



REKREACIJOS IR TURIZMO PLĖTRA

Straipsnių rinkinys

ISSN 2335-8017

Leidinį sudarė:

KU Rekreacijos ir turizmo katedros lekt. Jurgita Raišutienė

Straipsnių rinkinio mokslinio komiteto nariai:

Prof. dr. Diana Šaparnienė

Prof. dr. Ramūnas Povilanskas

Dr. Mindaugas Brazauskas

Straipsnių rinkinyje publikuojami straipsniai, kuriuose įvairių rekreacijos ir turizmo plėtros Lietuvoje taikomųjų tyrimų rezultatai, rekreacijos ir turizmo plėtros aktualijų, tendencijų ir perspektyvų palyginamosios analizės Lietuvoje bei užsienio šalyse.

Straipsniai recenzuoti.

Straipsnių autoriai atsako už pateikiamą medžiagą.

2018 06 06. Apimtis 131 psl. Tiražas 50 egz.



TURINYS

LIETUVOS KLASIFIKUOTŲ APGYVENDINIMO PASLAUGŲ VARTOTOJŲ ATSILIEPIMAI INTERNETE	4-15
Lekt. Jurgita Raišutienė, Ernesta Mažeikaitė	
LIETUVOS NEKLASIFIKUOTŲ APGYVENDINIMO PASLAUGŲ VARTOTOJŲ ATSILIEPIMAI INTERNETE	16-25
Lekt. Jurgita Raišutienė, Milda Samoškienė	
PASIŪLYMAI NACIONALINIO VIEŠBUČIŲ TINKLO „TUBINAS“ VERSLO KONCEPCIJOS KŪRIMUI	26-36
Lekt. Rasa Rupulevičienė, Evelina Švažaitė	
PAMARIO TURIZMO KLASTERIO ĮVEIKLINIMAS	37-51
Lekt. Edgaras Vaškaitis, Indrė Toliautaitė	
MILITARISTINIŲ OBJEKTŲ PRITAIKYMAS TURIZMUI JŪROS UPĖS TURISTINĖJE TRASOJE	52-65
Lekt. Edgaras Vaškaitis, Beata Žymančiūtė	
REGULIARIŲ KURŠIŲ MARIŲ VANDENS MARŠRUTŲ INTEGRACIJA Į REGIONO DVIRAČIŲ TRANSPORTO SISTEMĄ	66-80
Lekt. Edgaras Vaškaitis, Viktorija Pozingytė	
TURISTŲ POŽIŪRIS Į VILNIAUS MIESTO VIEŠOJO TRANSPORTO PASLAUGŲ KOKYBĘ	81-93
Lekt. Renata Bertužytė, Kamilė Dargytė	
PRIEINAMO TURIZMO PLĖTROS GALIMYBĖS KLAIPĖDOS MIESTE	94-104
Prof. dr. Diana Šaparnienė, Goda Sakalauskaitė	
PLUNGĖS RAJONO SAVIVALDYBĖS VIEŠOSIOS BIBLIOTEKOS INOVATYVIŲ REKREACINIŲ PASLAUGŲ PLĖTRA	105-117
Lekt. Edgaras Vaškaitis, Gintarė Gurevičiūtė	
ALKSNYNĖS VIENSĖDŽIO ĮVEIKLINIMAS TURIZMO REIKMĖMS	118-131
Lekt. Edgaras Vaškaitis, Giedrė Žubikaitė	

REGULIARIŲ KURŠIŲ MARIŲ VANDENS MARŠRUTŲ INTEGRACIJA Į REGIONO DVIRAČIŲ TRANSPORTO SISTEMĄ

Lekt. Edgaras Vaškaitis, Viktorija Pozingytė

Klaipėdos universiteto Sveikatos mokslų fakulteto Rekreacijos ir turizmo katedra
edgaras.vaskaitis@gmail.com; vpozingyte5@gmail.com

ANOTACIJA

Straipsnyje analizuojama reguliarių Kuršių marių vandens maršrutų integracijos į regiono dviračių transporto sistemą galimybės. Įvade iškeliamą problema, jog šiuo metu nėra aišku ar Kuršių marių vandens maršrutai yra integruoti į regiono dviračių transporto sistemą, taip pat neaišku, ar regiono dviračių takai, jų infrastruktūra yra sujungti į vientisą dviračių transporto sistemą.

Pirmojoje straipsnio dalyje analizuojami mokslinės literatūros šaltiniai, apibūdinantys dviračių transporto sistemą, jos sudedamąsias dalis bei ypatumus. Taip pat aptariama vidaus vandens kelių sistema, reguliarių reisų ypatybės. Antrojoje straipsnio dalyje aprašomi kokybinio tyrimo metu gauti duomenys. Atliekant tyrimą buvo taikyti aprašomosios situacijos analizės ir ekspertinio interviu metodai (pusiau struktūrizuotas interviu). Analizuojant tyrimo duomenis buvo nustatyta, jog: šiuo metu esami vandens maršrutai tik iš dalies integruoti į regiono dviračių transporto sistemą; sėkmingai vandens maršrutų integracijai trukdo tai, kad regione dviračių transporto infrastruktūra nėra vienodai išplėtotą, Klaipėdos miesto ir Neringos savivaldybės pasižymi geresne dviračių takų, infrastruktūros kokybe, Šilutės ir Klaipėdos rajonuose dviračių transporto infrastruktūra yra skurdi ir nepritaikyta dviratininkams.

Apibendrinant tyrimą galima teigti, jog reguliarūs Kuršių marių vandens maršrutai gerokai praplėtė susisiekimo galimybes. Žmonės gali ne tik nuplaukti tiesiai į Nidą arba Juodkrantę bet ir katu gabenti dviratį. Visgi siekiant, kad reguliarūs reisai būtų maksimaliai išnaudojami, reikalinga jų integracija į regiono dviračių transporto sistemą. Kol kas savivaldybėse dviračių takų, jų infrastruktūros išvystymo lygis skiriasi, tai trukdo sėkmingai keltų integracijai.

Raktažodžiai: vandens maršrutai, integracija, dviračių transporto sistema.

ĮVADAS

Aktualumas. Pastaruoju metu dviračio naudojimas itin auga. Dviratis pasitarnauja kaip susisiekimo priemonė nedideliems atstumams įveikti bei kaip laisvalaikio bei aktyvaus poilsio forma. Žmonių poreikis naudoti dviračius priklauso nuo dviračių transporto sistemos išplėtojimo. Lietuvoje dviratininkams itin patrauklus yra Pajūrio regionas, kuris kaip akcentuojama Lietuvos pajūrio regiono turizmo plėtros studijoje (2007), lyginant su kitais šalies regionais, pasižymi geresne dviračių trasų tinklo būkle. Šalia Klaipėdos yra Kuršių nerija, kurioje lankytinas vietas patogų apvažiuoti dviračiu. Nuo 2014 m. Juodkrantė ir Nida pasiekiami patogiau, nes pradėjo kursuoti reguliarūs keltais iš Klaipėdos, Šilutės, Drevernos, Mingės kaimo ir „Ventainės“. Atsiradę reguliarūs keltais užtikrina nenutrūkstamą jungtį per Kuršių marias, suteikdami galimybę kartu persikelti ir dviratį. Minėti keltais pajūrininkams susisiekimą su Kuršių nerija, paskatino naujų turistinių maršrutų plėtrą, be to, atvėrė visiškai naujas keliavimo galimybes derinant skirtingas transporto priemones bei pasirenkant kitus keliavimo maršrutus.

Problematika. Reguliariai Kuršių mariomis kursuojantys keltais atvėrė naujas keliavimo galimybes, svarbu tai, jog šie keltais kelia ne tik pėsčiuosius, bet ir dviračius. Visgi nėra aišku, ar Kuršių marių vandens maršrutai yra integruoti į regiono dviračių transporto sistemą, taip

pat neaišku, ar regiono dviračių takai, jų infrastruktūra yra sujungti į vientisą dviračių transporto sistemą.

Tikslas – išanalizuoti Kuršių marių regiono dviračių takų infrastruktūrą bei jos formavimo būdus ir pateikti siūlymus dėl reguliarių Kuršių marių vandens maršrutų integracijos į dviračių transporto sistemą.

Tyrimo objektas – Reguliarių Kuršių marių vandens maršrutų integracijos į regiono dviračių transporto sistemą galimybės.

Uždaviniai:

1. Išanalizuoti dviračių transporto sistemos sampratą bei jos formavimo būdus;
2. Išsiaiškinti dviračių maršrutų sampratą bei jų ypatybes;
3. Išanalizuoti vidaus vandenų kelių sistemą, jos ypatumus;
4. šanalizuoti esamą reguliarių Kuršių marių vandens maršrutų situaciją bei atlikti regiono dviračių takų būklės analizę.

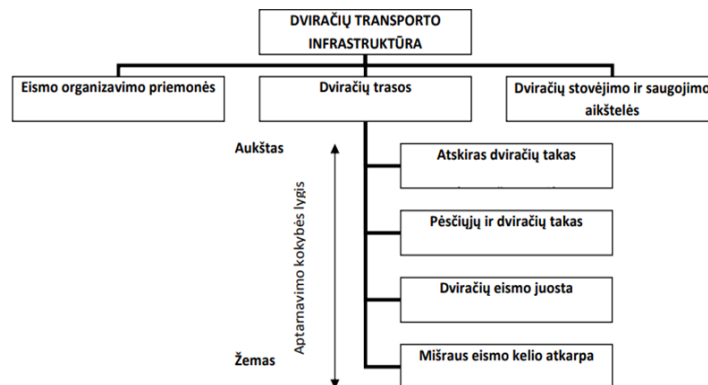
Hipotezė: Žemyninės Kuršių marių regiono dalies dviračių transporto sistema ir jos infrastruktūra nėra tinkamai išplėtotą siekiant į ją integruoti reguliarius Kuršių marių vandens maršrutus.

Metodai. Mokslinių knygų bei straipsnių analizė, statistinių duomenų analizė, teisinių dokumentų analizė, internetinių šaltinių analizė. Analizuojant duomenis taikyti kokybinio tyrimo metodai: turinio analizė ir ekspertinis interviu.

Dviračių ir vidaus vandenų transporto sistemų teoriniai aspektai

Dviračių transporto sistemos samprata ir formavimo būdai. Dviratis yra priskiriamas bevariklėms transporto priemonėms ir LR saugaus eismo automobilių keliais įstatyme (2017) yra įvardijamas kaip, „transporto priemonė, turinti ne mažiau kaip du ratus ir varoma tik ja važiuojančio asmens raumenų jėga, naudojant pedalus ar rankenas“. „Bevariklis transportas dėl ekonomiško, ekologiško, humaniško, sveikatingumo yra universali susisiekimo, transportavimo ir aktyvaus poilsio priemonė“ (LR bevariklio transporto įstatymas, negalioja nuo 2008). Pagal tai, kokiais tikslais ši transporto priemonė naudojama, literatūroje skiriamos dvi susisiekimo dviračiais plėtros strategijos, A. Karalius (2003), jas įvardina kaip technokratinę ir alternatyvią. Pastaroji propaguoja dviratį kaip reikšmingą susisiekimo priemonę, trumpiems ir vidutiniams nuotoliams įveikti, o technokratinė strategija paremta tuo, kad dviračių transportui skiriama mažai dėmesio, dviračiai laikomi labiau aktyvaus poilsio, kūno kultūros ugdymo priemone, o ne susisiekimo.

Klaipėdos rajono dviračių trasų specialiajame plane (2015) yra skiriami dviračių transporto infrastruktūros komponentai



1 pav. Dviračių transporto infrastruktūros komponentai
Šaltinis: Klaipėdos rajono dviračių trasų specialusis planas, 2015

Kaip matyti paveiksle skiriami trys esminiai dviračių transporto sistemos komponentai: dviračių takai, dviračių stovėjimo ir saugojimo infrastruktūra, eismo organizavimo priemonės. A. Karalius (2003) įvardina papildomus dviračių sistemos elementus t. y.: saugaus eismo inžineriniai įrenginiai beitechninio aptarnavimo/remonto įmonės.

Lietuvos dviratininkų bendrijos parengtame pranešime „Pajūrio dviračių trasos integracijos į tarptautinių dviračių trasų („EuroVelo“, „R1“) tinklą problematika“ (2012) pabrėžiama, jog keliaudami dviratininkai neapsiriboja savo kraštu, jie keliauja per kelias valstybes. Todėl itin svarbu sukurti tankų dviračių takų tinklą, kuris užtikrintų palankias sąlygas važinėjantiems dviračiu. Lietuvoje planuojant ir įrengiant tam tikras dviračių trasas atsižvelgiama į „EuroVelo“ (tarptautinio dviračių tinklo) trasų plėtros bendruosius principus: **saugumą; patogumą; patrauklumą; tiesumą; integruotumą**. Taip pat remiamasi „Pėsčiųjų ir dviračių takų projektavimo rekomendacijomis R PDTP 12“12 (2012), kuriose įvardijami šie principai: **funktionalumo, saugaus eismo ir ekologiškumo**. Be to, takai tiesiami remiantis rekomendacijose įvardijamais kriterijais: dviračių takų tinkle turi būti užtikrintas saugus eismas, būtina vengti sąlyčio su intensyvaus automobilių eismo keliais ir gatvėmis. Svarbu, jog dviračių takai būtų patrauklūs ir taptų neatsiejama kraštovaizdžio dalimi. Pageidautina, kad dviračių takai būtų tiesiami toliau nuo taršos ir triukšmo objektų (šaltinių). Itin svarbus yra dviračių trasų ženklavimas kelio ir informaciniais ženklais bei nuorodomis į lankytinus objektus.

Apibendrinant galima teigti, jog Lietuvoje dviračių transportas nėra visuotinai naudojamas ir kaip atskira transporto rūšis neišskiriamas. Išanalizavus literatūrą buvo išskirtos dviračių transporto sistemos dalys: **dviračių trasos, saugaus eismo inžineriniai įrenginiai, saugaus eismo organizavimo ir informacinė sistema, stovėjimo ir saugojimo aikštelės su atitinkama įranga, techninio aptarnavimo bei remonto įmonės**. „Dviračių transportas užima tarpinę padėtį tarp pėsčiųjų ir motorinio transporto priemonių eismo ir būdamas lankstus, nekenksmingas aplinkai papildo bei išplečia pėsčiųjų ir viešojo keleivių transporto sistemą“ (Bevariklio transporto įstatymas, 2000). Siekiant sukurti kokybišką dviračių takų tinklą, laikomasi **tiesumo, saugumo, funkcionalumo, patrauklumo, rišlumo principų**.

Dviračių takų įrengimo ir dviračių gabenimo keltuose reglamentavimas. Europos Sąjungos važiavimo dviračiu strategijoje (2017) pabrėžiama, jog geros kokybės infrastruktūra, sukurta dviratininkams, yra pagrindinis veiksnys skatinantis naudojimąsi dviračiu. Tinkamos važiavimui dviračiu aplinkos sukūrimas apima ne tik gatvių pritaikymą dviratininkams, specialių dviračių takų ir dviračių takų tinklo suprojektavimą, bet ir dviračių laikymo bei saugojimo vietų sukūrimą, nuolatinės transporto priemonės priežiūros užtikrinimą, ženklavimą bei informacijos sistemos įrengimą.

Lietuvoje dviračių takų techninius parametrus reglamentuoja Statybos techninis reglamentas STR „Gatvės ir vietinės reikšmės keliai. Bendrieji reikalavimai“, 2014 (toliau – Reglamentas). Šiame dokumente nustatomi pagrindiniai takų parametrai. Reglamentą papildo anksčiau minėtos „Pėsčiųjų ir dviračių takų projektavimo rekomendacijomis R PDTP 12“, kuriose detalizuojami įvairūs dviračių takų įrengimo bei papildomai dviračių infrastruktūrai (stovams, ženklavimui ir kt.) keliami reikalavimai.

Prieš įrengiant dviračių taką konkrečioje vietovėje reikia įvertinti, kokio tipo dviračių takas turi būti tiesiamas. Pagal paskirtį dviračių takai gali būti susisiekimo bei rekreaciniai, tačiau įvertinant dviračių trasų eismo santykį su automobilių ir pėsčiųjų eismu, galima kitokia dviračių takų klasifikacija. Rekomendacijose (2012) įvardijami šie tipai:

1. atskiras dviračių takas,
2. bendras pėsčiųjų – dviračių takas,
3. dviračių gatvė,
4. dviračių eismo juosta.

Gyvenamosiose teritorijose dviračių takų tipai pasirenkami įvertinus specialius kriterijus: gatvės kategoriją, leistiną važiavimo greitį bei dviratininkų intensyvumą. Dviračių takų tipas negyvenamosiose teritorijose parenkamas atsižvelgiant į kelio kategoriją, leistiną važiavimo greitį ir dviratininkų intensyvumą (Rekomendacijos, 2012).

Rekomendacijose (2012) bei Reglamente (2014) yra išskiriami pagrindiniai dviračių takų parametrai, taikytini visiems dviračių takams. Atsižvelgiama į tai, jog dviratininkams turi būti sudarytos sąlygos važiuoti saugiai ir netrukdomai. Komfortišką važiavimą dviračiu turi užtikrinti kokybiška kelio danga. Ji turi būti lygi, užtikrinti sklandų važiavimą ir projekcinį greitį. Paprastai dviračių takams įrengti naudojamos asfalto arba betono dangos.

Siekiant patenkinti dviratininkų poreikius, reikia užtikrinti, kad būtų įrengta dviračių stovėjimo infrastruktūra, kurią sudaro **dviračių stovėjimo vietos** ir **poilsio aikštelės**. Išanalizavus Reglamentą (2014) ir Rekomendacijas (2012), galima išskirti esminius reikalavimus šioms vietoms. Poilsio aikštelės įrengiamos tik prie rekreacinės paskirties dviračių takų, jos gali būti trumpalaikės ir/ arba ilgalaikės. Yra skiriamos dviejų tipų poilsio aikštelės: skirtos tik dviratininkams ir mišrios, tinkančios tiek dviratininkams, tiek kitų transporto priemonių vairuotojams (pavyzdžiui, šalia kavinių, degalinių ir pan.). Priduriama, jog poilsio aikštelėse turi būti numatytos dviračių stovėjimo vietos, šiuokšliadėžės ir kt. įrenginiai. Pageidautina, jog poilsio aikštelės būtų įrengiamos vaizdingose vietose. Siekiant užtikrinti dviračių saugumą ir patogų naudojimą reikalingos **dviračių statymo sistemos** (laikikliai, stovai) ir **saugojimo infrastruktūra** (užraktai, dviračių saugyklos).

Informacinės sistemos diegimas dviračių takuose padeda užtikrinti saugų, patogų ir greitą dviratininkų eismą. Dviračių informacinę sistemą sudaro: dviračių takų ženklavimas, nuorodų sistema dviratininkams, informaciniai stendai. Dviračio ženklu pažymėtos rodyklės – nurodo atstumus iki artimiausių traukos objektų ar kitų dviračių trasų, o ženklai, padeda identifikuoti trasą, kuria važiuojama. Dviračių takų atkarpa, patenkančias į tarptautinę „EuroVelo“ turistinę trasą būtina papildomai ženklinti pagal Jungtinių Tautų Europos ekonominės komisijos patvirtintas rekomendacijas.

Kadangi šiandien didelis dėmesys skiriamas dviračio integravimui į kitas transporto rūšis, aktualu, kaip vidaus vandens transporto priemonės (laivai, keltai) turi būti pritaikyti dviračiams gabenti. Nors Lietuvoje dviračių perkėlimo paslaugas jau ilgą laiką teikia UAB „Smiltynės perkėla“, informacijos apie tai, kokia įranga turi būti laive, kiek vietos turi būti paliekama dviračiams ir pan., nėra. Keleivių ir bagažo vežimo keleiviniu laivu-keltu „Smiltynė“ taisyklėse (2015) nurodoma, jog „keleivis, įsigijęs bilietą be dviračio, turi teisę vežti dviratį, tik tuo atveju, jeigu laive yra laisvos vietos dviračiui vežti. Vežėjas turi teisę nustatyti didžiausią leidžiamų vežti dviračių skaičių“. Kadangi informacijos apie laivų, keltų pritaikymą gabenti dviračius nėra, galima daryti prielaidą, jog dviračių integracija keltuose nėra skiriama pakankamai dėmesio.

Apibendrinant galima teigti, jog dviračių takai, jų infrastruktūra įrengiama, atsižvelgiant į esminius principus: visų eismo dalyvių saugumo užtikrinimą, bendro dviračių takų tinklo sukūrimą, patrauklios dviračių trasos sukūrimą, informatyvumą ir pan. Dviračių integravimui į bendrą transporto sistemą yra itin reikalingas ir siektinas. Galimybės dviračius plukdyti laivuose/keltuose yra sudarytos, tačiau, teorinio pagrindo, informacijos apie dviračių gabenimą keltai ir elementaraus šios srities reglamentavimo nėra.

Vidaus vandens kelių sistemos bei reguliarių reisų ypatybės. Vidaus vandens transportas yra įvardijamas kaip „sudėtinė Lietuvos Respublikos ūkio ir socialinės infrastruktūros dalis, skirta laivybai, žmonėms, bagažui ir (arba) kroviniams vežti vidaus vandenimis“ (Vidaus vandens transporto kodeksas, 2017).

Remiantis Transporto veiklos pagrindų įstatymu (2017), vidaus vandenių transporto sistema sudaro laivuojami vandens keliai, laivai ir kitos plaukiojimo priemonės, uostai, prieplaukos, navigacijos ženklai. Vidaus vandenių transporto kodekse (2017) yra paaiškinama vidaus vandenių kelių sąvoka, t. y. laivybai tinkamos upės, ežerai, dirbtiniai vandens telkiniai ir Lietuvos Respublikai priklausanti Kuršių marių dalis, kuriuose yra navigacijos ženklų arba kurių ločmano žemėlapiuose pažymėtas farvateris. LR vidaus vandenių direkcijos pateiktais duomenimis (2017), Lietuvos Respublikoje yra 822 km valstybinės reikšmės vidaus vandenių kelių, iš kurių eksploatuojami – 424,7 km.

Šiame darbe yra aktualios Kuršių marios, todėl šiek tiek plačiau apžvelgiama šio vidaus vandens kelio ypatybės. Vidaus vandenių kelias Nemuno upe ir Kuršių mariomis nuo Kauno iki Klaipėdos, kurio ilgis 291,2 km. (E-41) yra tarptautinės reikšmės vandens kelias įtrauktas į bendruosius Europos vidaus vandens katalogus („Eksploatuojami valstybinės reikšmės vidaus vandenių keliai“, 2018). Itin svarbi, kalbant apie vidaus vandens kelius Lietuvoje, navigacijos trukmė. Navigacija – laikotarpis, kai eksploatuojamame vidaus vandenių kelyje vykdomi eksploatacijos, priežiūros ir tvarkymo darbai bei užtikrinamos saugios laivybos sąlygos. Kuršių mariose, kaip ir kituose eksploatuojamuose valstybinės reikšmės vidaus vandenių keliuose, ji siekia 199 paras (nuo balandžio 25 d. iki lapkričio 9 d.).

Taigi vidaus vandenių kelių sistema yra viena iš transporto rūšių, skirta laivybai, žmonėms, bagažui/kroviniams vežti vidaus vandenimis. Ją sudaro vandens keliai, laivai ir kitos plaukiojimo priemonės, uostai, prieplaukos bei navigacijos ženklai. Lietuvoje pagrindiniai vidaus vandenių keliai yra Nemuno upe ir Kuršių mariomis nuo Kauno iki Klaipėdos. Visuose eksploatuojamuose valstybinės reikšmės vidaus vandenių keliuose navigacijos trukmė yra 199 paras (balandžio 25 d. – lapkričio 9 d.).

Analizuojama reguliarių reisų sąvoka, bei jų ypatybės. Kelių transporto kodekse (2017) nurodomas reguliarių reisų apibrėžimas t. y. reisai, kuriais keleiviai vežami nustatytu dažnumu ir maršrutais, kelionės metu paimant ir išleidžiant keleivius tam tikslui nustatytoje stotelėse, laikantis iš anksto nustatytų tvarkaraščių ir tarifų. Nors pastaroji sąvoka vartojama sausumos kelių transporto kontekste, tie patys bruožai būdingi vidaus vandenių reisams. Vidaus vandenių keliais vykdomus reguliarius reisus galima įvardinti kaip **organizuotą ir nenutrūkstantį keleivių ir/ ar krovinių plukdymą iš vieno taško (uosto) į kitą nustatytu dažnumu ir maršrutu, nepriklausomai nuo keleivių ir/ar krovinių skaičiaus**. Šis apibrėžimas leidžia išskirti esminius reguliarių reisų ypatumus:

- **nuolatinis ir nenutrūkstamas veikimas nepriklausomai nuo keleivių/krovinių skaičiaus;**
- **pastovus tvarkaraštis;**
- **iš anksto numatytos stotelės.**

Nuolatinį susisiekimą Kuršių mariose užtikrina akcinė bendrovė „Smiltynės perkėla“. Strateginiame įmonės 2017-2020 metų veiklos plane (2016) pabrėžiama, jog „keltų paslaugos gyvybiškai svarbios Neringos miesto gyventojams, vykstantiems į Klaipėdą, klaipėdiečiams, besikeliantiems į Smiltynę ir Neringą tiek dirbti, tiek pramogauti. Tačiau didžiausią srautą sudaro poilsiautojai, kurie atvyksta ne tik iš Lietuvos, bet ir iš įvairių užsienio šalių“. Remiantis valstybinio audito apie vidaus vandens kelių eksploatacijos ir priežiūros duomenimis (2009), AB „Smiltynės perkėla“ užima didžiausią keleivių ir krovinių pervežimų vidaus vandens keliais rinkos dalį (98 proc. visų pervežamų keleivių, 86 proc. visų pervežamų krovinių).

Reguliarių Kuršių marių vandens maršrutų integracijos į regiono dviračių transporto sistemą tyrimas ir jo rezultatai

Reguliarių Kuršių marių vandens maršrutų situacijos analizė. Norint išsiaiškinti, kaip reguliarius Kuršių marių vandens maršrutus galima integruoti į regiono dviračių transporto sistemą, būtina išanalizuoti, šiuo metu veikiančius keltus, jų plaukimo ypatumus.

Reguliarių reisų po Kuršių marias pradininku galima įvardinti akcinę bendrovę „Smiltynės perkėla“, kuri jau nuo 2014 m. gegužės pradėjo kursuoti į Juodkrantę ir Nidą. Ilgainiui reguliarių reisų, keliančių į Kuršių neriją padaugėjo. Nors nuo šio sezono keltas „Smiltynė“ nebekursuos, tačiau žmonių ir dviračių perkėlimo paslaugas teiks keltai, plaukiantys iš Dreverno Šilutės, Ventės ir Mingės kaimų. Siekiant išanalizuoti esamą reguliarių kuršių marių vandens maršrutų situaciją, buvo analizuojamos internetinės keltų svetainės, TIC internetiniai puslapiai. Analizuojant keltus buvo apžvelgiami techniniai laivų parametrai, plaukimo maršrutai ir grafikai, periodiškumas, bilietų kainos (**1 lentelė**).

1 lentelė

Reguliarių Kuršių marių vandens maršrutų palyginimas

Laivas	Talpa	Trukmė	Periodiškumas	Bilietai (į vieną pusę), eurai			
				Vaikai	Suaugę	Dviračiai	Gyvūnai
Gilija	50 keleivių x dviračių	30 min	Nuo 06.02 iki 09.03 (penktadieniais, šeštadieniais, sekmadieniais ir švenčių dienomis)	2	2,50	0	0
Kuršių deltos ekspresas	60-70 keleivių 30-40 dviračių	1 val. 30 min.	Nuo 06.17 – 09.01 kasdien	7	11	2	Nėra duomenų
Ventainė	50 keleivių x dviračių	1 val. 15 min.	Nuo 06.03 iki 07.01 šeštadieniais ir trečiadieniais (nuo 07.01 iki 08.26 kasdien išskyrus pirmadienius ir ketvirtadienius)	6	12	4	Nėra duomenų
Forelle-Flicka	Iki 80 keleivių, x dviračių	2 val.	Iki 06.23 pagal pateiktą grafiką; 06.23-09.03 kasdien	5	8	2	Nėra duomenų

Šaltinis: sudaryta autorių remiantis keltų internetinių svetainių duomenimis

Visi minėti keltai teikia analogišką žmonių, jų dviračių perkėlimo paslaugą. Reguliarūs reisai vyksta sezono metu, nuo birželio iki rugsėjo. Keltai plukdo žmones į Nidą bei Juodkrantę, iš keturių skirtingų žemyninės Kuršių marių regiono dalies. Minėti keltai teikia dviračių gabenimo paslaugą, taip pat yra galimybė vežtis augintinį. Kaip matyti lentelėje 3 iš keturių keltų nepateikia duomenų apie gyvūnų vežimą. Kalbant apie dviračių perkėlimą, keltas „Gilija“ šią paslaugą teikia nemokamai, kituose laivuose dviračių gabenimas apmokestintas. Leistiną dviračių kiekį laivuose nurodo tik „Kuršių deltos ekspresas“, o informacijos apie tai, kiek dviračių telpa į kitus keltus, nėra.

Visų kelių įskaitant ir „Smiltynę“, plaukimo maršrutų žemėlapis pateikiamas 2 paveiksle.



- „Smiltynė“ (Klaipėda- Juodkrantė-Nida)
- „Forelle-Flicka“(Mingės km.- Uostadvaris-Nida)
- „Kuršių deltos ekspresas“ (Šilutė-Nida)
- „Ventainė“ (Ventainė-Nida)
- „Gilija“ (Drevėna-Juodkrantė)

2 pav. Reguliarūs Kuršių marių maršrutai

Šaltinis: sudaryta autorių remiantis keltų internetinių svetainių duomenimis

Kaip jau minėta anksčiau nuo šio sezono veiks jau mažiau reguliarių maršrutų, nes keleiviai nebus keliami iš Klaipėdos į Juodkrantę ir Nidą. Vis dėlto, „Smiltynės perkėla“ ir toliau kursuoja iš Klaipėdos į Smiltynę. Keleiviniai-krovininiai keltai užtikrina susisiekimą ištisus metus, laivai kursuoja intensyvesniu grafiku ir perkelia keleivius, dviratinkus bei transporto priemones. Reguliarūs vandens maršrutai Kuršių mariomis yra ne tik reikalinga ir svarbi priemonė užtikrinanti savalaikį susisiekimą su Kuršių nerija, bet ir turizmo plėtros įrankis, leidžiantis žmonėms keliauti dviračiais bei grožėtis Kuršių marių regiono gamta.

Kuršių marių regiono dviračių takų būklės analizė. Tyrimo metu buvo analizuojami Kuršių marių regione esantys dviračių takai, jų būklė, esama situacija. Kadangi Kuršių marių regionas apima savivaldybes, esančias šalia vandens telkinio, t. y. Klaipėdos m., Klaipėdos ir Šilutės raj., Neringos savivaldybės, buvo apžvelgiamos atskirų savivaldybių dviračių trasų atkarpos. Taip pat analizuojami tinklalapiai bei internetiniai šaltiniai, kurie teikia informaciją apie dviračių transportą, takus ir pan.

Šiuo metu viena esminių dviračių trasų Kuršių marių regione yra Pajūrio dviračių trasa, bendras trasos ilgis siekia daugiau kaip 200 km. „Pajūrio dviračių trasa“ yra nutiesta per vaizdingiausias Lietuvos teritorijas, ji integruojasi su Neringos dviračių trasa ir, yra Europos dviračių turizmo trasų tinklo „EuroVelo 10“ dalimi (R. Liubinaitė, 2010). Svarbu paminėti tai, jog Pajūrio dviračių trasa yra pirmoji ir kol kas vienintelė oficialiai įteisinta ir paženklinta specialiais dviračių trasos ženklais. Trasą sudaro 3 Klaipėdoje susikertančios skirtingos atkarpos:

1. Kuršių nerijos maršrutas Klaipėda-Nida (~52 km.);
2. Palangos maršrutas Klaipėda-Būtingė (~49 km.);
3. Pamario ir Nemuno deltos maršrutas Klaipėda-Rusnė (~115 m.)

Didelę įtaką žmonių pasirinkimui važiuoti dviračiu daro dviračių takų infrastruktūra, itin svarbus elementas yra kelio dangą. Kalbant apie Pajūrio dviračių maršrutą, paminėtina tai, jog dvi trasos atkarpos pajūriu eina puikiai įrengtais dviračių takais su kietu dangos paviršiumi

(asfaltu arba trinkelėmis), tik nedidelė dalis sutampa su užmiesčių keliais ir miestų gatvėmis, kur dar nėra įrengtų kokybiškų dviračių takų. Išskyrus Klaipėdos miestą, trečiojoje trasos atkarpoje (į Rusnės salą) dviračių takų beveik nėra. Didžioji jos dalis sutampa su esamais automobilių keliais, daugiausia žvyrkeliais, o 750 metrų atkarpa tarp Šernų ir Traubių praeina net lauko keliuku, kuris po lietaus gali būti nepravažiuojamas. Nuo Klaipėdos iki Priekulės siūlomas alternatyvus nepaženklintas, bet saugesnis maršrutas per Dituvos sodus.

Itin aktualu dviratininkams yra informacinė sistema, Pajūrio dviračių trasa yra pirmoji dviračių trasa Lietuvoje, paženklinta specialiais dviračių trasos ženklais su dviratuko simboliu ir trasos numeriu mėlyname fone. Alternatyvūs maršrutai, kuriuos dažnai renkasi dviratininkai važiuodami link Rusnės salos paženklinti nėra.

Dviračių takas nuo Klaipėdos iki Nidos (**3 paveikslas**) driekiasi vaizdingais pajūrio pušynais, miškingomis vietovėmis. Patogu yra tai, jog šis maršrutas pagal sudėtingumą yra lengvas: nėra didelių įkalnių ir pakalnių, be to, itin saugus (uždraustas autotransporto eismas), todėl netgi pradedantys dviratininkai gali važiuoti šiuo maršrutu. Važiuojant šiuo dviračių taku pakeliui yra įrengta daug poilsio aikštelių, maudyklų Baltijos jūroje bei Kuršių mariose. Svarbiausia informacija, nuorodos į lankytinas vietas pateikiamos informaciniuose stenduose. Atliekant Neringos turizmo informacinių paslaugų sistemos plėtros galimybių studiją (2007), buvo išsiaiškinta, kad tiek dviračių takų kokybė, tiek ir jų gausa respondentų yra vertinama palankiai (68,3 proc. ir 63,1 proc. visų respondentų palankiai vertina atitinkamai dviračių takų kokybę ir jų gausą).



3 pav. Dviračių maršruto Klaipėda-Nida žemėlapis

Šaltinis: <http://www.bicycle.lt/pajuriotrasa/marsrutai/nerija>

Kita dviračių trasa veda nuo Klaipėdos pamariu iki Rusnės salos Nemuno deltoje (**4 paveikslas**). Klaipėdos-Rusnės trasos atkarpa eina žemynine pajūrio zonos dalimi ir siekia 115 km. Išskyrus Klaipėdos miestą, atskirų dviračių takų šiame maršrute beveik nėra, todėl didžioji jo dalis sutampa su automobilių keliais (daugiausia žvyrkeliais), kai kurie keliai yra sunkiai pravažiuojami. Kelionių organizatoriai, „BalticCycle“ pasirinkus šią atkarpą siūlo rinktis alternatyvų vietos dviratininkų dažais pažymėtą geresnės kokybės dviračių maršrutą per Kairius ir Dituvos sodus. Trasa vedanti per Šernus, anot organizatorių, buvo neatsakingai pravesta bekele per pievas palei Minijos upę ir kitais smėlėtais keliukais, kurių kokybė per 10

Apklausti keltų atstovai („Smiltynės perkėlos“ viešųjų ryšių specialistė, UAB „Kintai“ direktorius, UAB „Mingės egzotika“ direktorius, UAB „Hortivita“ Turizmo padalinio vadovė). Susisteminti respondentų atsakymai pateikiami 2 lentelėje.

2 lentelė

Eksperstinio interviu klausimai ir susisteminti atsakymai

Klausimai	Atsakymai
1. Atsižvelgiant į bendrą persikeliančių srautą, ar reikšmingą vietą jame užima žmonės keliaujantys su dviračiais?	Visi klientai yra vienodai svarbūs, kategorijos neišskiriamos; kas penktas žmogus kartu turi dviratį; dviračių srautas nedidelis – apie 10 proc.; kas antras žmogus keliauja su dviračiu.
2. Kaip manote, ar paslauga perkelti dviračius yra reikalinga besikeliantiems į Kuršių neriją? Kodėl?	Ši paslauga labai reikalinga, paslauga labiau reikalinga Kuršių nerijai negu žemyninei daliai; akcentuojama dviračio gabenimo problema, dviračių nuomos poreikis, pabrėžiamas augantis aktyvaus laisvalaikio praleidimas ir augantis dviračio naudojimas.
3. Kaip manote, ar atsiradusi galimybė nemokamai gabentis dviratį gali prisidėti prie dviračių kultūros populiarėjimo? Jeigu taip, kokiais būdais tai būtų galima padaryti?	Sudarytos vienodos sąlygos keltu naudotis tiek pėstiesiems, tiek dviratininkams (kainos atžvilgiu); gali, tačiau dar reikia plėtoti dviračių transporto sistemą, nuomos galimybes; tinkama infrastruktūra labiau prisidėtų prie dviračių naudojimo populiarinimo nei keltai.
4. Kokios, jūsų nuomone, galėtų būti kelto integracijos į regiono dviračių transporto sistemą galimybės?	Keltai pritaikyti ir pėstiesiems ir dviratininkams, tačiau reikia tobulinti dviračių transporto infrastruktūrą; pabrėžiama būtinybė keltus integruoti į dviračių transporto sistemą, tačiau reikia tobulinti infrastruktūrą (asfaltuoti, kelius, į kurti stovyklavietes), keltas jau integruotas į esamus maršrutus; reikia didinti paslaugų kiekį (kurti nuomos punktus, sudarinėti maršrutus).

Šaltinis: sudaryta autorių, remiantis respondentų atsakymais

Kalbant apie dviračių statistiką, tai pastaroji taip pat nebuvo sekama. Įvardinta, jog kas penktas žmogus keliai su dviračiu („Kuršių deltos ekspresas“), apie 10 proc. dviračių perkelta „Forelle-Flicka“ keltu. „Smiltynės perkėlos“ viešųjų ryšių specialistė pažymėjo, jog atskirų kategorijų nėra išskiriama, ir visi keleiviai užima vienodai svarbią dalį. Drevernoje pastebėtas gana intensyvus dviračių naudojimas, keltu dviratį kėlėsi beveik kas antras žmogus. Neabejotinai, tam įtakos turėjo, tai, jog keltas „Gilija“ dviračius kelia nemokamai. Kitose vietovėse (Šilutėje,

Mingės km.) persikeliančių dviratininkų srautas nebuvo intensyvus, tam įtakos greičiausiai turi dviračių transporto infrastruktūros trūkumas. Šilutės rajone dviračių takų beveik nėra, todėl natūralu, jog keliaujančių šia transporto priemone yra gerokai mažiau.

Visi keltų atstovai teigė, jog reguliarių keltų paslauga persikelti dviratį yra itin reikalinga ir reikšminga ne tik Kuršių marių regionui, bet ir Neringai. „Mingės egzotika“ direktorius akcentavo, kad yra labai patogiu susisiekti su Nida, su Klaipėda, taip pat keliaujant dviračiu galima padaryti ratą aplink Kuršių marias. UAB „Kintai“ direktorius teigė, jog paslauga reikalinga, tačiau kartu įvardino išskylančią dviračių gabenimo iki kelto problemą UAB „Hortivita“ turizmo padalinio vadovė teigė, jog pastaruoju metu apskritai didėja naudojimas dviračiu, mat auga aktyvaus poilsio poreikis, tai, jos nuomone, automatiškai skatina žmones keliaujant rinktis bemotorę transporto priemonę.

Tyrimo metu buvo pravartu sužinoti ekspertų nuomonę, ar reguliarūs keltai gali prisidėti prie intensyvesnio dviračių naudojimo. Kelto „Smiltynė“ atstovė teigė, jog šiuo metu yra sudarytos vienodos kėlimosi sąlygos tiek su dviračiu, tiek be jo. Tai leidžia daryti prielaidą, kad nemokama paslauga gali turėti įtakos renkantis keliavimo būdą. Kelto „Gilija“ atstovė,

pabrėžė, jog prie dviračių kultūros populiarėjimo labiau prisideda dviračių transporto infrastruktūra, o keltai gal tik šiek tiek lemti dviračių naudojimą. Pašnekovė taip pat akcentavo, jog sunku dviračiu pasiekti Drevernos mažųjų laivų uostą (nėra dviračių takų, važiuoti tenka automobilių keliais ir žvyrkeliais).

Paklausti, kokios galėtų būti keltų integravimo į Kuršių marių regiono dviračių transporto sistemą galimybės, apklaustieji atsakė jog šiuo metu visi keltai yra visiškai pritaikyti keleiviams su dviračiais, svarbiu uždaviniu lieka tinkamai išplėtoti dviračių takų sistemą regione. Pavyzdžiui, keltas „Gilija“ jau dabar yra integruotas į esamus dviračių maršrutus, tačiau trūksta tikslios ir atnaujintos informacijos apie tai. „Mingės egzotika“ direktorius pabrėžė būtinumą integruoti keltus į dviračių transporto sistemą, tačiau, anot jo, pirma reikia sutvarkyti esamus kelius, sukurti tinkamą infrastruktūrą (stovyklavietes, poilsio vietas). UAB „Kintai“ direktorius pridūrė, jog esant poreikiui būtų galima sudaryti sąlygas dviračius nuomotis Šilutėje, tačiau pridūrė, jog kelionių agentūros, kelionių organizatoriai turi kurti ir siūlyti patrauklius dviračių maršrutus. Taigi galima teigti, jog iš dalies kai kurie keltai, pavyzdžiui „Gilija“ yra integruotas į keletą dviračių maršrutų, tačiau galimas daiktas, jog sukurti maršrutai yra labiau teoriniai, negu praktiniai. Jau anksčiau buvo minėta, kad dviračių takų infrastruktūra Klaipėdos rajone yra itin skurdi, todėl natūralu, jog siūlomi maršrutai nėra patrauklūs ir pritaikyti dviratininkams. Kiti keltai yra itin sunkiai pasiekiami dviračiais, nes dviračių takų nėra, o dviračio gabenimas autobusu ar kita transporto priemone yra sudėtingas ir reikalaujantis papildomų lėšų.

Tyrimo metu buvo apklausti turizmo informacijos centrų specialistai. Siekta išsiaiškinti, kaip jie vertina reguliarius keltus, kas jiems žinoma apie šią paslaugą. Visi specialistai vienareikšmiškai keltus vertino teigimai, suteikė esminę informaciją apie kursuojančius keltus (grafiką, plaukimo maršrutą). Paklausti, kaip ši paslauga prisideda prie turizmo plėtros, pašnekovai atsakė, jog naudodamiesi keltais žmonės atvyksta į žemyninę dalį, Šilutėje naudojasi turizmo paslaugomis ir neša ekonominę naudą. Buvo pabrėžta, jog atsirado patrauklesnės keliavimo galimybės dviratininkams. Visi TIC teikia su keltais susijusią informaciją atvykstantiems ir besidomintiems, kai kurie (Klaipėdos, Nidos TIC) prekiauja bilietais. Esant būtinumui TIC gali užsakyti papildomus reisus bei tikrinti keltų užimtumą. Svarbu buvo išsiaiškinti, kaip turizmo specialistai vertina dviračių transporto infrastruktūrą. Klaipėdos TIC specialistas Klaipėdos miesto dviračių takų infrastruktūrą įvertino teigiamai, tačiau pabrėžė, jog dar yra vietų, kuriose reikia tobulėti ir pasitempti. Šilutėje, pašnekovės teigimu, dviračių takų būklė prasta: trūksta dviračių takų, papildomos infrastruktūros. Neringoje, kaip pastebėjo specialistas, dviratininkų daugėja, dviračių takų infrastruktūra išplėtotą pakankamai gerai, šalia gausu lankytinų objektų, tai lemia maršrutų patrauklumą.

Buvo apklausta Neringos savivaldybės atstovė, kitos savivaldybės (Klaipėdos m., Klaipėdos ir Šilutės raj.) atsakyti į klausimus nepanoro ir nukreipė į turizmo informacijos centrus. Neringos savivaldybės administracijos, verslo ir strateginės plėtros skyriaus vyriausiajai specialistei buvo užduoti tie patys klausimai, kaip ir TIC atstovams. Reguliarius keltus pašnekovė vertino teigiamai, tačiau kalbėdama akcentavo tik iš Klaipėdos kursuojančio kelto „Smiltynė“ (*nuo šio sezono nebeveiks*) naudą. Specialistė teigė, jog „reisas praplėtė transporto sistemą, suteikė alternatyvą rinktis kitoki maršrutą, skatino turizmą, bei buvo labiau tvarus, nes neretai šiuo keltu naudojosi didesnės grupės dviratininkų, kurie rinkosi dalį maršruto plaukti, o likusią kelionės dalį tęsti dviračiu“. Pašnekovė dviračių takų būklės neapibūdino, tačiau nurodė šaltinį (*Neringos savivaldybės darnaus judrumo planą*), kuriame yra pateikta dviračių takų, jų infrastruktūros analizė.

Atliekant tyrimą buvo apklaustas UAB "Baltic Bike Travel", VšĮ „Du ratai“ vadovas, turizmo specialistas ir dviračių propaguotojas. Kalbėdamas apie dviračių turizmo tendencijas, specialistas akcentavo, jog Klaipėdiečiai ir miesto svečiai mėgsta naudotis dviračiais, o populiariausiais maršrutais įvardino Pajūrio dviračių trasos atkarpa nuo Klaipėdos iki Nidos

ir nuo Klaipėdos iki Palangos, anot jo, mažiau populiarī trasa yra nuo Klaipėdos iki Nemuno deltos, kur nėra dviračių takų. Kalbėdamas apie Klaipėdos miesto dviračių takų infrastruktūrą, specialistas teigė, jog lyginant su Lietuvos miestais situacija ganėtinai neblogo, tačiau atsižvelgiant į gerąją kitų valstybių (Danijos, Olandijos) patirtį reikia stipriai tobulinti esamą infrastruktūrą. Paklaustas, ar keltai gali prisidėti prie dviračių turizmo populiarėjimo, pašnekovas atsakė teigiamai. Anot jo, itin populiarius dviratininkų tarpe yra keltas iš Klaipėdos į Nidą (nuo šio sezono nebeveiks). Taip pat kaip naudojamus maršrutus pašnekovas įvardijo keltus iš Mingės kaimo ir „Ventainės“, tačiau pabrėžė, jog keltų plaukiančių iš Mingės ir „Ventainės“ pasiekiamumas dviračiais yra keblus. Nors iki Ventės kaimo kelias yra asfaltuotas, važiuoti tenka automobilių keliu, o link Mingės kaimo veda prastos kokybės žvyrkelis.

Apibendrinant interviu metu gautą informaciją galima teigti, jog reguliarius vandens reisai neabejotinai pagerino susisiekimą tarp žemyninės dalies bei Kuršių nerijos. Dviračius kartu besikeliančių žmonių skaičius visuose keltuose skiriasi. Galima daryti prielaidą, jog intensyvesnį dviračių skaičių keltuose (pavyzdžiui, „Gilija“) lėmė galimybė juos keltis nemokamai. Taip pat didelės reikšmės dviračių naudojimui turi dviračių takų infrastruktūra. Klaipėdos miestas, lyginat su kitais didmiesčiais pasižymi išplėtotu dviračių takų tinklu. Kadangi Neringoje dviračių turizmas taip pat populiarius (driekiasi gerai įrengta dviračių trasa, šalia dviračių tako gausu lankomų objektų), Neringai apžiūrėti keliautojai mielai renkasi dviračių. Šilutės rajone veikia trys reguliarius keltai (iš Šilutės, Mingės bei „Ventainės“), tačiau keliaujančių dviračiais kur kas mažiau. Galimas daiktas, jog įtakos tam turi skurdi dviračių takų infrastruktūra, kaip išaiškėjo interviu metu, dviračių takų rajone mažai, o keliai vedantys link keltų yra prastos kokybės.

IŠVADOS

Išsikelta hipotezė - Žemyninės Kuršių marių regiono dalies dviračių transporto sistema ir jos infrastruktūra nėra tinkamai išplėtotą siekiant integruoti reguliarius Kuršių marių vandens maršrutus. Tyrimo rezultatai ir teorinės išvados leidžia teigti, jog hipotezė pasitvirtino.

Dviračių transportas Lietuvoje nėra visuotinai naudojamas ir lygiavertis kitoms transporto rūšims. Jis užima tarpinę padėtį tarp pėsčiųjų ir motorinio transporto priemonių eismo ir būdamas lankstus, nekenksmingas aplinkai papildo bei išplečia pėsčiųjų ir viešojo keleivių transporto sistemą. Dviračių transporto sistemą sudaro dviračių trasos, saugų eismą užtikrinantys inžineriniai įrenginiai, saugaus eismo organizavimo bei informacinė sistema, dviračių stovėjimo, saugojimo infrastruktūra bei paslaugų, susijusių su dviračių transportu (techninio aptarnavimo, remonto, nuomos), tiekėjai. Kadangi itin svarbu sukurti darnų dviračių trasų tinklą, laikomasi esminių dviračių takų formavimo principų t. y.: tiesumas, saugumas, funkcionalumas, patrauklumas, rišlumas.

Dviračių maršrutą galima įvardinti, kaip iš anksto pagal tematiką suplanuotą kelią, skirtą dviračių transportui, bei jungiantį turistų lankomas vietas ir aptarnavimo objektus. Turistiniai dviračių maršrutai pasitarnauja vietiniams ir užsienio turistams. Pastaruoju metu auga aktyvaus laisvalaikio poreikis, dviračių turizmas populiarėja, todėl auga maršrutų dviračiais paklausa. Kadangi specialios dviračių maršrutų klasifikacijos nėra, atsižvelgiant į turistinių maršrutų tipus, galima teigti, jog dviračių maršrutai gali būti linijiniai, žiediniai, spinduliai bei kombinuoti.

Lietuvoje pagrindiniai vidaus vandenų keliai yra Nemuno upe ir Kuršių mariomis nuo Kauno iki Klaipėdos. Visuose eksploatuojamuose valstybinės reikšmės vidaus vandenų keliuose navigacijos trukmė yra 199 paros, nuo balandžio 25 d. iki lapkričio 9 d. Vidaus vandenų

transporto sistemą sudaro vandens keliai, laivai ir kitos plaukiojimo priemonės, uostai, prieplaukos bei navigacijos ženklai.

Kuršių mariose organizuojami 4 reguliarūs vandens maršrutai, teikiantys žmonių bei dviračių perkėlimo paslaugą sezono metu (nuo birželio iki rugsėjo). Pastarieji plaukia iš Drevernos, Šilutės, Mingės km. ir „Ventinės“. Reguliarių reisų į Juodkrantę ir Nidą pradininku laikytas keltas „Smiltynė“, plaukęs iš Klaipėdos šį sezoną nebekursuos, tačiau „Smiltynės perkėla“ ir toliau iš dviejų skirtingų perkėlų (Senosios ir Naujosios) ištisus metus vykdo nuolatinius reišius į Smiltynę, kelia pėsčiuosius, dviratininkus ir transporto priemones. Reguliarūs vandens maršrutai užtikrina pastovų susisiekimą su Kuršių nerija, taip pat suteikia galimybę žmonėms keliauti naujais maršrutais derinant skirtingas transporto priemones (keltas, dviratis). Atlikus situacijos analizę, galima teigti, jog dviračių transporto infrastruktūra Kuršių marių regione išplėtotą ne vienodai. Neringos ir Klaipėdos miesto savivaldybėse dviračių takų sistema išplėtotą pakankamai gerai, kitose savivaldybėse Šilutės, Klaipėdos rajonuose, dviračių takų būklė kur kas prastesnė: dviračių takų beveik nėra, siūlomi turistiniai maršrutai eina automobilių keliais arba prastos kokybės žvyrkeliais, taip pat pastebima, jog trūksta informacijos ir papildomos infrastruktūros: poilsio ir atokvėpio vietų, dviračių nuomos, taisymo punktų, dviračių saugyklų, stovų ir pan. Svarbiausia dviračių trasa esanti Kuršių marių regione yra Pajūrio dviračių trasa – vienintelė Lietuvoje pažymėta specialiais ženklais, taip pat ji priklauso Tarptautiniam dviračių takų tinklui „EuroVelo“. Kiti dviračių takai esantys regione tik papildoma esama dviračių takų tinklą regione.

Reguliarių kuršių marių vandens maršrutų integracijai į regiono dviračių transporto sistemą trukdo keletas pagrindinių problemų, kurioms spręsti buvo pateiktos rekomendacijos. Svarbiausia – sukurti dviratininkams reikalinga aplinką: užtikrinti kokybišką, saugų dviračių takų tinklą, sukurti informacinę sistemą, plėsti dviračių turizmo paslaugų ratą. Dviračių takų infrastruktūra visose Kuršių marių regiono savivaldybėse turi būti vientisa, tam, kad būtų užtikrintos reikiamos sąlygos važiuoti dviračiais. Itin svarbu, jog būtų maksimaliai išnaudojami esami dviračių takai ir kuriami dviračių maršrutai apimantys kėlimąsi keltais. Taip pat savivaldybės, TIC, reguliarių keltų organizatoriai bei dviračių turizmo įmonės turi bendradarbiauti tarpusavyje, kad užtikrintų darnią plėtrą tiek dviračių transporto, tiek keltų veikimo srityje. Tam, jog keltai pritrauktų vis daugiau žmonių reikia vykdyti tinkamą rinkodarą, skleisti informaciją įvairiais, žmonėms patogiais kanalais, internetu, socialiniuose tinkluose, per TIC.

LITERATŪRA

1. *Akcinės bendrovės „Smiltynės perkėla“ 2017-2020 metų strateginis veiklos planas*. 2016. Klaipėda. 34 p. [Interaktyvus]. [žiūrėta 2017 m. gruodžio 12 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.keltas.lt/wp-content/uploads/2017/01/Strateginis-veiklos-planas-2017-2020-m.pdf>>
2. *Eksplloatuojami valstybinės reikšmės vidaus vandenių keliai*. 2018. Vidaus vandenių kelių direkcija. [interaktyvus]. [Žiūrėta 2017 gruodžio 3d.]. Prieiga per internetą: <<http://vvkd.lt/vidaus-vandenu-keliai/>>
3. *EU Cycling Strategy: Recommendations for Delivering Green Growth and an Effective Mobility System in 2030*. 2017. European Cyclists' Federation (ECF). 161 p. [Interaktyvus]. [žiūrėta 2017m. gruodžio 7 d.]. Prieiga per internetą: <https://ecf.com/sites/ecf.com/files/EUCS_full_doc_small_file.pdf>

4. Karalius A. 2003. Vilniaus miesto dviračių trasų duomenų bazė. 19 p. [interaktyvus]. [Žiūrėta 2017 gruodžio 3d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.bicycle.lt/repository/Dvir/VILNIUSAnalyze.pdf>>
5. *Keleivių ir bagažo vežimo keleiviniu laivu-keltu „Smiltynė“ taisyklės*. 2014., „Smiltynės perkėla“. [interaktyvus]. [Žiūrėta 2018 kovo 3d.]. Prieiga per internetą: <<http://www.tiketa.lt/files/misc/Taisykles.pdf>>
6. *Klaipėdos rajono dviračių trasų specialūs planai*. Rengimo etapas. Sprendimai. 2015. 34 p. [interaktyvus]. [žiūrėta 2017 m. lapkričio 6d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.klaipėdos-r.lt/wp/subsystems/web/doc.php?itemID=19186>>
7. Lietuvos pajūrio regiono turizmo plėtros studija. 2007. Mokslinis tiriamasis darbas. LR Ūkio ministerija: Vilnius. 134 p. [interaktyvus]. [Žiūrėta 2018 balandžio 20d.]. Prieiga per internetą: <http://www.esparama.lt/es_parama_pletra/failai/fm/failai/Ataskaitos/BPD_vertinimo_ataskaitos/UM_40.pdf>
8. *Lietuvos Respublikos bevariklio transporto įstatymas*. 2000. [Interaktyvus]. [žiūrėta 2017 m. gruodžio 7 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.E7C48C398626>>
9. *Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas*. 2017. [Interaktyvus]. [žiūrėta 2017 m. gruodžio 7 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.5DC1759E42CB/cLhaLLgouU>>
10. *Lietuvos Respublikos transporto veiklos pagrindų įstatymas*. 2017. [Interaktyvus]. [žiūrėta 2017 m. gruodžio 7 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.FBE404535C5B>>
11. *Lietuvos Respublikos vidaus vandenų transporto kodeksas*. 2017. [interaktyvus]. [Žiūrėta 2017 gruodžio 3d.]. Prieiga per internetą: <https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.DEBA0718FB0F/TAIS_447069>
12. Liubinaitė R. 2010 „EuroVelo 10” - dviračių turizmo trasos pasiekimai ir perspektyvos. Seminaro medžiaga. [interaktyvus]. [Žiūrėta 2017 spalio 3d.]. Prieiga per internetą: <http://www.bicycle.lt/repository/2010/EuroVelo10_Klaipėdoje20100319/Klaipėda_VTD_Informacija_apie_dviracių_turizma.pdf>
13. *Pėsčiųjų ir dviračių takų projektavimo rekomendacijos R PDTP 12*. 2012. [Interaktyvus]. [žiūrėta 2017 m. gruodžio 7 d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/TAR.EB156FC68AE6>>
14. Statybos techninis reglamentas STR 2.06.04:2014 Gatvės ir vietinės reikšmės keliai. Bendrieji Reikalavimai. 2014. [interaktyvus]. [Žiūrėta 2017 gruodžio 3d.]. Prieiga per internetą: <<https://www.e-tar.lt/portal/lt/legalAct/800a25c0f61d11e39cfacd978b6fd9bb/IDScEbNMEi>>

THE CURONIAN LAGOON REGULAR WATER ROUTES INTEGRATION INTO REGION'S BICYCLE TRANSPORT SYSTEM

Lect. Edgaras Vaškaitis, Viktorija Pozingytė

Klaipėda University, Faculty of Health Sciences, Department of Recreation and Tourism.
edgaras.vaskaitis@gmail.com; vpozingyte5@gmail.com

SUMMARY

In this article facilities of the Curonian Lagoon regular water routes integration into region's bicycle transport system are analysed. In the introduction, the main problem has occurred: there is a lack of information whether water routes in the Curonian Lagoon, region's bicycle paths and all infrastructure are connected into entire transport system for bicycles.

In the first part of the paper documents and science articles about bicycle transport system, its features and formation, bicycle routes concept and properties, water routes system's features and regular routes properties are analysed. Second part consists of results from the qualitative research and it states that: current water routes are not fully integrated into region's bicycle transport system; for the successful integration equally, developed bicycle transport infrastructure are required. Municipalities of Klaipėda and Neringa have more developed bicycle paths, while municipalities of Šilutė and Klaipėda districts have undeveloped and not suited for cyclists ones.

To sum up everything, it can be stated that regular water routes in the Curonian Lagoon improved transport opportunities. Travelers now can even not only reach directly Nida or Juodkrantė but can take bicycles with themselves also. However, regular water routes could be exploited even more, but to achieve that, they should be integrated into region's bicycle transport system. At this moment quality of bicycle paths differs among municipalities and it is a main problem for the regular water routes integration into bicycle transport system.

Keywords: water routes, integration, bicycle transport system