

## **Dviračių turizmo sistemos plėtojimo perspektyvos Lietuvoje**

---

**Paulius Kavaliauskas**

*Vilniaus universitetas, Bendrosios geografijos katedra, M. K. Čiurlionio g. 21, LT-2009 Vilnius*  
*El. paštas: paulius.kavaliauskas.@gf.vu.lt*

---

### **ĮVADAS**

Jau nuo XVIII a. pabaigos dviratis tapo populiarius daugelyje pasaulio šalių, ypač Europoje. Anglijoje, Italijoje, Prancūzijoje, Olandijoje, Švedijoje, Danijoje, Japonijoje, JAV ir kitose šalyse šiuo metu gaminami įvairiausių tipų dviračiai, galintys patenkinti išrankiausio skonio dviračių mėgėjus, o jų bendra gamybos apimtis pasiekė beveik 100 milijonų vienetų per metus. Pradėjęs savo kelią kaip savotiška pramoninio pobūdžio pasivažinėjimui skirta priemonė, dviratis vis tvirčiau tampa lygiateise transporto rūšimi (Burinskienė ir kt., 1987). Ypač intensyviai jo populiarumas ėmė augti XX a. pabaigoje, kada su tradicinėmis dviračio šalimis Azijoje (Kinija, Vietnamas ir kt.) šiuo požiūriu ėmė konkuruoti daugelis Europos valstybių, ypač Olandija, Danija, Švedija, Vokietija ir kt.

Taigi dviračių transportas pirmiausia tapo neatskiriama šiuolaikinio miesto eismo sudėtine dalimi (Burinskienė ir kt., 1987; Karalius, 1998), padedanti saugoti ekologiškai švarią aplinką. Būtent dviračių transporto ekologiškumas lėmė jų populiarumą pasaulinio žaliųjų judėjimo programose, dviračių žygiais buvo paženklinta ir visa mūsų šalies Atgimimo žaliųjų banga 1998–1990 metais.

Antra vertus, pastaruosiu metu ypač pradedama akcentuoti pažintines turistines dviračio galimybes. Jau penkiolika metų dviračių turizmas Centrinėje ir Vakarų Europoje auga sparčiau nei visos kitos turizmo rūšys, o gerai reklamuojami dviračių turizmo ta-

kai sugeba pritraukti iki 300 mln. turistų per metus. Deja, Baltijos šalys ir visa Rytų Europa smarkiai atsilieka šioje srityje. Tenka pripažinti, kad tiek dviračių transporto, tiek dviračių turizmo plėtra jose dar tik mokosi žengti pirmuosius žingsnius. Veikiant bendraeuropinėms tendencijoms ir vykdamas integracijos į Europos Sąjungą programas dviračių problemos sprendimu imta intensyviau rūpintis ir mūsų šalyje. Greta vietos savivaldos institucijų iniciatyvos dviračių eismo miestuose organizavimo klausimais vis aktyviau keliama vietinio, regioninio bei nacionalinio lygmens dviračių turizmo plėtros sprendimo problema. Vienas svarbiausių tokio pobūdžio darbų buvo dviračių turizmo galimybių studija Lietuvoje, atlikta Austrijos (M. Uitz, G. Schofner) ir Lietuvos (P. Kavaliauskas, A. Karalius, A. Mituzas, J. Stravinskas) specialistų jėgomis pagal specialų Phare programos projektą (Dviračių trasų..., 2002). Autoriaus patirtis, sukaupta vykdamas minėtą darbą, paskatino parengti šį straipsnį, skirtą dviračių turizmo plėtros problemos sprendimui teritorinės lokalizacijos požiūriu.

### **BENDRASIS EUROPOS PATIRTIES VERTINIMAS**

Pažintinio dviračių turizmo plėtra Europoje šiuo metu vyksta net keturiais lygmenimis:

1) žemyninis lygmuo, atstovaujamas iki 2010 m. numatomos įgyvendinti Eurovelo dviračių kelių tinklo

programos, sujungiančios per 50 tūkst. km ilgio 12 tranzitinių maršrutų (Bulpitt, 2002);

2) nacionalinis lygmuo, atstovaujamas atskirose šalyse projektuojamų bei įgyvendinamų nacionalinės svarbos dviračių trasų sistemų (The national cycle..., 1997; Poland..., 1998; Eesti..., 2001; Latvijas..., 2001; Radtouren..., 2000; Rozvoj cyklistické..., 2000; ir kt.);

3) regioninis lygmuo, atstovaujamas dviračių turizmo trasų planavimo bei realizavimo atskiruose šalių administraciniuose ar kultūriniuose regionuose (Cycling Scotland, 2000; Cycling Wales, 2000; Manuale per la..., 2000; Cycling routes..., 2001; Münsterland..., 2001; Franken Rad..., 2001; Ireland..., 2002; Land der..., 2002 ir kt.);

4) lokalinis lygmuo, atstovaujamas pažintinio dviračių turizmo trasų planavimo bei realizavimo nacionaliniuose ir regioniniuose (gamtos, kraštovaizdžio) parkuose bei priemiestinėse ir kurortinėse zonos.

Būdinga, kad pastarąjį penkmetį Europos šalyse parengiamos ir dviračių turizmo plėtros patyrimą apibendrinančios studijos su metodinėmis rekomendacijomis, kaip realizuoti šio tipo trasas (Collection of cycle... 2000; Comparaison des principaux..., 2001 ir kt.).

Susipažinus su Europos šalyse išleistos metodinės, kartografinės bei projektinės literatūros dviračių turizmo plėtojimo klausimu pavyzdžiais išryškėjo, kad dviračių turizmo trasos dažniausiai organizuojamos pagal šiuos lokalizuojančius veiksnius:

1) gamtinius – upių slėnius, jūrų ar ežerų pakrantes, kalnų grandines, miško masyvus;

2) urbanistinius – administracinius ar istorinius centrus;

3) teminius – valstybių politinę, kultūrinę ar ūkinę raidą bei specifiką išryškinančias savo turiniu siaurai specializuotas temas.

Galima išskirti tris pagrindinius dviračių trasų tinklo teritorinius konfigūracinius tipus: a) linijinį, b) žiedinį ir c) zigzaginį. Pirmasis tipas dažniausiai taikomas žemyninio bei nacionalinio tinklo sistemose (Eurovelo, Danija, Olandija, Latvija, Estija), antrasis gali būti naudojamas įvairaus taksonominio lygmens trasų tinklui organizuoti (Austrija, D. Britanija, Airija, Prancūzija, Ispanija), trečiasis daugiausia aptinkamas regioninėse bei vietinėse trasų sistemose (Vokietija, Čekija, Italija). Kiekvienas šių trasų konfigūracijos tipų turi savo pliusų ir minusų, kurie išryškėja tik konkrečioje situacijoje, todėl apriorinis santykinis jų tinkamumo įvertinimas būtų ne visai korektiškas. Svarbiausiu tokio vertinimo kriterijumi galėtų būti konkretus vartotojo prioritetas arba dideliems nuotoliams, arba grįžimui į pradžios vietą, arba laisvam pasivažinėjimui. Matyt, optimaliu dviračių trasų tinklu reikėtų laikyti tinklą, derinantį visus konfigūra-

cinis trasų organizavimo tipus ir sudarantį kuo platesnę galimybę rinktis.

Pažintiniu požiūriu tam tikrų organizacinių priva- lumų teikia žiedinė ar zigzaginė trasų konfigūracija. Tačiau visos žemyninės erdvės interesai bei ekspertų pripažįstamas faktas, kad kol kas tarp Europos turistų dviratininkų vyrauja vadinamieji „kojiniai“ turistai, prioritetą teikiantys nukeliautam atstumui, verčia teigiamai vertinti ir tranzitines linijines dviračių turizmo trasų sistemas.

Mūsų tradiciniam erdviniam mąstymui ypač sunkiai suvokiamos yra Europos dviračių turizmo specialistų planuojamos ir propaguojamos 1,0–1,5 tūkst. km ilgio transžemyninės Eurovelo trasos. Vis tik Europos šalių praktika rodo, kad jų nacionaliniuose bei regioniniuose dviračių turizmo trasų tinkluose populiariausios būna vidutinio nuotolio (200–300 km) trasos, įveikiamos per 5–7 dienas, bei ilgesnės (500–700 km), paprastai skirtos 2 savaitių atostogoms.

Pažymėtina, kad Europoje dviračių trasų sistemą kiek įmanoma stengiamasi atskirti nuo svarbiausių autokelių tinklo, rengiant tam specialius dviračių takus ar panaudojant vietinius takus. Dėl šios plačiai deklaruojamos idėjos realizavimui reikalingų ypač didelių kaštų to iki galo padaryti dar nėra pavykę nė vienai šaliai. Panagrinėjus konkrečius trasų tinklus aiškiai matyti, kad kol kas didžioji dalis trasų naudoja mažesnio intensyvumo eismo autokelius.

Būtina akcentuoti ir bene svarbiausią europinės patirties organizacinį momentą – *bet kokia ženklesnė dviračių turizmo plėtra yra įmanoma tik sukūrus tam reikiamą infrastruktūrą, t. y. užtikrinus trasų kelio dangos kokybę bei funkcionalų informacijos, nakvynės ir aptarnavimo paslaugų tinklą*. O tai, deja, kol kas ir yra Baltijos šalių bei Rytų Europos dviračių turizmo plėtros „Achilo kulnas“. Tačiau minėta problema dėl jos technologinio bei organizacinio pobūdžio sudaro atskirą temą ir šiame straipsnyje nebus plačiau nagrinėjama.

## DVIRAČIŲ TURIZMO PLANAVIMAS LIETUVOJE

Pirmieji pasiūlymai plėsti dviračių turizmą mūsų šalyje pasirodė kartu su pirmaisiais nacionaliniais bei regioniniais rekreacinio planavimo darbais, atliktais Statybos ir architektūros institute praėjo amžiaus septintajame bei aštuntajame dešimtmetyje. Jų apibendrinimas buvo pateiktas Lietuvos TSR poilsio ir turizmo zonų perspektyvinės plėtros schemoje bei Nacionalinėje turizmo plėtojimo programoje (Daniulaitis, 1966; Daniulaitis, Stauskas, 1980; Nacionalinė..., 1993). Bene daugiausia ties šia problema dirbęs G. Daniulaitis Lietuvos dviračių turizmo trasų sistemą numatė kaip linijinių tranzitinių dviratininkų

kelių tinklą, sudarytą iš tokių svarbiausių krypčių (Daniulaitis, 1983):

⇒ transrespublikinis takas: Vilnius–Kaunas–Raseiniai–Varniai–Palanga;

⇒ nacionalinės reikšmės trasos: Veisiejai–Druskininkai–Varėna–Vilnius–Ignalina–Zarasai–Rokiškis, Druskininkai–Alytus–Kaunas–Ukmergė–Anykščiai–Rokiškis, Ignalina–Utena–Anykščiai–Panevėžys–Šiauliai–Telšiai–Plungė, Vilkija–Jurbarkas–Šilutė–Klaipėda;

⇒ regioninės trasos Vakarų, Šiaurės, Vidurio ir Pietų Lietuvoje.

Deja, tenka pripažinti, kad dviračių turizmo planavimas Lietuvoje aplenkė laiką, nes realiam projektinių pasiūlymų realizavimui sovietmečiu nebuvo sąlygų. Planavimo dokumentai, įkvėpti užsienio šalių patirties pavyzdžių, liko neįgyvendinti – numatytos dviračių turizmo trasos realiai nefunkcionavo, o joms reikalinga infrastruktūra nebuvo kuriama.

Toks pats likimas ištiko ir nacionalinės ar regioninės dviračių turizmo trasų sistemos pasiūlymus, Vilniaus universiteto bei Vilniaus pedagoginio instituto geografų parengtus praeito amžiaus 8–9-ajame dešimtmetyje (Kudaba, 1977; Kavaliauskas, Šilagalis, 1981; Kaip rengti..., 1986). Metodiniu požiūriu šiuose siūlymuose atsirado ir kai kurių naujovių: be linijinių tranzitinių trasų (Medininkai–Vilnius–Kėdainiai–Tytuvėnai–Plungė–Šventoji, Ventė–Varniai–Anykščiai–Ignalina, Biržai–Panevėžys–Birštonas–Druskininkai, Zarasai–Utena–Aukštadvaris–Lazdijai), buvo numatytas ir žiedinis kelias pasieniu aplink Lietuvą bei žiedinės Aukštaitijos, Dzūkijos, Žemaitijos, Vilniaus bei Kauno regionų trasos.

Pažintinio dviračių turizmo trasų planavimas vyko vietiniu lygmeniu, ypač svarbi ši problema buvo planuojant nacionalinius, o vėliau ir regioninius parkus. Iš esmės visų šalies valstybinių parkų planavimo schemas, pradėdant praeito amžiaus aštuntojo dešimtmečio pradžią ir baigiant dabartimi (Gamtos parko..., 1971; Dzūkijos nacionalinio..., 1991; Varnių regioninio..., 1998; Labanoro regioninio..., 2001 ir kt.), pateikia žiedinių (kartais ir linijinių) dviračių turizmo trasų tinklą planuojamų parkų teritorijose. Būtent šioms trasoms paprastai būna keliama užduotis supažindinti parko lankytojus su automobiliais nepasiekiamomis arba autoturizmui neleistomis ypač vertingomis parkų vietomis bei objektais. Deja, visos planuotos ir patvirtintos dviračių turizmo trasos šalies nacionaliniuose bei regioniniuose parkuose iki šiol lieka nerealizuotos – negerinama kelių danga, nekuriama reikalinga informacinė bei aptarnavimo infrastruktūra. Važinėjimas dviračiais vyksta stichiškai ir turi dažniausiai tik pravažiuojamojo turizmo pobūdį.

Tokiai dviračių turizmo padėčiai susidaryti, be objektyvių prielaidų (intensyvaus dviračių turizmo ne-

buvimo, ypač sovietmečiu), turėjo įtakos ir kai kurios principinės dviračių turizmo plėtros planavimo klaidos. Pirmiausia tai visuotinis dviračių bei pėsčiųjų turizmo (dažnai ir slidžių) teritorinis suplakimas minėtuose planavimo dokumentuose. Gana skirtingus reikalavimus infrastruktūrai ir net aplinkai keliančių turizmo formų ir jų trasų sutapatinimas, įvykęs dėl praktinės realizavimo patirties stokos, tiesiog supainiojo patį problemos sprendimą. Išanalizavus planavimo dokumentus matyti, kad planuojamos trasos ir jų sistemos labiau atitinka pėsčiųjų turizmo interesus, o dviračių turizmui kartais realiai net neįmanomos.

Kita svarbi priežastis buvo reikalingų investicijų ir tikslinių realizavimo programų stoka arba net visišką jų neturėjimas. Kaip rodo Vakarų šalių praktika, dviračių turizmo plėtojimas yra gana brangus, reikalaujantis techniškai parengto takų tinklo. Neskiriant tam reikiamų lėšų, ši svarbi planavimo dokumentuose numatyta programa negalėjo būti realizuota.

Suprantama, kad ženklų impulsą spręsti dviračių turizmo problemą mūsų šalyje suteikė nepriklausomybės atgavimas ir priartėjimas prie Vakarų šalių, taip pat galimybė gauti iš ten metodinę bei finansinę paramą. Atsivėrus sienoms Lietuvoje padažnėjo dviratininkų turistų iš užsienio, suaktyvėjo vietos entuziastų veikla (Dviračiai Lietuvoje..., 2000). Pagaliau ir Valstybinis turizmo departamentas ėmė kreipti didesnę dėmesį į dviračių turizmo galimybių mūsų šalyje išnaudojimą, pradėta nemažai regioninio dviračių turizmo ir jam reikalingos informacinės sistemos plėtros projektų, atlikta ir jau minėta nacionalinė galimybių studija (Dviračių trasų..., 2002). Šiame kontekste išsiskiria Lietuvos dviratininkų bendrijos iniciatyva parengtas Lietuvos ir Kaliningrado srities dviračių trasų žemėlapis (Lietuvos ir..., 2001), pateikiantis iš esmės jau trečią nacionalinio dviračių turizmo trasų tinklo versiją (pirmajai atstovauja minėti G. Daniulaičio atlikti planavimo darbai, antrajai – R. Šilagalio ir R. Krupicko siūlymai).

Būdingas šios trečiosios versijos bruožas – išimtinė orientacija į linijinių ortogonalinių (paralelinių-meridianinių) trasų išsidėstymą. Išskirtos 6 Šiaurės–Pietų krypties (Baltijos, Žemaitijos, Piligrimų, Vidurio Lietuvos, Baltijos aukštumų ir Ežerynų) bei 5 Vakarų–Rytų krypties trasos (Šiaurės Lietuvos, Nacionalinių parkų, Klaipėda–Vilnius, Panemunės, Karališkų girių). Teritorinis modelis, atrodo, nusižiūrėtas iš Danijos, kur taip pat formuojamas tokio pat pobūdžio ortogonalinis tinklas. Ši rekomenduojamų trasų sistema priklauso šalies keliams, daugiausia krašto kelių kategorijai, ir yra suderinta su atitinkamu Kaliningrado srities bei Latvijos dviračių turizmo tinklu. Beje, Latvijos perspektyvinis dviračių turizmo trasų tinklas (Latvijas..., 2001) jau nebeturi tokios taisyk-

lingos ortogonalinės orientacijos, todėl numatytos trasos gana laisvai kaitalioja savo kryptį. Pateikta dviračių turizmo trasų versija kol kas yra tik rekomendacinio pobūdžio ir naudojama daugiausia Lietuvos dviratininkų bendrijos organizuojamuose žygiuose. Svarbiausias šios versijos privalumas, kad visa Lietuvos teritorija beveik tolygiai yra padengta dviračių turizmo trasomis, o didžiausias trūkumas – visiškai žiedinių trasų poreikio ignoravimas, pervertinant transvalstybinio tranzito vaidmenį. Gana daug praktinio realizavimo pavojų sudaro ir dėl kelio dangos privalumų pasirinkti beveik išimtinai krašto keliai, o tai jokių būdu neturėtų tapti optimaliu perspektyviniu sprendiniu ir galėtų būti pateisinama tik pradiame tinklo formavimo etape.

### DVIRAČIŲ TURIZMO TRASŲ TINKLO OPTIMIZAVIMO GALIMYBĖS

Įvertinus rekreacinio planavimo patirtį Lietuvoje, Vakarų šalių praktinį patyrimą bei mūsų šalies gamtinės-kultūrinės-ekonominės situacijos teikiamas galimybes buvo nustatyta tokia dviračių turizmo kelių tinklo formavimo metodologija:

- A. Bendrieji principai:
  - 1) orientavimasis į pažintinį laisvalaikio praleidimą,
  - 2) šalies regionų prezentacija,
  - 3) tranzitinių linijinių kelių bei žiedinių trasų integravimas,
  - 4) įvairių maršrutų pasirinkimo galimybių užtikrinimas,
  - 5) nacionalinės ir tarptautinės rinkos integracija.
- B. Plėtotinių dviračių kelių kategorijos:
  - 1) tranzitiniai Eurovelo keliai,
  - 2) ilgų distancijų (300–500 km) linijiniai nacionaliniai ar regioniniai keliai,
  - 3) ilgų distancijų (300–500 km) regioniniai žiediniai keliai,
  - 4) vietiniai (100–150 km) linijiniai arba žiediniai keliai.
- C. Tinklo planavimo procesas:
  - 1) esamų pasiūlymų analizė,
  - 2) patrauklių vietovių ir objektų analizė,
  - 3) nacionalinės dviračių kelių sistemos koncepcijos parengimas,
  - 4) rekomenduojamų maršrutų santykinės svarbos (prioriteto) nustatymas,
  - 5) pasirinktų trasų įrangos bei infrastruktūros programavimas.

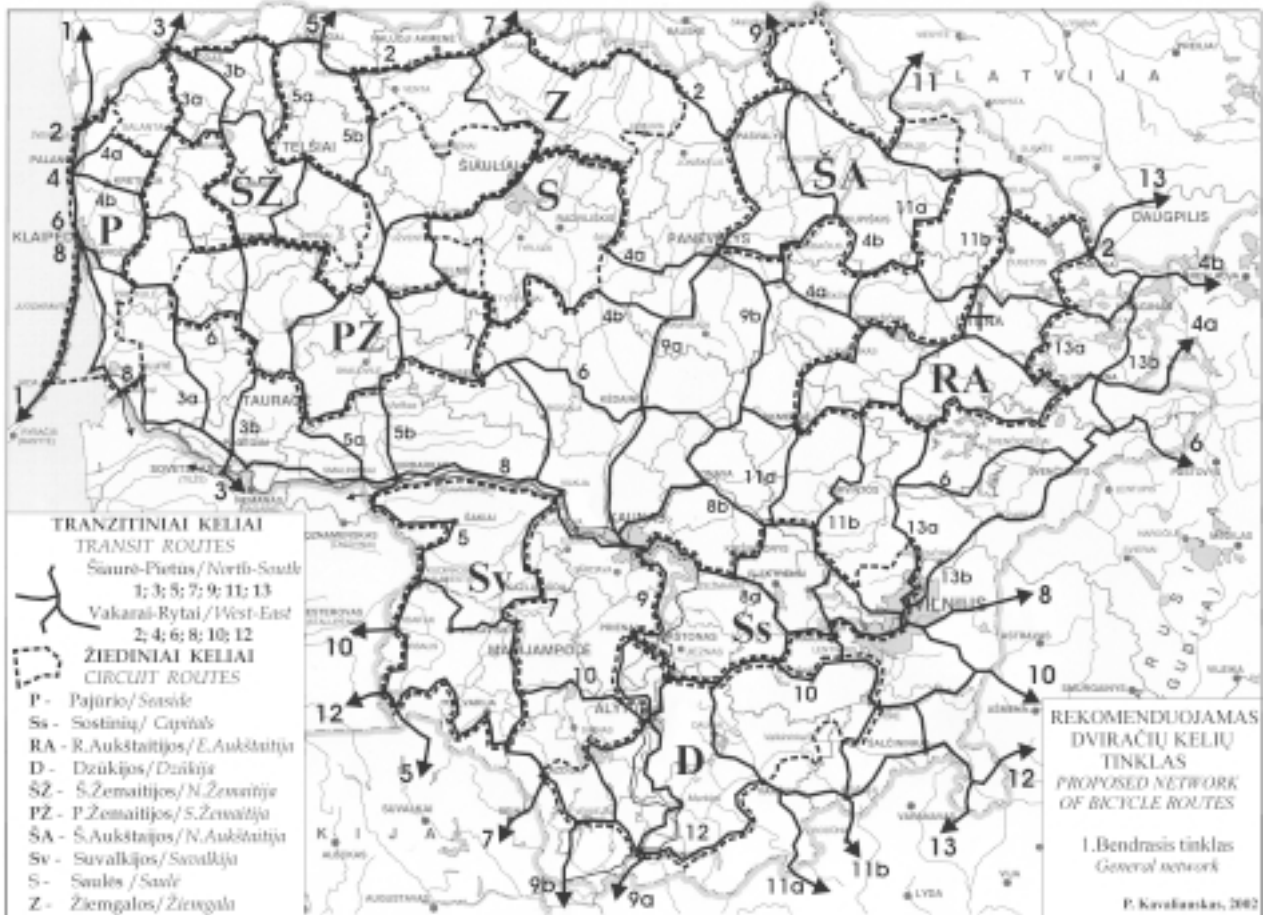
Bene svarbiausia metodologine problema buvo tinkamas galimų dviračių turizmo maršrutų santykinės svarbos bei su tuo susijusio realizavimo prioriteto nustatymas. Tam buvo sudaryta speciali vertinimo kriterijų bei juos išreiškiančių rodiklių sistema:

- A. Prasingumas (pagal maršruto idėjos prezentacijos laipsnį),
- B. Atraktyvumas (pagal lankymo objektų tankį),
- C. Vaizdingumas (pagal ypač vaizdingų atkarpų procentą),
- D. Aplinkos įvairumas (pagal skirtingų aplinkos tipų kaitos balansą),
- E. Autonomiškumas (pagal vietinių miško bei lauko takų procentą),
- F. Dangos kokybiškumas (pagal atkarpų su kietą danga procentą),
- G. Marketingo galimybės (pagal ryšį su svarbiausiais turizmo centrais),
- H. Nakvynės ir poilsio potencialas (pagal viešbučių ir kempingų kiekį),
- I. Investicinis potencialas (pagal investicinių projektų perspektyvas),
- J. Ilgio optimalumas (pagal santykį su rekreacinio laiko galimybių optimumu).

Rekomenduojamo dviračių turizmo kelių tinklo erdvinio lokalizavimo koncepcijos pagrindą sudarė Lietuvos dviratininkų bendrijos siūlyto meridianinių-paralelinių maršrutų tinklo (Lietuvos ir..., 2001) koregavimas ir papildymas pagal svarbiausių lankymui atraktyvių objektų išsidėstymą bei platesnio vietinių kelių panaudojimo interesus, tap pat šio tinklo jungimasis su perspektyviais maršrutais, galinčiais reprezentuoti istorinius kultūrinius Lietuvos regionus. Papildomai buvo įvertinta užsienio turistų poreikių specifiška ir nustatyti šiam vartotojų kontingentui prioritetiniai keliai. Stengtasi dviračių turizmo maršrutais kuo tolygiau padengti visą šalies teritoriją, sudarant galimybes į šią sistemą integruotis visoms savivaldybėms bei regionams. Taip pat buvo stengtasi išvengti per didelio ekonomiškai neracionalaus trasų tinklo tankio, todėl buvo pritaikytas atskirų tinklo atkarpų panaudojimas dviem ar net trimis skirtingos tikslinės paskirties maršrutams organizuoti.

Apskritai rekomenduojamą plėtoti mūsų šalyje perspektyvinę nacionalinę dviračių turizmo teritorinę sistemą galėtų sudaryti šie keliai (1 pav.):

- A. Galimi transvalstybiniai linijiniai dviračių keliai: Šiaurės–Pietų krypties
  - 1 – *Liepoja*–Palanga–Klaipėda–Nida–*Kaliningradas*;
  - 3 – *Kuldiga*–Skuodas–Gargždai (Plungė)–Pagėgiai–*Sovietskai*;
  - 5 – *Talsai*–Mažeikiai–Telšiai (Luokė)–Tauragė (Eržvilkas)–Jurbarkas–Kybartai–Vištytis–*Suvalkai*;
  - 7 – Jelgava–Žagarė–Šiauliai–Raseiniai–Vilkija–Marijampolė–Lazdijai–*Augustavas*;
  - 9 – *Ryga*–Biržai–Panevėžys (Kupiškis)–Kėdainiai (Jonava)–Kaunas–Prienai–Alytus–Druskininkai (Veisiejai)–*Gardinas*;



1 pav. Rekomenduojamas bendrasis dviračių turizmo kelių tinklas Lietuvoje  
 Fig. 1. Proposed general network of bicycle routes in Lithuania

- 11 – *Jekabpilis*–Rokiškis–Anykščiai (Utena)–Ukmergė (Širvintos)–Aukštadvaris (Trakai)–Varėna (Eišiškės)–*Lyda*;
- 13 – *Daugpilis*–Zarasai–Ignalina (Visaginas)–Molėtai (Švenčionys)–Vilnius–Medininkai–Šalčininkai–*Lyda*.

Vakarų–Rytų krypties

- 2 – Šventoji–Mažeikiai–Joniškis–Biržai–Rokiškis–Zarasai;
- 4 – Palanga–Salantai (Kretinga)–Telšiai (Varniai)–Šiauliai (Tytuvėnai)–Panevėžys–Kupiškis (Anykščiai)–Utena (Ignalina)–Visaginas (Tverėčius)–*Breslauja*;
- 6 – Klaipėda–Švėkšna–Tauragė–Raseiniai–Ukmergė–Molėtai–Dubingiai–Švenčionys–*Narutis*;
- 8 – Klaipėda–Šilutė–Jurbarkas–Kaunas–Elektrėnai (Jonava)–Trakai (Kernavė)–Vilnius–*Smurgainys*;
- 10 – *Gumbinė*–Kybartai–Vilkaviškis–Marijampolė–Alytus–Aukštadvaris–Vokė–Medininkai–*Ašmena*;
- 12 – *Gėlupė*–Vištytis–Lazdijai–Druskininkai–Varėna–Šalčininkai–Dieveniškės–*Ašmena*.

B. Galimi regioniniai žiediniai dviračių keliai:

- P** – Pajūrio, **Ss** – Lietuvos sostinių, **D** – Dzūkijos, **Sv** – Suvalkijos, **RA** – Rytų Aukštaitijos, **ŠA** – Šiaurės Aukštaitijos, **ŠŽ** – Šiaurės Žemaitijos, **PŽ** – Pietų Žemaitijos, **Z** – Žiemgalos, **S** – Saulės.

Visi regioniniai žiediniai keliai buvo suformuoti daugiausia panaudojant atskiras numatytų įvairių tranzitinių linijinių maršrutų atkarpas, t. y. stengiantis išvengti papildomų kelių įrangos išlaidų.

Kaip ypatingos svarbos problema buvo išskirtas užsienio turizmui tinkamiausių dviračių kelių parinkimas. Austrijos ekspertų nuomone (Dviračių trasų..., 2002), būtent užsienio dviratinkai (pirmiausiai iš Vokietijos, Austrijos, Olandijos bei Danijos) galėtų būti tuo lokomotyvu, galinčiu išjudinti gerokai užsnūdusį mūsų dviračių turizmo traukinį. Užsienio turizmo rinkai suaktyvinti būtina kuo greičiau pritaikyti bei įrengti šiuos prioritetinius maršrutus (2 pav.):

A. Eurovelo keliai kaip žemyninio dviračių tranzito programos sudėtinė dalis:

- Ev-10**, arba Baltijos trasa;
- Ev-11**, arba Rytų Europos trasa.

B. Kiti linijiniai keliai:



2 pav. Rekomenduojami prioritetiniai užsienio turizmui dviračių keliai  
 Fig. 2. Proposed bicycle routes with foreign tourism priority

N – Nemuno kelias.

C. Žiediniai regioniniai keliai:

P – Pajūrio;

V – Vakarų Lietuvos (išplėstas variantas);

L – Lietuvos širdies (PR Lietuvos);

R – Rytų Aukštaitijos (ŠR Lietuvos).

Minėtų nacionalinės dviračių kelių sistemos maršrutų santykinio vertinimo pagal nustatytus prioritetui įtakos turinčius kriterijus rezultatai atsispindi specialioje lentelėje.

Eurovelo-10 trasos lokalizavimas dėl mūsų pajūrio rekreacinės specifikos yra daugmaž vienareikšmis ir kokių nors didesnių diskusijų nekėlė. Iš esmės jau yra parengtas ir kažkiek realizuotas jos pietinės dalies (Kuršių nerija) detalus projektas (Kuršių nerijos..., 1999), pradėti projektiniai darbai ir žemyninėje pajūrio dalyje. Tam tikrų problemų kelia nebent šiai trasai realizuoti būtino tranzitinio dviračių tako įrengimas Klaipėdos miesto teritorijoje.

Kur kas sudėtingesnis yra antrosios Eurovelo-11 trasos likimas. Šiuo metu turime jau net tris rekomenduojamus šios trasos per Rytų Lietuvą variantus. Pirmiausia tai Vilniaus Gedimino technikos universitete parengta versija (Eurovelo preliminarus...,

2002), pagal kurią maršrutas nusidriektų Lazdijų–Druskininkų–Varėnos–Aukštadvario–Trakų–Vilniaus–Nemenčinės–Molėtų–Ignalinos–Dūkšto–Zarasų trasa. Deja, toks sprendimas ignoravo kai kuriuos ypač atraktyvius užsienio turizmui šios zonos objektus, pvz., Grūto skulptūrų parką, Europos centrą, Kaldinių etnokosmologijos muziejų ir kt., bet apėmė kai kuriuos ilgokus (iki 25 km) gana nuobodus kraštovaizdžio ruožus. Visa tai vertė ieškoti optimesnių šios trasos variantų. LR teritorijos bendrajame plane (LR teritorijos..., 2002) buvo pasiūlyta pasukti šią trasą pro Merkinę, Daugus, Kernavę, Dubingius, Tauragnus atsisakant Varėnos, Nemenčinės bei Dūkšto lankstų. Pagaliau šiame straipsnyje pristatomame darbe (Dviračių trasų..., 2002) po natūrinės rekonoskuotės buvo pateikta pakoreguota Eurovelo-11 versija, mūsų nuomone, racionaliausiai išnaudojanti Rytų Lietuvos ekspozicines galimybes bei organiškai integruota į bendrąją nacionalinę dviračių turizmo sistemą (2 pav.).

Konkretus dviračių turizmo trasų projektavimas paprastai realizuojamas per šias užduotis:

- ⇒ maršruto paskirstymą pagal laiką,
- ⇒ lankymo objektų nustatymą,



Lentelė. Rekomenduojamų dviračių kelių prioritetas  
 Table. Priority ranking of the proposed bicycle routes

Kelio kategorija ir pavadinimas Category and title of the route	Ilgis Length (km)	Balų skaičius pagal kriterijus Rank points by prioritising criteria										Rezultatas Summary	
		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	balų suma points	rangas rank
<b>Eurovelo keliai / Eurovelo routes</b>													
1. Ev-10 (Baltijos/ Baltic) {[1]}	110	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	29	<b>I</b>
2. Ev-11 (Rytų Lietuvos/East Lithuania)	420	3	3	3	3	3	2	2	2	2	2	25	<b>II</b>
<b>Ilgų distancijų regioniniai žiedai / Long distance regional circuits</b>													
1. Pajūrio/ Seaside [P]	310(15)	2	3	3	3	3	2	3	3	3	3	28	<b>Ia</b>
2. Vakarų Lietuvos/ West Lithuanian [V]	410(15)	3	3	3	3	2	2	3	3	3	2	27	<b>Ib</b>
3. Lietuvos širdies/ Lithuanian heartland [L]	530	3	3	3	3	3	2	3	2	2	2	26	<b>II</b>
4. Rytų Aukštaitijos/ East Aukštaitija [RA; R]	350	2	3	3	3	2	2	2	2	2	3	24	<b>III</b>
5. Sostinių/ Capitals [Ss]	330	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	22	<b>IV</b>
6. Dzūkijos/ Dzūkija [D]	380	2	2	3	2	3	1	2	2	2	2	20	<b>Va</b>
7. Šiaurės Žemaitijos/ North Žemaitija [ŠŽ]	310	2	2	3	2	2	1	2	2	1	3	19	<b>Vb</b>
8. Suvalkijos/ Suvalkija [Sv]	390	2	2	2	1	2	1	1	1	1	3	16	<b>VIa</b>
9. Saulės/ Saulė [S]	250	1	2	2	1	2	1	1	1	1	3	15	<b>VIb</b>
10. Šiaurės Aukštaitijos/ North Aukštaitija [ŠA]	370	1	2	2	1	1	1	1	1	1	2	13	<b>VIIa</b>
11. Pietų Žemaitijos/ South Žemaitija [PŽ]	330	1	2	1	1	1	1	1	1	1	2	12	<b>VIIb</b>
12. Žiemgalos/ Žiemgala [Z]	360	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	11	<b>VIIc</b>
<b>Tranzitiniai linijiniai keliai / Transit linear routes</b>													
1. Klaipėda–Kaunas–Vilnius [8]	390	3	3	3	2	3	2	3	2	3	2	26	<b>I</b>
{1a. Nemuno/ Nemunas [N]}	{270}	3	2	3	2	3	2	2	2	3	3	25	{ <b>Ia</b> }
2. Zarasai–Vilnius–Šalčininkai [13]	320	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	24	<b>II</b>
3. Palanga–Panevėžys–Ignalina [4]	480	3	3	3	3	2	2	2	2	1	1	22	<b>III</b>
4. Rokiškis–Trakai–Varėna [11]	350	3	3	3	3	3	2	1	1	1	2	22	<b>III</b>
5. Kybartai–Alytus–Vilnius [10]	270	2	3	2	2	1	1	3	2	2	2	20	<b>IV</b>
6. Biržai–Kaunas–Veisiejai [9]	360	2	2	2	2	1	1	2	2	2	1	17	<b>Va</b>
7. Klaipėda–Raseiniai–Švenčionys [6]	450	2	2	2	2	2	1	1	2	1	1	16	<b>Vb</b>
8. Žagarė–Šiauliai–Lazdijai [7]	380	2	2	1	1	2	1	2	2	1	1	15	<b>VIa</b>
9. Mažeikiai–Jurbarkas–Vištytis [5]	360	1	2	2	2	2	1	1	2	1	1	15	<b>VIa</b>
10. Skuodas–Gargždai–Pagėgiai [3]	170	2	2	2	1	1	1	1	1	1	2	14	<b>VIb</b>
11. Vištytis–Varėna–Šalčininkai [12]	280	1	2	1	1	1	1	1	1	1	2	12	<b>VIIa</b>
12. Šventoji–Joniškis–Zarasai [2]	390	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	11	<b>VIIb</b>
<p><i>Vertinimo kriterijai:</i> A. Prasmingumas, B. Atraktyvumas, C. Vaizdingumas, D. Aplinkos įvairumas, E. Autonomiškumas, F. Dangos kokybiškumas, G. Marketingo galimybės, H. Nakvynės ir poilsio potencialas, I. Investicinis potencialas, J. Ilgio optimalumas.</p> <p><i>Criteria:</i> A. Significance, B. Potential of attractiveness, C. Level of picturesqueness, D. Environment diversity, E. Detachment, F. Quality of road cover, G. Marketing potential, H. Hostelling and recreation potential, I. Investment potential, J. Length optimality.</p>													

⇒ aplinkos suvokimo analizę,  
 ⇒ aprūpinimo nakvyne, poilsiu bei technine  
 pagalba sprendimus,

⇒ dangos tvarkymo programos parengimą,  
 ⇒ ženklavimo ir informacijos sistemos forma-  
 vimą,

⇒ orientacinių investicijų planą.

Labai svarbi yra kelių ir takų dangos tvarkymo programa, kurią sudaro pagrindiniai kelių priežiūros bei įrangos darbai, reikalingi dviračių eismui realizuoti. Skiriamos trys tvarkymo programų grupės:

A grupė – dviračių eismui numatomo naudoti valstybinių ir rajoninių kelių tinklo tvarkymas, apimantis iš dviračių eismo organizavimo pozicijų rekomenduojamus aktualius šių kelių dangos priežiūros bei gerinimo darbų kompleksus;

B grupė – specialių dviračių takų įrengimo bei priežiūros darbų kompleksai;

C grupė – specialių dviračių eismo juostų gatvėse ar keliuose įrengimo bei priežiūros darbų kompleksai.

Atlikti planavimo bei projektavimo darbai, numatomas tolesnis Phare programos tikslinių lėšų panaudojimas Vakarų Lietuvos žiedui realizuoti, Panevėnių zonos savivaldybių institucijų iniciatyva siekiant įgyvendinti Nemuno dviračių kelią bei kitos panašios akcijos atskiruose regionuose, taip pat Lietuvos dviratininkų bendrijos ir Lietuvos žaliųjų judėjimo aktyvumas leidžia tikėtis, kad Lietuva ateityje nebebus Europos užkampiu dviračių turizmo požiūriu.

## IŠVADOS

1. Planuojant dviračių turizmo plėtros Lietuvoje perspektyvą būtina panaudoti tiek užsienio šalių, tiek ir mūsų šalyje sukauptą patirtį.

2. Dviračių turizmo kelių tinklo formavimo metodologiją sudaro: šių trasų formavimo bendrųjų principų formulavimas, plėtinių dviračių kelių kategorijų nustatymas, nuoseklaus tinklo planavimo proceso užtikrinimas, pradedant esamų pasiūlymų analize ir baigiant pasirinktų trasų įrangos bei infrastruktūros kūrimu.

3. Rekomenduojamą plėtoti mūsų šalyje dviračių turizmo kelių tinklą turėtų sudaryti tiek galimi transvalstybiniai linijiniai dviračių keliai (13 maršrutų), tiek galimi regioniniai žiediniai keliai (9 žiedai), tiek ir specialiai akcentuojamas užsienio turizmui prioritetinių kelių tinklas (3 linijiniai ir 4 žiediniai).

4. Perspektyvinė dviračių turizmo sistema savo maršrutais turi kuo tolygiau padengti visą šalies teritoriją, sudarydama galimybę į ją integruotis visoms savivaldybėms bei regionams.

5. Būtina išvengti per didelio ekonomiškai neracionalaus trasų tinklo tankio, todėl tikslinga atskiras tinklo atkarpas panaudoti dviem ar net trimis skirtingos tikslinės paskirties maršrutams.

Gauta 2002 09 18  
Parengta 2002 10 11

## Literatūra

- Burinskienė M. ir kt. (1987). *Dviratis – transporto priemonė*. Vilnius: Mokslas.
- Bulpitt M. (2002). *Eurovelo: guidelines for implementation*. London: Sustrands Ltd.
- Cycling Scotland*. (2000). Edinburgh, Avian Communications.
- Cycling Wales*. (2000). Cardiff, Wales Tourist Board.
- Cycling routes in Northern Ireland*. (2001). Belfast, Northern Ireland Tourist Board.
- Collection of cycle concepts*. (2000). Copenhagen, Road Department Denmark.
- Comparaison des principaux manuels européens d'aménagements cyclables*. (2001). CERTU, Paris.
- Daniulaitis G. (1966). Turizmas rajonų planavimo požiūriu. *Lietuvos TSR architektūros klausimai*. 3: 225–233.
- Daniulaitis G. (1983). Ar eisime pėsti Palangon? *Mūsų gamta*. 11: 7–8.
- Daniulaitis G., Stauskas V. (1980). Perspektyvinė Lietuvos TSR poilsio zonų sistema. *Lietuvos TSR architektūros klausimai*. 6(3): 4–20.
- Dviračiai Lietuvoje: seminaro medžiaga*. (2000). Vilnius, Danijos aplinkos apsaugos agentūra.
- Dviračiais po Druskininkų apylinkes*. (1999). Druskininkai, Druskininkų turizmo informacijos centras.
- Dviračių trasų ir turizmo informacinių ženklų sistemos plėtros projektas: Dviračių turizmas Lietuvoje*. (2002). DFC S. A., Phare-Links-PAO, Vilnius.
- Dzūkijos nacionalinio parko planavimo schemos korektūra*. (1991). Kaunas–Vilnius, LVMI–VU.
- Eesti jalgrattakaart*. (2001). Tallinn, E. O. Map.
- Eurovelo preliminarus maršrutas Nr. 11*. (2002). Vilnius, Valstybinis turizmo departamentas.
- Franken Rad-Journal*. (2001). Nürnberg, Franken aktiv.
- Gamtos parko „Aukštaitija“ principinio planavimo schema. (1971). Kaunas, SAI.
- Ireland south west cycling routes*. (2002). Cork, Cork Kerry Tourism.
- Kaip rengti turistines trasas: metodiniai nurodymai*. (1986). Vilnius, LRTET.
- Karalius A. (1998). *Ar Vilniui reikia dviračių takų?* Vilnius: Diemedis.
- Kavaliauskas P., Šilagalas R. (1981). Projektuokime ir pažintines trasas. *Statyba ir architektūra*. 4: 12–13.
- Kudaba Č. (1977). Kai Palangoje lyja. *Švyturys*. 12: 12–13.
- Kuršių Nerijos rekreacinės infrastruktūros vystymo tikslinė programa*. (1999). Vilnius, UAB „Vilniaus Archprojektas“.
- Labanoro regioninio parko planavimo schema: Tvarkymo planas*. (2001). Vilnius, VGAD-Archimita.
- Land der Radfahren*. (2002). Wien, Nieder Österreich-Werbung GmbH.
- Latvijas velomaršrutu karte*. (2001). Rīga, Latvijas velo ceļojumu informācijas centrs.
- Lietuvos ir Kaliningrado srities dviračių trasų žemėlapis*. (2001). Klaipėda, Lietuvos dviratininkų bendrija.
- LR teritorijos bendrasis planas*. (2002). Vilnius, UAB „Urbanistika“.
- Manuale per la realizzazione della rete ciclabile regionale*. (2000). Milano, Assessorato all'Urbanistica di Lombardia.



*Münsterland Radelpark.* (2001). Fremdenverkehrsverband Münsterland touristik, Steinfurt: Wentker Druck.  
*Nacionalinė turizmo plėtojimo programa.* (1993). Vilnius-Kaunas, Valstybinė turizmo taryba.  
*Poland: most beautiful lowland routes.* (1998). PTTK, Warsaw: Kraj.  
*Radtouren in Österreich.* (2000). Salzburg: Argus.  
*Rozvoj cyklistické dopravy v České Republice.* (2000). Brno, Centrum Dopravního Vyzkumu.  
*The national cycle network guidelines and practice details.* (1997). London: Sustrains Ltd.  
*Varnių regioninio (istorinio nacionalinio) parko planavimo schema.* (1998). Vilnius, EC/Phare projektas 96-0474, AgriStudio-Archprojektas.

**Paulius Kavaliauskas**

## **DEVELOPMENT OF THE BICYCLE TOURISM SYSTEM IN LITHUANIA**

### **S u m m a r y**

Bicycle tourism became one of the most popular recreation activities in Central and West Europe. Lithuania also tries to make some attempts for upraising the development of its bicycle tourism system. A significant step was made by the Austrian and Lithuanian experts preparing a special PHARE project related to the development of bicycle routes and creation of a coherent tourism sign-posting system in 2002. The author's experience obtained during implementation of this project is presented.

The development of bicycle tourism must go on all levels of planning: international, national, regional and local, with a rational use of foreign and national experience and all possible types of bicycle routes (linear, circuit, zigzag). It is preferable to detach the bicycle route network from the main car roads, as well as to stimulate a special infrastructure for bicycle tourism accommodations.

First proposals for bicycle tourism in Lithuania were made during the period 1965–1985 in recreation-planning documents. The linear transit bicycle route network advanced by G. Daniulaitis was recommended. Another most complete version of the national bicycle route system including both linear transit and regional circuit routes was proposed by R. Šilagalis and R. Krupickas in 1981. The local bicycle route systems were actively planned for the Lithuanian national and regional parks or recreational districts. One of the shortcomings of the previous planning proposals was superposing the bicycle and hiking route networks in spite of the differences in their requirements. However, all these proposals leave behind the time, because the real conditions for such development were not matured in Lithuania yet. So, the recommended bicycle route networks were not realised, even in spite of governmental approvals.

After obtaining independence the situation became more favourable for bicycle tourism development. Open boundaries, initiatives of governmental and municipal institutions, support by European Union, activity of Lithuanian cyclists' community and Green movement created

prerequisites for the renewal of bicycle tourism in Lithuania. The first proposal of this period was preparing a bicycle route network map in close collaboration with Kaliningrad district and Latvia. This bicycle route network version was presented by linear transit routes in the both directions – parallels and meridians, but it ignored the possibility of regional circuits, most preferable for cognitive tourism. Also, too many of the main car roads were included in this network, and the necessity of its correction is evident.

The author has prepared and realised a new methodology for the planning of bicycle route network in Lithuania. Its inner structure is as follows:

#### **Main Principles:**

- 1) cognitive recreation priority
- 2) presentation of the regions
- 3) harmonisation of linear transit and regional circuit routes
- 4) assurance of different options
- 5) integration of national and international markets

#### **Categories of routes for development:**

- 1) transit Eurovelo bicycle routes
- 2) long distance (300–500 km) national and regional linear routes
- 3) long distance (300–500 km) regional circuit routes
- 4) local (100–150 km) linear or circuit routes

#### **Process of networking:**

- 1) analysis of existing proposals
- 2) localisation analysis of attractive sites and objects
- 3) preparation of the concept of a potential bicycle route network
- 4) prioritising the routes within the determined categories
- 5) design programming of the selected priority routes.

#### **Criteria and indices for valuation of priority:**

- A. Significance (by the presentation level)
- B. Potential of attractiveness (by the density of attended objects)
- C. Level of picturesqueness (by the percentage of sightseeing segments)
- D. Diversity of environment (by the balance of segments with different environment)
- E. Detachment (by the percentage of local forest and field roads)
- F. Quality of road cover (by the percentage of paved segments)
- G. Marketing potential (by the links to main tourism centres)
- H. Potential of hostelling and recreation (by the density of hotels and campsites)
- I. Investment potential (by the current and possible investment projects)
- J. Optimum length (by correspondence with recreation time limits).

The proposed network of the bicycle routes in Lithuania is presented in a special cartoscheme (Fig. 1). Also, routes of development priority for foreign users were elucidated (Fig. 2) and a more detailed explication of them was prepared.

Finally, a design programming the selected routes was proposed, including the following list of the programming tasks:

- 1) Daily distribution
- 2) Determining of objects for attendance
- 3) Analysis of the peculiarities of environment perception
- 4) Hostelling, recreation and technical accommodations
- 5) Route cover maintenance.
- 6) Signposting and information system
- 7) Tentative investments.

The road maintenance system includes the main engineering works necessary to ensure the expected bicycle traffic. Three groups of road maintenance programs were determined:

group A – maintenance of state or district level roads allotted for bicycles in the common stream, including the recommended types of engineering measures for road cover improvement and supervision;

group B – measures for building and care of special bicycle paths;

group C – measures for equipment and care of special bicycle zones on streets and car roads.