТ В ДОЖДЬ ЗАМЕТНО РЕЖЕ АКТИВНЫХ



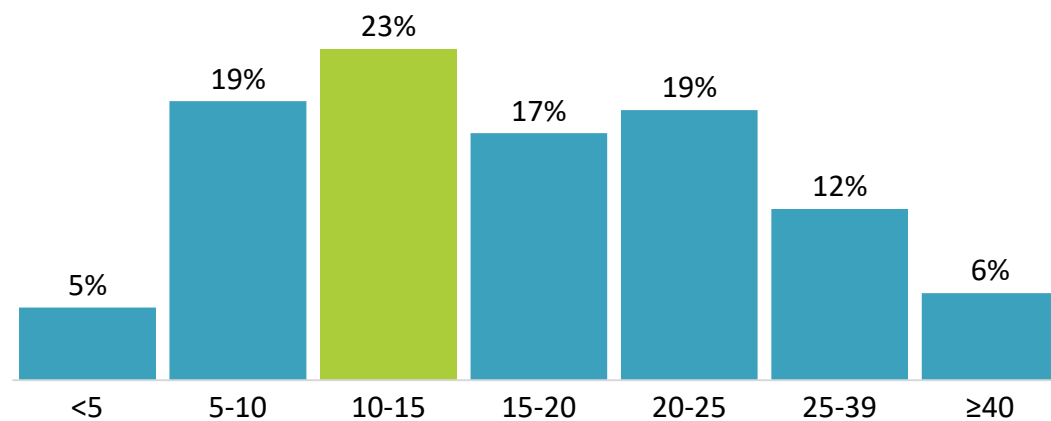
ПОЕЗДКИ НА ВЕЛОСИПЕДЕ ИЛИ САМОКАТЕ В МОКРУЮ ПОГОДУ





ХОТЯ СРЕДНЕЕ РАССТОЯНИЕ ДО РАБОТЫ НЕМНОГО БОЛЬШЕ, ЧЕМ СРЕДНЯЯ ДНЕВНАЯ ДИСТАНЦИЯ АКТИВНОГО ВЕЛОСИПЕДИСТА, ДО 40% НАСЕЛЕНИЯ В ТЕОРИИ МОГЛИ БЫ ЕЗДИТЬ НА РАБОТУ НА ВЕЛОСИПЕДЕ

ДНЕВНАЯ ДИСТАНЦИЯ АКТИВНОГО ВЕЛОСИПЕДИСТА, КМ, n=609*



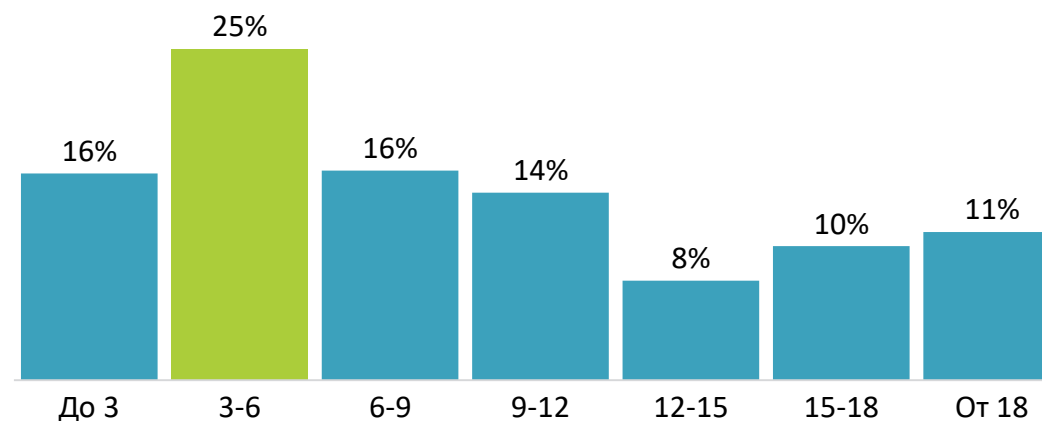
СРЕДНЯЯ ДНЕВНАЯ ДИСТАНЦИЯ АКТИВНОГО ВЕЛОСИПЕДИСТА

16,3 КМ

Среднее расстояние до работы для тех, кто часто или очень часто ездит на велосипеде примерно совпадает с дневной дистанцией активного велосипедиста $8,1 \text{ км} * 2 \text{ (ТУДА-НАЗАД)} = 16,2 \text{ км}$

- У 40% населения расстояние до работы составляет 5 км и меньше: расстояние туда-назад значительно меньше средней дневной дистанции активных велосипедистов – теоретически, почти каждый второй житель изученных городов мог бы добираться на работу на велосипеде

РАССТОЯНИЕ ДО РАБОТЫ У ВСЕХ РЕСПОНДЕНТОВ, КМ, n=1381*



СРЕДНЯЯ ДИСТАНЦИЯ «ДОМ-РАБОТА-ДОМ» У ВСЕХ РЕСПОНДЕНТОВ

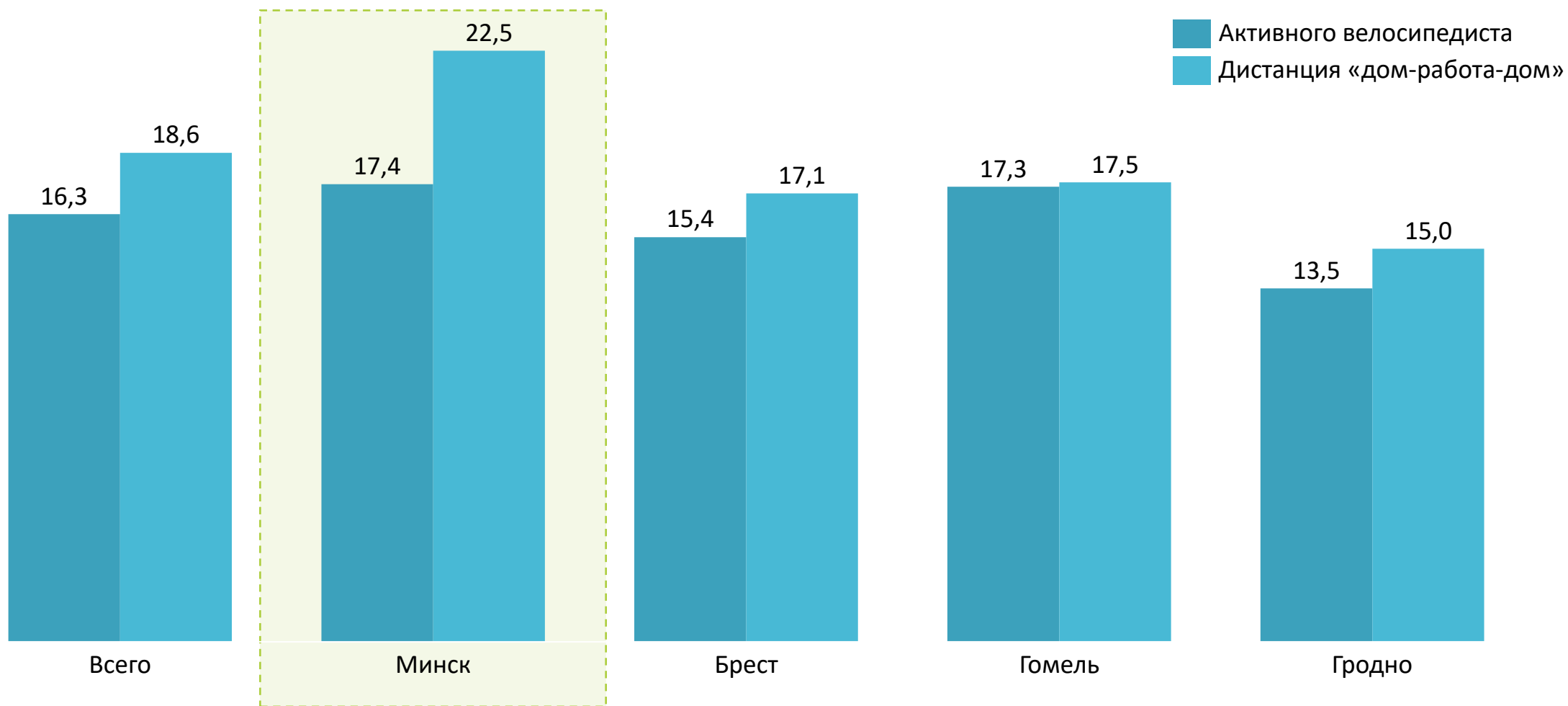
9,3 КМ * 2 (ТУДА-НАЗАД) = 18,6 КМ

- Еще у 30% населения расстояние до работы составляет от 5 до 10 км: значительная часть этих людей могла бы пересесть на велосипед для поездок на работу/учебу при дальнейшем развитии инфраструктуры



НАИБОЛЬШУЮ ДИСТАНЦИЮ АКТИВНЫЕ ВЕЛОСИПЕДИСТЫ ПРОЕЗЖАЮТ В МИНСКЕ И ГОМЕЛЕ, ПО ДИСТАНЦИИ ОТ ДОМА ДО РАБОТЫ И ОБРАТНО ЛИДИРУЕТ МИНСК

СРЕДНЯЯ ДНЕВНАЯ ВЕЛОСИПЕДИСТА ПО ГОРОДАМ, КМ

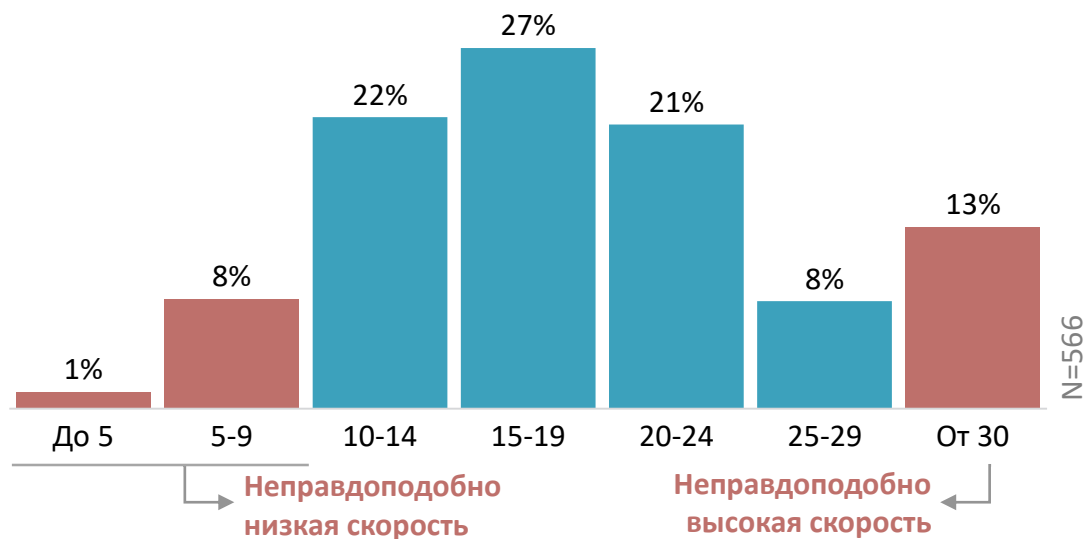




МНОГИЕ НЕККОРЕКТНО ОЦЕНИВАЮТ СВОЮ СРЕДНЮЮ СКОРОСТЬ НА ВЕЛОСИПЕДЕ, РЕАЛЬНАЯ СРЕДНЯЯ СКОРОСТЬ В ГОРОДЕ – ПРИМЕРНО 14-16 КМ/Ч

СРЕДНЯЯ СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ НА ВЕЛОСИПЕДЕ ПО ГОРОДУ*, КМ/Ч

ПО ОЦЕНКЕ РЕСПОНДЕНТОВ

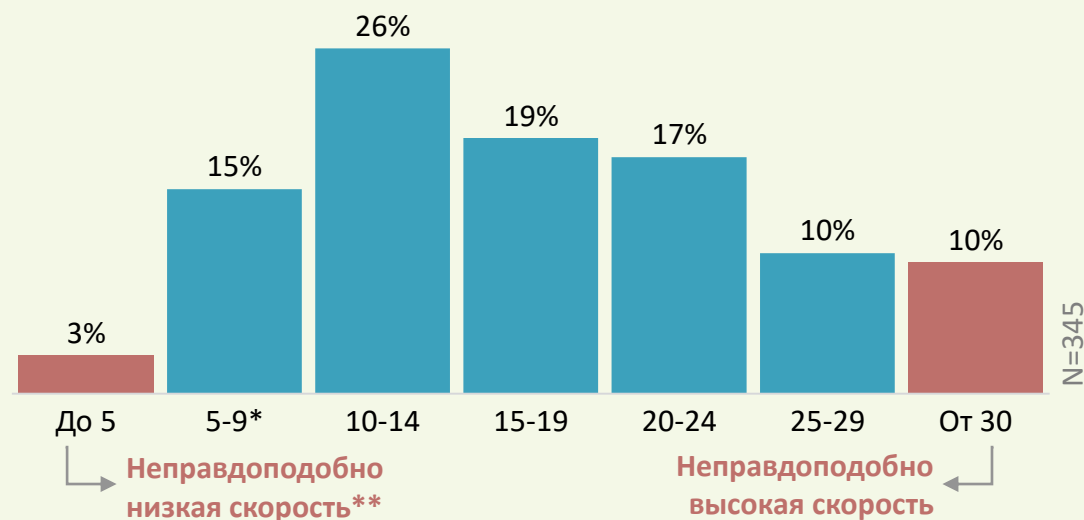


*Сравнение скорости движения на велосипеде по разным городам не показывает значимых различий

СРЕДНЯЯ СКОРОСТЬ ВЕЛОСИПЕДИСТА (без учета нереалистичных оценок)

16,4 КМ/Ч

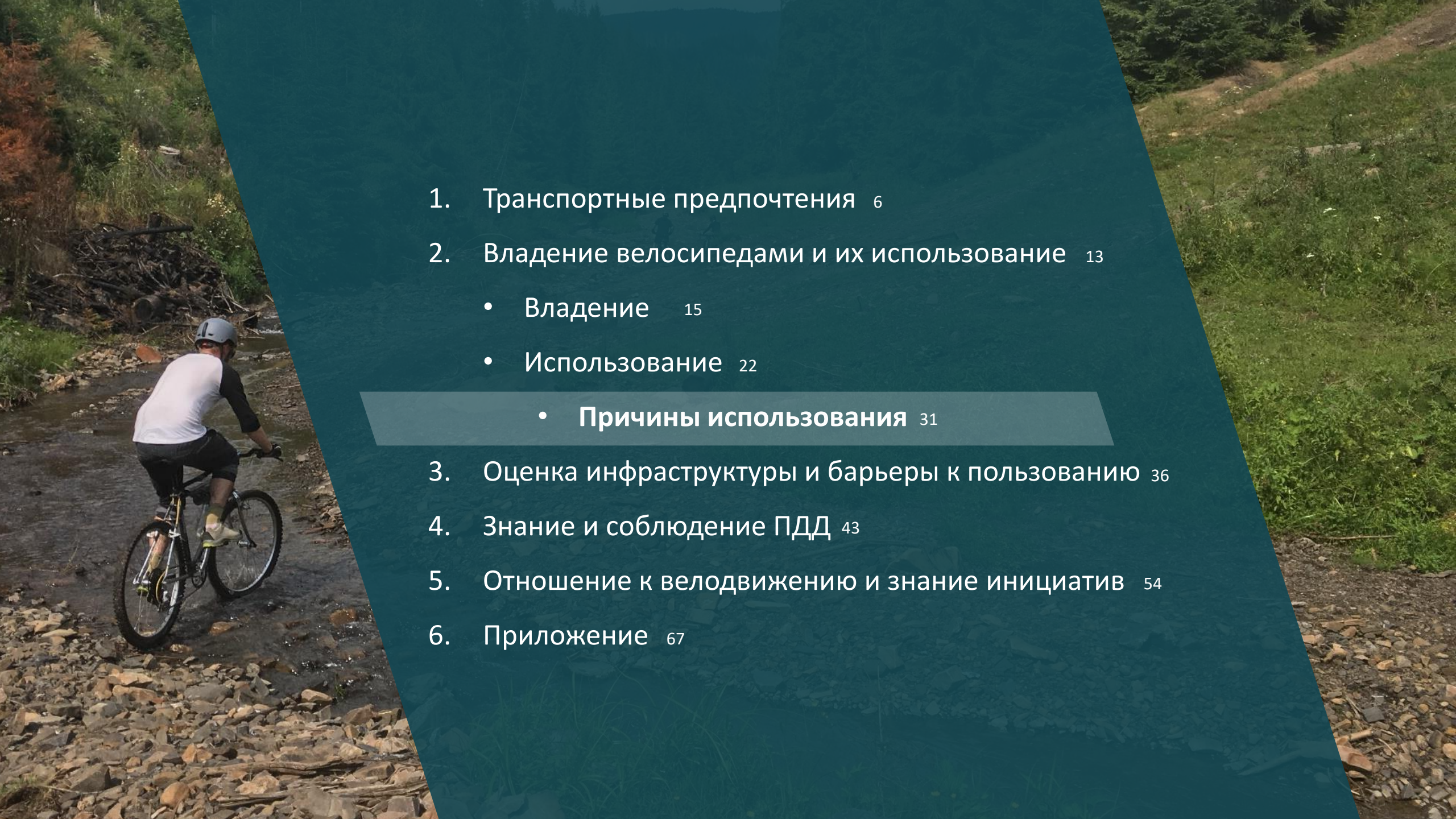
НА ОСНОВЕ СРАВНЕНИЯ РАССТОЯНИЯ ДО РАБОТЫ И ЗАТРАЧИВАЕМОГО ВРЕМЕНИ



**Диапазон в 5-9 км/ч при поездках до работы/учебы принят реалистичным, поскольку, в отличие от чистой оценки скорости, время на поездку часто оценивается как время «от дверей до дверей» (вкл. спуск велосипеда, парковку)

СРЕДНЯЯ СКОРОСТЬ ДЛЯ ПОЕЗДОК НА РАБОТУ/УЧЕБУ (без учета нереалистичных оценок)

14,4 КМ/Ч



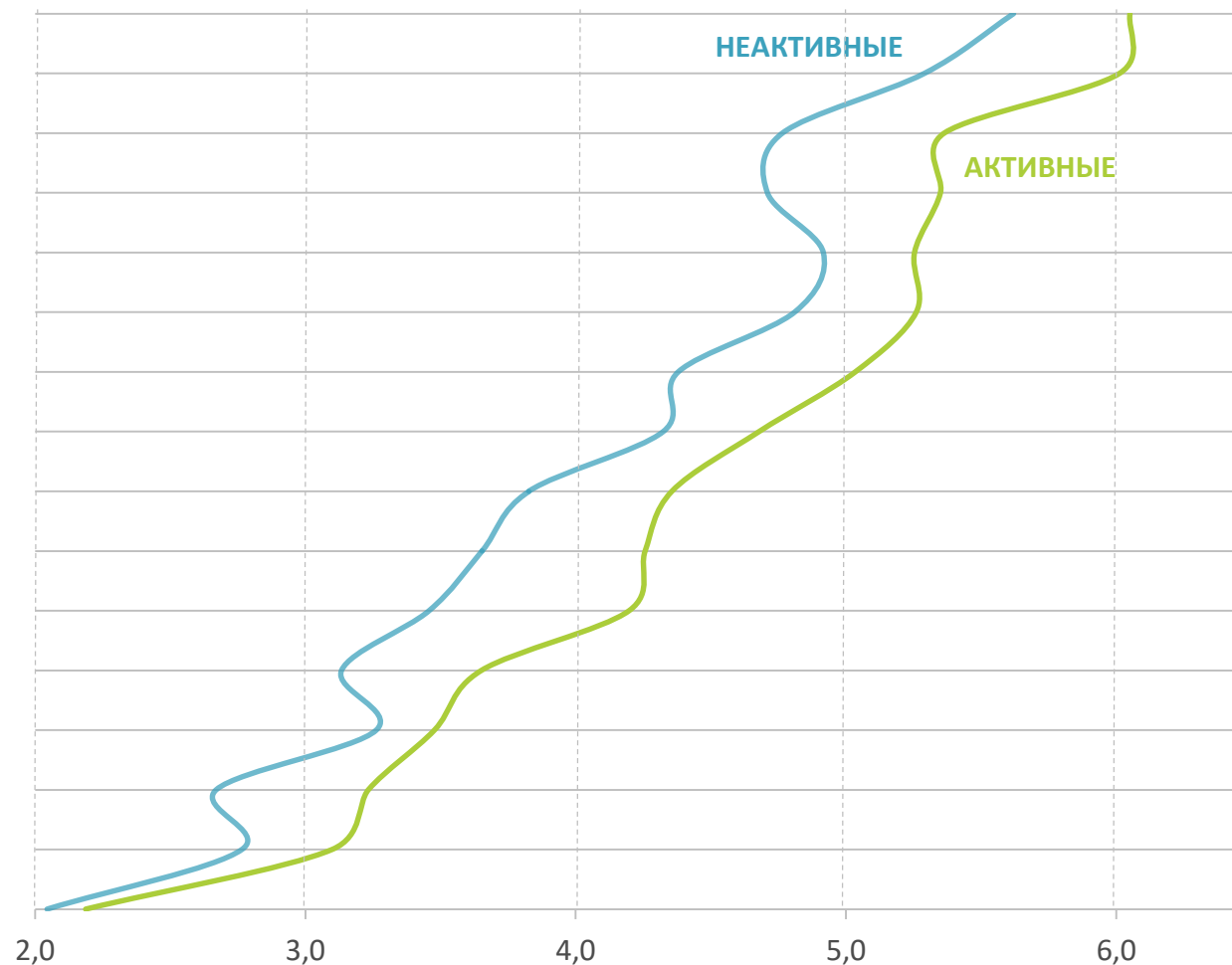
1. Транспортные предпочтения 6
2. Владение велосипедами и их использование 13
 - Владение 15
 - Использование 22
 - **Причины использования** 31
3. Оценка инфраструктуры и барьеры к пользованию 36
4. Знание и соблюдение ПДД 43
5. Отношение к велодвижению и знание инициатив 54
6. Приложение 67



САМЫЕ ВАЖНЫЕ ПРИЧИНЫ ДЛЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВЕЛОСИПЕДА – ЗОЖ, УДОВОЛЬСТВИЕ ОТ ЕЗДЫ И ДЕШЕВИЗНА; БОЛЬШИНСТВО ПРИЧИН ДЛЯ АКТИВНЫХ ВЕЛОСИПЕДИСТОВ ЯВЛЯЮТСЯ БОЛЕЕ ВАЖНЫМИ, ЧЕМ ДЛЯ НЕАКТИВНЫХ

ПРИЧИНЫ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ВЕЛОСИПЕД*, по шкале от 1 до 7, где 1 – абсолютно не важны, 7 – крайне важны

- Это способ вести более здоровый образ жизни
- Получаю удовольствие от езды на велосипеде
- Это дешевле, чем другие виды транспорта
- Велосипед позволяет мне расслабиться
- Это способ внести вклад в защиту окружающей среды
- Это способ хорошо провести время с близкими
- Нередко на велосипеде добираться быстрее, чем по-другому
- Мне нравится быстрая езда
- Мне нравится велосипедная эстетика
- Это удобно для неформальных поездок (напр. в гости)
- Это удобно для формальных поездок (напр. на работу)
- Нравится быть причастным к определенной культуре
- Мне нравится работать с механизмами
- Для меня это полноценный спорт
- Хочу быть в тренде
- На велосипеде можно подрабатывать



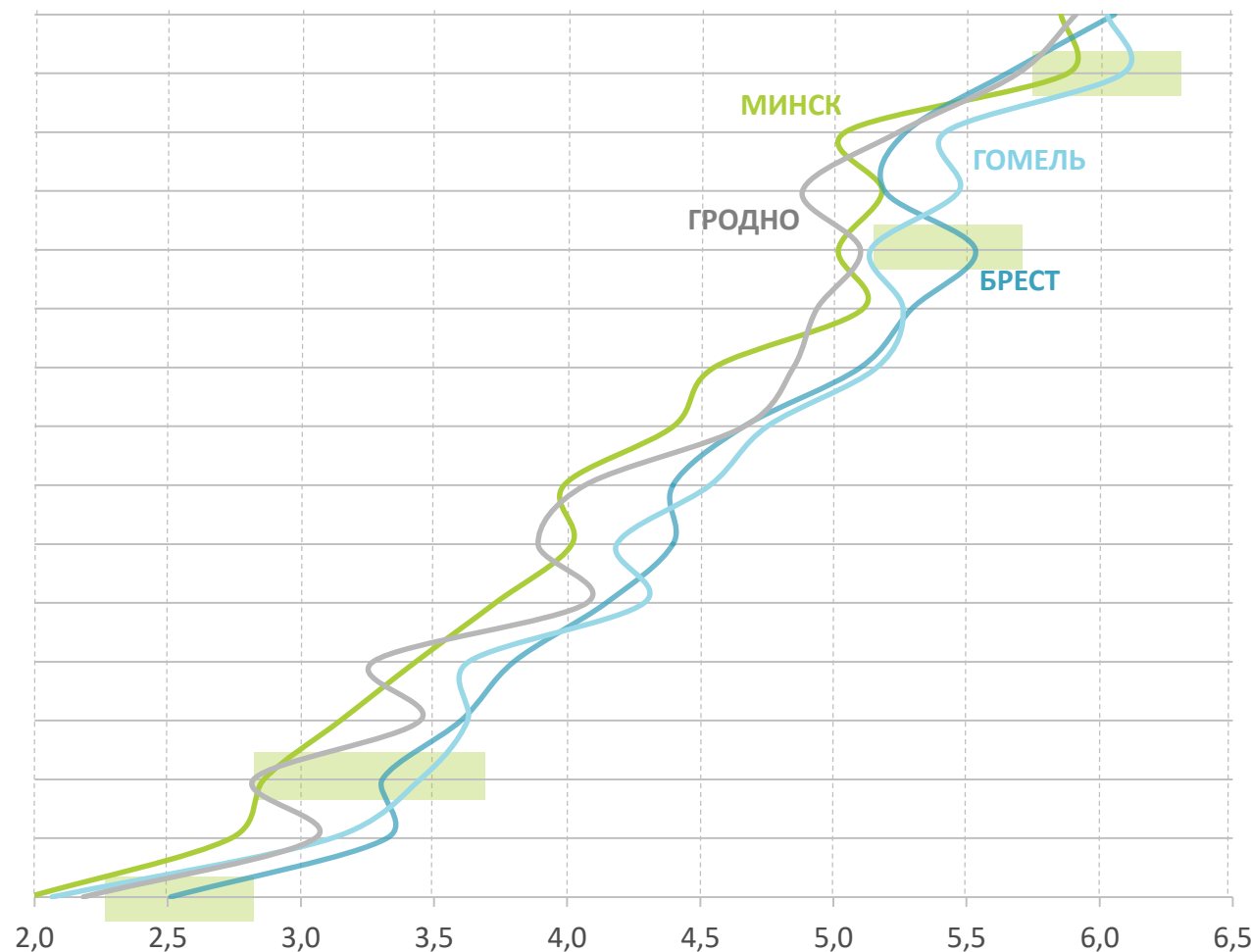
N=626 N=179



ПО ГОРОДАМ РАЗЛИЧИЙ МАЛО – В ЦЕЛОМ, В БРЕСТЕ И ГОМЕЛЕ ПРИЧИНЫ ЯВЛЯЮТСЯ БОЛЕЕ ВАЖНЫМИ, ГОМЕЛЬЧАНЕ ЧАЩЕ ВОСПРИНИМАЮТ ВЕЛОСИПЕД КАК СПОРТ И ЕЗДЯТ ДЛЯ УДОВОЛЬСТВИЯ

ПРИЧИНЫ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ВЕЛОСИПЕД, по шкале от 1 до 7, где 1 – абсолютно не важны, 7 – крайне важны

- Это способ вести более здоровый образ жизни
- Получаю удовольствие от езды на велосипеде
- Это дешевле, чем другие виды транспорта
- Велосипед позволяет мне расслабиться
- Это способ внести вклад в защиту окружающей среды
- Это способ хорошо провести время с близкими
- Нередко на велосипеде добираться быстрее, чем по-другому
- Мне нравится быстрая езда
- Мне нравится велосипедная эстетика
- Это удобно для неформальных поездок (напр. в гости)
- Это удобно для формальных поездок (напр. на работу)
- Нравится быть причастным к определенной культуре
- Мне нравится работать с механизмами
- Для меня это полноценный спорт
- Хочу быть в тренде
- На велосипеде можно подрабатывать



Значимые различия между сегментами



АКТИВНЫЕ ВЕЛОСИПЕДИСТЫ ВОСПРИНИМАЮТ ВЕЛОСИПЕД КАК ЗАМЕНУ ДРУГОМУ ТРАНСПОРТУ, НЕАКТИВНЫЕ И НЕПОЛЬЗОВАТЕЛИ – КАК РАЗВЛЕЧЕНИЕ

ОЦЕНКА СОГЛАСИЯ С УТВЕРЖДЕНИЯМИ, по шкале от 1 до 7, где 1 – полностью не согласен, 7 – полностью согласен

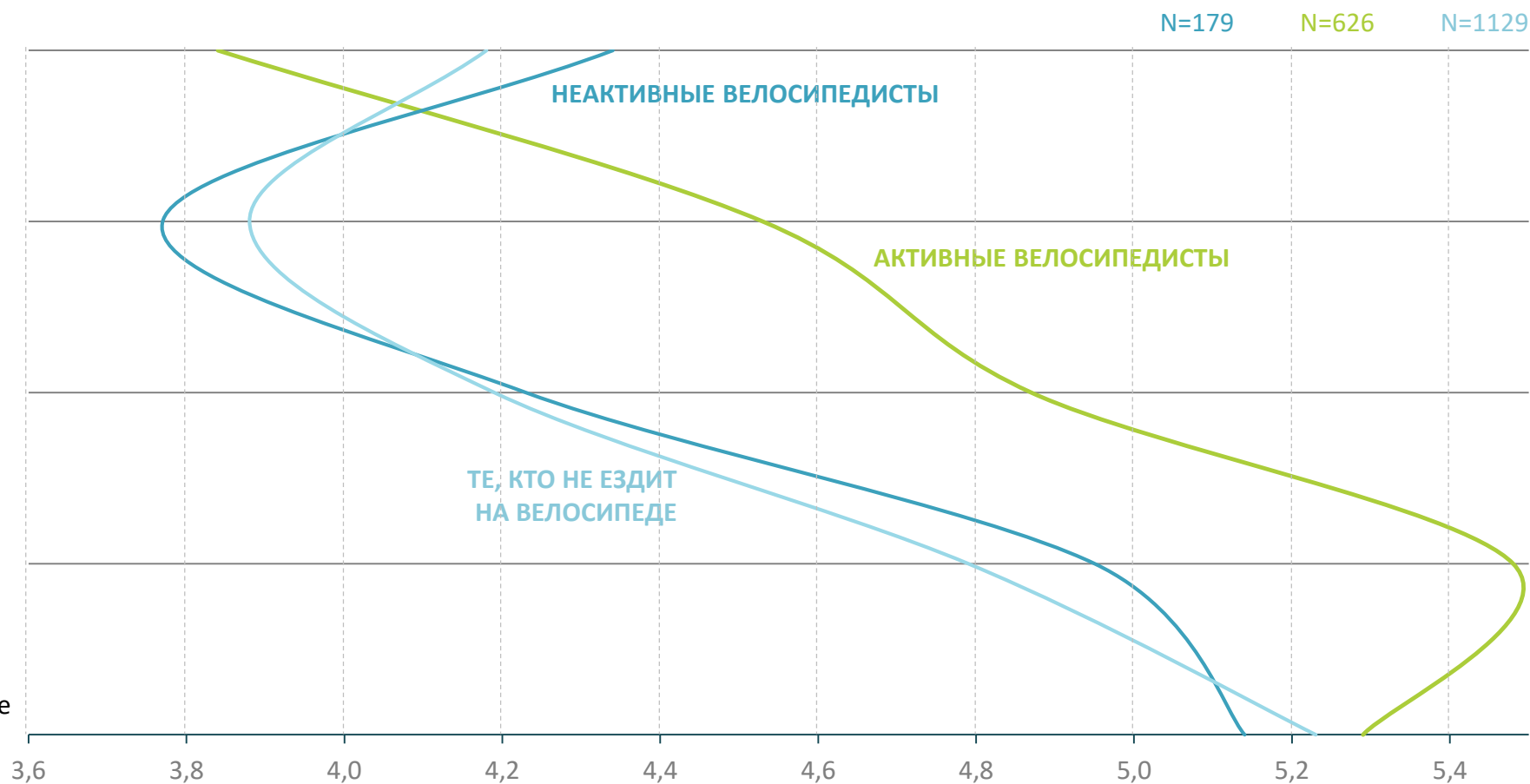
Велосипед в моем городе нужен только как средство отдыха или развлечения

Велосипед в моем городе хорошо заменяет автомобиль

Велосипед в моем городе хорошо заменяет общественный транспорт

Велосипед в моем городе хорошо заменяет передвижение пешком

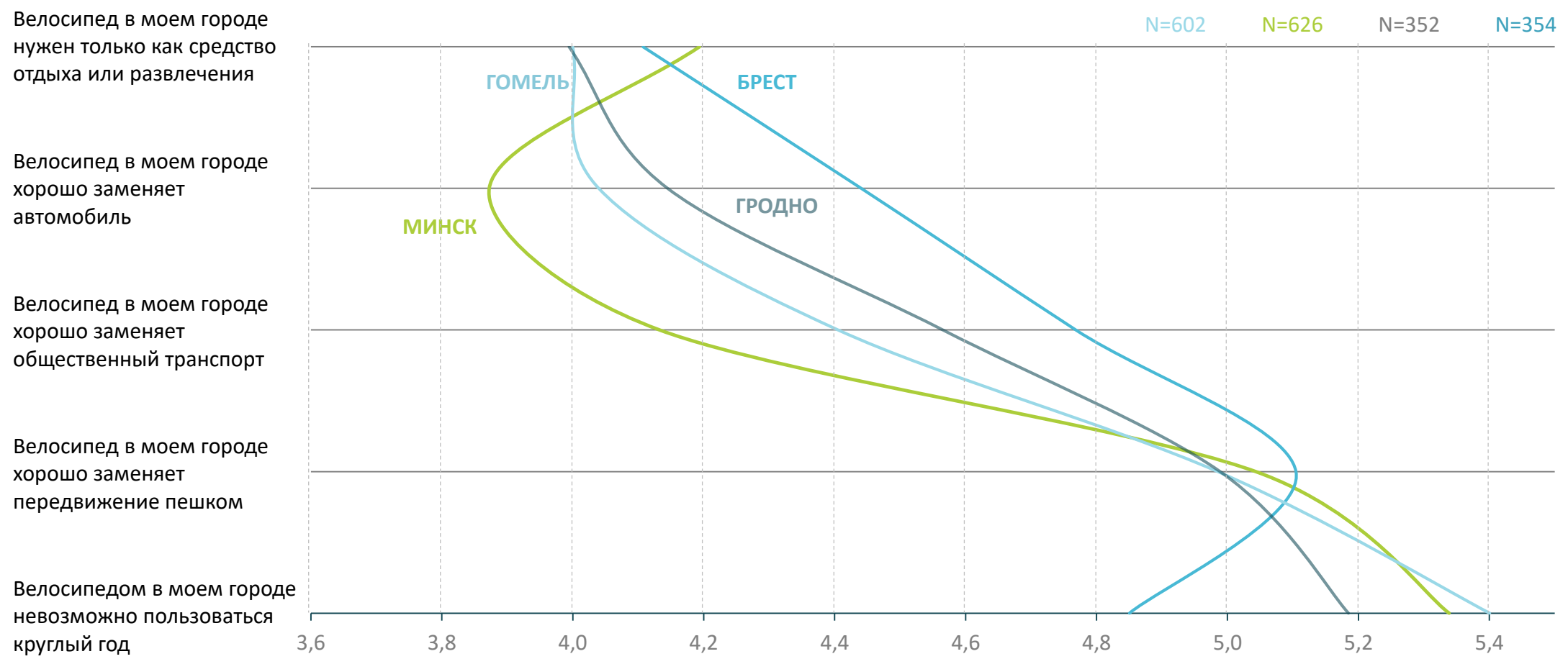
Велосипедом в моем городе невозможно пользоваться круглый год

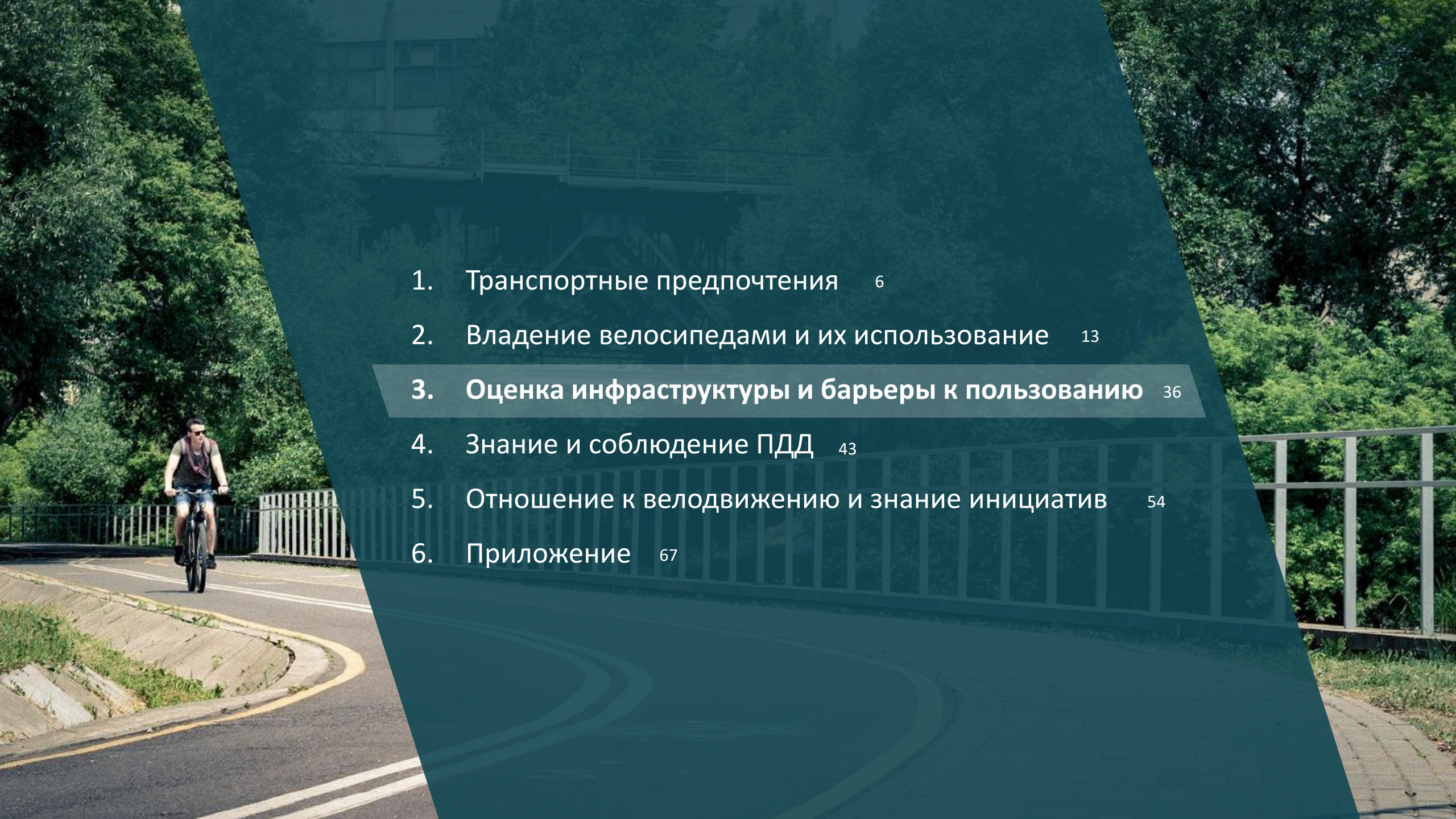




ЛУЧШЕЕ ОТНОШЕНИЕ К ВЕЛОСИПЕДУ КАК К ТРАНСПОРТУ – В БРЕСТЕ, ТАМ ЕГО БОЛЬШЕ ВОСПРИНИМАЮТ КАК АЛЬТЕРНАТИВУ ОБЩЕСТВЕННОМУ ТРАНСПОРТУ ИЛИ МАШИНЕ (В ТОМ ЧИСЛЕ ЗИМОЙ), В МИНСКЕ – РОВНО ОБРАТНАЯ СИТУАЦИЯ

ОЦЕНКА СОГЛАСИЯ С УТВЕРЖДЕНИЯМИ, по шкале от 1 до 7, где 1 – полностью не согласен, 7 – полностью согласен

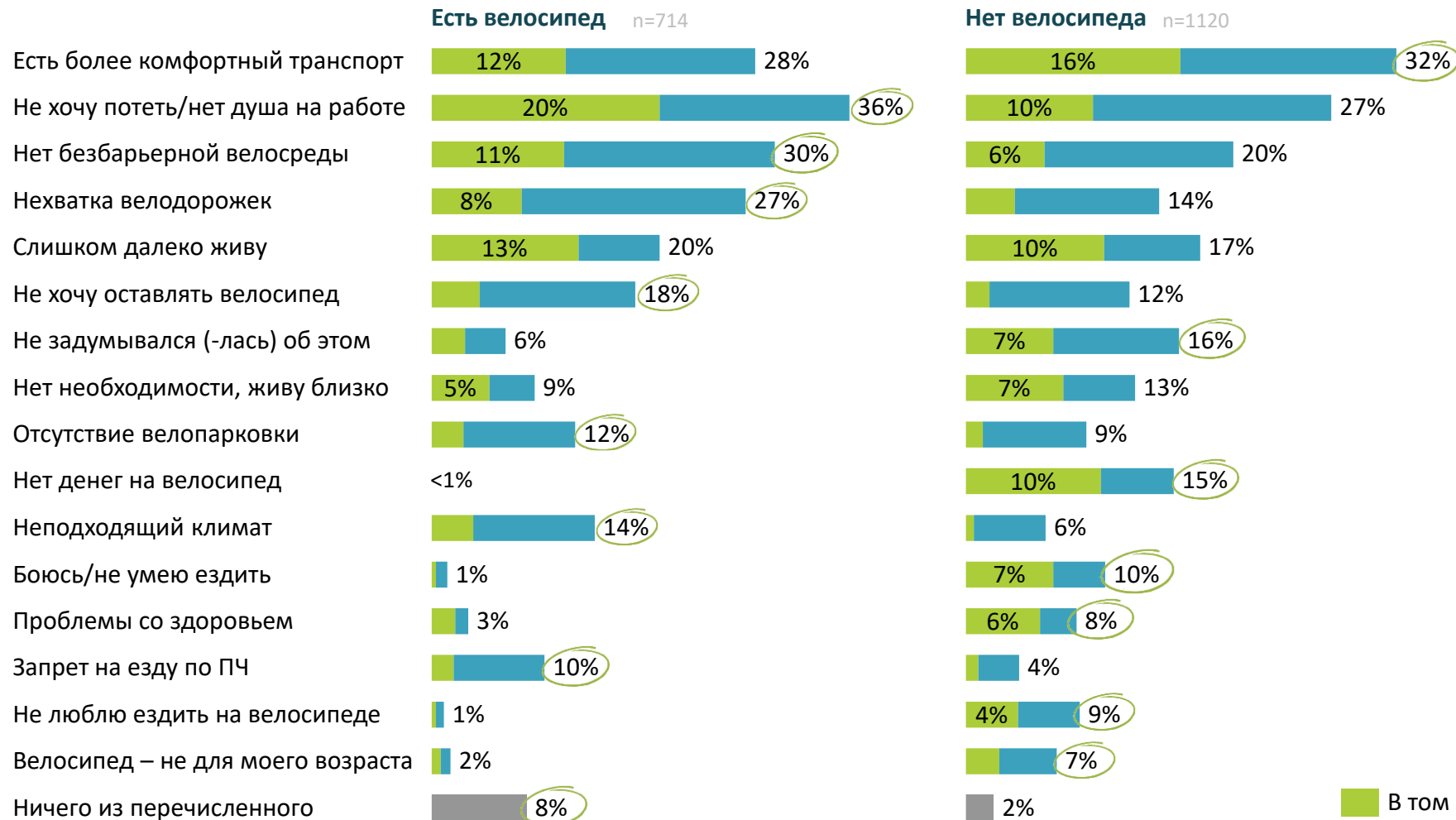


- 
1. Транспортные предпочтения 6
 2. Владение велосипедами и их использование 13
 - 3. Оценка инфраструктуры и барьеры к пользованию 36**
 4. Знание и соблюдение ПДД 43
 5. Отношение к велодвижению и знание инициатив 54
 6. Приложение 67



ИСПОЛЬЗОВАТЬ ВЕЛОСИПЕД ДЛЯ ФОРМАЛЬНЫХ ПОЕЗДОК МЕШАЕТ НАЛИЧИЕ БОЛЕЕ КОМФОРТНОГО ТРАНСПОРТА, ОТСУТСТВИЕ БЕЗБАРЬЕРНОЙ СРЕДЫ И ВОЗМОЖНОСТИ СХОДИТЬ В ДУШ

ПОМЕХИ ДЛЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВЕЛОСИПЕДА ДЛЯ ФОРМАЛЬНЫХ ПОЕЗДОК



КОММЕНТАРИИ

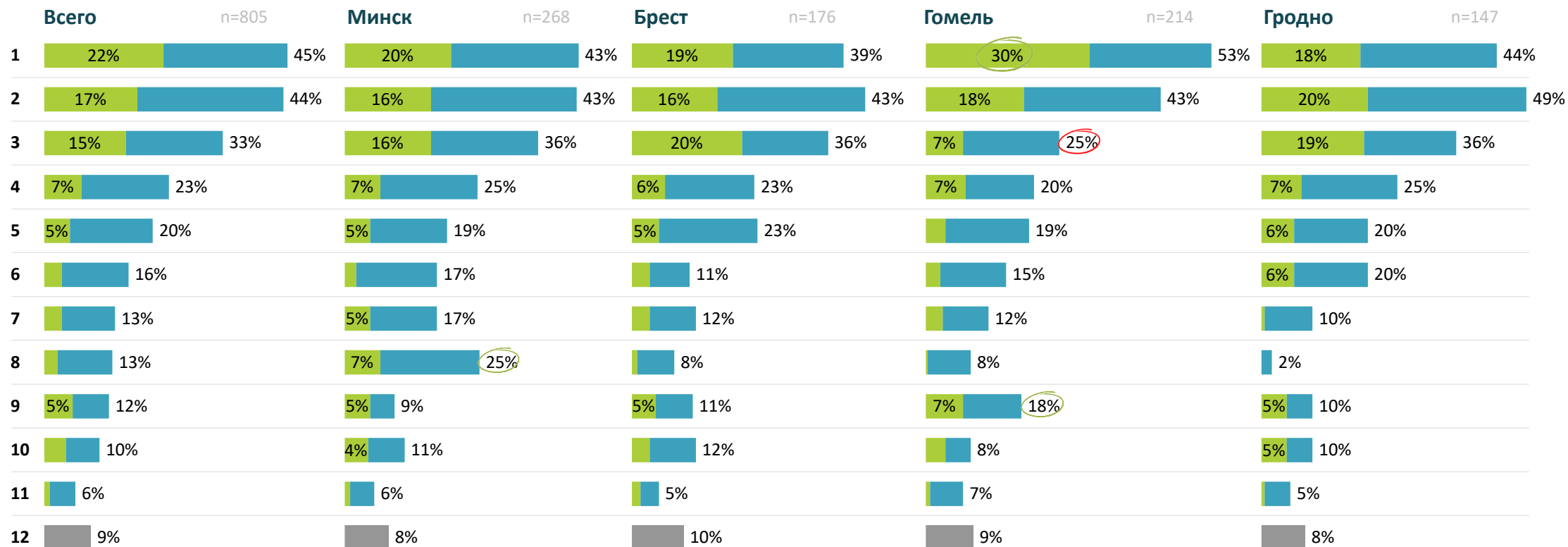
- Лишь **15%** тех, у кого нет велосипеда говорят, что у них не хватает денег на велосипед. Более важные помехи – комфорт в дороге и инфраструктура
- решение этих проблем может «участить» использование велосипеда для формальных поездок
- Тем, у кого есть велосипед, ездить до работы/учебы мешает **отсутствие инфраструктуры – нехватка велодорожек, велопарковок, отсутствие безбарьерной среды**



ДЛЯ БОЛЕЕ КОМФОРТНОГО ПОЛЬЗОВАНИЯ НЕ ХВАТАЕТ, В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ, ВЫДЕЛЕННЫХ ВЕЛОДОРОЖЕК И ЗАНИЖЕННЫХ БОРДЮРОВ, МИНЧАНЕ ЖАЛУЮТСЯ НА ПОДЗЕМНЫЕ ПЕРЕХОДЫ, А ГОМЕЛЬЧАНЕ ХОТЯТ ЕЗДИТЬ ПО ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ

ТО, ЧЕГО НЕ ХВАТАЕТ БОЛЬШЕ ВСЕГО ДЛЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВЕЛОСИПЕДОВ И САМОКАТОВ В ЦЕЛОМ

■ В том числе не хватает больше всего



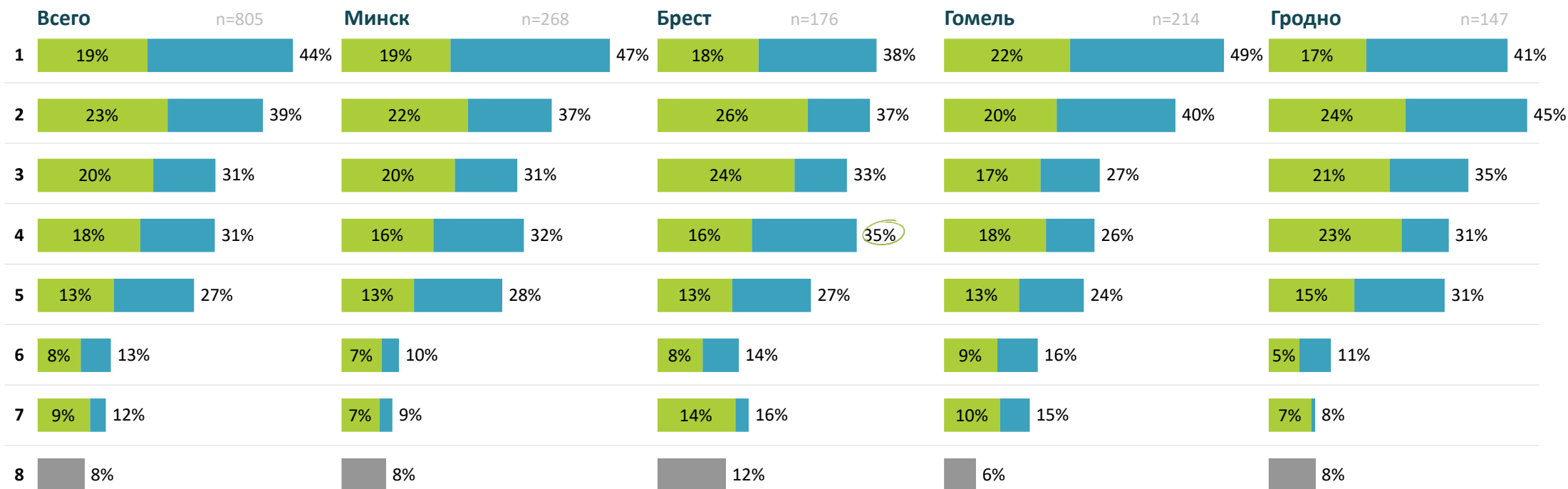
- 1. Выделенных велодорожек
- 2. Заниженных «в ноль» бордюров
- 3. Удобного и надежного места хранения велосипеда в доме/около дома
- 4. Удобного способа заносить велосипед домой
- 5. Велопарковок в городе
- 6. Разрешения проезжать наземные переходы не спешиваясь
- 7. Чистого воздуха на улицах города
- 8. Альтернативы подземным переходам
- 9. Разрешения на движение по проезжей части
- 10. Удобного способа перевозить детей
- 11. Подходящей одежды
- 12. Ничего из перечисленного

ДЛЯ БЕЗОПАСНОЙ ЕЗДЫ ПОЧТИ ПОЛОВИНЕ ВЕЛОСИПЕДИСТОВ НЕ ХВАТАЕТ РАЗДЕЛЕНИЯ ПЕШЕХОДНОГО И ВЕЛОСИПЕДНОГО ПОТОКОВ



ТО, ЧЕГО НЕ ХВАТАЕТ БОЛЬШЕ ВСЕГО ДЛЯ БОЛЕЕ БЕЗОПАСНОГО ПОЛЬЗОВАНИЯ ВЕЛОСИПЕДОМ

В том числе не хватает больше всего



1. Разделения пешеходного и велосипедного потоков (боюсь сбить пешехода)
2. Заниженных «в ноль» бордюров

3. Более спокойного отношения окружающих
4. Четко сформулированных ПДД для велосипедистов
5. Сохранности (боюсь, что украдут)

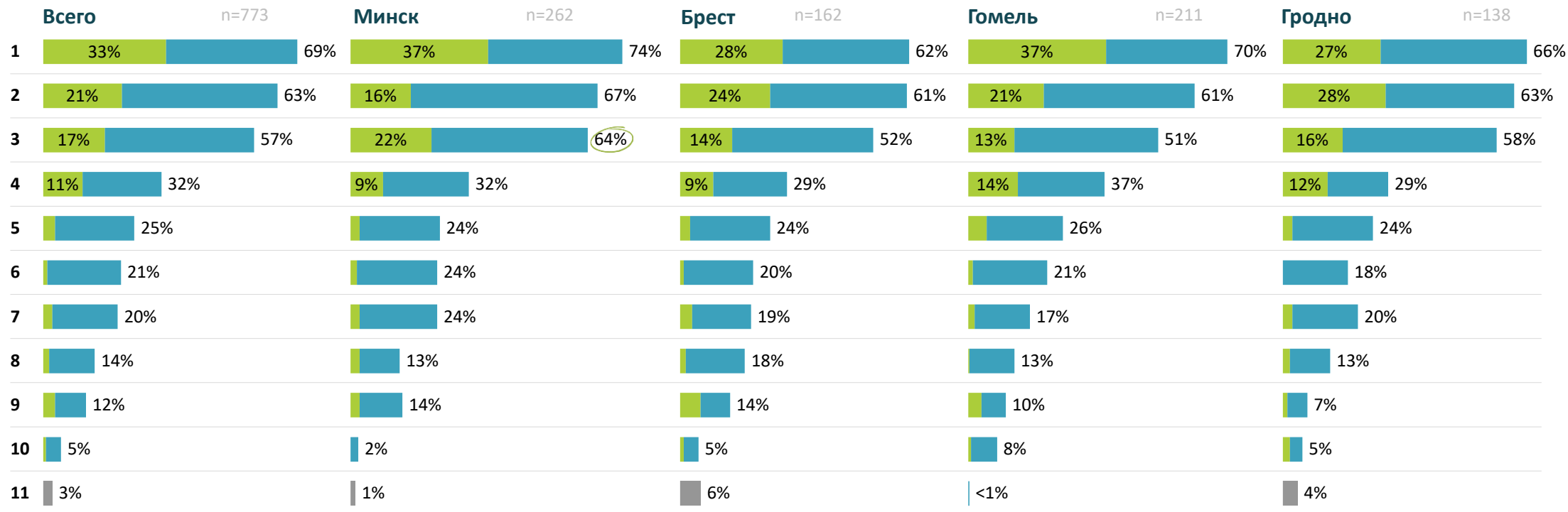
6. Разрешения на движение по проезжей части
7. Лучшего уличного освещения
8. Ничего из перечисленного

ГЛАВНЫЕ ПОМЕХИ ДЛЯ ЕЗДЫ ЗИМОЙ – ХОЛОД, НЕКАЧЕСТВЕННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ТРОТУАРОВ И ВЕЛОДОРОЖЕК И, КАК СЛЕДСТВИЕ, НЕПРИГОДНОСТЬ ИХ ДЛЯ КОМФОРТНОЙ ЕЗДЫ НА ВЕЛОСИПЕДЕ



ТО, ЧТО МЕШАЕТ БОЛЬШЕ ВСЕГО ИСПОЛЬЗОВАТЬ ВЕЛОСИПЕД ИЛИ САМОКАТ В ХОЛОДНОЕ ВРЕМЯ ГОДА

В том числе не хватает больше всего



- 1. Холодно
- 2. Скользко
- 3. Мокро
- 4. До места назначения нет расчищенного пути
- 5. Соль портит велосипед/самокат
- 6. Рано темнеет
- 7. Велосипед быстро загрязняется, неудобно хранить дома
- 8. Нет подходящей комфортной одежды
- 9. У нас так не принято
- 10. Для содержания велосипеда зимой нужно больше денег
- 11. Ничего из перечисленного



УДОВЛЕТВОРЕННОСТЬ ИНФРАСТРУКТУРОЙ НЕВЫСОКА: НИЖЕ ВСЕГО – В ГОМЕЛЕ, ГДЕ ВЕЛОДОРОЖКИ ОЦЕНЕНЫ НА ВСЕГО НА 2,5 ИЗ 7; ВПРОЧЕМ, В МИНСКЕ НЕ НАМНОГО ЛУЧШЕ – 3,7

ОЦЕНКА УДОВЛЕТВОРЕННОСТИ ВЕЛОИНФРАСТРУКТУРОЙ, СРЕДНИЕ ОЦЕНКИ, по шкале от 1 до 7, где 1 – полностью не согласен, 7 – полностью согласен

Для того, чтобы комфортно перемещаться по городу на велосипеде или самокате, мне приходится нарушать ПДД

Я удовлетворен количеством и качеством велодорожек в моем городе

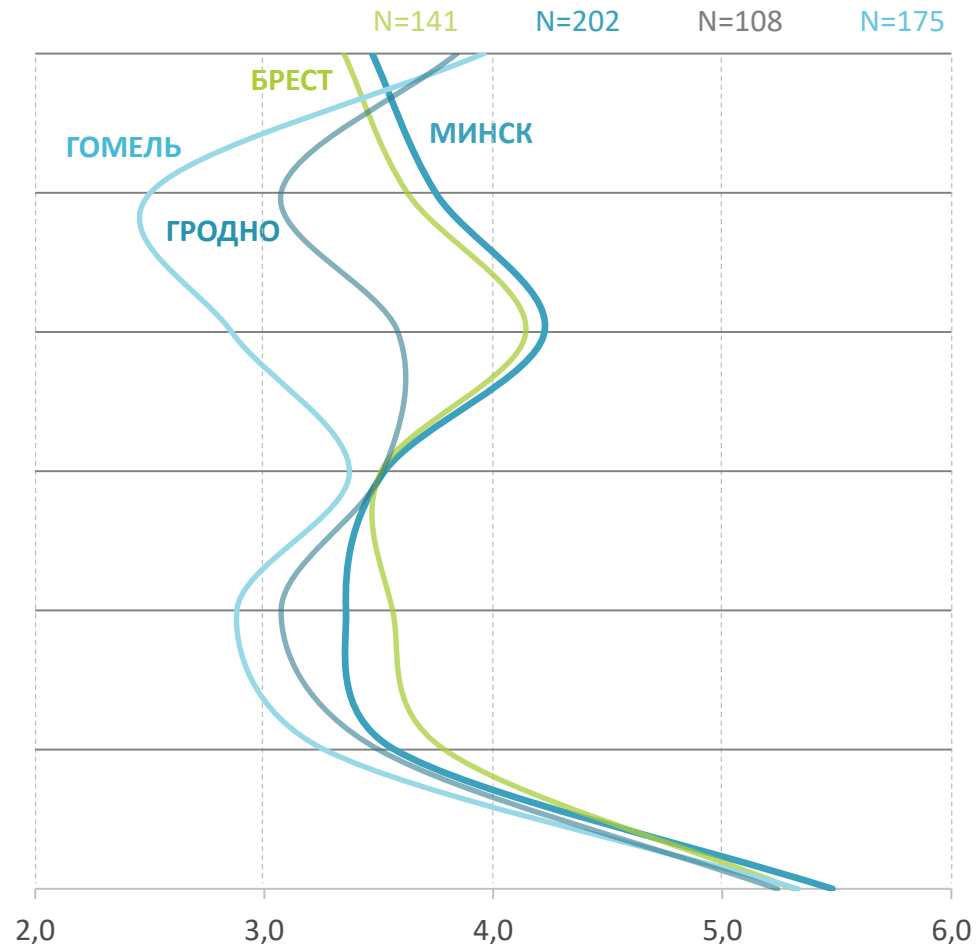
Я удовлетворен обслуживанием (чисткой, освещением, ремонтом) велодорожек в моем городе

Я удовлетворен количеством велопарковок в моем городе

Я удовлетворен количеством заниженных бордюров и качеством их занижения

Я бы пользовался платным велогаражом, если бы он находился в удобном для меня месте в доме или около дома

Я бы пользовался(-ась) бесплатным велогаражом, если бы он находился в удобном для меня месте в доме или около дома



КОММЕНТАРИИ

- Активные велосипедисты низко оценивают инфраструктуру белорусских городов, хотя Минск и Брест оценены заметно выше, чем Гомель и Гродно
- Худшая ситуация – в Гомеле, где очень низко оценено не только количество и качество дорожек, но и их обслуживание
- Во всех городах велосипедисты часто нарушают ПДД для комфортного перемещения по городу
- Во всех городах велосипедисты предпочли бы использовать бесплатный велогараж, расположенный в удобном для них месте, а также хотели бы видеть больше велопарковок



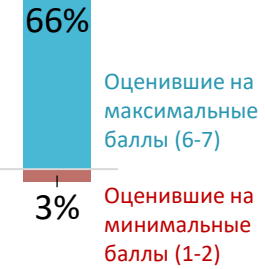
ВЕЛОСИПЕДИСТЫ ОЦЕНИВАЮТ СУЩЕСТВУЮЩИЕ ВЕЛОДОРОЖКИ НА ТРОТУАРАХ ОЧЕНЬ НИЗКО: ИДЕАЛЬНЫМ ВАРИАНТОМ СЧИТАЮТ ВЫДЕЛЕННУЮ ДОРОЖКУ НА ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ

Размеченные велодорожки, расположенные на тротуаре
Отмечены только краской, покрыты плиткой



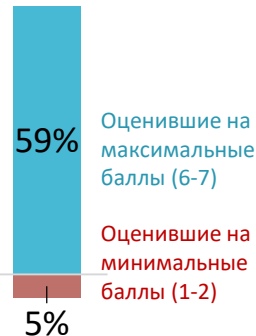
Средний балл
4,3

Выделенные велодорожки, расположенные на тротуаре
Отделены бордюром или газоном, покрыты тротуаром



Средний балл
5,8

Размеченные велодорожки, расположенные на проезжей части
Отмечены только краской, покрыты асфальтом




Средний балл
5,6

Выделенные велодорожки, расположенные на проезжей части
Отделены бордюром, газоном или парковкой, покрыты асфальтом



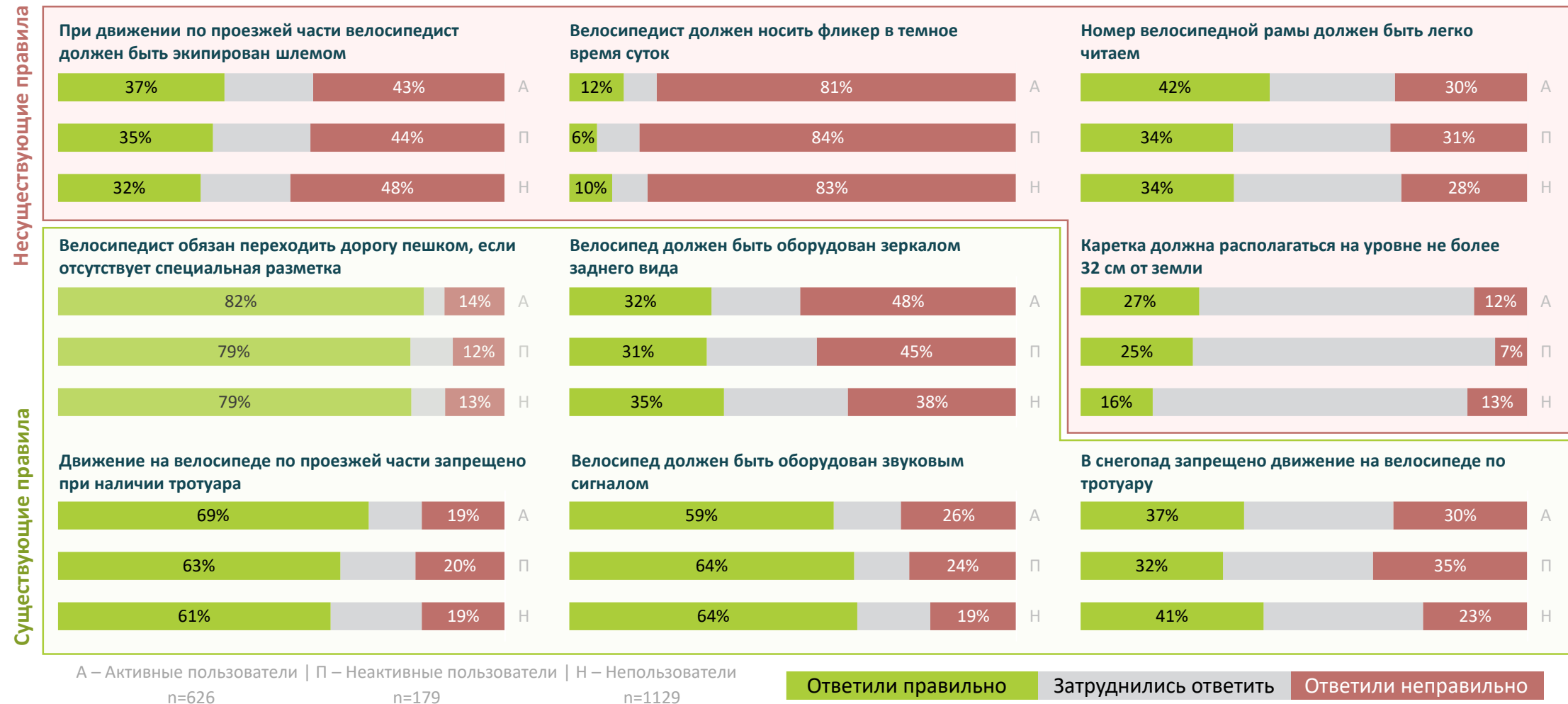
Средний балл
6,3

- 
- A photograph of a cyclist riding a bicycle on a city street. The cyclist is wearing a dark jacket and a helmet. In the background, there is a car and a building with an arched window. The image is partially obscured by a dark blue diagonal overlay.
1. Транспортные предпочтения 6
 2. Владение велосипедами и их использование 13
 3. Оценка инфраструктуры и барьеры к пользованию 36
 - 4. Знание и соблюдение ПДД 43**
 5. Отношение к велодвижению и знание инициатив 54
 6. Приложение 67



ДАЖЕ АКТИВНЫЕ ВЕЛОСИПЕДИСТЫ ПЛОХО РАЗБИРАЮТСЯ В ПРАВИЛАХ, РЕГУЛИРУЮЩИХ ВЕЛОДВИЖЕНИЕ – МНОГИЕ СЧИТАЮТ ОБЯЗАТЕЛЬНЫМИ ШЛЕМ И ФЛИКЕРЫ (ХОТЯ ТАКОГО ПРАВИЛА НЕТ), НО МАЛО КТО ЗНАЕТ ПРО НЕОБХОДИМОСТЬ ЗЕРКАЛА ЗАДНЕГО ВИДА

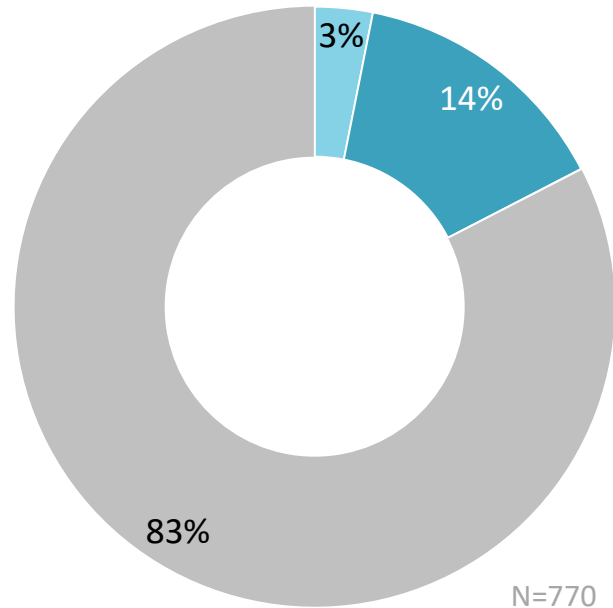
ЗНАНИЕ ПДД ОТНОСИТЕЛЬНО ДВИЖЕНИЯ НА ВЕЛОСИПЕДЕ



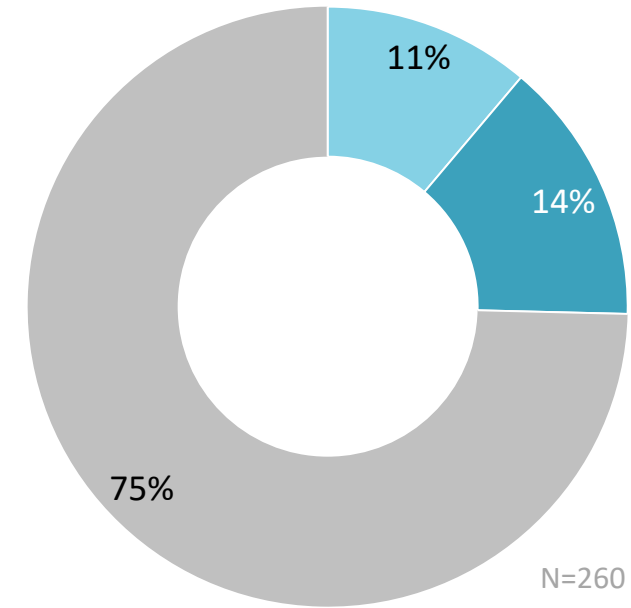


БОЛЬШИНСТВО ЛЮДЕЙ НЕ НАДЕВАЮТ ШЛЕМ ПРИ ЕЗДЕ КАК ПО ВЕЛОДОРОЖКАМ, ТАК И ПО ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ (ХОТЯ ПОЧТИ ПОЛОВИНА УВЕРЕНА В НАЛИЧИИ ЭТОГО, НА САМОМ ДЕЛЕ НЕ СУЩЕСТВУЮЩЕГО, ПРАВИЛА)

НАЛИЧИЕ ШЛЕМА ПРИ ПОЕЗДКЕ ПО ВЕЛОДОРОЖКЕ, %



НАЛИЧИЕ ШЛЕМА ПРИ ПОЕЗДКЕ ПО ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ, %

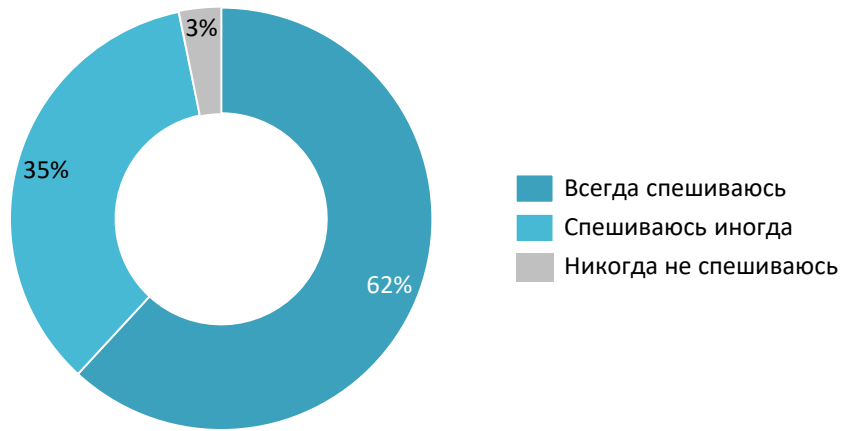


- Надеваю всегда
- Надеваю иногда
- Никогда не надеваю

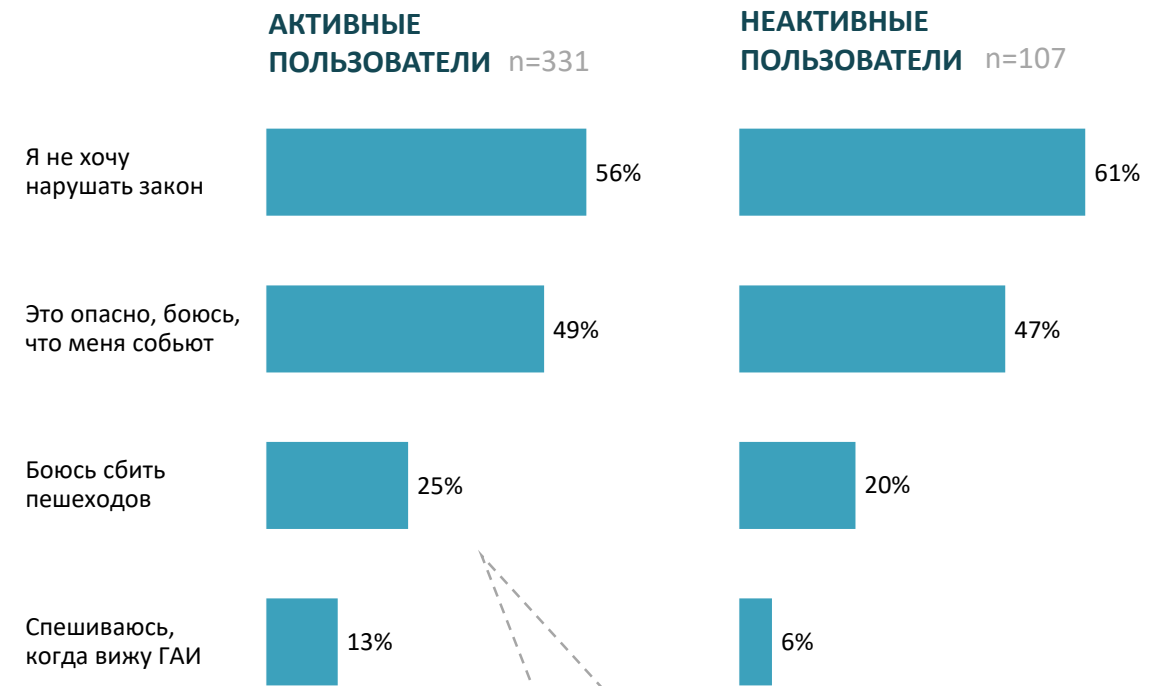


БОЛЬШИНСТВО ВЕЛОСИПЕДИСТОВ СОГЛАСНЫ С ТЕМ, ЧТО СПЕШИВАТЬСЯ НА ПЕРЕХОДАХ НУЖНО, ОДНАКО БОЛЕЕ ТРЕТИ ИНОГДА ИГНОРИРУЕТ ЭТО ПРАВИЛО

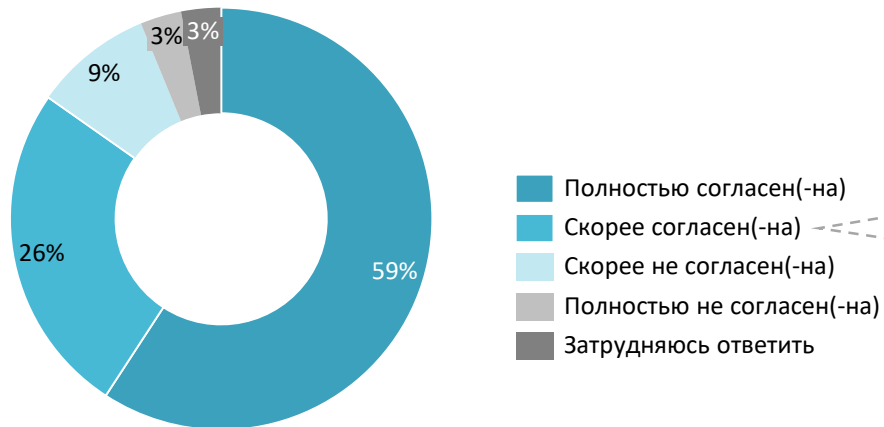
СПЕШИВАНИЕ НА ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДАХ*, n=805, %



ПРИЧИНЫ СПЕШИВАНИЯ НА ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДАХ, %



ОТНОШЕНИЕ К ОБЯЗАННОСТИ ВЕЛОСИПЕДИСТОВ СПЕШИВАТЬСЯ, n=1934, %



В Бресте респонденты чаще скорее согласны с обязанностью спешиваться

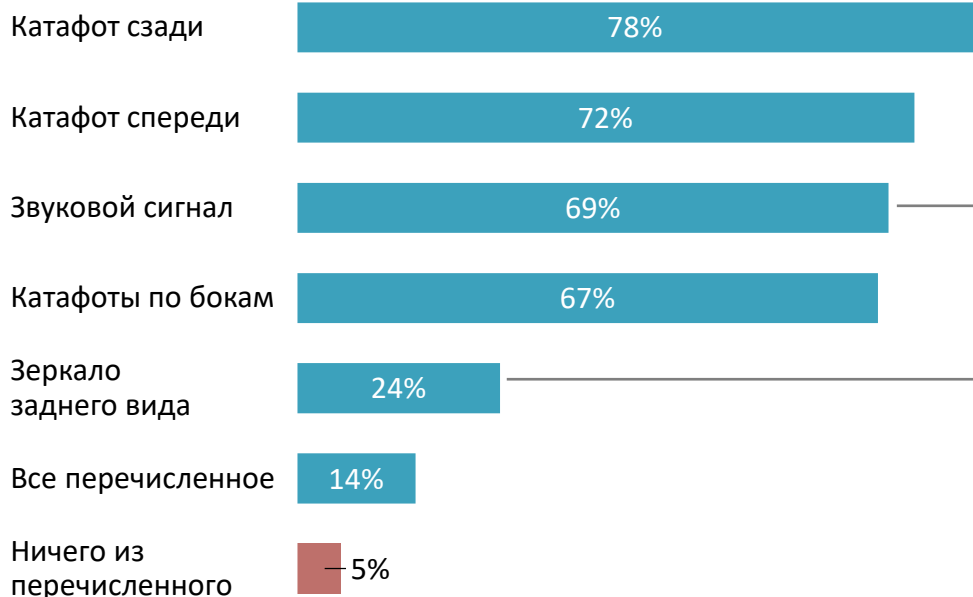
В Бресте чаще, чем в Гомеле, спешиваются из-за боязни сбить пешехода

*Нет статистически значимых различий по городам

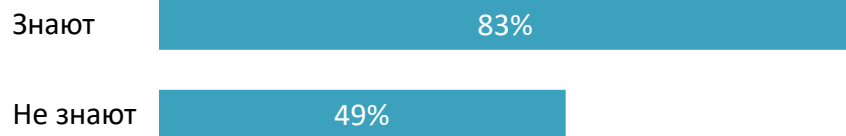


БОЛЬШАЯ ЧАСТЬ ВЕЛОСИПЕДОВ ОСНАЩЕНА СВЕТОВОЗВРАЩАТЕЛЯМИ И ЗВОНКОМ, ЗЕРКАЛО ЖЕ, НАОБОРОТ, СТОИТ ЛИШЬ НА ¼ ВЕЛОСИПЕДОВ – ЭТО ТРЕБОВАНИЕ МНОГИЕ СЧИТАЮТ ИЗБЫТОЧНЫМ

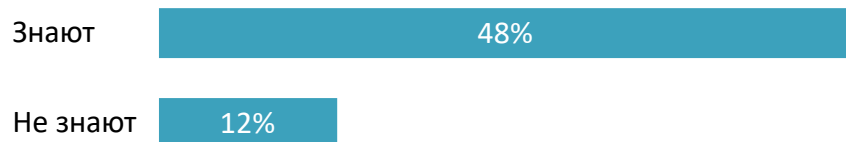
ЧЕМ ОСНАЩЁН ВЕЛОСИПЕД ОПРОШЕННЫХ, %



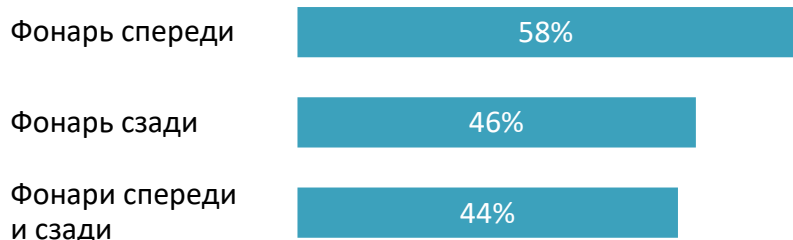
ОСНАЩЕНИЕ ВЕЛОСИПЕДА ЗВУКОВЫМ СИГНАЛОМ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ЗНАНИЯ СООТВЕТСТВУЮЩЕГО ПРАВИЛА*, %



ОСНАЩЕНИЕ ВЕЛОСИПЕДА ЗЕРКАЛОМ ЗАДНЕГО ВИДА В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ЗНАНИЯ СООТВЕТСТВУЮЩЕГО ПРАВИЛА, %



ЧЕМ ОСНАЩЁН ВЕЛОСИПЕД ОПРОШЕННЫХ ДЛЯ ТЕМНОГО ВРЕМЕНИ СУТОК, %



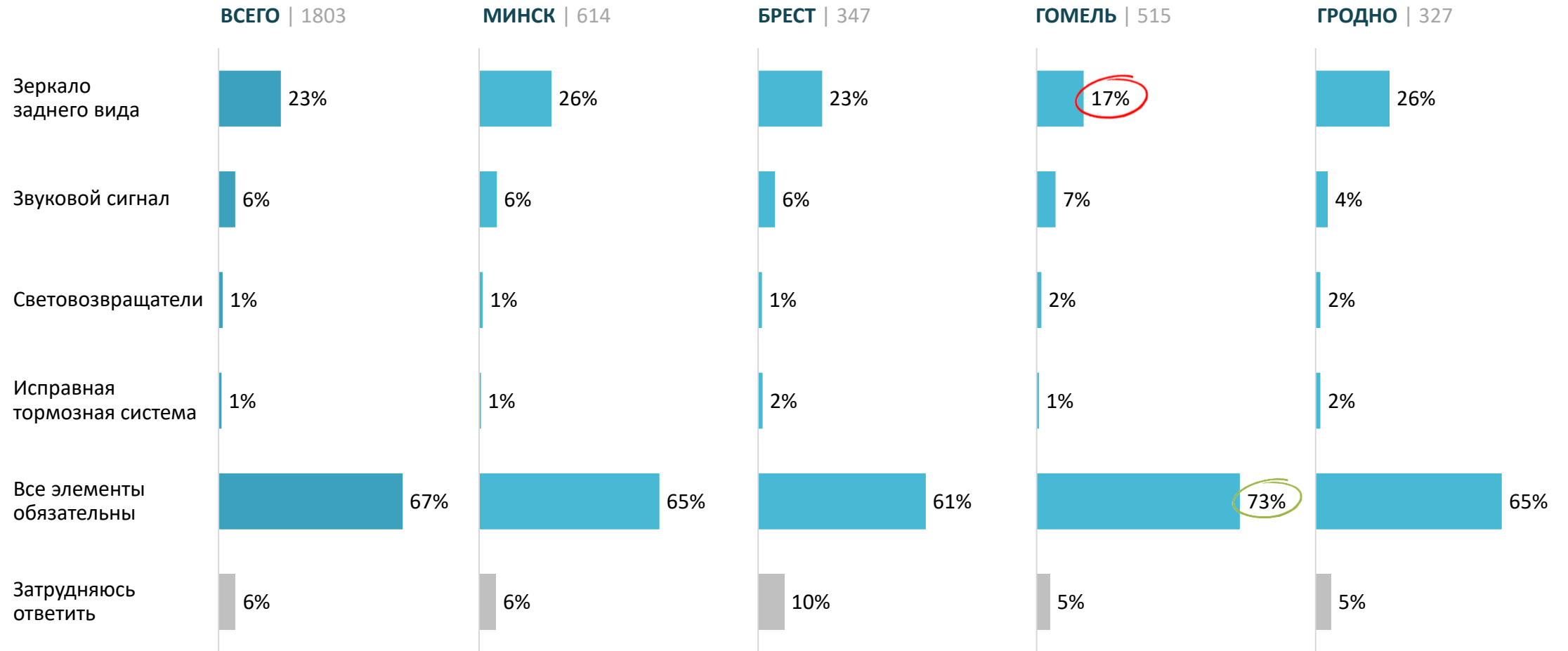
КОММЕНТАРИЙ

- Оснащение велосипеда согласно ПДД коррелирует с их знанием, но нельзя точно сказать, что велосипедисты устанавливают зеркала или звонки из-за требований ПДД
- Вероятно, те, кто много ездит, в целом склонны устанавливать больше аксессуаров и оборудования на велосипед, и при этом лучше знают правила по той же причине
- Половина из тех, кто знает о правиле про установку зеркала, все равно не ставит его, а 34% активных велосипедистов в принципе бы убрали это регулирование из ПДД

КРОМЕ ТОГО, ЗЕРКАЛО ЯВЛЯЕТСЯ ЕДИНСТВЕННЫМ ЭЛЕМЕНТОМ ОСНАЩЕНИЯ ВЕЛОСИПЕДА, КОТОРЫЕ РЕСПОНДЕНТЫ ХОТЕЛИ БЫ УБРАТЬ ИЗ ПДД



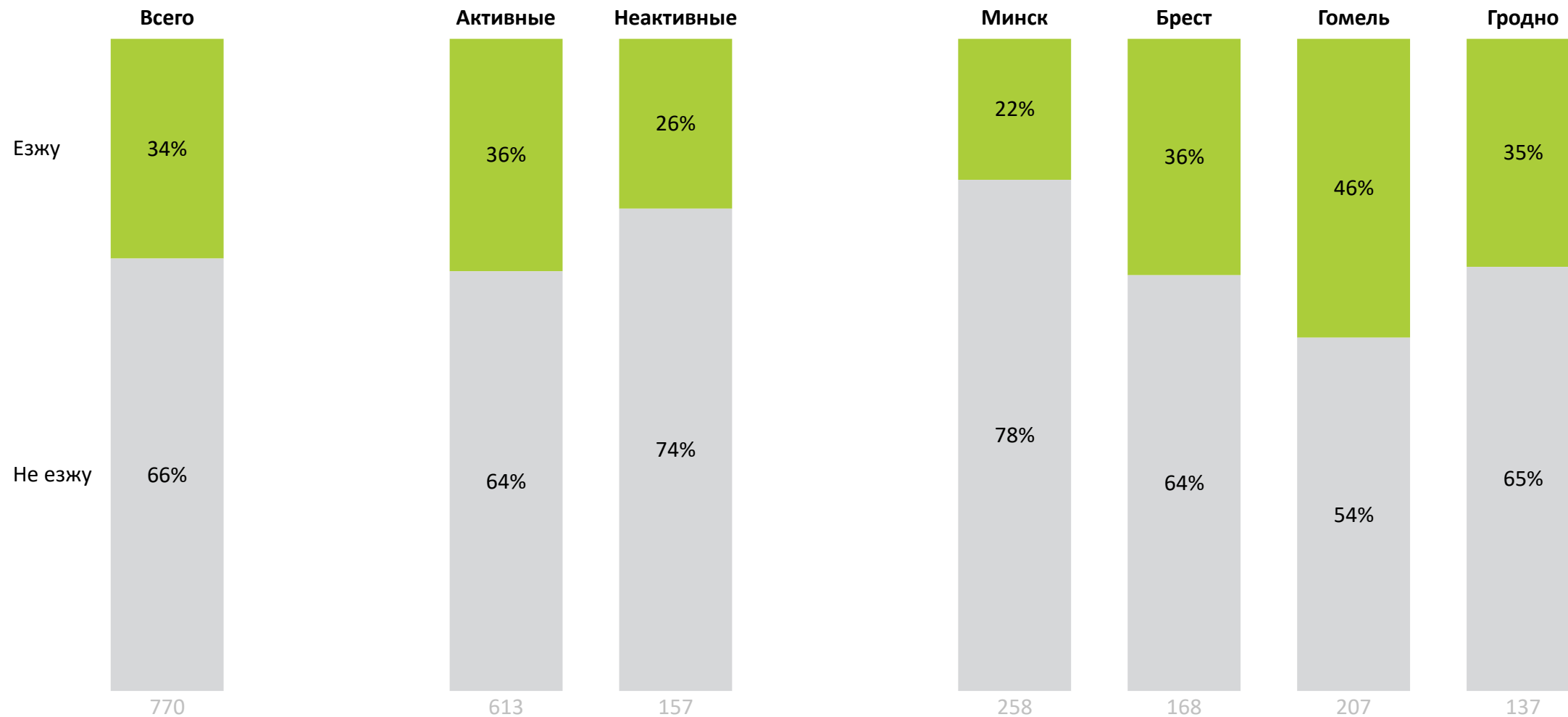
ЭЛЕМЕНТЫ, КОТОРЫЕ РЕСПОНДЕНТЫ УБРАЛИ БЫ ИЗ ПДД, %



РЕЖЕ ВСЕГО ПО ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ ЕЗДЯТ В МИНСКЕ – МЕНЬШЕ ЧЕТВЕРТИ ВЕЛОСИПЕДИСТОВ, А ЧАЩЕ ВСЕГО В ГОМЕЛЕ – ПОЧТИ ПОЛОВИНА



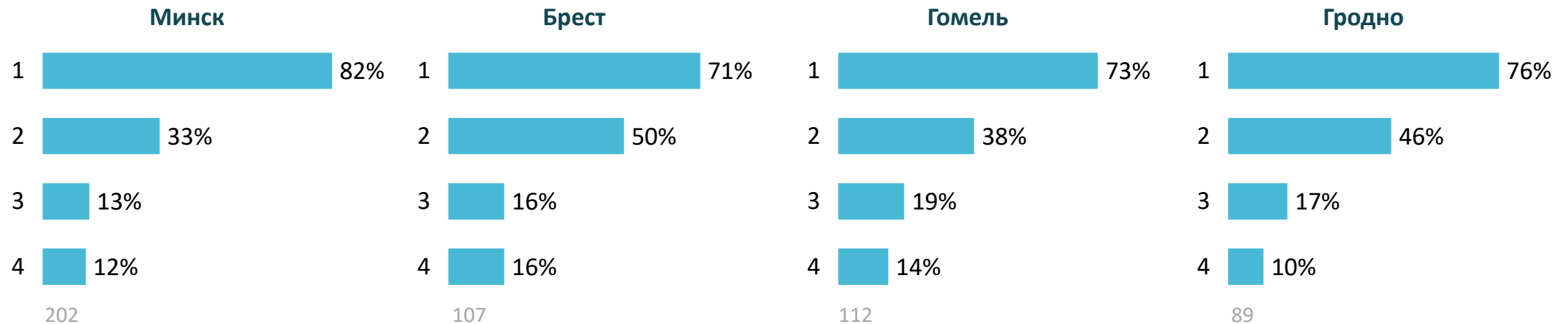
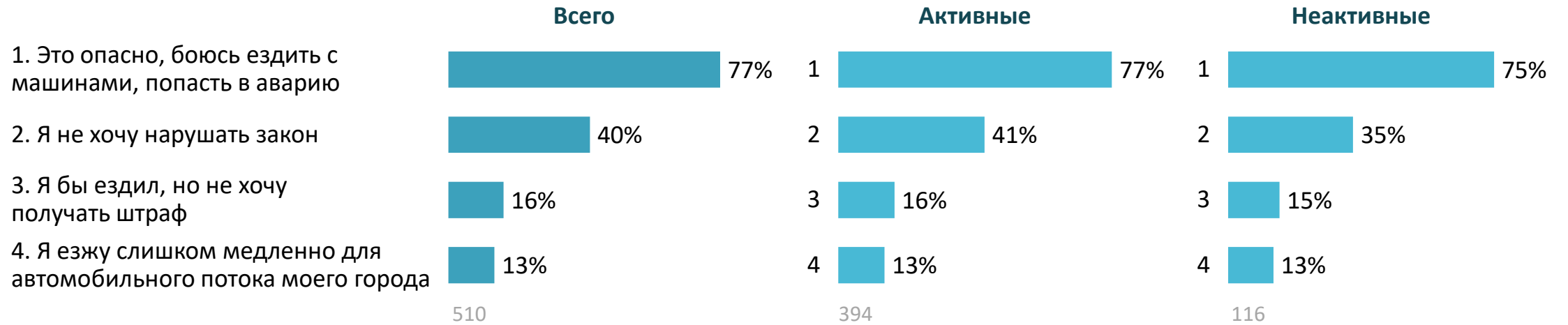
ЕЗДА ПО ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ В ЧЕРТЕ ГОРОДА





¼ ВЕЛОСИПЕДИСТОВ, КОТОРЫЕ НЕ ЕЗДЯТ ПО ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ, БОЯТСЯ НА НЕЕ ВЫЕЗЖАТЬ, КАЖДЫЙ ШЕСТОЙ ГОТОВ ЕЗДИТЬ, НО НЕ ХОЧЕТ БЫТЬ ОШТРАФОВАННЫМ, РАЗЛИЧИЙ В ПРИЧИНАХ ПО ГОРОДАМ НЕТ

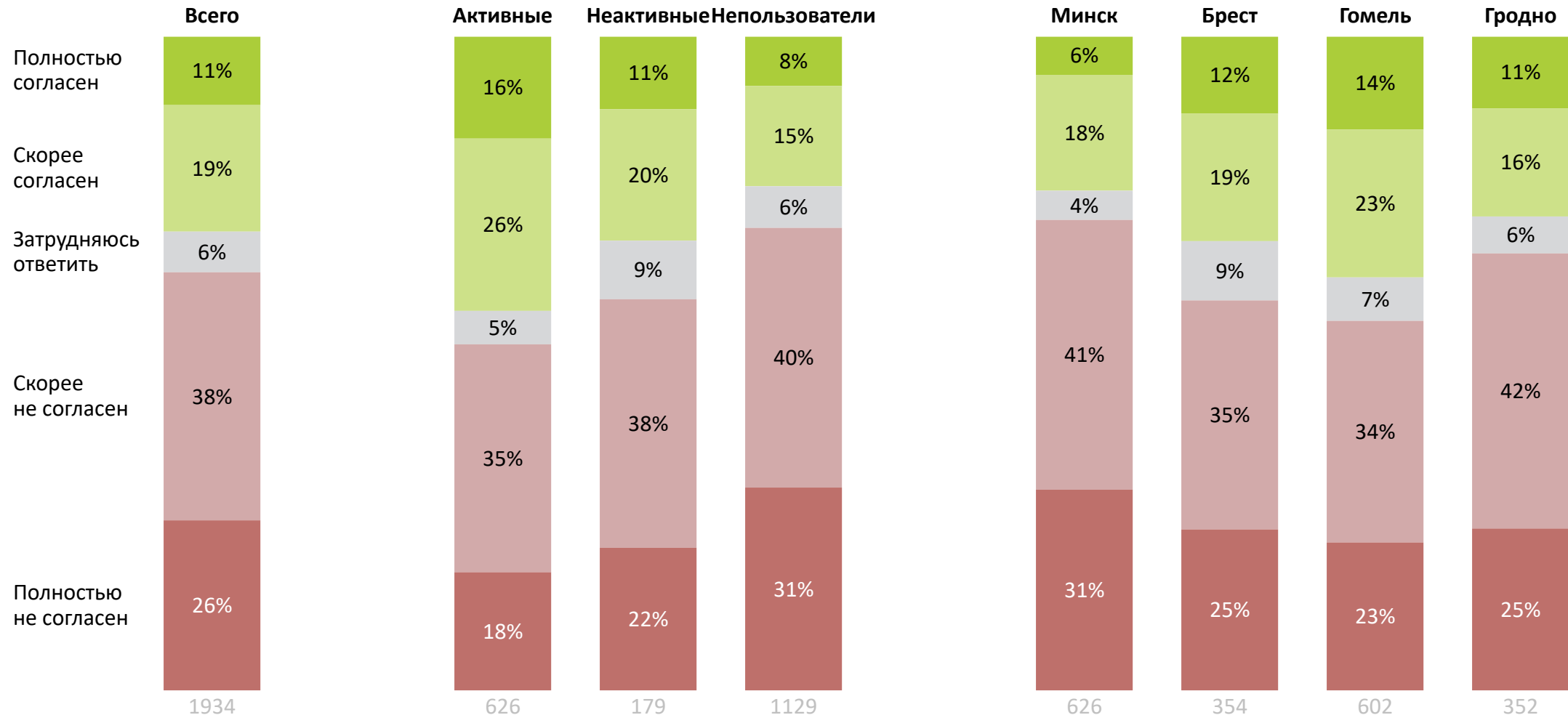
ПРИЧИНЫ, ПО КОТОРЫМ ВЕЛОСИПЕДИСТЫ НЕ ЕЗДЯТ ПО ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ





ЛЮДИ СКОРЕЕ НЕ ХОТЕЛИ БЫ ВИДЕТЬ ВЕЛОСИПЕДЫ НА ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ: МЕНЬШЕ ВСЕГО ЭТОГО ХОТЯТ ТЕ, КТО НА ВЕЛОСИПЕДЕ НЕ ЕЗДИТ, И МИНЧАНЕ, А БОЛЬШЕ ВСЕГО – АКТИВНЫЕ ВЕЛОСИПЕДИСТЫ И ГОМЕЛЬЧАНЕ

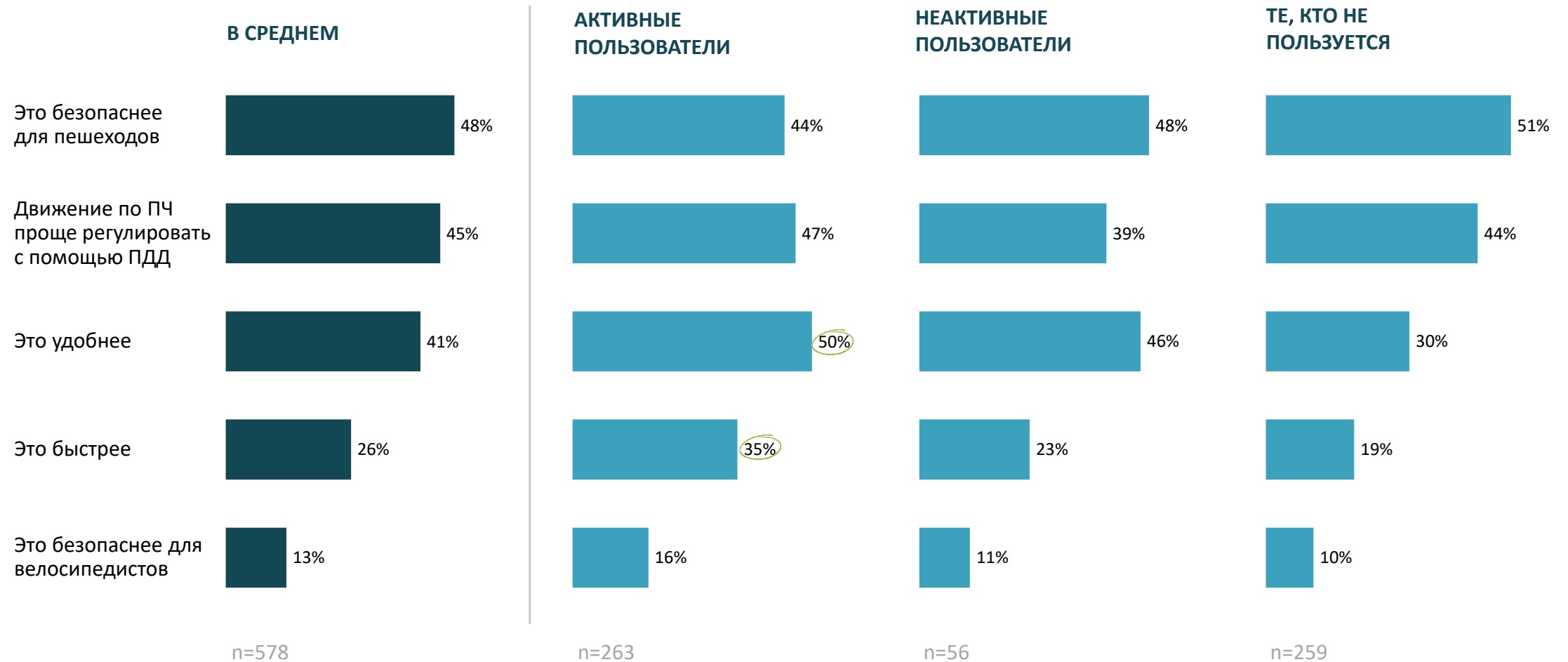
СОГЛАСИЕ С ВЫСКАЗЫВАНИЕМ «ЕЗДА НА ВЕЛОСИПЕДЕ ПО ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ ДОЛЖНА БЫТЬ РАЗРЕШЕНА, ЗАПРЕТ ДОЛЖЕН БЫТЬ СНЯТ»





У РАЗНЫХ КАТЕГОРИЙ СВОИ ПРИЧИНЫ РАЗРЕШИТЬ ЕЗДУ ПО ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ: АКТИВНЫЕ ВЕЛОСИПЕДИСТЫ СЧИТАЮТ, ЧТО ЭТО УДОБНЕЕ, А ТЕ, КТО НЕ ЕЗДИТ НА ВЕЛОСИПЕДЕ ДУМАЮТ, ЧТО ЭТО БЕЗОПАСНЕЕ ДЛЯ ПЕШЕХОДОВ

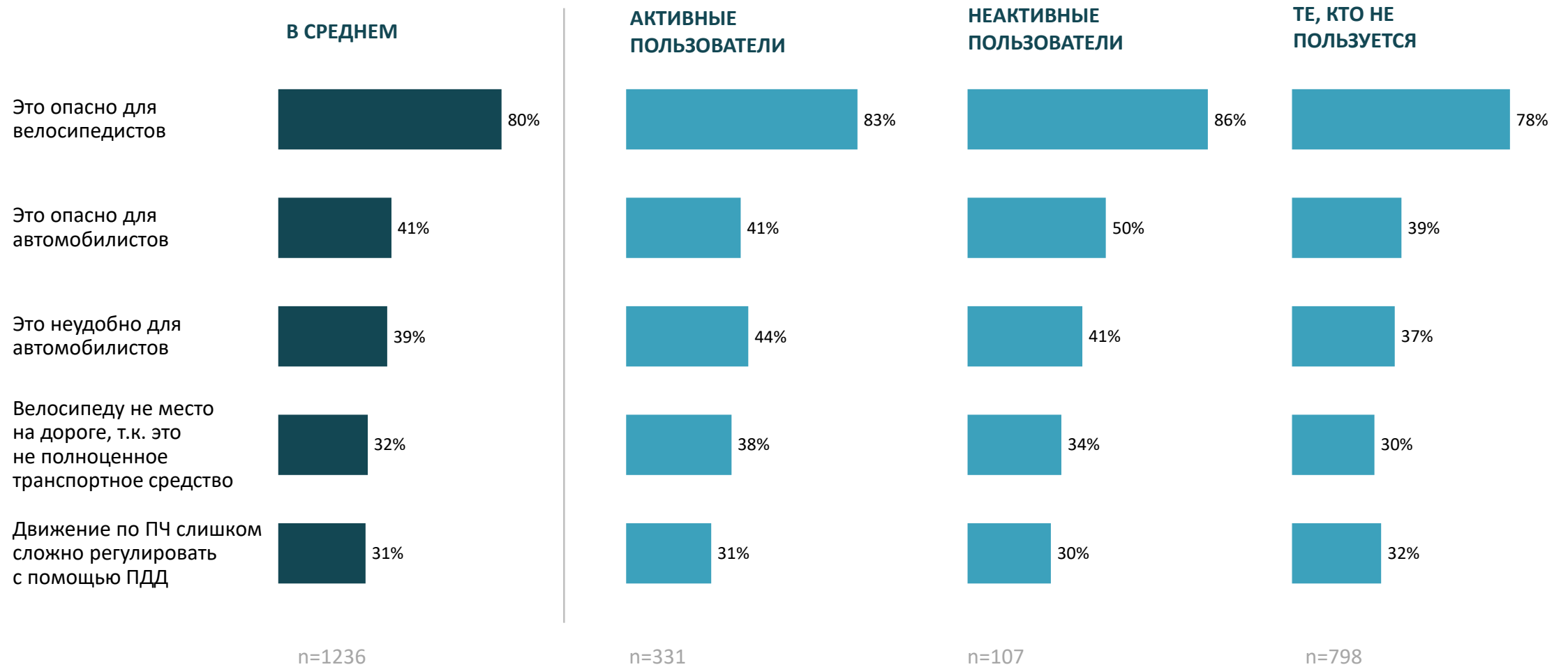
ПРИЧИНЫ ОТМЕНЫ ЗАПРЕТА НА ЕЗДУ ПО ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ СРЕДИ ПРОТИВНИКОВ ЗАПРЕТА, %





ПОДАВЛЯЮЩЕ БОЛЬШИНСТВО СТОРОННИКОВ ЗАПРЕТА СЧИТАЮТ, ЧТО ЕЗДИТЬ ПО ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ ОПАСНО ДЛЯ ВЕЛОСИПЕДИСТОВ

ПРИЧИНЫ СОХРАНЕНИЯ ЗАПРЕТА НА ЕЗДУ ПО ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ СРЕДИ СТОРОННИКОВ ЗАПРЕТА, %



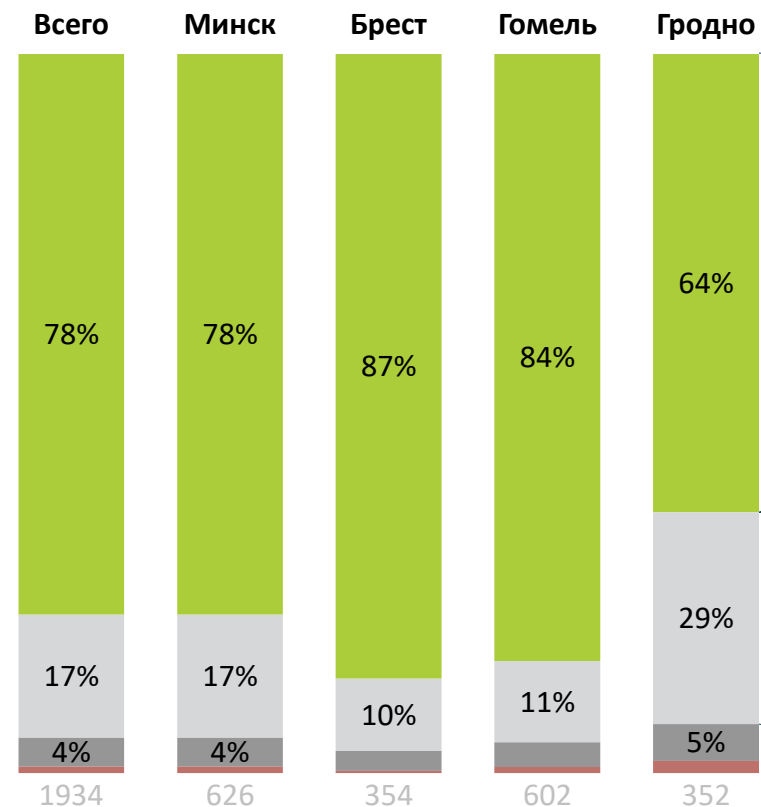


1. Транспортные предпочтения 6
2. Владение велосипедами и их использование 13
3. Оценка инфраструктуры и барьеры к пользованию 36
4. Знание и соблюдение ПДД 43
- 5. Отношение к велодвижению и знание инициатив 54**
6. Приложение 67

Львиная доля населения считает, что велодвижение в Беларуси развивается и позитивно к этому относится

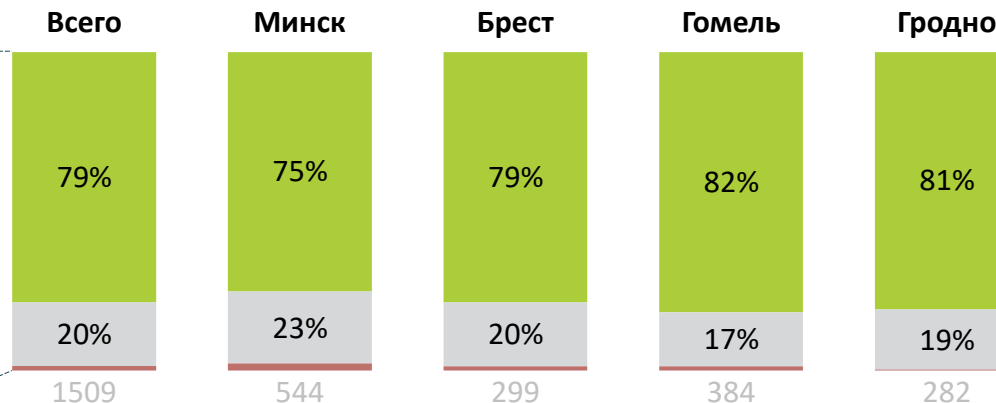


ОЦЕНКА РАЗВИТИЯ ВЕЛОДВИЖЕНИЯ, %



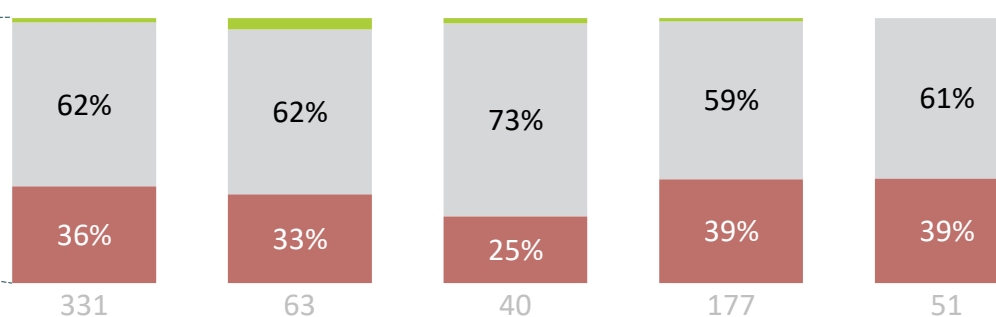
ОТНОШЕНИЕ К АКТИВНОМУ РАЗВИТИЮ ВЕЛОДВИЖЕНИЯ, %

Среди тех, кто ответил, что велодвижение развивается активно



ОТНОШЕНИЕ К ТОМУ, ЧТО ВЕЛОДВИЖЕНИЕ НЕ РАЗВИВАЕТСЯ, %

Среди тех, кто ответил, что велодвижение не развивается



■ Активно развивается
■ Не развивается, ничего не меняется
■ Затрудняюсь ответить
■ Приходит в упадок

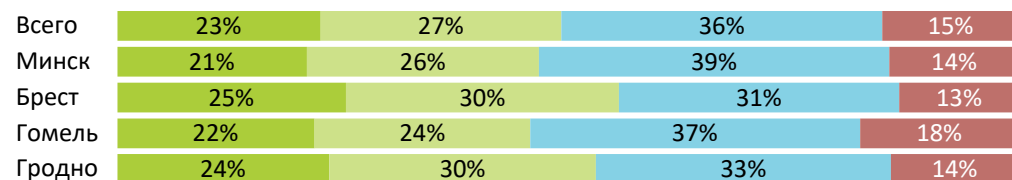
■ Позитивно
■ Нейтрально
■ Негативно



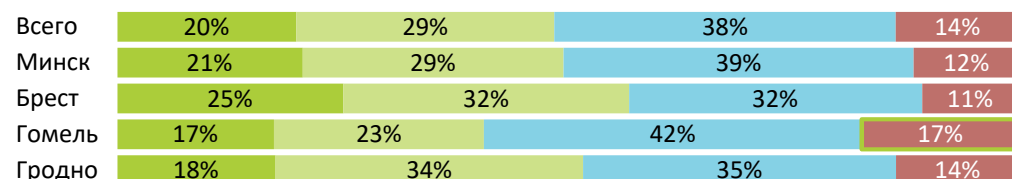
МНОГИЕ СЧИТАЮТ, ЧТО ВЕЛОДВИЖЕНИЕ РАЗРЕШАЕТ РЯД ЗАДАЧ – В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ, ПОПУЛЯРИЗАЦИЮ ЗОЖ И УЛУЧШЕНИЕ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ СИТУАЦИИ; БРЕСТЧАНЕ ЧАЩЕ ДРУГИХ ВИДЯТ ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ ТУРИЗМА И БИЗНЕСА

ЗАДАЧИ, КОТОРЫЕ СПОСОБНО РАЗРЕШИТЬ РАЗВИТИЕ ВЕЛОДВИЖЕНИЯ В ГОРОДАХ

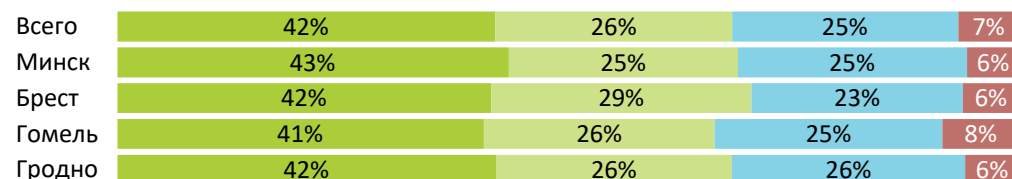
УЛУЧШЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИТУАЦИИ В ГОРОДЕ



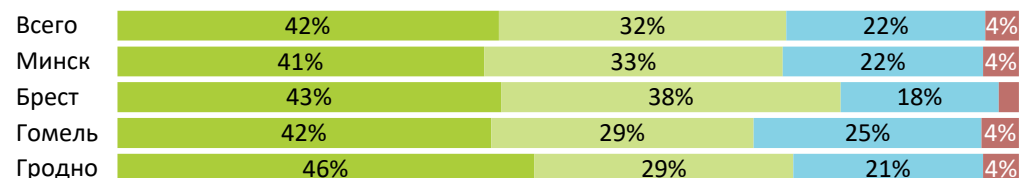
УЛУЧШЕНИЕ ИМИДЖА ГОРОДА



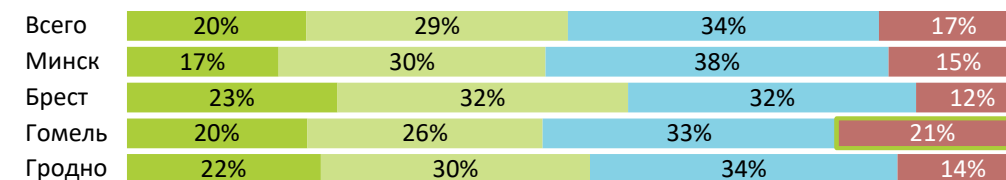
УЛУЧШЕНИЕ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ СИТУАЦИИ В ГОРОДЕ



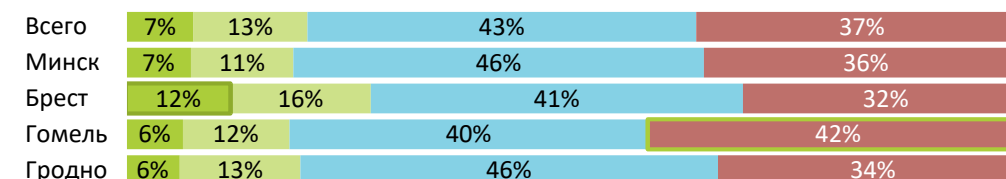
РАСПРОСТРАНЕНИЕ ЗДОРОВОГО ОБРАЗА ЖИЗНИ



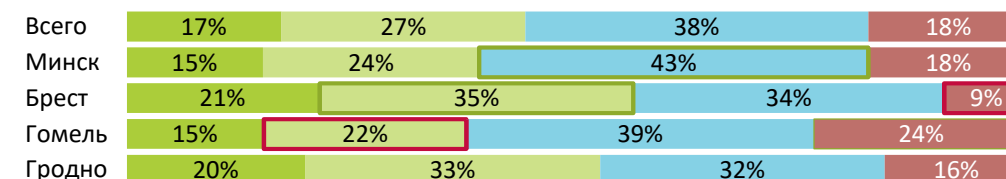
ПРИБЛИЖЕНИЕ КАЧЕСТВА ЖИЗНИ В ГОРОДЕ К ЛУЧШИМ ЕВРОПЕЙСКИМ ГОРОДАМ



СОДЕЙСТВИЕ РАЗВИТИЮ МАЛОГО И СРЕДНЕГО БИЗНЕСА



СОДЕЙСТВИЕ РАЗВИТИЮ ТУРИЗМА В ГОРОДЕ



- Однозначно разрешит
- Разрешит в большей мере
- Разрешит в некоторой степени
- Не разрешит

Значимо выше среднего

Значимо ниже среднего

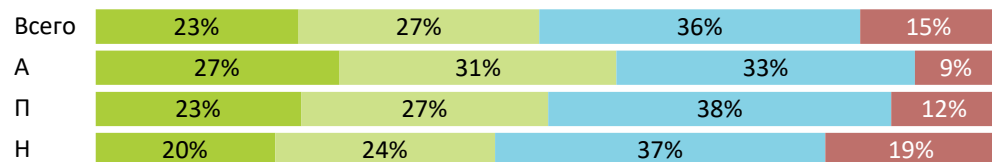
Всего: n=1934
Минск: n=626
Брест: n=354
Гомель: n=602
Гродно: n=352

ПРИ ЭТОМ ТЕ, КТО НЕ ЕЗДИТ НА ВЕЛОСИПЕДЕ, ЗАМЕТНО СКЕПТИЧНЕЕ ОТНОСИТСЯ К РАЗРЕШЕНИЮ ГОРОДСКИХ ПРОБЛЕМ С ПОМОЩЬЮ ВЕЛОДВИЖЕНИЯ

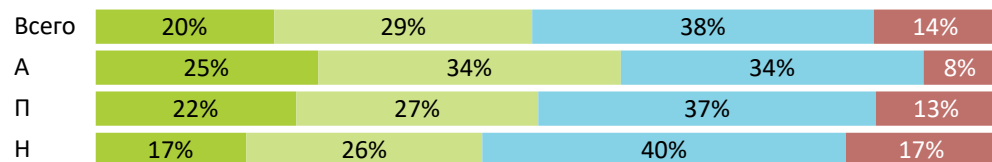


ЗАДАЧИ, КОТОРЫЕ СПОСОБНО РАЗРЕШИТЬ РАЗВИТИЕ ВЕЛОДВИЖЕНИЯ В ГОРОДАХ

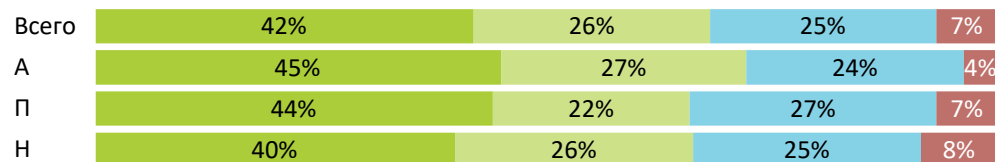
УЛУЧШЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИТУАЦИИ В ГОРОДЕ



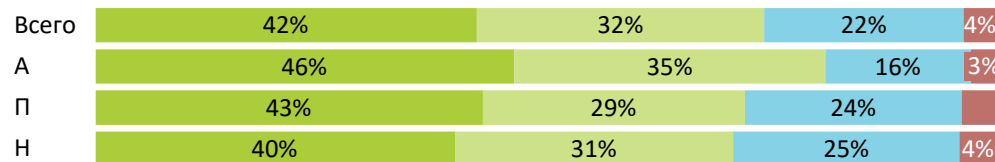
УЛУЧШЕНИЕ ИМИДЖА ГОРОДА



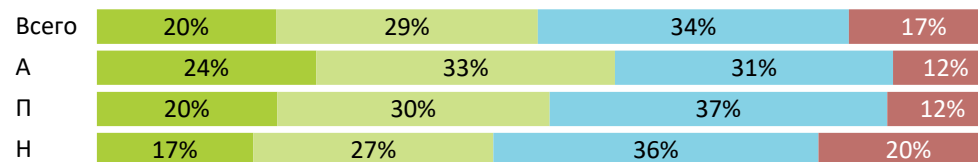
УЛУЧШЕНИЕ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ СИТУАЦИИ В ГОРОДЕ



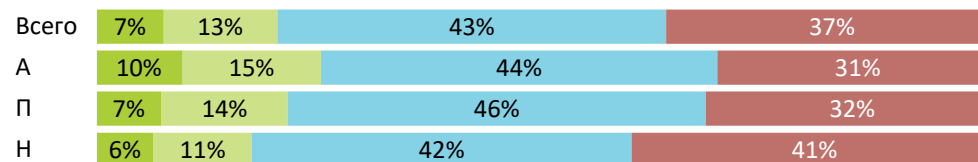
РАСПРОСТРАНЕНИЕ ЗДОРОВОГО ОБРАЗА ЖИЗНИ



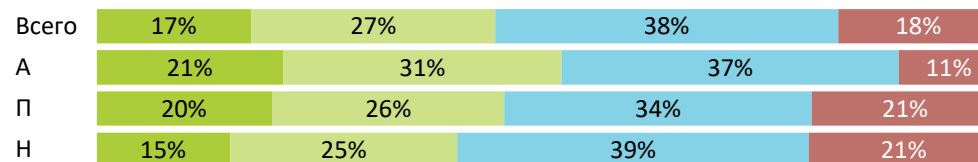
ПРИБЛИЖЕНИЕ КАЧЕСТВА ЖИЗНИ В ГОРОДЕ К ЛУЧШИМ ЕВРОПЕЙСКИМ ГОРОДАМ



СОДЕЙСТВИЕ РАЗВИТИЮ МАЛОГО И СРЕДНЕГО БИЗНЕСА



СОДЕЙСТВИЕ РАЗВИТИЮ ТУРИЗМА В ГОРОДЕ

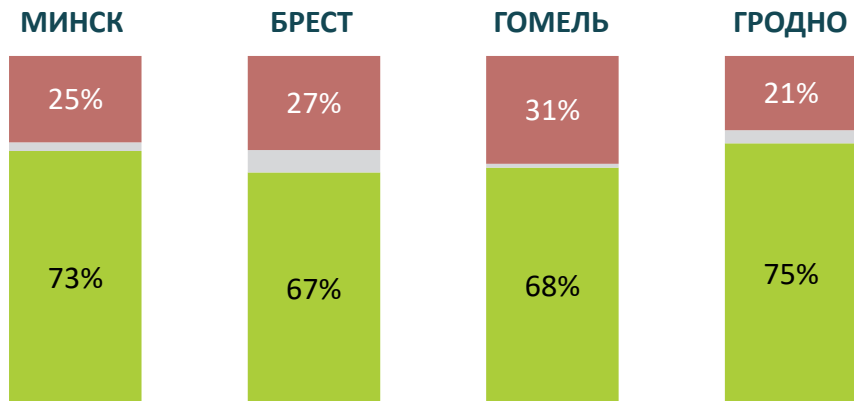


- Однозначно разрешит
- Разрешит в большей мере
- Разрешит в некоторой степени
- Не разрешит

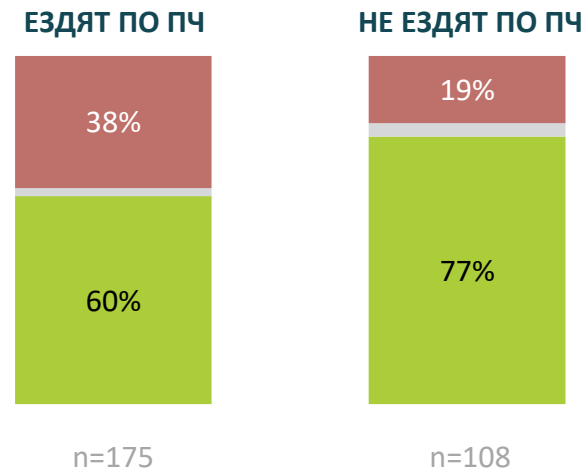
Всего: n=1934
 А – Активные пользователи: n=626
 П – Неактивные пользователи: n=179
 Н – Те, кто не ездит: n=1129

ТАКЖЕ, НЕСМОТРЯ НА ПОЗИТИВНОЕ ОТНОШЕНИЕ К ВЕЛОДВИЖЕНИЮ В ОБЩЕСТВЕ, ВЕЛОСИПЕДИСТЫ РЕГУЛЯРНО СТАЛКИВАЮТСЯ С АГРЕССИЕЙ В СВОЙ АДРЕС (КАК СО СТОРОНЫ ПЕШЕХОДОВ, ТАК И СО СТОРОНЫ ВОДИТЕЛЕЙ)

СТОЛКНОВЕНИЕ С АГРЕССИЕЙ ОТ АВТОМОБИЛИСТОВ, %

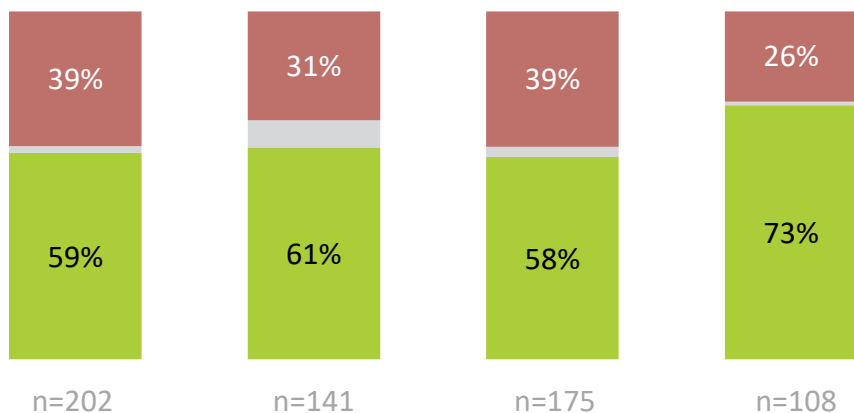


СТОЛКНОВЕНИЕ С АГРЕССИЕЙ ОТ АВТОМОБИЛИСТОВ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ЕЗДЫ ПО ПРОЕЗЖЕЙ ЧАСТИ*, %



*Нет статистически значимых различий по городам

СТОЛКНОВЕНИЕ С АГРЕССИЕЙ ОТ ПЕШЕХОДОВ, %

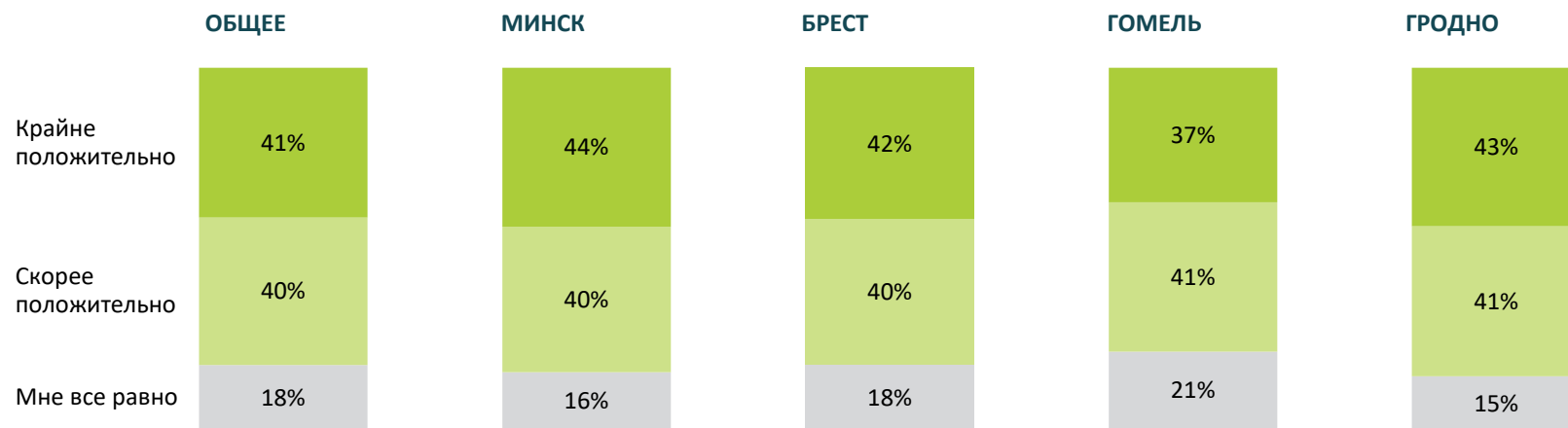


- Да, сталкивался
- Затрудняюсь ответить
- Нет, не сталкивался

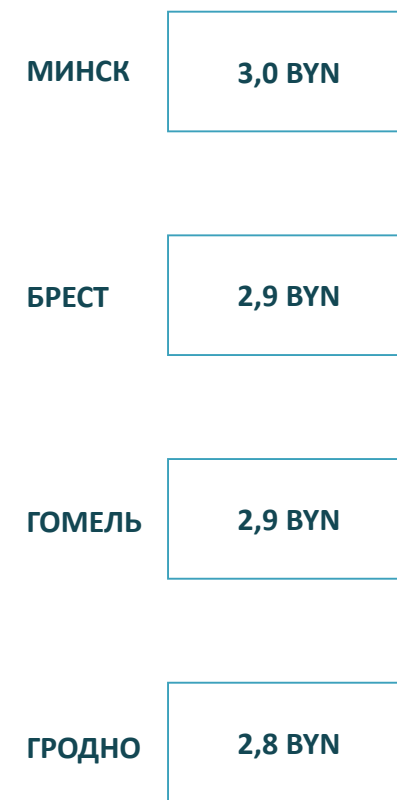


БОЛЬШИНСТВО ОПРОШЕННЫХ ПОЗИТИВНО ВОСПРИНЯЛИ БЫ ПОЯВЛЕНИЕ ГОРОДСКОГО ВЕЛОПРОКАТА И ИСПОЛЬЗОВАЛИ БЫ ЕГО ВРЕМЯ ОТ ВРЕМЕНИ. ПРИЕМЛЕМАЯ СТОИМОСТЬ – НЕ БОЛЕЕ 3 РУБЛЕЙ ЗА ЧАС

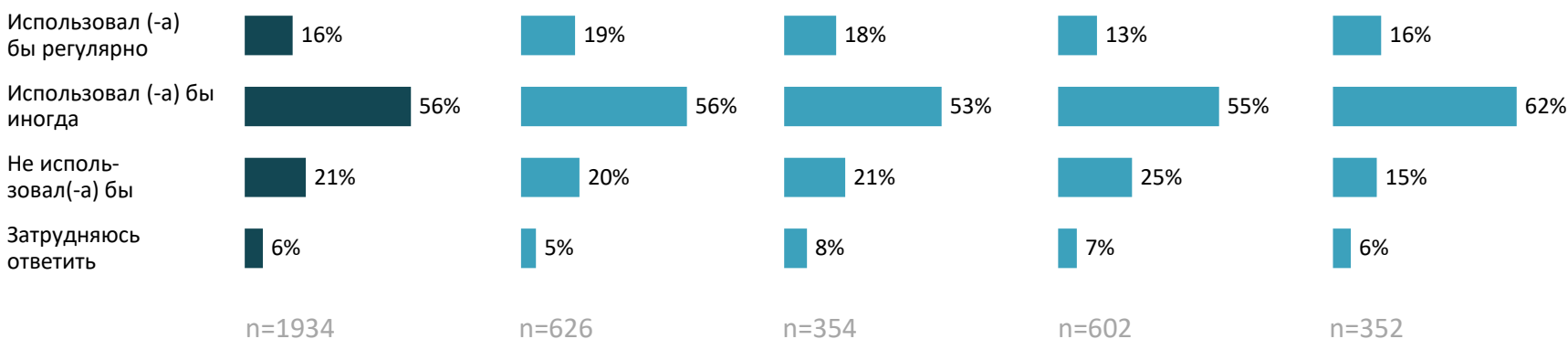
ОТНОШЕНИЕ К ПОЯВЛЕНИЮ ГОРОДСКОГО ВЕЛОПРОКАТА, %



СРЕДНЯЯ ПРИЕМЛЕМАЯ СУММА ЗА ЧАС ВЕЛОПРОКАТА, BYN



ОТНОШЕНИЕ К ИСПОЛЬЗОВАНИЮ ГОРОДСКОГО ВЕЛОПРОКАТА, %



ПРОКАТ ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ ТАКЖЕ ПРИВЛЕКАТЕЛЕН: ЗА НЕГО ГОТОВЫ ПЛАТИТЬ ПРИМЕРНО НА 30% БОЛЬШЕ, ЧЕМ ЗА ВЕЛОСИПЕД



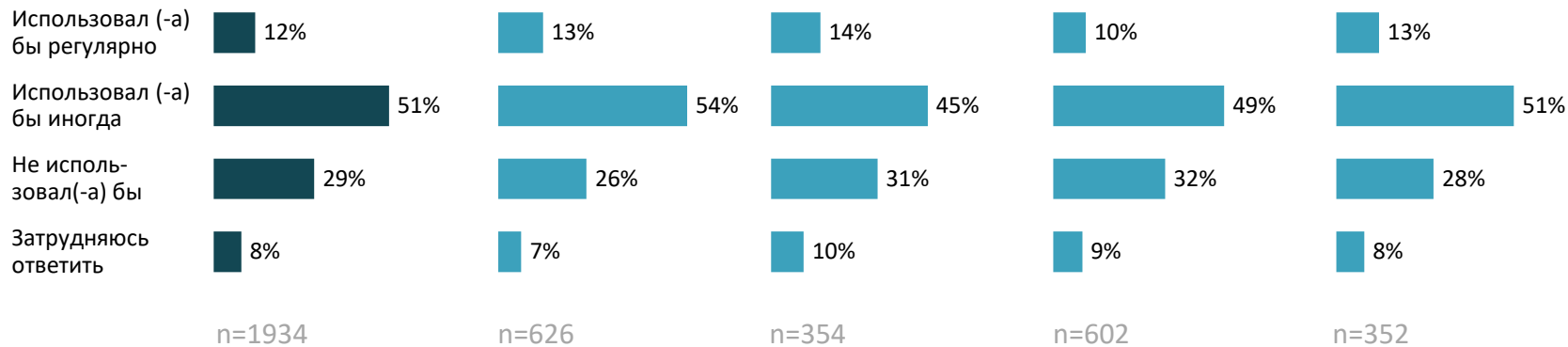
ОТНОШЕНИЕ К ПОЯВЛЕНИЮ ГОРОДСКОГО ПРОКАТА ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ, %



СРЕДНЯЯ ПРИЕМЛЕМАЯ СУММА ЗА ЧАС ПРОКАТА ЭЛЕКТРОСАМОКАТА, BYN



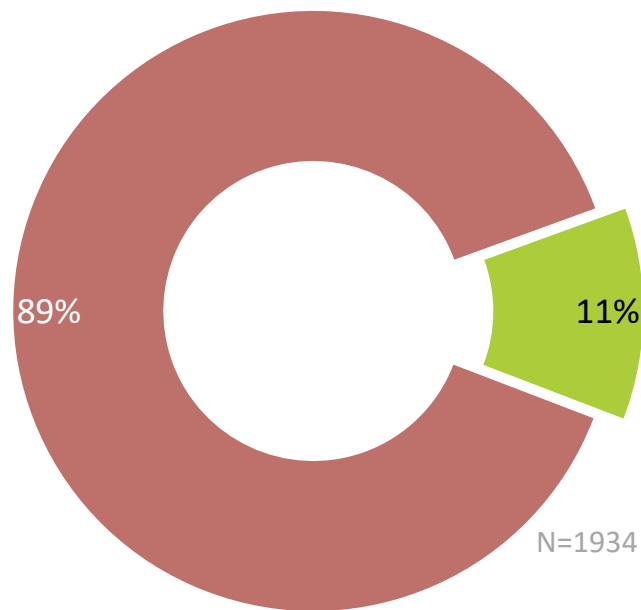
ОТНОШЕНИЕ К ИСПОЛЬЗОВАНИЮ ГОРОДСКОГО ПРОКАТА ЭЛЕКТРОСАМОКАТОВ, %



БЕЛАРУСЫ ИМЕЮТ НИЗКУЮ ОСВЕДОМЛЕННОСТЬ О СУЩЕСТВУЮЩИХ ВЕЛОСИПЕДНЫХ ПРОЕКТАХ/ИНИЦИАТИВАХ, СРЕДИ НАЗЫВАЕМЫХ ПО ПАМЯТИ ОРГАНИЗАЦИЙ ЛИДИРУЮТ РЕГИОНАЛЬНЫЕ



СПОНТАННОЕ ЗНАНИЕ ВЕЛОСИПЕДНЫХ ИНИЦИАТИВ БЕЛАРУСИ В ИЗУЧАЕМЫХ ГОРОДАХ



- Назвали инициативу*
- Затруднились ответить / не знают об инициативах

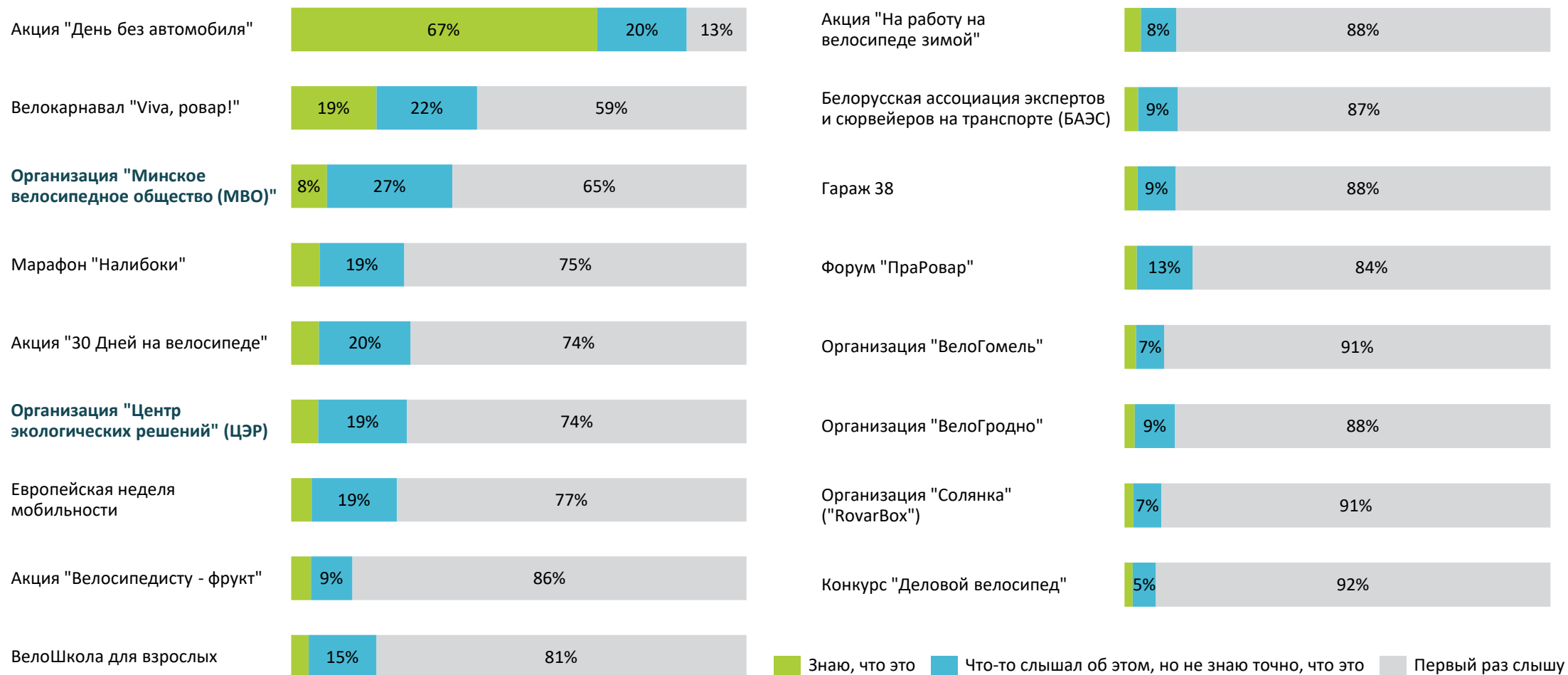
*Реальная осведомленность об инициативах еще ниже: значительная часть респондентов отвечала такими общими словами, как «Велодорожки», «Прокаты», «Велопробеги»



В МИНСКЕ С БОЛЬШИМ ОТРЫВОМ ПО УРОВНЮ ЗНАНИЯ ЛИДИРУЕТ АКЦИЯ «ДЕНЬ БЕЗ АВТОМОБИЛЯ», МВО НА ТРЕТЬЕМ МЕСТЕ



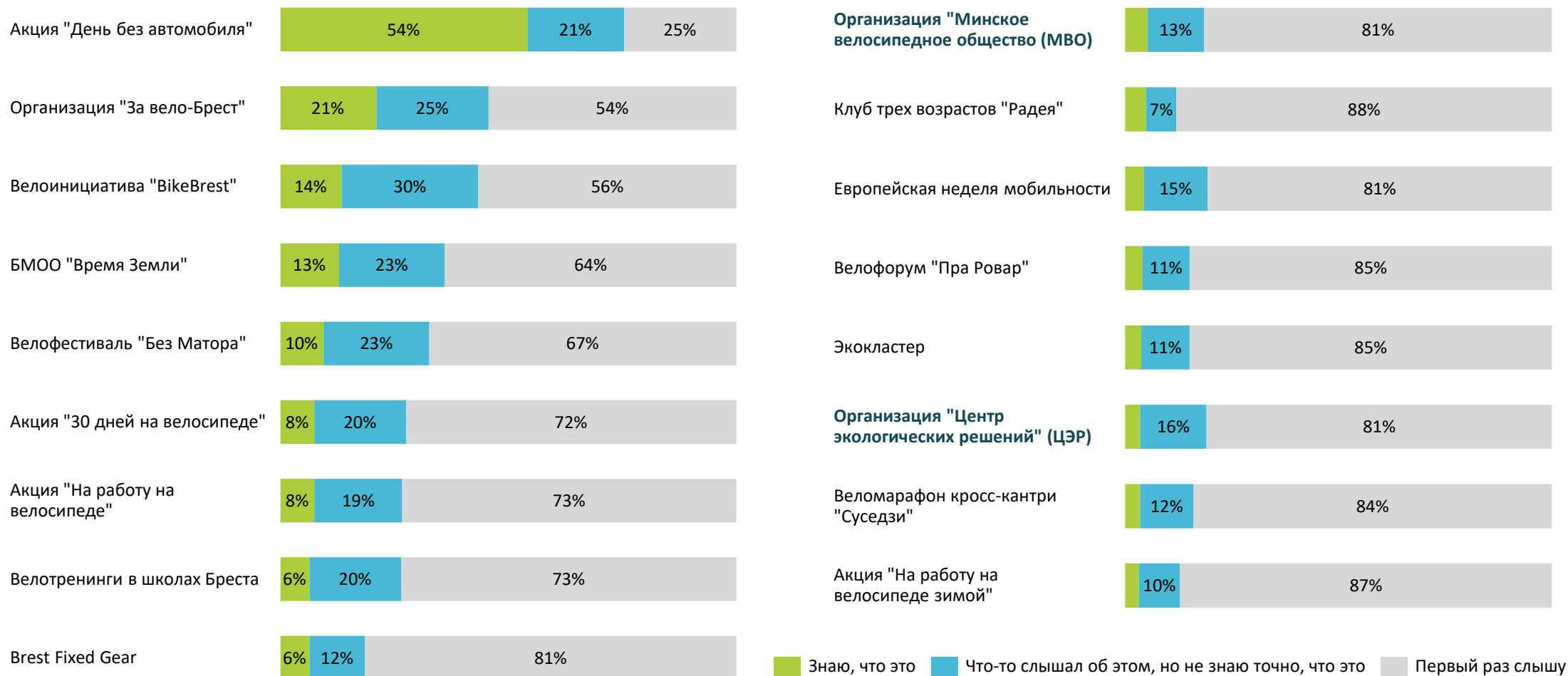
ЗНАНИЕ ПРОЕКТОВ, ИНИЦИАТИВ И ОРГАНИЗАЦИЙ С ПОДСКАЗКОЙ В МИНСКЕ, n=626, %



ТАКАЯ ЖЕ СИТУАЦИЯ И В БРЕСТЕ – «ДЕНЬ БЕЗ АВТОМОБИЛЯ» УПОМИНАЕТСЯ ЧАЩЕ ВСЕГО, МВО И ЦЭР НАЗЫВАЮТ ГОРАЗДО РЕЖЕ, ЧЕМ В МИНСКЕ



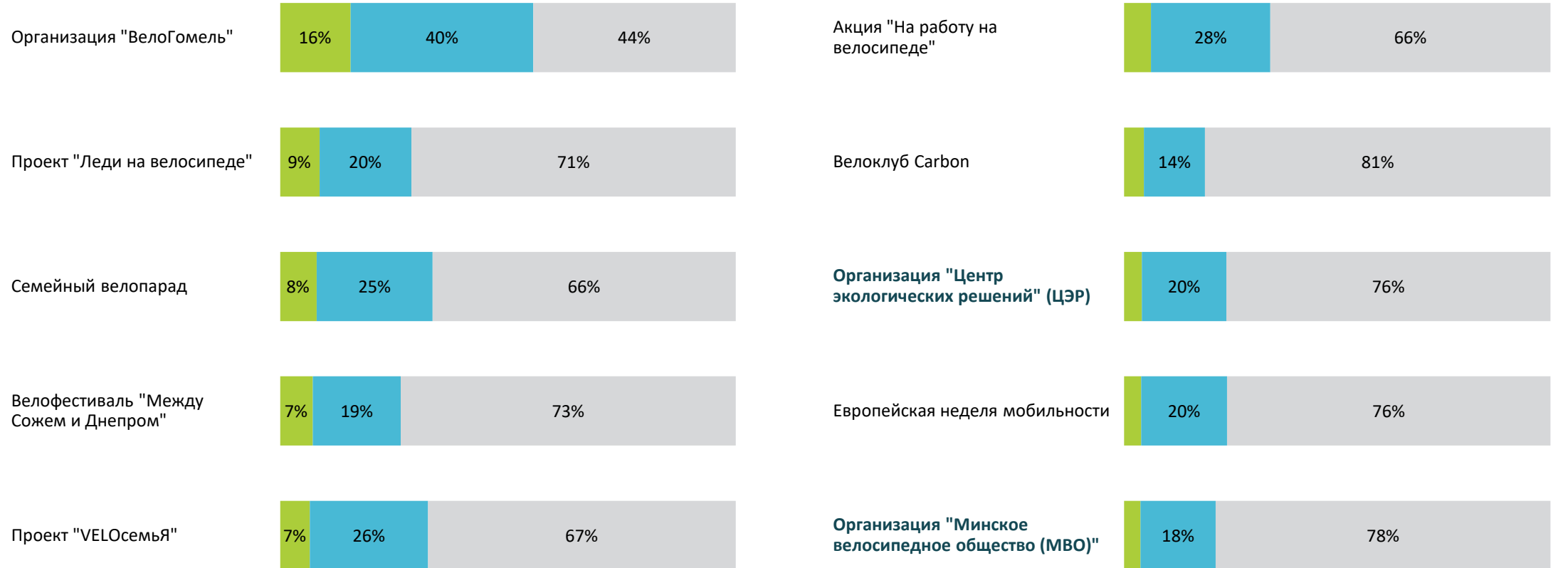
ЗНАНИЕ ПРОЕКТОВ, ИНИЦИАТИВ И ОРГАНИЗАЦИЙ С ПОДСКАЗКОЙ В БРЕСТЕ, n=354, %



В ГОМЕЛЕ ОЧЕНЬ ПЛОХО ЗНАЮТ ВЕЛОИНИЦИАТИВЫ: ЛИДИРУЕТ «ВЕЛОГОМЕЛЬ», ЦЭР И МВО НАЗЫВАЮТ ОЧЕНЬ РЕДКО



ЗНАНИЕ ПРОЕКТОВ, ИНИЦИАТИВ И ОРГАНИЗАЦИЙ С ПОДСКАЗКОЙ В ГОМЕЛЕ, n=602, %

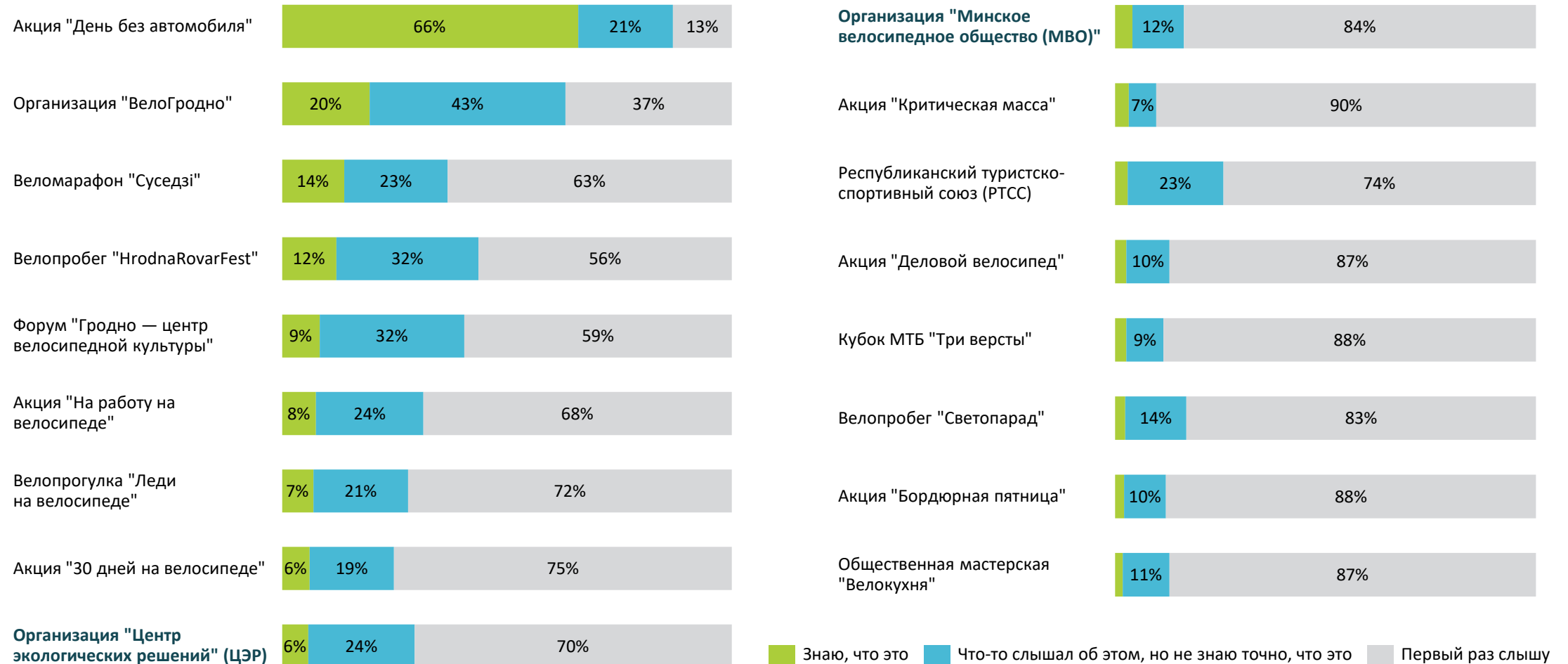


■ Знаю, что это
 ■ Что-то слышал об этом, но не знаю точно, что это
 ■ Первый раз слышу

В ГРОДНО АКЦИЯ «ДЕНЬ БЕЗ АВТОМОБИЛЯ» УПОМИНАЕТСЯ ГОРАЗДО ЧАЩЕ ДРУГИХ



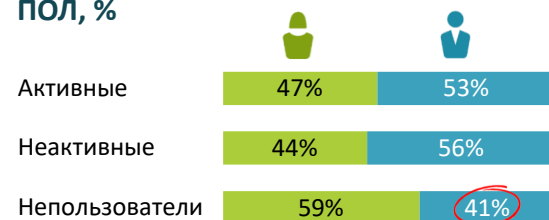
ЗНАНИЕ ПРОЕКТОВ, ИНИЦИАТИВ И ОРГАНИЗАЦИЙ С ПОДСКАЗКОЙ В ГРОДНО, n=352, %



1. Транспортные предпочтения 6
2. Владение велосипедами и их использование 13
3. Оценка инфраструктуры и барьеры к пользованию 36
4. Знание и соблюдение ПДД 43
5. Отношение к велодвижению и знание инициатив 54
6. Приложение
 - **Портрет велосипедиста** 67
 - Пользование транспортом для формальных поездок 71
 - Другое 75

АКТИВНЫЕ ВЕЛОСИПЕДИСТЫ ОБЫЧНО ИМЕЮТ БОЛЕЕ ВЫСОКИЙ ДОХОД И ЧАЩЕ ИМЕЮТ ВЫСШЕЕ ОБРАЗОВАНИЕ, СРЕДИ НЕАКТИВНЫХ БОЛЬШЕ ЖЕНЩИН

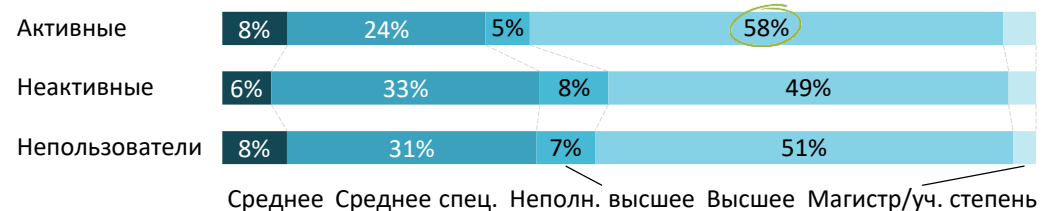
ПОЛ, %



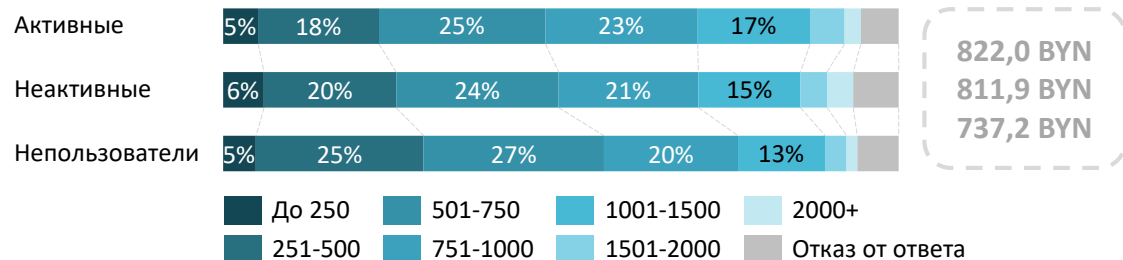
ГОРОД, %



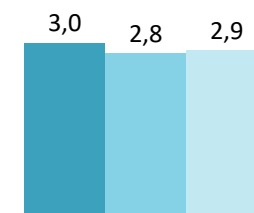
ОБРАЗОВАНИЕ, %



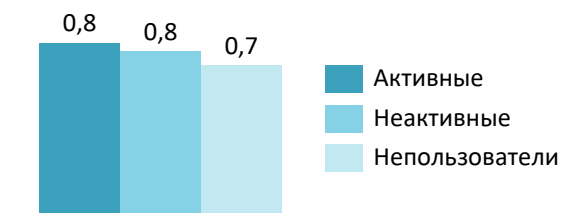
ДОХОД, %



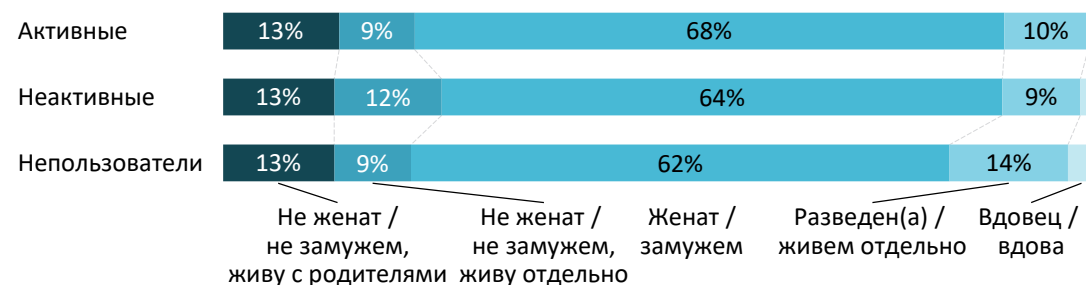
КОЛИЧЕСТВО ЧЛЕНОВ СЕМЬИ (СРЕДНЕЕ), ЧЕЛ



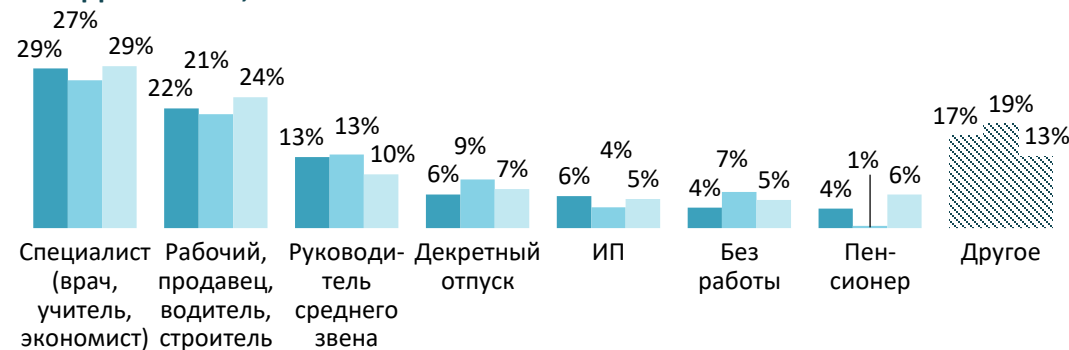
ЧИСЛО ДЕТЕЙ (СРЕДНЕЕ), ЧЕЛ



СЕМЕЙНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ, %

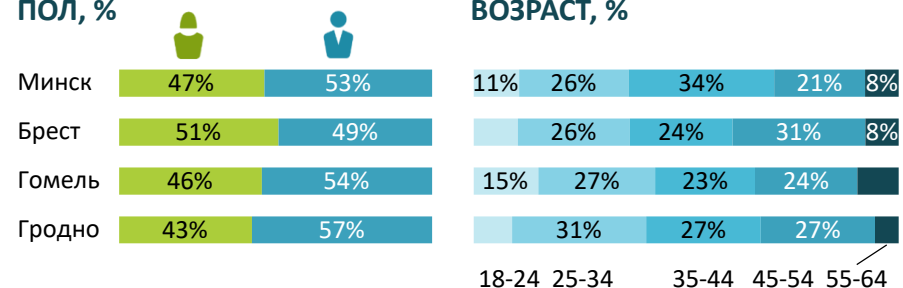


РОД ЗАНЯТИЙ, %

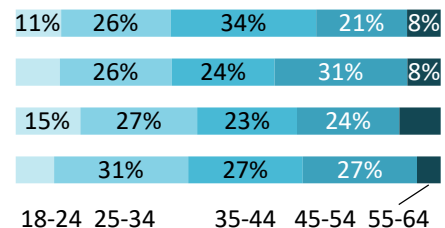


АКТИВНЫЕ ВЕЛОСИПЕДИСТЫ НЕ ОТЛИЧАЮТСЯ, ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ ДОХОДА

ПОЛ, %

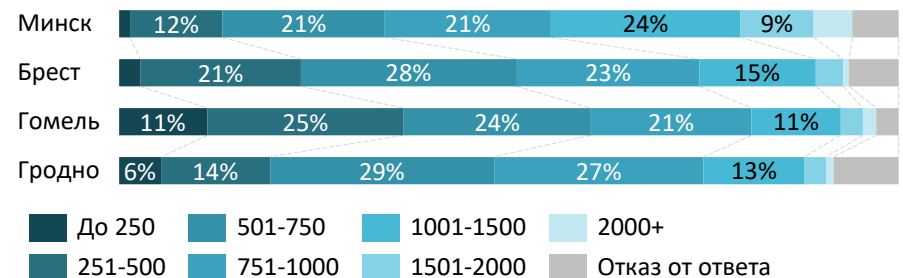


ВОЗРАСТ, %



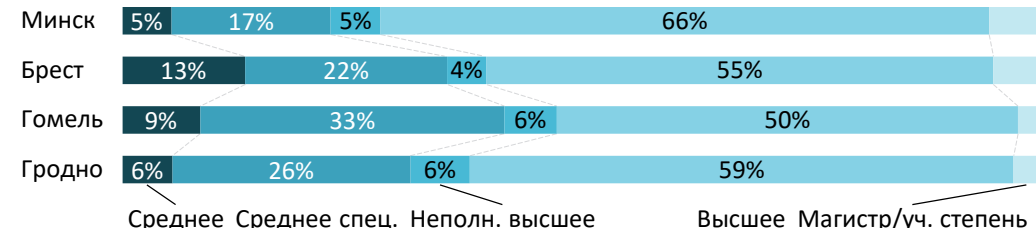
38,6 лет
39,6 лет
38,2 лет
38,4 лет

ДОХОД, %

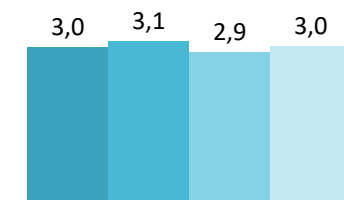


995,2 BYN
771,3 BYN
687,9 BYN
768,1 BYN

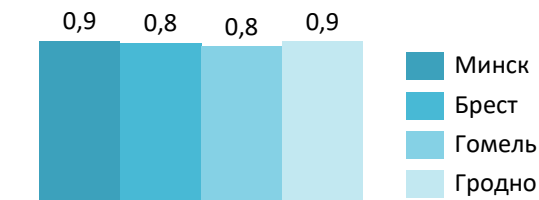
ОБРАЗОВАНИЕ, %



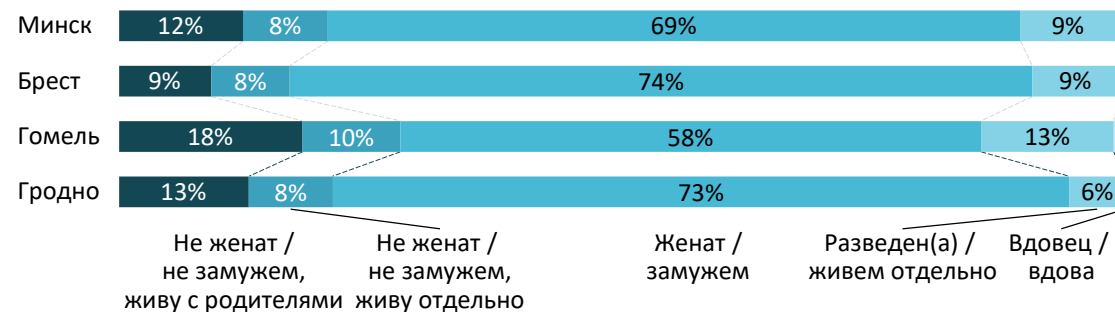
КОЛИЧЕСТВО ЧЛЕНОВ СЕМЬИ (СРЕДНЕЕ), ЧЕЛ



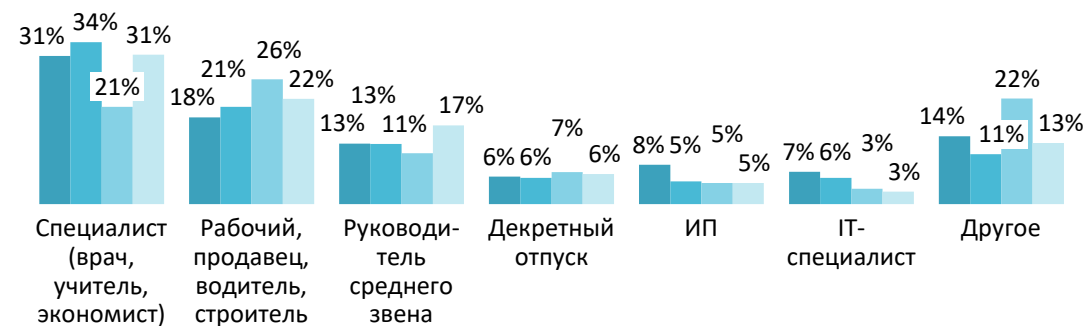
ЧИСЛО ДЕТЕЙ (СРЕДНЕЕ), ЧЕЛ



СЕМЕЙНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ, %



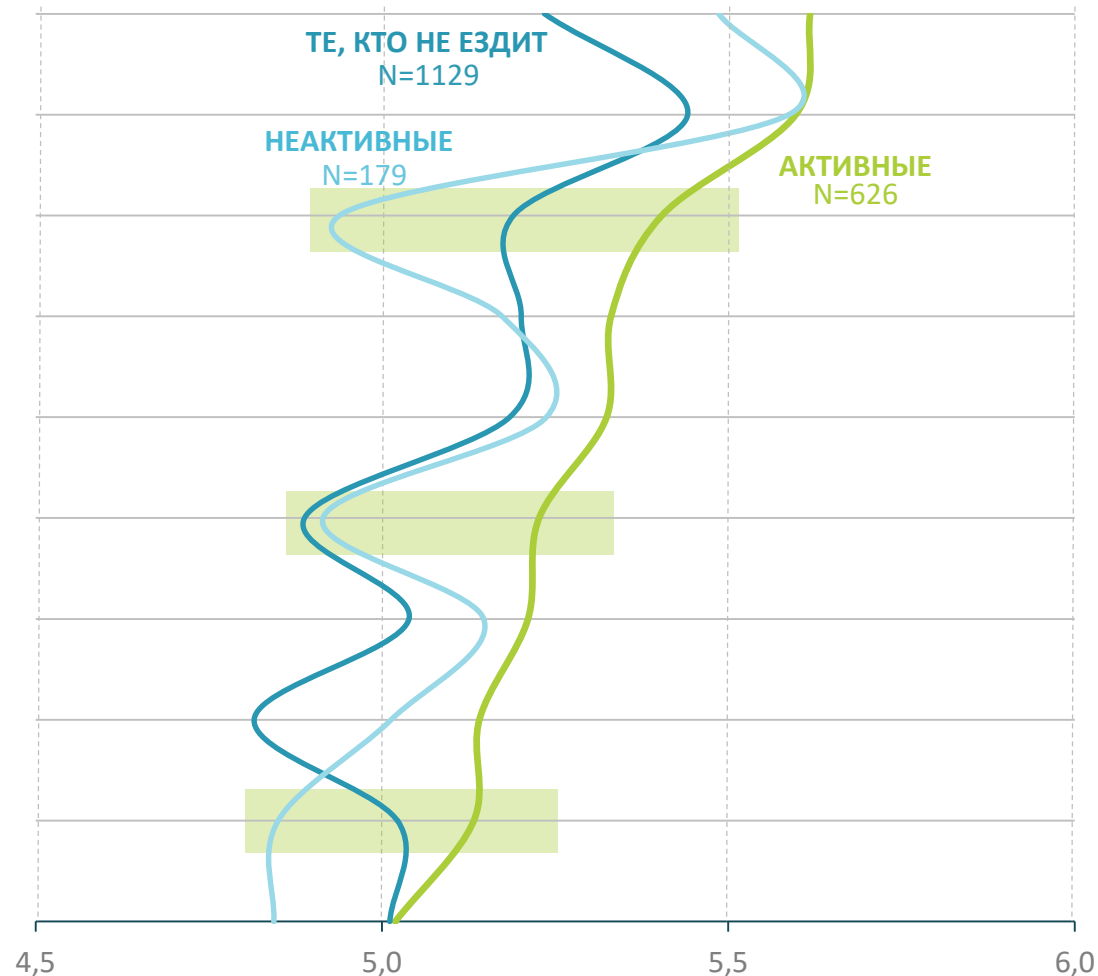
РОД ЗАНЯТИЙ, %



АКТИВНЫЕ ВЕЛОСИПЕДИСТЫ БОЛЕЕ СКЛОННЫ К УЧАСТИЮ ВО ВСЕХ ВИДАХ ЭКОАКТИВНОСТЕЙ (1/2)

ГОТОВНОСТЬ К ЗАНЯТИЮ ЭКОАКТИВНОСТЯМИ, СРЕДНИЕ ОЦЕНКИ, по шкале от 1 до 7, где 1 – совершенно не готов, 7 – уже делаю **КОММЕНТАРИИ**

- Следить за экономией электричества
- Отдавать старые/ненужные вещи нуждающимся
- Использовать многоразовую бутылку вместо покупной бутилированной
- Отдавать предпочтение многоразовым товарам вместо одноразовых
- Сортировать бытовые отходы
- Выращивать фрукты и овощи на приусадебном участке без использования пестицидов
- Покупать товары с более «экологичным» составом
- Отдавать предпочтение экологичным товарам/брендам
- Сокращать чрезмерное образование отходов дома и на работе
- Планировать маршруты на автомобиле так, чтобы за одну поездку отвести несколько человек



- Активные велосипедисты чаще, чем неактивные заинтересованы в участии в различных экологических активностях
- Они следят за экономией электричества, любят самостоятельно выращивать фрукты/овощи, покупать продукцию «экологичных» брендов гораздо чаще неактивных пользователей велосипедов
- Активные и неактивные пользователи в одинаковой степени готовы планировать рациональные маршруты на автомобиле с целью снижения выбросов в окружающую среду

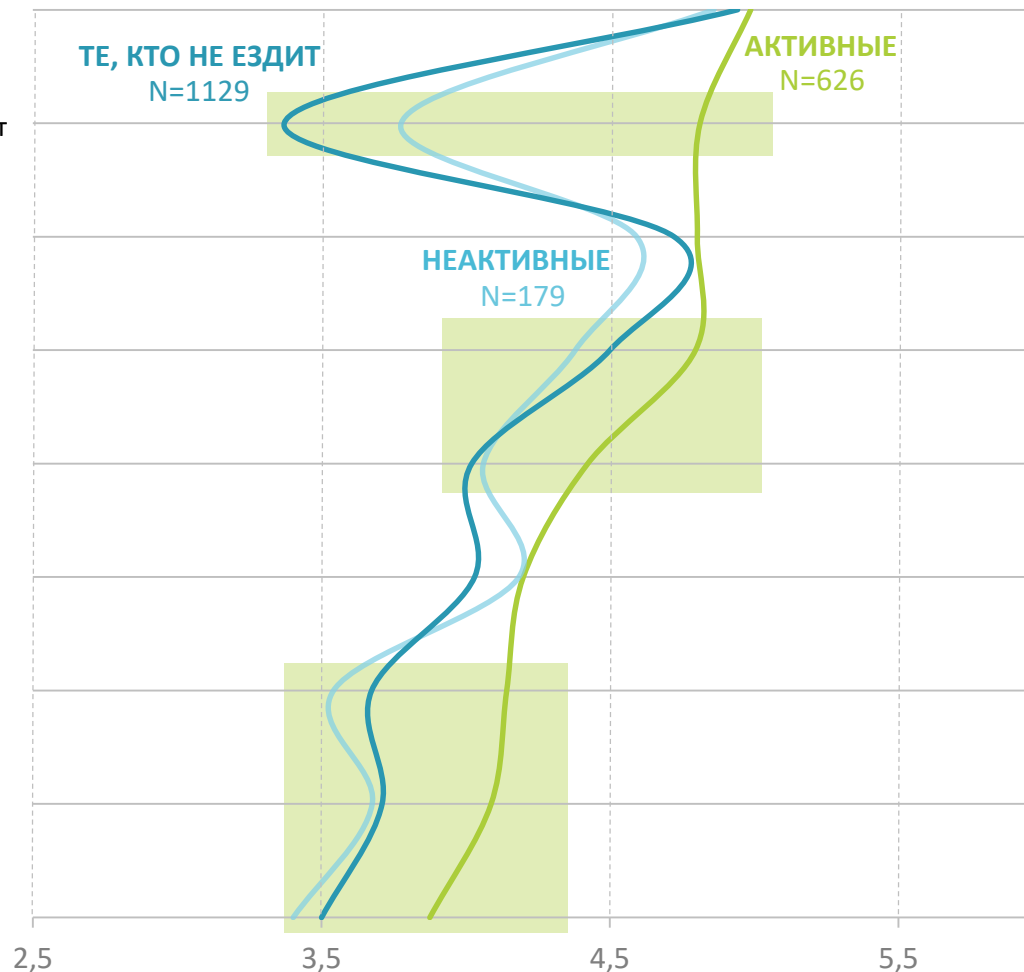
Значимые различия между сегментами

АКТИВНЫЕ ВЕЛОСИПЕДИСТЫ БОЛЕЕ СКЛОННЫ К УЧАСТИЮ ВО ВСЕХ ВИДАХ ЭКОАКТИВНОСТЕЙ (2/2)

ГОТОВНОСТЬ К ЗАНЯТИЮ ЭКОАКТИВНОСТЯМИ, СРЕДНИЕ ОЦЕНКИ, по шкале от 1 до 7, где 1 – совершенно не готов, 7 – уже делаю

КОММЕНТАРИИ

- Ремонтировать и чинить вещи вместо их покупки
- Использовать велосипед как повседневный транспорт
- Покупать товары с экомаркировкой
- Компостировать органические отходы на приусадебном участке
- Участвовать в экологических проектах и акциях
- Брать кофе на вынос в своей многоразовой кружке
- Помогать экологическим организациям как волонтер
- Участвовать в субботниках
- Жертвовать деньги на деятельность экологической организацией



- Активные велосипедисты чаще помогают экологическим организациям: как в качестве волонтеров, так и жертвуя деньги
- Между группами нет большой разницы в предпочтении использовать свою кружку для покупки кофе на вынос

Значимые различия между сегментами

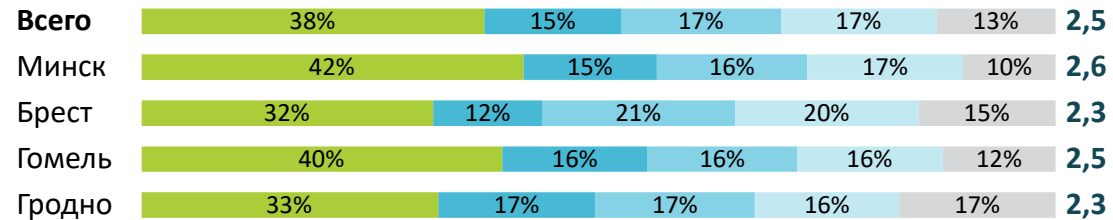


1. Транспортные предпочтения 6
2. Владение велосипедами и их использование 13
3. Оценка инфраструктуры и барьеры к пользованию 36
4. Знание и соблюдение ПДД 43
5. Отношение к велодвижению и знание инициатив 54
6. Приложение
 - Портрет велосипедиста 67
 - **Пользование транспортом для формальных поездок** 71
 - Другое 75

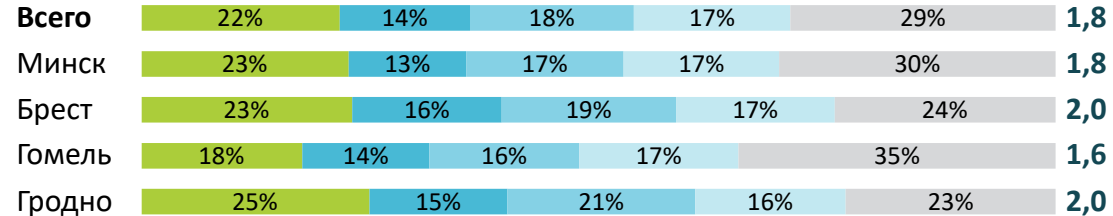
В ТЕПЛОЕ ВРЕМЯ ГОДА ЛЮДИ ОБЫЧНО ЕЗДЯТ НА РАБОТУ НА ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ; В БРЕСТЕ И ГРОДНО ЧАЩЕ, ЧЕМ В ДРУГИХ ГОРОДАХ, ИСПОЛЬЗУЮТ МАШИНУ, В БРЕСТЕ ЧАЩЕ, ЧЕМ В ДРУГИХ ГОРОДАХ, ИСПОЛЬЗУЮТ ВЕЛОСИПЕД

ПОЕЗДКИ НА РАБОТУ В ТЕПЛОЕ ВРЕМЯ ГОДА | Май-сентябрь

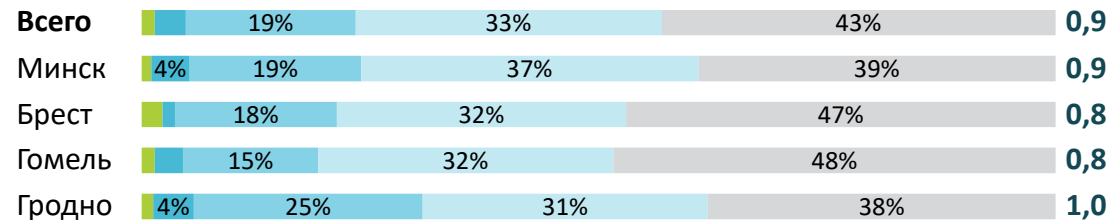
НА ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ



НА МАШИНЕ ИЛИ КАРШЕРИНГЕ

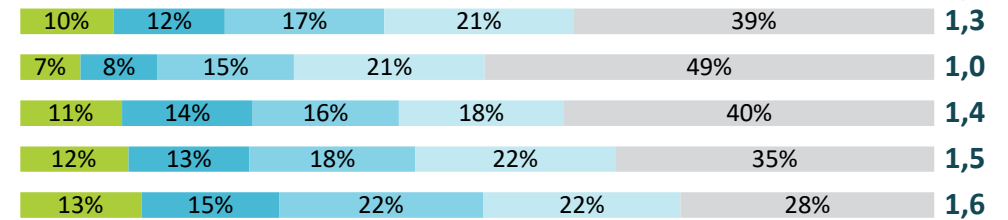


НА ТАКСИ

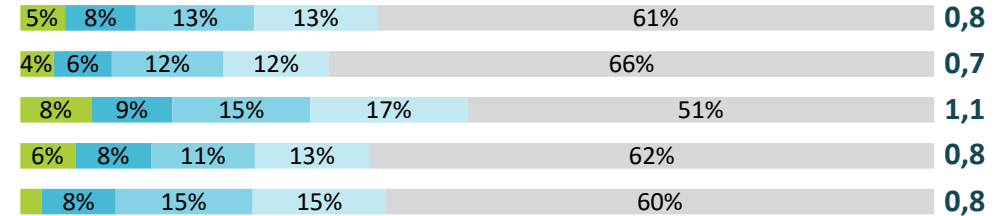


Средний балл частоты поездок, где 4 – в большинстве случаев, 3 – часто, 2 – иногда, 1 – очень редко, 0 – никогда

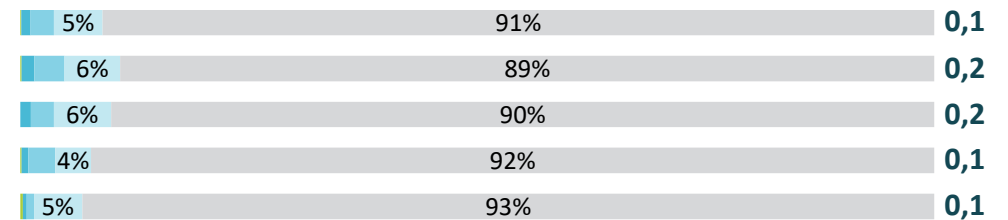
ПЕШКОМ



НА ВЕЛОСИПЕДЕ



НА САМОКАТЕ ИЛИ ГИРОСКУТЕРЕ



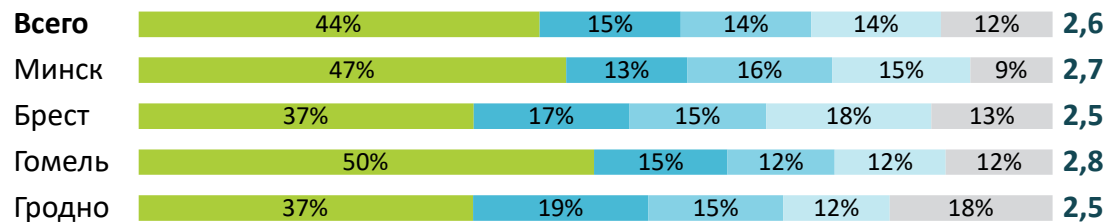
Почти всегда Часто Иногда Очень редко Никогда

В ПРОХЛАДНОЕ ВРЕМЯ ГОДА ЛЮДИ ЧАЩЕ ЕЗДЯТ НА ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ ИЛИ МАШИНЕ (НО НЕ НА ТАКСИ) И РЕЖЕ ХОДЯТ ПЕШКОМ

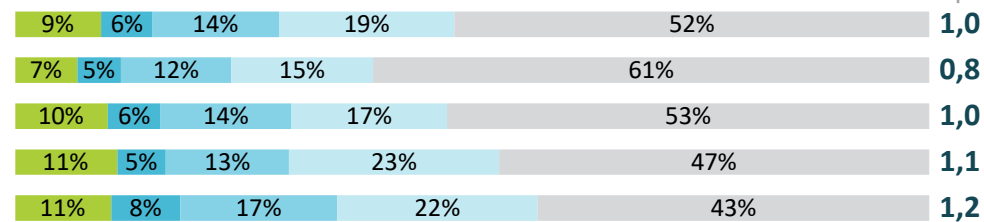
ПОЕЗДКИ НА РАБОТУ В ПРОХЛАДНОЕ ВРЕМЯ ГОДА | Ранняя весна/поздняя осень

Средний балл частоты поездок, где 4 – в большинстве случаев, 3 – часто, 2 – иногда, 1 – очень редко, 0 – никогда

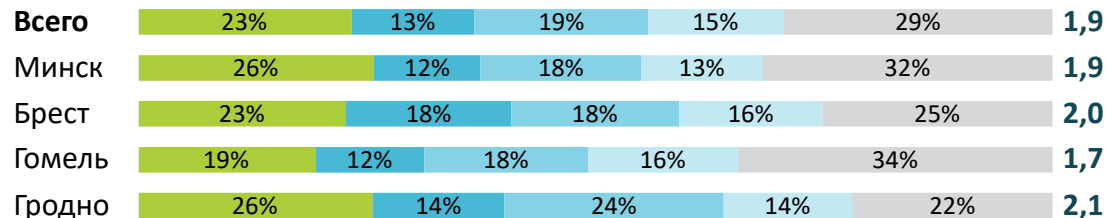
НА ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ



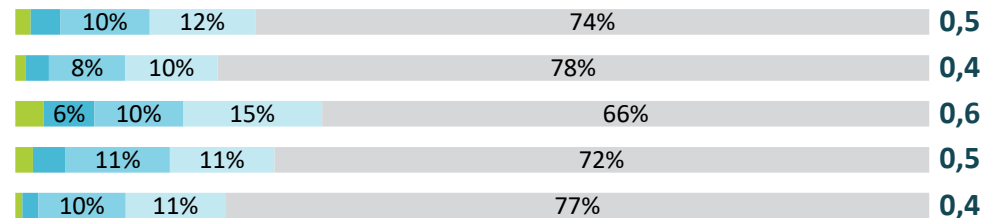
ПЕШКОМ



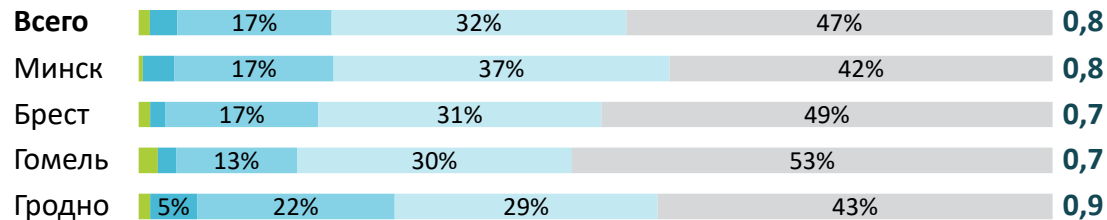
НА МАШИНЕ ИЛИ КАРШЕРИНГЕ



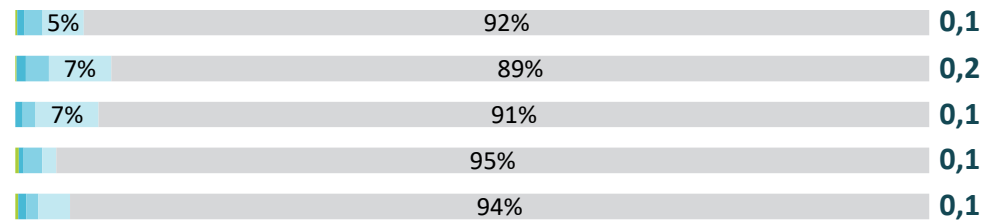
НА ВЕЛОСИПЕДЕ



НА ТАКСИ



НА САМОКАТЕ ИЛИ ГИРОСКУТЕРЕ

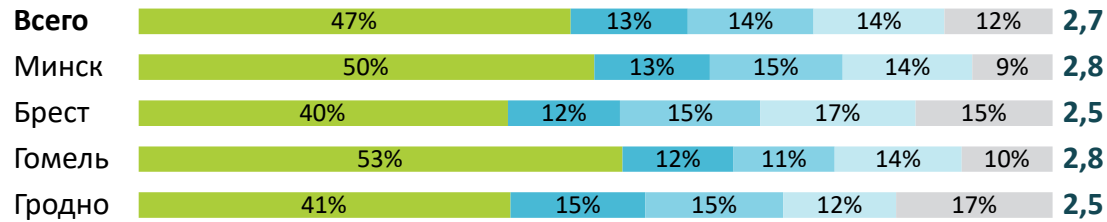


■ Почти всегда
 ■ Часто
 ■ Иногда
 ■ Очень редко
 ■ Никогда

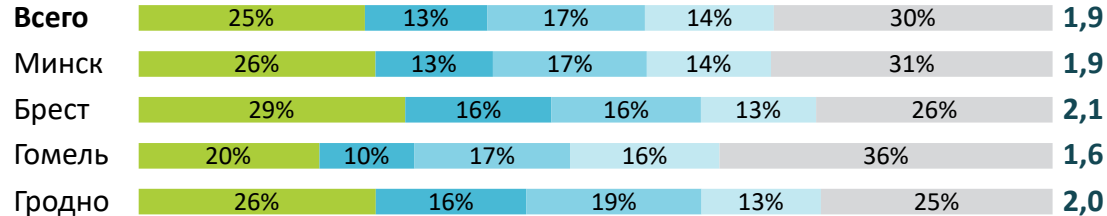
ЗИМОЙ ЛЮДИ ЕЩЕ ЧАЩЕ ЕЗДЯТ НА ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ ИЛИ МАШИНЕ, В БРЕСТЕ ВЕЛОСИПЕД ЗИМОЙ ИСПОЛЬЗУЕТСЯ ЧАЩЕ, ЧЕМ В ДРУГИХ ГОРОДАХ

ПОЕЗДКИ НА РАБОТУ В ХОЛОДНОЕ ВРЕМЯ ГОДА | Зима

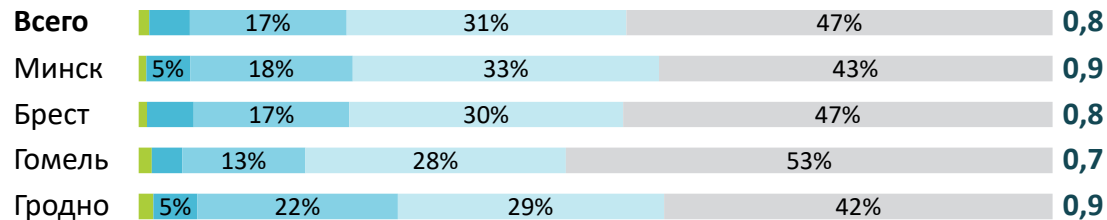
НА ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ



НА МАШИНЕ ИЛИ КАРШЕРИНГЕ

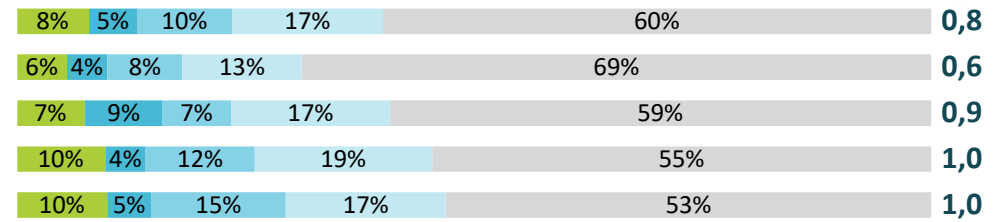


НА ТАКСИ

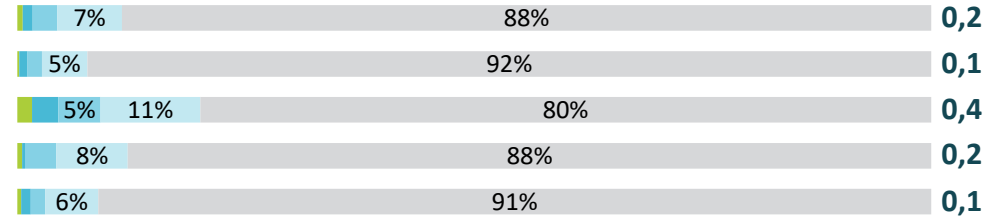


Средний балл частоты поездок, где 4 – в большинстве случаев, 3 – часто, 2 – иногда, 1 – очень редко, 0 – никогда

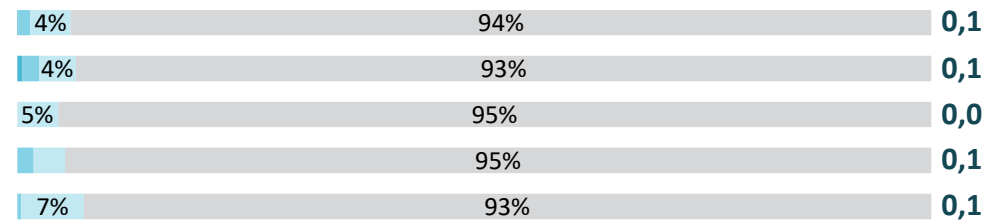
ПЕШКОМ



НА ВЕЛОСИПЕДЕ



НА САМОКАТЕ ИЛИ ГИРОСКУТЕРЕ



Почти всегда Часто Иногда Очень редко Никогда



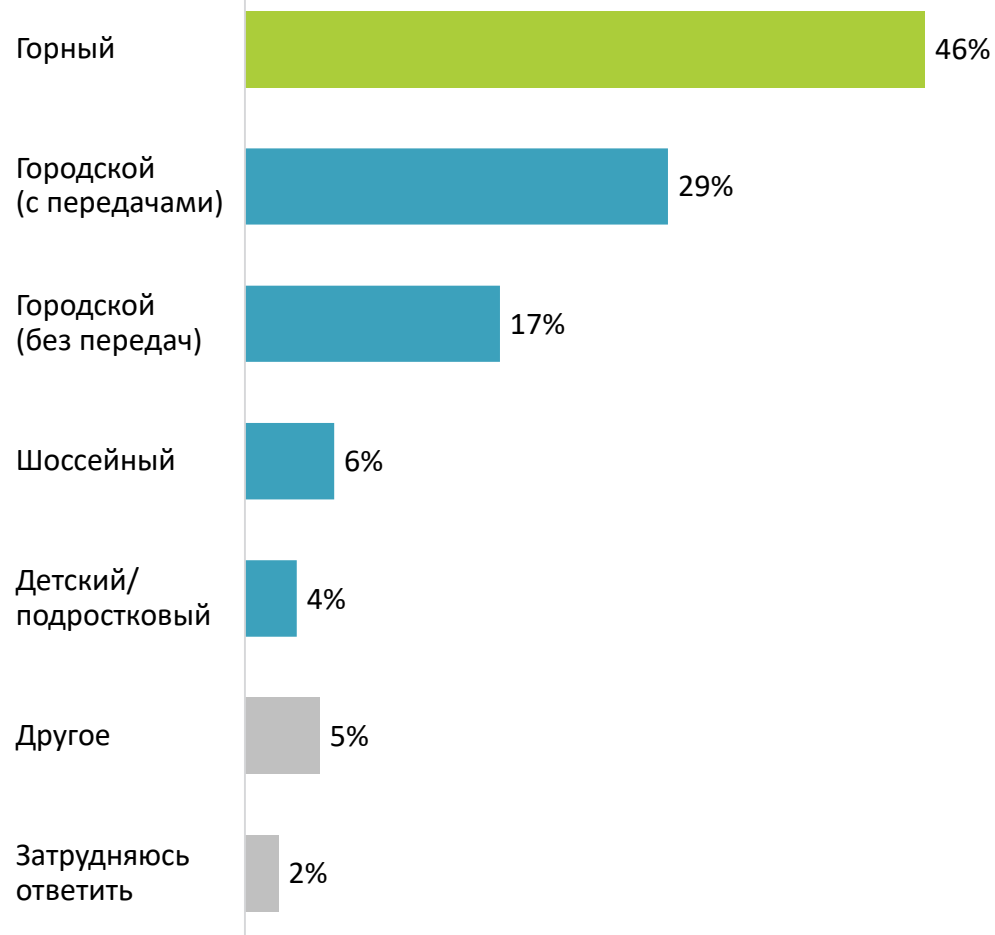
1. Транспортные предпочтения 6
2. Владение велосипедами и их использование 13
3. Оценка инфраструктуры и барьеры к пользованию 36
4. Знание и соблюдение ПДД 43
5. Отношение к велодвижению и знание инициатив 54
6. Приложение
 - Портрет велосипедиста 67
 - Пользование транспортом для формальных поездок 71
 - Другое 75

САМЫЙ ПОПУЛЯРНЫЙ ТИП ВЕЛОСИПЕДА – ГОРНЫЙ, ЕСЛИ У ЧЕЛОВЕКА ДВА ИЛИ БОЛЕЕ ВЕЛОСИПЕДА, ОДИН ИЗ НИХ, СКОРЕЕ ВСЕГО, БУДЕТ ГОРНЫМ



НАЛИЧИЕ РАЗЛИЧНЫХ ТИПОВ ВЕЛОСИПЕДОВ У РЕСПОНДЕНТОВ

N= 714



НАЛИЧИЕ РАЗЛИЧНЫХ ТИПОВ ВЕЛОСИПЕДОВ В СЕМЬЕ (КРОМЕ ЛИЧНЫХ)

N= 1089

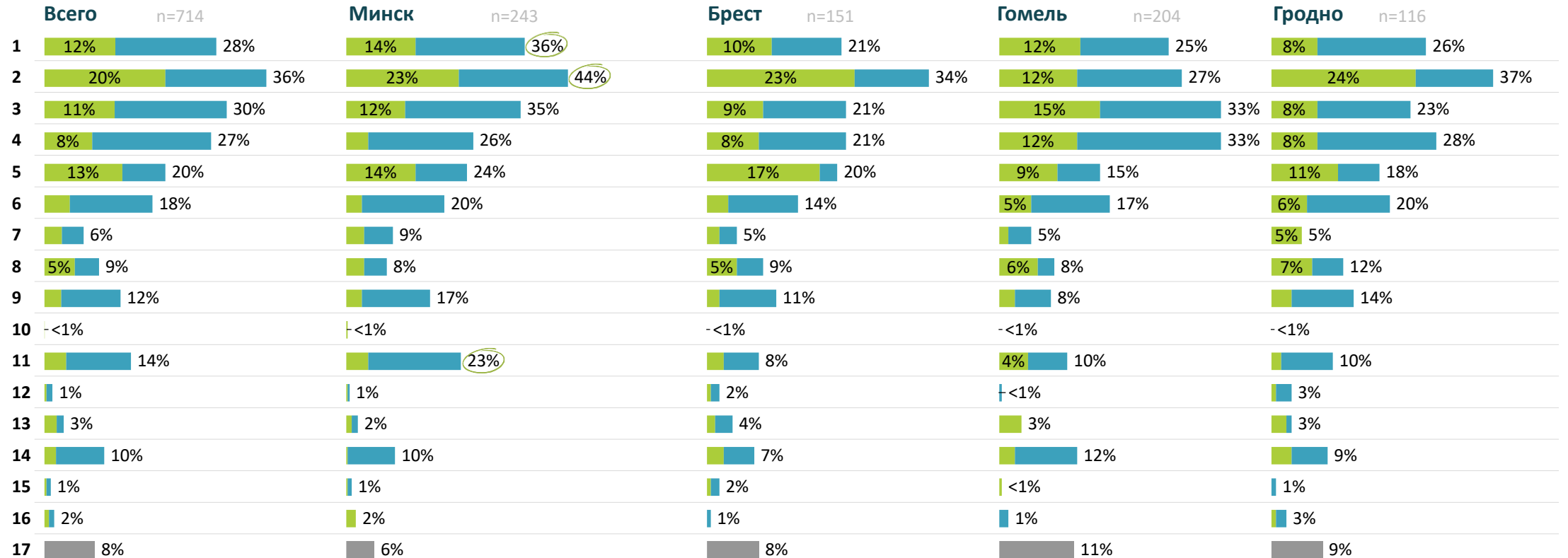




ТЕМ, У КОГО ЕСТЬ ВЕЛОСИПЕД, ЕЗДИТЬ ДО РАБОТЫ/УЧЕБЫ МЕШАЕТ ОТСУТСТВИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ – НЕХВАТКА ВЕЛОДОРОЖЕК, ВЕЛОПАРКОВОК, ОТСУТСТВИЕ БЕЗБАРЬЕРНОЙ СРЕДЫ

ПОМЕХИ ДЛЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВЕЛОСИПЕДА ДЛЯ ФОРМАЛЬНЫХ ПОЕЗДОК ДЛЯ ТЕХ, У КОГО ЕСТЬ ВЕЛОСИПЕД

■ В том числе мешает сильнее всего



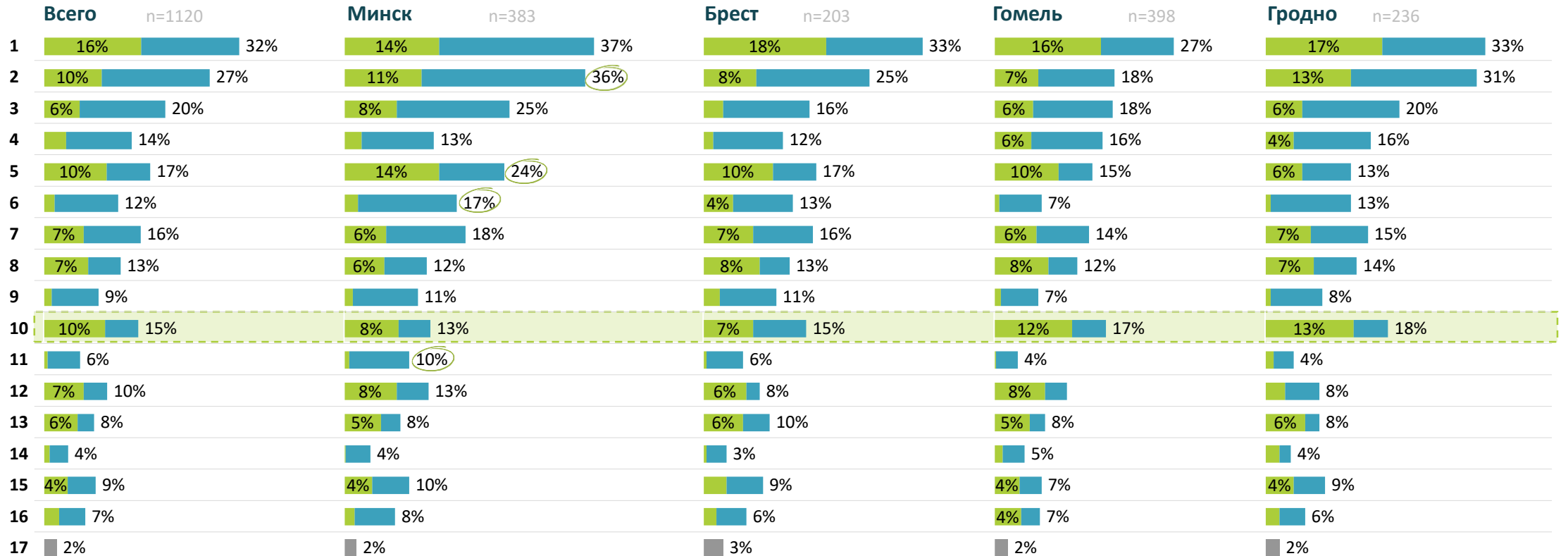
- | | | | | |
|--------------------------------------|-----------------------------------|----------------------------|---------------------------------------|------------------------------|
| 1. Есть более комфортный транспорт | 5. Слишком далеко живу | 9. Отсутствие велопарковки | 13. Проблемы со здоровьем | 17. Ничего из перечисленного |
| 2. Не хочу потеть/нет душа на работе | 6. Не хочу оставлять велосипед | 10. Нет денег на велосипед | 14. Запрет на езду по ПЧ | |
| 3. Нет безбарьерной велосреды | 7. Не задумывался (-лась) об этом | 11. неподходящий климат | 15. Не люблю ездить на велосипеде | |
| 4. Нехватка велодорожек | 8. Нет необходимости, живу близко | 12. Боюсь/не умею ездить | 16. Велосипед – не для моего возраста | |



ЛИШЬ 15% ТЕХ, У КОГО НЕТ ВЕЛОСИПЕДА ГОВОРЯТ, ЧТО У НИХ НЕ ХВАТАЕТ ДЕНЕГ НА ВЕЛОСИПЕД. БОЛЕЕ ВАЖНЫЕ ПОМЕХИ – КОМФОРТ В ДОРОГЕ И ИНФРАСТРУКТУРА, РЕШЕНИЕ ЭТИХ ПРОБЛЕМ МОЖЕТ «УЧАСТИТЬ» ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВЕЛОСИПЕДА ДЛЯ ФОРМАЛЬНЫХ ПОЕЗДОК

ПОМЕХИ ДЛЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВЕЛОСИПЕДА ДЛЯ ФОРМАЛЬНЫХ ПОЕЗДОК ДЛЯ ТЕХ, У КОГО НЕТ ВЕЛОСИПЕДА

■ В том числе мешает сильнее всего

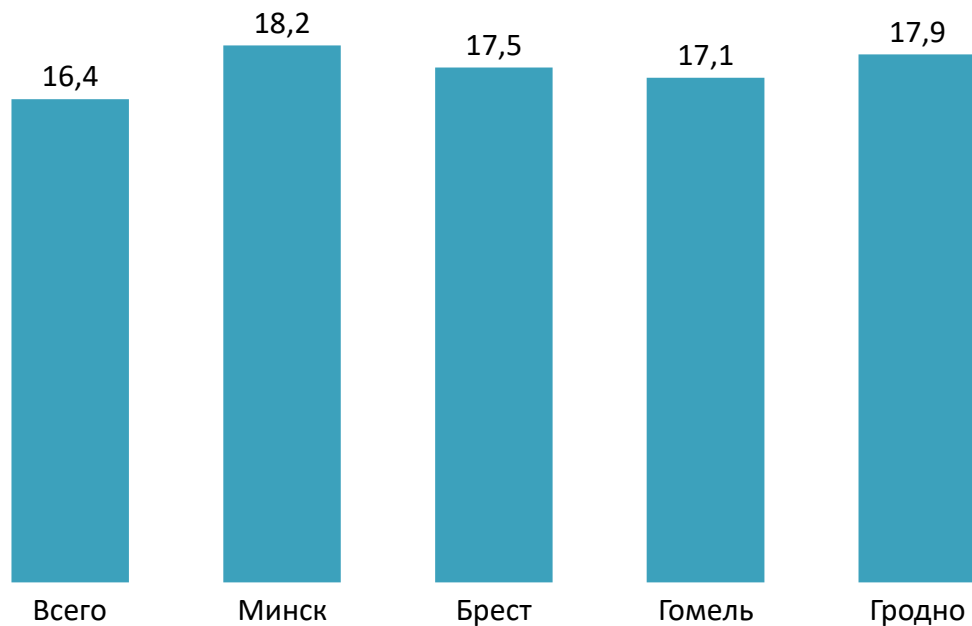


- | | | | | |
|--------------------------------------|-----------------------------------|----------------------------|---------------------------------------|------------------------------|
| 1. Есть более комфортный транспорт | 5. Слишком далеко живу | 9. Отсутствие велопарковки | 13. Проблемы со здоровьем | 17. Ничего из перечисленного |
| 2. Не хочу потеть/нет душа на работе | 6. Не хочу оставлять велосипед | 10. Нет денег на велосипед | 14. Запрет на езду по ПЧ | |
| 3. Нет безбарьерной велосреды | 7. Не задумывался(-лась) об этом | 11. неподходящий климат | 15. Не люблю ездить на велосипеде | |
| 4. Нехватка велодорожек | 8. Нет необходимости, живу близко | 12. Боюсь/не умею ездить | 16. Велосипед – не для моего возраста | |

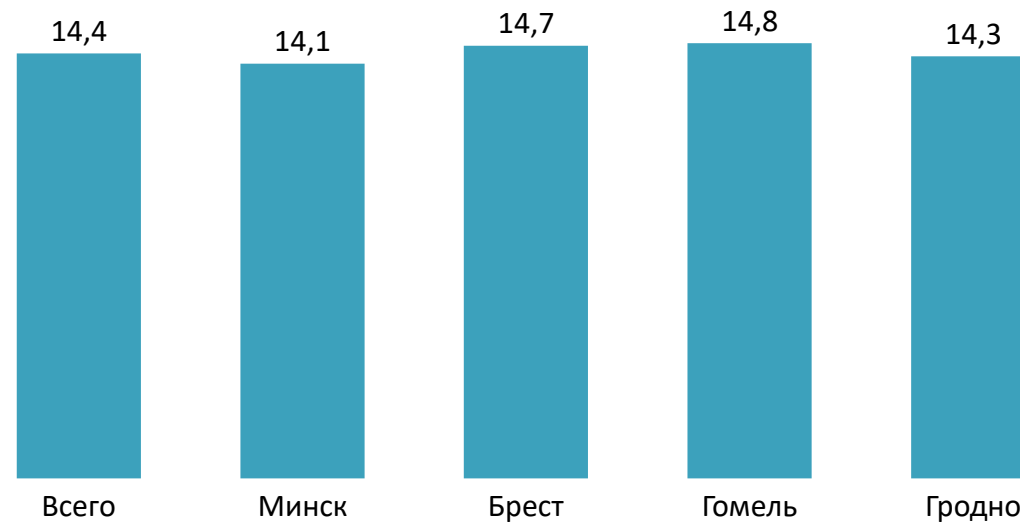


СРАВНЕНИЕ СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ НА ВЕЛОСИПЕДЕ ПО РАЗНЫМ ГОРОДАМ НЕ ПОКАЗЫВАЕТ ЗНАЧИМЫХ РАЗЛИЧИЙ

СРЕДНЯЯ СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ НА ВЕЛОСИПЕДЕ ПО ГОРОДУ ПО ОЦЕНКЕ РЕСПОНДЕНТОВ, КМ/Ч



СРЕДНЯЯ СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ НА ВЕЛОСИПЕДЕ ПО ГОРОДУ НА ОСНОВЕ СРАВНЕНИЯ РАССТОЯНИЯ ДО РАБОТЫ И ЗАТРАЧИВАЕМОГО ВРЕМЕНИ, КМ/Ч





В рамках проекта "Городское велодвижение в Беларуси" финансируемого Европейским союзом, реализуемого учреждением "Центр экологических решений" и общественным объединением "Минское велосипедное общество"



ЦЕНТР
ЭКОЛОГИЧЕСКИХ
РЕШЕНИЙ

Минское
Велосипедное
Общество



Проектный менеджер:

Евгений Краснянский

+375 29 107 30 97

yauheni.krasnianski@civitta.by

Команда проекта:

- Мария Соловей
- Алексей Ходасевич
- Юлия Лизгунова
- Филипп Биканов
- Владислав Шумский

Civitta Estonia

info@civitta.ee

+372 646 448 8

www.civitta.ee

Civitta Latvia

info@civitta.lv

+371 277 055 85

www.civitta.lv

Civitta Lithuania

info@civitta.lt

+370 685 266 80

www.civitta.lt

Civitta Finland

info@civitta.fi

+358 505 261 694

www.civitta.fi

Civitta Poland

office@civitta.pl

+48 690 001 286

www.civitta.pl

Civitta Ukraine

info@civitta.com.ua

+380 442 270 140

www.civitta.com.ua

Civitta Romania

info@civitta.ro

+403 180 535 88

www.civitta.ro

Civitta Moldova

info@civitta.md

+373 797 550 99

www.civitta.md

Civitta Kaliningrad

office@civitta.ru

+7401 253 074 8

www.civitta.ru

Civitta St. Petersburg

info.spb@civitta.ru

+7 812 9886816

www.civitta.ru

Civitta Belarus

info@civitta.by

+375 296 018 517

www.civitta.by

Civitta Serbia

info@civitta.rs

+381 11 2435 489

www.civitta.rs

МЫ СОДЕЙСТВУЕМ РАЗВИТИЮ ВАШЕГО БИЗНЕСА