

**MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETAS  
POLITIKOS IR VADYBOS FAKULTETAS  
VADYBOS INSTITUTAS**

**INGA LETINAUSKIENĖ**

**DVIRATININKAMS DRAUGIŠKŲ APGYVENDINIMO  
ĮSTAIGŲ TINKLO SUKŪRIMO PAJŪRIO DVIRAČIŲ  
TRASOJE PERSPEKTYVOS**

**Magistro baigiamasis darbas**

**Vadovė  
doc. dr. B. Žuromskaitė**

**VILNIUS, 2013**

**MYKOLO ROMERIO UNIVERSITETAS  
POLITIKOS IR VADYBOS FAKULTETAS  
VADYBOS INSTITUTAS**

**DVIRATININKAMS DRAUGIŠKŲ APGYVENDINIMO  
ĮSTAIGŲ TINKLO SUKŪRIMO PAJŪRIO DVIRAČIŲ  
TRASOJE PERSPEKTYVOS**

**Magistro baigiamasis darbas  
Studijų programa 621N71001**

**Vadovė**

**doc. dr. B. Žuromskaitė**

**2013 03**

**Recenzentas**

**Atliko**

**TTUmis 1-01 gr. stud.**

**I.Letinauskienė**

**2013 03**

**2013 03 12**

**VILNIUS, 2013**

## TURINYS

<b>ĮVADAS</b> .....	4
<b>1. DVIRAČIŲ TURIZMO TEORINIAI ASPEKTAI</b> .....	7
1.1. Dviračių turizmo samprata.....	7
1.1.1. Dviračių turizmą lemiantys veiksniai.....	10
1.1.2. Turisto dviratininko tipologija ir jo poreikiai.....	12
1.1.3. Apgyvendinimo paslaugos svarba dviračių turizmo produkto kūrime.....	16
1.2. Dviračių turizmas Europoje.....	21
1.2.1. Dviračių turizmas bendrame Europos turizmo kontekste.....	21
1.2.2. Dviračių turizmo plėtra Europoje.....	23
1.2.3. Tarptautinis dviračių tinklas EuroVelo.....	25
1.2.4. Dviratininkams draugiškų paslaugų tinklo plėtra Europoje.....	28
1.3. Dviračių turizmas Lietuvoje.....	34
1.3.1. Valstybinė dviračių turizmo plėtros politika.....	34
1.3.2. Pajūrio dviračių trasos padėtis ir jungimasis į tarptautines trąsas.....	40
1.3.3. Dviratininkams siūlomų paslaugų Pajūrio dviračių trasoje analizė.....	43
<b>2. DVIRATININKAMS DRAUGIŠKO APGYVENDINIMO ĮSTAIGŲ TINKLO SUKŪRIMO GALIMYBIŲ PAJŪRIO DVIRAČIŲ TERITORIJE TYRIMAS</b> .....	46
2.1. TYRIMO METODOLOGIJA.....	46
2.2. TYRIMO DUOMENŲ ANALIZĖ.....	52
<b>IŠVADOS IR REKOMENDACIJOS</b> .....	70
<b>LITERATŪRA</b> .....	74
<b>ANOTACIJA LIETUVIŲ IR ANGLŲ KALBOMIS</b> .....	80
<b>SANTRAUKA LIETUVIŲ KALBA</b> .....	82
<b>SANTRAUKA ANGLŲ KALBA</b> .....	83
<b>PRIEDAI</b> .....	84

## ĮVADAS

**Darbo aktualumas.** Dviračių turizmas, kaip nauja, tačiau sparčiai populiarėjanti turizmo rūšis, vis dažniau pasirenkama, kaip būdas aktyviai, ekologiškai ir sveikai praleisti atostogas ar laisvalaikį. Nemažai pasaulio (JAV, Kanados, Australijos), o ypač Vakarų Europos šalių dviračių turizmas tampa populiariesnis. Dviratis, kaip susisiekimo priemonė jau naudojamas ne tik kasdieninėm reikmėm, tačiau taip pat ir atostogų metu. Turizmui dviračių kelionės yra svarbus ekonominis veiksnys, kuris dažnai nepakankamai įvertinamas. Ši turizmo forma yra palyginti yra dar jauna, tačiau labai dinamiška. Vakarų Europos valstybėse, ypač Vokietijoje, Šveicarijoje, Olandijoje, Danijoje dviračių turizmas jau keletą dešimtmečių yra aktyviai propaguojamas, remiamas šalies valdančių institucijų, visuomeninių ir verslo organizacijų, vystant dviračių transporto infrastruktūrą, kuriant paslaugų ir informacines sistemas.

Lietuvos pasiekimai dviračių turizmo srityje dar nėra prilygintini su Vakarų Europos valstybių pasiekimais dviračių transporto ir turizmo srityse, tačiau jau galime stebėti pirmuosius sėkmingus šios rūšies turizmo vystymo ir plėtros ženklus. 2006 m. buvo oficialiai paženklinta pirmoji dviračių trasa Lietuvoje, jau išbandyta ir pamėgta vietos ir užsienio turistų dviratininkų. Tačiau siekiant dar labiau išnaudoti Pajūrio dviračių trasos galimybes ir išpopuliarinti šią trasą būtina investuoti į dviračių takų kokybės gerinimą, trasos marketingą bei aptarnaujantį turizmo sektorių. Šios trasos išskirtinumas yra tas, kad ji jungiasi į tarptautines trasas ir jos plėtra turi atitikti tarptautinius reikalavimus. Todėl aktualu analizuoti trasos infrastruktūros bei dviratininkams teikiamų paslaugų atitikimą europiniams standartams, tirti tarptautines plėtros perspektyvas.

Dviratininkui turistui jo kelionės metu apgyvendinimo paslauga yra viena svarbiausių. Užsienio šalyse sėkmingai veikia iš vokiškojo pavyzdžio “Bett & Bike” kilusios dviratininkų apgyvendinimo programos: “Welcome Cyclists”, “Bike and Bed” ir pan. Tinklo principu veikiančios apgyvendinimo įstaigos kuria dviratininkams draugiškos įstaigos įvaizdį, suteikdamos šiai tikslinei grupei jų poreikius tenkinančias paslaugas. Šio darbo tikslas išsiaiškinti tokio tinklo diegimo galimybes Pajūrio dviračių trasoje.

**Temos naujumas.** Dviračių turizmas yra nauja turizmo rūšis, pradėjusi vystytis tik aštuntame XX a. dešimtmetyje. Dviračių turizmo mokslinė literatūra Europoje ir pasaulyje yra dar taip pat labai nauja. Kadangi dviračių turizmo populiarėjimas paskutiniaisiais metais pastebimas ir mūsų šalyje, dviračių turizmo tematika tampa vis labiau aktuali. Lietuvos Nacionalinėje plėtros 2010–2013 metų programoje

dviračių turizmo plėtra taip pat įvardijama tarp prioritetinių turizmo sektoriaus tikslų. Tačiau dviračių turizmo plėtra mūsų šalyje vyksta stichiškai. Yra parengtas informacinio - rekomendacinio pobūdžio leidinys apie dviračių turizmą Lietuvoje. Jame trumpai aptariama dviračių turizmo Lietuvoje situacija. Tačiau Lietuvoje nėra atlikta išsamesnių mokslinių tyrimų susijusių su dviračių turizmo paslaugų poreikio bei vystymo galimybėmis mūsų šalyje. Trūksta ir statistinių duomenų apie dviračių turizmą Lietuvoje.

**Temos iširtumas.** Dviračių turizmo teikiamus privalumus jau įvertino nemaža dalis Europos šalių, skirdamos ypatingą dėmesį jo plėtrai. Didžioji dauguma mokslinių knygų apie dviračių turizmą pasirodė jau po 2000 m. Kadangi Lietuvoje dviračių turizmas yra vystymosi ir plėtros stadijoje, yra parengta nemažai regioninių, miestų dviračių takų projektų, studijų, planų, tačiau lietuvių mokslininkų literatūros šia tema beveik neaptinkama. Dviračių turizmo tematika daug plačiau nagrinėjama užsienio mokslininkų: Dreyer, Mühlnickel (2012) ir kt. Šių autorių darbuose diskutuojama apie dviračių turizmo principus, vystymo sąlygas, marketingo priemones, turistų dviratininkų motyvaciją bei poreikius, ateities perspektyvas. Dauguma autorių nurodo, jog būtina sąlyga šios turizmo rūšies plėtojimui yra tinkama dviračių infrastruktūra, gamtinių bei kultūrinių turizmo išteklių gausa, informacijos sklaida, geras trasos produktų marketingas, tinkama dviratininko poreikius atitinkanti paslaugų pasiūla. Dviratininkams turistams draugiškų įstaigų sertifikavimo idėja ir iniciatyva priklauso Vokietijos Dviratininkų klubui (ADFC), dviračių turizmo ekspertui Wolfgang Reiche. Šios sistemos pavyzdžiu seka ir kitos Europos šalys. Remiantis Wolfgang Reiche komentarais vykdytas ir šio darbo tyrimas.

**Darbo objektas:** Dviratininkams draugiškų apgyvendinimo įstaigų tinklas Pajūrio dviračių trasoje.

**Darbo problema:** Vakarų Europos valstybėse dėl vis ryškėjančių dviračių turizmo augimo tendencijų sukurta ir vystoma dviratininkams draugiška infrastruktūra ir paslaugų sektorius. Lietuvoje dviračių turizmo nauda nėra pakankamai įvertinta, nors dviračių turizmas mūsų šalyje vis populiarėja ir yra jaučiamas poreikis tokios infrastruktūros atsiradimui. Pajūrio dviračių trasai jungiantis į tarptautines trasas būtina ieškoti būdų kaip sukurti dviratininkams reikalingą paslaugų sistemą, atitinkančią europinius standartus.

**Darbo tikslas:** atlikti turistams dviratininkams draugiško viešbučių tinklo sukūrimo poreikio Pajūrio dviračių trasoje analizę.

**Darbo uždaviniai:**

1. Išnagrinėti dviračių turizmo teorinius aspektus: dviračių turizmo ir turisto dviratininko sampratą, dviratininko turisto poreikius ir apgyvendinimo paslaugos svarbą dviračių turizme.
2. Nustatyti dviračių turizmo padėtį, plėtrą, dviratininkams draugiškų paslaugų vystymą Europoje, bei Pajūrio dviračių trasos perspektyvas šiame kontekste.

3. Išanalizuoti Pajūrio dviračių trasos teritorijoje esančių apgyvendinimo įstaigų situaciją ir galimybes jungtis į dviratininkams draugiškų viešbučių tinklo sistemą.

4. Taikant kiekybinį (apgyvendinimo įstaigų anketavimo) ir kokybinį (interviu su turizmo ekspertais) metodus, iširti tokio tinklo atsiradimo Lietuvoje poreikį bei galimą teigimą įtaką dviračių turizmo vietiniam ir tarptautiniam plėtojimui ir populiarinimui.

**Darbo metodai:**

1. Mokslinės literatūros šaltinių analizė.
2. Dokumentų turinio analizė.
3. Kokybinis metodas - interviu su turizmo ekspertais.
4. Kiekybinis metodas - anketinė Pajūrio dviračių trasos apgyvendinimo įstaigų apklausa.

**Darbą struktūra:** įvadas, dėstomoji dalis (2 skyriai), išvados, literatūros sąrašas, anotacija ir santrauka (lietuvių ir anglų kalbomis) bei priedai ir rekomendacijos. Pirmame skyriuje išnagrinėjama dviračių turizmo samprata, dviratininko turistų tipologija, apgyvendinimo svarba šios rūšies turizmo vystyme bei dviratininkams draugiško apgyvendinimo sektoriaus plėtra Europoje bei tarptautinės perspektyvos. Antrame skyriuje pristatoma atlikto tyrimo metodologija ir pateikiama tyrimo duomenų analizė. Darbo apimtis – 92 puslapiai, jame yra 12 lentelių, 31 paveikslas, 3 priedai. Literatūros sąrašą sudaro 80 šaltinių.

**Praktinė darbo nauda:** darbe pateikiamos rekomendacijos dviratininkams draugiško viešbučių tinklo sukūrimui. Kadangi didžioji dalis respondentų suinteresuotai dalyvavo tyrime, darbo rezultatai bus pateikti respondentams, siekiant tokio tinklo realizavimo galimybių. Pasiūlymai Bett ir Bike sistemos analogo įvedimui Lietuvoje taip pat bus pateikti Lietuvos dviratininkų bendrijai, Viešbučių ir restoranų asociacijai.

## 1. DVIRAČIŲ TURIZMO TEORINIAI ASPEKTAI

### 1.1 Dviračių turizmo samprata

Dviračių turizmo ir turistinio dviratininko sąvokos yra gana naujos mokslinėje literatūroje, nes pats dviračių turizmas pradėjo vystytis tik aštuntajame XX a. dešimtmetyje. Ir mokslininkai ir valdžios institucijos tobulino šiuos apibrėžimus ir jie vis dar yra diskutuoti ir svarstyti pasaulio mokslinėje literatūroje. Šiame skyriuje plačiausiai bus išanalizuotas Vokietijos mokslininko A. Dreyer (2012) siūlomas apibrėžimas, bei pateiktos kitų mokslininkų P. Faulks (2007), D. Dunkelberg, I. Hegemann (2009), bei institucijų (Europos dviratininkų federacijos) pateikiamos definicijos.

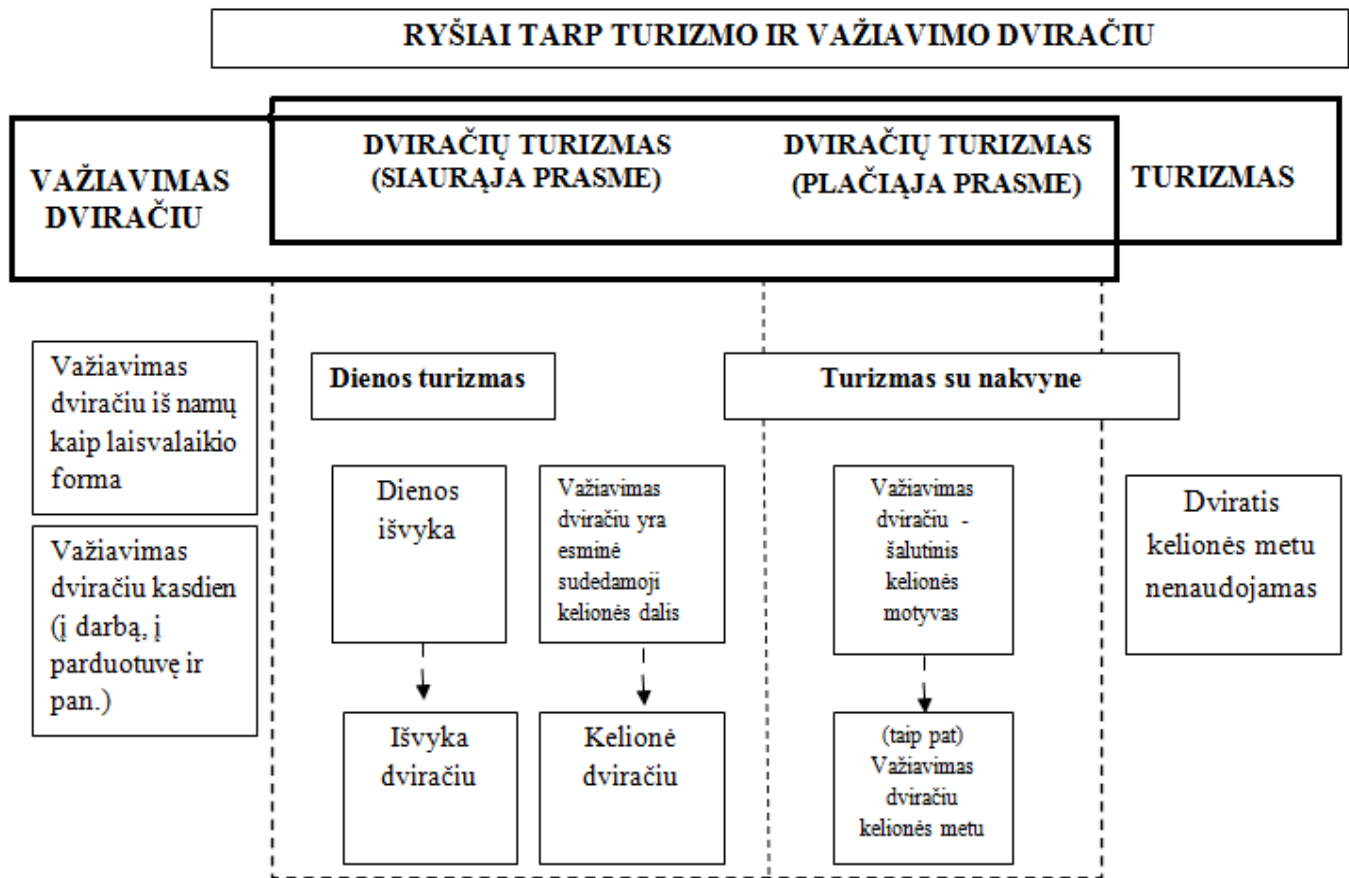
Mokslinėje literatūroje klasifikuojant turizmą pagal tikslą, organizavimą, aktyvumą, skirstant jį į rūšis ir porūšius, dviračių turizmas dažniausiai priskiriamas prie aktyvaus (Roberts, Hall, 2003), sportinio (Hinch, Higham, 2011), nuotykių (Swarbrooke ir kt. 2003, Goeldner 2003), ar įvardijamas kaip ekstremalus nuotykių, pvz. kalnų dviračių turizmas (Baležantis, Žuromskaitė 2012).

Kalbant apie *sportinį turizmą*, tikslinga paminėti, jog mokslas iš pradžių atskyrė du šiuos visuomenės fenomenus: sportą ir turizmą, ko pasekoje išsivystė dvi mokslinės disciplinos: sporto mokslas ir vėliau turizmo mokslas (Dreyer, 2012). Tačiau šiuolaikiniuose universitetuose atsiradusios tokios studijų kryptys kaip sporto sociologija, turizmo vadyba, turizmo geografija ar sporto ekonomika visgi kalba apie šių dviejų disciplinų tarpusavio derinamumą. A. Dreyer (2012) teigia, jog mokslininkai diskutuoja ar kalbėti apie sportinį turizmą ar atskirą sporto formą – turizmą. Šiuo atveju visuomenei svarbus tiek keliavimo aspektas, tiek fizinio aktyvumo reikšmė sveikatai, todėl abi definicijos išlieka aktualios moksliniame diskurse.

Nagrinėjant dviračių turizmo apibrėžimą svarbu išsiaiškinti, kur yra riba tarp dviračių turizmo ir kasdienio važiavimo dviračiu. Pačio turizmo apibrėžimų turizmo moksle randama keletas, tačiau dažniausiai priimta naudoti Pasaulinės turizmo organizacijos (PTO) pasiūlytą bei Lietuvos turizmo įstatyme (2001) pateiktą apibrėžimą: *turizmas* – tikslinga žmonių veikla, susijusi su kelione ar laikinu buvimu už nuolatinės gyvenamosios vietos ribų ne ilgiau kaip vienerius metus, jei ši veikla nėra mokymasis ar mokamas darbas lankomoje vietoje. Šis apibrėžimas nurodo, jog kalbama apie įprastos gyvenamosios vietos palikimą aplankant pasirinktą tolimesnę vietovę. A. Dreyer (2012) iškelia klausimą, ar toks atvejis, kaip trumpas vizitas į kaimyninę vietovę jau laikomas turizmu. PTO šiuo atveju skirsto keliones į trumpas (iki 4 dienų bei taip pat dienos išvykas – be nakvynės) ir ilgas (nuo 5 d.). Taigi, jei dviratininkas važiuos iki parduotuvės apsipirkti ar mins iki darbo – jo kelionė nebus turistinė, tačiau jei jis

nuvyko į gretimą miestą ir iš jo grįžo traukiniu, vadinasi greičiausiai tikrai pakeitė savo gyvenamą aplinką – tokiu atveju kalbėtume apie dienos išvyką.

D. Dunkelberg, I. Hegemann (2009) išskiria *dviračių turizmo sampratą siaurąją ir plačiąją prasme*. Plačiąją prasme dviračių turizmas suprantamas kaip kelionė dviračiais su bent viena nakvyne, o siaurąją – trumpa, dienos trukmės išvyka. Jie taip pat siūlo definicijos apibrėžimą susieti su dviratininko motyvacija. Mokslininkai mano, jog važiavimas dviračiu gali būti svarbiausias ar tik vienas iš šalutinių kelionės motyvų. Apie motyvo svarbą kalba ir A.Dreyer (2012), teigdamas, jog dviračių turizme siaurąją prasme važiavimas dviračiu turi būti svarbi sudedamoji dalis dienos išvykos, tačiau kalbant apie atostogų kelionę dviračiu – važiavimas dviračiu čia turėtų būti laikomas pagrindiniu kelionės motyvu. Sekantis paveikslas Nr. 1. iliustruoja santykį tarp važiavimo dviračiu ir turizmo.



1 pav. Ryšiai tarp dviračių turizmo ir važiavimo dviračiu

Šaltinis: Dreyer, 2012, p. 4

Remiantis šia schema A.Dreyer (2012) pateikia tokį dviračių turizmo apibrėžimą: siaurąją prasme *dviračių turizmas* apima asmenų, keliaujančių už įprastinės gyvenamosios aplinkos ribų veiklą, kur važiavimas dviračiu yra esminė sudedamoji kelionės dalis. Kai prie kelionės už gyvenamos vietos ribų



dar prijungiama bent viena nakvynė – tuomet kalbame apie *atostogų kelionę dviračiais* (Dreyer, 2012, psl. 5).

Europos dviratininkų federacija sutinka ir siūlo vartoti Sustrans apibrėžimą. Ši Jungtinės Karalystės ne pelno siekianti organizacija, vykdanči tvaraus transporto projektus, apibrėžia *dviračių turizmą*, kaip rekreacinę vienos dienos trukmės arba su nakvyne kelionę, kuri vyksta už gyvenamos vietos ribų, kurios metu laisvalaikis praleidžiamas važiuojant dviračiu ir ši veikla yra viena iš pagrindinių ir reikšmingiausių kelionės sudedamųjų dalių (<http://www.ecf.com/advocary/cycling-tourism/>, žiūrėta 2012 06 15).

Iš šių apibrėžimų galime daryti išvadą, jog dviračių turizmo apibrėžimas išskiria dvi dviračių kelionės rūšis: vienadienes ir daugiadienes keliones. Platesnį kelionių dviračiais skirstymą pateikia tarptautinio EuroVelo projekto koordinatoriaus Lietuvoje S. Ružinskas (2003):



Šaltinis: Ružinskas, 2003, psl. 2.

## 2 pav. Dviračių kelionių skirstymas

Išanalizavus dviračių turizmo apibrėžimą, tikslinga išsiaiškinti, kokios yra dviračių turizmo vystymosi sąlygos, kokie veiksniai įtakoja tokios turizmo rūšies paklausą. Sekančiame skyriuje bus detalizuotai aptariami šie aspektai.

### 1.1.1. Dviračių turizmą lemiantys veiksniai

Atostogos dviračiais tampa smagiu užsiėmimu, gerinančiu fizinę ir sveikatos būklę, saugančiu gamtą ir tuo pačiu su ja suartinančiu.

Vakarų europiečiai jau suvokė ir įvertino dviračių transporto privalumus:

- Dviratis yra ekonomiškiausia ir ekologiškiausia transporto priemonė,
- Keliaudamas dviračiu žmogus gauna puikią galimybę pagerinti savo fizinę ir sveikatos būklę,
- Dviračių išlaikymas ir infrastruktūra yra pigesnė nei kitų transporto priemonių,
- Dviračių turizmas padeda sukurti daugiau naujų darbo vietų aptarnavimo sektoriuje.

Visa eilė atitinkamų šiuolaikinės pasaulio bendruomenės ekonominių, socialinių ir ekologinių gyvenimo aspektų patvirtina, kad ateityje tikėtinos dviračių turizmo augimo tendencijos (Conrady, 2010). Demografiniai pasikeitimai, didėjantis žmonių sąmoningumas judėjimo ir sveikatos srityje, klimato pokyčiai bei didėjančios kuro kainos įtakoja kelionių dviračiais augimą (Ramos, Jimenez 2008; Dreyer ir kt., 2012). Ilgą laiką dominavusios miestų ekskursijos pėsčiomis ar autobusais – dabar pasipildo ir ekskursijų dviračiais pasiūla (Richards, Wilson 2007).

J. Parkin (2012) ir W. Reiche (iš interviu su Reiche<sup>1</sup>, 2013) teigia, jog dviračių turizmo populiarėjimą įtakoja didėjantis žmonių sąmoningumas aplinkos apsaugos ir sveikatos atžvilgiu. Noras daugiau daugiau judėti, pagerinti savo sveikatą, būti gryname ore ir tuo pačiu nekenkti aplinkai, nekelti triukšmo, neteršti jos išmetamomis dujomis skatina dviračių turizmo populiarėjimą.

A. Stoškus (2008) pastebi tendenciją, jog šiuolaikinė visuomenė gyvena „laisvalaikio ir laiko kūrybinei saviraiškai trūkumo sąlygomis“, todėl pastebimas – „gyvenimo kelionių“ populiarėjimas, kuomet laisvalaikis „taupomas“, kad būtų „panaudojamas“ ilgos trukmės kelionių metu. Tokiose kelionėse dažniausiai itin svarbus savęs ugdymo aspektas. Tai gali būti ilgos kelionės pėsčiomis, dviračiu.“ (psl.14).

Kadangi dviračių turizmas yra dar palyginti nauja turizmo forma, pradėjusi veikti tik aštuntajame XX a. dešimtmetyje gana sudėtinga rasti vieną aiškų šios turizmo rūšies apibrėžimą. Taip pat kyla keblumų gaunant tikslius statistinius duomenis apie dviračių turizmą bei keliones dviračiais. Dreyer (2012) teigia, kad pats važiavimas dviračiu veikiausiai nėra pagrindinis motyvas renkantis keliauti dviračiu (jis nepaskatina rinktis kelionės dviračiu tik dėl pačio važiavimo).

---

<sup>1</sup>W. Reiche – Vokietijos dviratininkų klubo ADFC atstovas ryšiams su Europa, Bett it Bike sistemos koordinadorius

W. Freyer (2007) teigia, kad dviratininkui kelionės metu bus svarbu tai, ką jis jaučia penkiais žmogaus pojūčiais, pvz.: gražus kraštovaizdis (matyti), klimatas (pajausti), geras maistas (paragauti), komunikacija (girdėti), gamta (užuosti) (psl. 454). Taigi dažniausiai keliautojui svarbu ir kiti jo laisvalaikio praleidimo būdai: išmybių lankymas, buvimas gamtoje ar kitoks sportinis aktyvumas. Nors svarbiausi motyvai ko gera būtų sveikatos gerinimo, fizinio aktyvumo ir rekreaciniai, kurie būtent ir atskiria dviračių turizmo apibrėžimą nuo kitų turizmo formų. Taigi dviračių turizmas paliečia tuo pačiu metu daugelį rinkos segmentų, kas labai svarbu regionio marketingui identifikuojant dviračių turistų kaip tikslinės grupės poreikius.

Dviratininkams turistams būtinos tokios pasiūlymo sąlygos:

- Natūralios sąlygos:
  - Geografinės: jūra, smėlis, kalnai, upės slėnis ir pan.
  - Klimatinės: vėjas, šiluma, saulė, sniegas ir pan.
- Dirbtinai sukurtos sąlygos:
  - Realios: dviračių takai, infrastruktūra, ženklavimas
  - Istorinės ir kultūrinės: lankomo regiono istorija, asmenybės ir pan.
  - Virtualios: įvaizdis (pvz. žinoma trasa ar jos dalis, kur vyksta dviračių sporto renginiai)(Dreyer, 2012).

Prie šių sąlygų Dreyer (2012) taip pat priskiria ir visą transporto infrastruktūrą (keliai, autobusai, traukiniai ir jų tvarkaraščių sinchroniškumas). Mokslininkas teigia, jog tik sukūrus tinkamą bazinę infrastruktūrą bus galima kalbėti apie tinkamų paslaugų vystymą: nakvynių įstaigų, gastronomijos, lankytinų vietų ir laisvalaikio centrų pritaikymą dviratininkų poreikiams.

Be šių pagrindinių būtinų sąlygų yra dar daug kitų aspektų, kurie gali pagerinti dviračių turistams jų kelionę. Panašiai tik kiek detaliau dviratininkams turistams reikalingas sąlygas apibūdina ir mokslininkai Keirle (2003) bei Faulks ir kt. (2007). Jų skirtumas pateikiamas sekančioje lentelėje:

**1 lentelė. Dviračių turizmui vystyti būtinos sąlygos**

<b>Lankytinos vietos</b>	Sukurtos vietos	Miestai, restoranai, istorinės vietos, apgyvendinimas
	Natūralios, gamtinės vietos	Miškai, ežerai, pageidautina gražus, kaimo, neurbanizuoti kraštovaizdžiai
<b>Informacija</b>	Žemėlapiai	Spausdintos ir elektroninės kopijos, Turi būti įtraukta informacija apie apgyvendinimą, tualetus, parduotuves, dviračių saugojimo vietas. Vietovių ir dviračių trasų dangos aprašymai. Pagrindiniai lankytini objektai.
	Nenutrūkstamas trasos ženklavimas	

<b>Trasos</b>	Ilgių įvairovė	Žiedinis ar žvaigždinis maršrutas saugiu taku, Kelionės su įvairiausio tipo nakvynės pasirinkimu, Ilgalaikės trukmės kelionė su nakvyne ir kitomis paslaugomis, Trasos jungiančios geografinės, istorines ir kultūrinės lankytinas vietas, Trasos jungiančios miestus ar kaimus.
	Reljefo įvairovė	
<b>Viešasis transportas</b>	Transportas reikalingas dviračių gabenimui	Traukiniai, autobusai, lėktuvai
<b>Turų (kelionių) operatoriai</b>		Gali pasiūlyti: turus su gidais, transporto paslaugas, bagažo ir įrangos pervežimo paslaugas, kitos papildomos paslaugos įskaitant apgyvendinimą, maitinimą
<b>Dviračių nuoma</b>		Nuomos punktai turi būti įsikūrę prie dviračių trasų. Ne visi turi savo dviračius, ne visi gali atsivežti į kelionės vietą.
<b>Apgyvendinimas</b>	Dviratininkams draugiškos apgyvendinimo įstaigos	Turėtų būti atpažįstamos (sertifikuojamos), bei reklamuojamos potencialiems dviračių turistams
<b>Dviračių saugojimo ir laikymo vietos</b>	Saugus dviračių ir daiktų laikymas	Kavinės ir restoranai Nakvynės vietos, įskaitant kempingus ir viešbučius
	Saugi automobilių stovėjimo aikštelė	Kavinės ir restoranai Nakvynės vietos, įskaitant kempingus ir viešbučius

Šaltinis: pagal Faulks ir kt. 2007 ir Keirle (2003)

Šie 1 lentelėje išvardinti veiksniai rodo, koordinavimo ir bendradarbiavimo poreikį tarp daugelio suinteresuotųjų šalių, įskaitant turizmo ir dviračių pramonės šakų organizacijas.

D.L. Edgell (2008) teigia, jog norint vystyti turizmą šiuolaikinėje visuomenėje būtina atsižvelgti į aplinką, visuomenės gerbūvį, vengiant žalos gamtai, bei darniai bendradarbiauti visoms suinteresuotoms šalims. 1 lentelėje išdėstyti veiksniai taip pat parodo, kad reikalingas bendradarbiavimas tarp vietos, regionų ir valstybės valdžios institucijų, tiek vystant dviračių turizmo plėtros strategijas tiek kitas dviračių turizmui artimas sritis (pavyzdžiui, sveikatos sektorius ir tvarus transportas).

### 1.1.2. Turistų dviratininkų tipologija ir jų poreikiai

Dviračių turizmas pritraukia vis daugiau skirtingo amžiaus ir profesijų atstovų. Tiriant šios tikslinės grupės rinką Vokietijoje buvo nustatyta, kad dviratininkas turistas yra nevienalytis ir negali būti vienareikšmiškai traktuojamas tik kaip turistas su dviračiu. Paties dviračio pasirinkimas keliaujant yra vienas iš pagrindinių faktorių, pagal kuriuos skirstomi turistai dviratininkai. Nuo to, ar turistas rinksis kelionių, kalnų ar lenktyninių dviratį priklauso jo motyvacija bei poreikiai kelionės metu. Čia svarbus ir

kelio dangos aspektas ir kilometražas, kurį turistai galės per dieną įveikti. D.Dunkelberg ir kt. (2009) pateikia tokią įvairių dviračių turistų tipologiją:

**2 lentelė. Dviratininkų turistų tipologija**

	<b>Kelionė kelioniniu dviračiu</b>	<b>Kelionė kalnų dviračiu</b>	<b>Kelionė lenktyniniu dviračiu</b>
<b>Kelionės motyvacija</b>	Aktyvi patirtis; šalies ir žmonių pažinimas	Sportinis aktyvumas (svarbu įgūdžiai)	Sportinis aktyvumas (svarbiausia greitis)
<b>Kelio danga</b>	Dažniausiai asfaltuota, saugūs maršrutai suženklimumui ir infrastruktūra	Netvirti keliai (purvo), daliniai ir bekelės	Asfaltuoti dviračių takai ir mažo intensyvumo automobilių takai, kad būtų galima greitai važiuoti
<b>Vietovės topografija</b>	Lygaus reljefo, kultūriškai įdomus kraštovaizdis, žemos kalvos, pvz: upės slėnio maršrutai.	Daugiausia kalnų kraštovaizdis, kalvoti ir statūs regionai	Įvairus kraštovaizdis: nuo lygaus iki kalnuoto
<b>Tikslinė grupė</b>	Laisvalaikio dviratininkai: įvairaus amžiaus nuo vaiko iki senjoro. Domisi kultūra, kulinarija, kraštovaizdžiu.	Sportiškas ir specialių įgūdžių turintis dviratininkas	Sportiškas ir specialių įgūdžių turintis dviratininkas. Domisi gamta ir vaizdais.
<b>Dienos etapas</b>	nuo 40 iki 60 km	Gali skirtis priklausomai nuo vietovės, iki 50 km, 500-1500 m virš jūros lygio	Apie 100 km ir daugiau

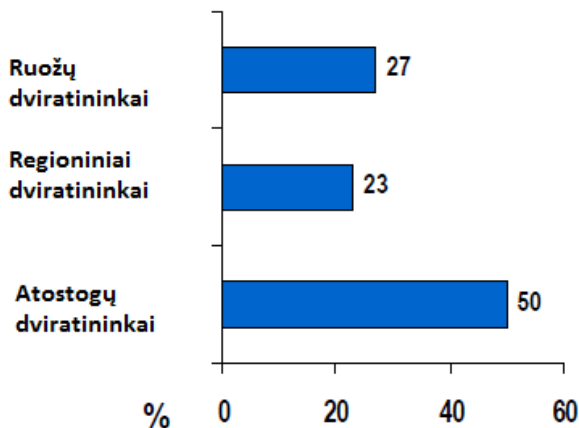
Šaltinis: Dunkelberg ir kt., 2009, psl. 38.

Kitas faktorius pagal kurį skirstomi turistai dviratininkai yra kelionės pobūdis. A. Dreyer ir kt. (2012) siūlo tokią dviratininkų tipologiją:

- **Ruožų dviratininkas.** Jam svarbu keliauti ne vienoje vietoje, bet judėti iš vienos vietos į kitą, t.y. pradėti kelionę iš startinės vietos ir baigti tikslingoje vietoje. Jis dviratį naudoja kaip kelionės transporto priemonę ir važiavimas dviračiu jam yra pagrindinis kelionės motyvas.
- **Regioninis dviratininkas.** Jis savo kelionei pasirenka vieną pastovią nakvynės vietą ir kasdien iš jos vyksta į dienos keliones. Jam važiavimas dviračiu taip pat yra pagrindinis kelionės motyvas.

- **Kalnų dviratininkas.** Šis dviratininko tipą apibrėžia ne nakvynės vietos, bet dviračio tipo pasirinkimas. Jam važiavimas kalnų dviračiu yra pagrindinis kelionės motyvas.
- **Dviratininkas lenktynininkas.** Šiam tipui taip pat būdingas atitinkamo dviračio pasirinkimas bei didžiajai daliai jų svarbus pastovios nakvynės pasirinkimo galimybė ir dienos išvykų kelionės. Važiavimas dviračiu jam taip pat yra pagrindinis kelionės motyvas.
- **Atostogų dviratininkas.** Jam priešingai nuo visų kitų tipų keliavimas dviračiu nėra pagrindinis kelionės motyvas. Jis naudojami dviračių infrastruktūra ir bent vieną savo atostogų dieną praleidžia keliaudamas dviračiu.

Pagal 2012 m. Vokietijos Dviratininkų klubo statistiką neįskaičiuojant kalnų dviratininkų ir lenktynininkų dviratininkų daugiausia yra likusių trijų tipų turistų (Giebeler, Froitzheim, Radreiseanalyse, 2012) :



Šaltinis: Giebeler, Froitzheim, Radreiseanalyse 2012, p. 15

### 3 pav. Dviratininkų turistų tipų pasiskirtymas Vokietijoje

Šiame 3. paveiksle aiškiai matyti, jog didžioji dalis Vokietijos dviratininkų yra tie, kurie keliaudami dviračiu neteikia pačiam važiavimui svarbiausios reikšmės. Jiems ne mažiau svarbūs ir tokie elementai kaip pačios trasos patrauklumas, gera dangos kokybė, trasos žymėjimas, poilsio, relaksacijos galimybė, lankytini objektai, teikiamų paslaugų kokybė. Tokiose šalyse kur dviračių turizmas gerai išvystytas ir pastebimi skirtingi dviratininkų poreikiai, jau veikia specializuoti - tematizuoti maršrutai: kulinarinė tematika, ar pavyzdžiui mažų vynu ūkių lankymas, jei trasa eina vynuogynų teritorijoje (Sidali ir kt. 2011).

Turistų dviratininkų motyvų pasiskirstymą vaizdžiai atspindi sekanti lentelė (Weston ir kt., 2012). Daugelio turistų besirenkančių kelionę dviračiais motyvai yra susiję su sveikata, gamta, atsipalaidavimo poreikiu, ir galimybe važiuojant pamatyti, kraštovaizdžius, lankytinas vietas.

**4 lentelė. Dviračių kelionės pasirinkimo motyvai**

<b>5 Trasa/Regionas/Pavyzdys</b>	<b>Vokietijos dviratininkai turistai</b>	<b>Elbės dviračių trasa</b>	<b>Žemutinės Austrijos regionas</b>	<b>Europos dviratininkai</b>
<b>Gamta/kraštovaizdis</b>	87%	91%	47 %	31 %
<b>Sportas, sveikata, fizinis aktyvumas</b>	83%	60%	47%	29-40 %
<b>Džiaugsmas, malonumas važiuoti dviračiu</b>	69%		75%	
<b>Poilsis/laisvalaikis</b>	69 %	66 %	37 %	57 %
<b>Laikas su šeima ir artimaisiais</b>	57 %	24 %		18 %
<b>Kultūra, lankytinos vietos</b>	28 %	52 %	9 %	2 %

Šaltinis: Weston ir kt., 2012, psl. 43

Ši procentinė išraiška parodo, jog dauguma turistų dviratininkų dviračių kelionę renkasi dėl galimybės pasportuoti, pagerinti savo sveikatą, džiaugtispoilsio ir laisvalaikio galimybei tuo pačiu metu atrasti ir pažinti naują kultūrą. Tarptautiniai tyrimai taip pat atskleidžia, kad pasirinkimą keliauti dviračiais įtakoja ir tai, kad keliauti dviračiu yra nebrangu, svarbu sąlytis su gamta, gražus kraštovaizdis. Komfortas nėra pagrindinė sąlyga besirenkant tokias keliones. Taip pat vienas iš keliaujančiųjų dviračiais motyvų yra ekologinis aspektas: keliaujant dviračiu neteršiama gamta, priešingai nei keliaujant automobiliu (Weston ir kt. 2012). Dar vienas užsienio tyrimų aspektas – renkantis kelionę kaina ne vaidina lemiamo vaidmens (Wurft, 2005). Nakvynės ir maitinimo paslaugoms teikiama kokybės svarba, ypač tiems kurie renkasi ilgesnes keliones ir po dienos jaučiasi pavargę (iš interviu su Reiche, 2013).

Kitas aspektas svarbus aptariant dviratininko turisto portretą yra jo amžius. Tas faktorius įtakoja dviračių turizmo produktų kūrimo specifiką. Daugelis Vokietijos ir kitų šalių atlikti tyrimai rodo, jog ateinančius 30 metų keliaujantys turistai kurių amžius bus virš 50 metų sudarys didžiąją daugumą (Dreyer ir kt., 2012). Vokietijos federalinės ekonomikos ir technologijos ministerijos tyrimas parodė tokius važiuojančių dviračiais Vokietijoje amžiaus pasiskirstymo rezultatus (Dunkelberg ir kt. 2009):

20 % - iki 29 metų

26 % - nuo 30 iki 45 metų

27 % - nuo 46 iki 60 metų

25 % - nuo 61 iki 75 metų

2 % - nuo 75 metų

Šio tyrimo rezultatai parodo, kad visos amžiaus grupės, išskyrus 75 metų senjorus panašiai svarbios vystant dviračių turizmą, tačiau jei susumavus dvi grupes nuo 46 iki 60 ir nuo 61 iki 75 metų, ši tikslinė grupė yra aiškiai dominuojanti ir sudaro 52 procentus važiuojančių dviračiais. Taigi vidutinio amžiaus ir jaunesnieji senjorai yra labai svarbi grupė rinkos segmentavimui. Jų lūkesčių ir poreikių patenkinimui turi būti kuriami tam tikri produktai.

### 1.1.3. Apgyvendinimo paslaugos svarba dviračių turizmo produkto kūrime

Turizmo produktas plačiaja prasme – tai paslaugų ir prekių kompleksas, kurį panaudojant sukuriama turistinė kelionė (Svetikienė, 2004). Jį sudaro turizmo išteklių (gamtos, kultūros, architektūros įžymybės ir kt.) ir turizmo industrijos paslaugos. Kadangi turizmo industrijos įmonių paslaugų spektras labai įvairus, turizmo produktas siaurąja prasme gali būti laikomas svetingumo verslo įmonių, kelionių operatorių ir kt. turizmo įmonių turizmo produktu (Svetikienė, 2004). *Svetingumas yra pagrindinė turizmo produkto vartotojiška savybė, kuri teikiant apgyvendinimo ir maitinimo paslaugas klientams, padeda pajusti, kad jie yra vertinami, gerbiami ir nuolat laukiami* (Svetikienė, 2004, psl. 212). Svetingumo įmonės užduotis yra padaryti klientą nuolatiniu svečiu. Dviračių turizme apgyvendinimo ir maitinimo sektorius taip pat stengiasi įgyvendinti šios tikslinės grupės poreikius ir atsiranda įstaigų kurios specializuojasi šių turistų poreikių patenkinime. Apgyvendinimo paslauga yra pagrindas turistų kelionėje (Page, 2009) ir daugiausiai jo dėmesį planuojant ją ir jos metu patrauks vieta, kurioje žmogus ketina apsistoti ar yra apsistojęs.

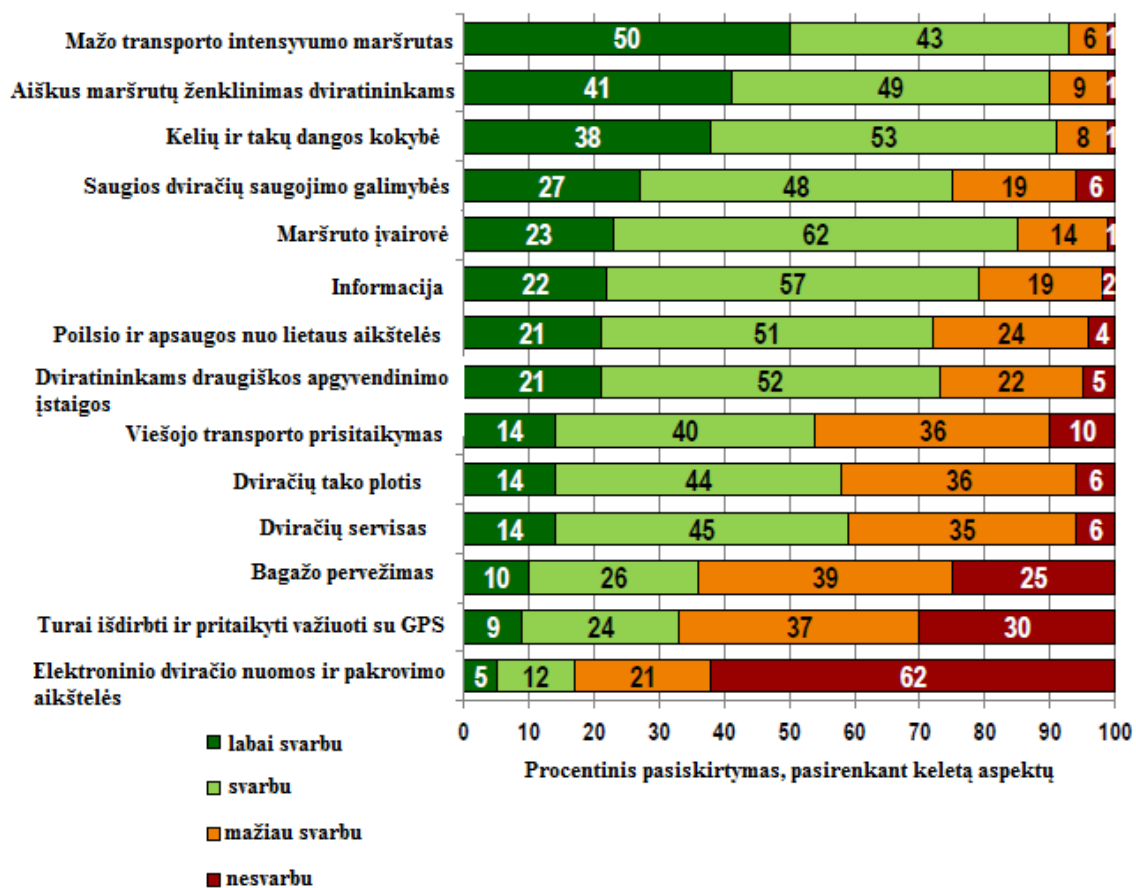
Anot Vokietijos dviratininkų klubo atstovo W. Reiche, pastebėjus didėjančius dviratininkų srautus Vokietijoje nuo 1990 metų buvo sukurta *Bett und Bike* sistema, kuri įkurta 1995 m. vystoma iki šiol ir jos pavyzdžiu seka daugelis kitų Europos valstybių. Šios sistemos atsiradimas Vokietijoje buvo itin sėkmingai priimtas Vokietijos apgyvendinimo įstaigų ir pačių dviratininkų turistų. Nes iki sistemos atsiradimo, ypač į pirmuosius turistus dviratininkus buvo žvelgiama skeptiškai, atsisakoma juos priimti vienai nakčiai, manoma, kad jie pavyzdžiui pasirodę po lietaus išpurvins patalpas ir „pridarys daugiau bėdos nei naudos“ (interviu su W.Reiche, 2013).

W. Reiche teigia, kad nakvynės vieta, kurią pasirenka keliaujantis dviratininkas vaidina ypač svarbų vaidmenį, žiūrint į visą jo kelionės planavimą. Jei turistai renkasi atostogas keliaujant dviračiu, ar organizuojasi sau savaitgalio išvyką – jam bet kuriuo atveju būtina nakvynė. Dviratininkų pasirenkamos nakvynės diapazonas yra labai skirtingas, priklausomai nuo amžiaus, kilmės, socialinio statuso, jų pajamų. Poreikis svyruoja nuo paprastų kaimo turizmo sodybų ir kempingų, privačių kambarių, svečių



namų iki 3-4 žvaigždučių prabangesnių viešbučių. Šiai paslaugai padengti atitinkamai turistai skiria didžiausią dienos išlaidų sumą (Vokietijoje vidutiniškai turistai tam skiria po 60 eurų vienam asmeniui per dieną).

Vokietijoje atliekami dviračių turizmo paslaugų vartotojų tyrimai išsiskiria savo kokybe ir tikslumu (Ružinskas 2012, Wurft 2005). Vokietijos dviratininkų klubas ADFC kasmet atlieka keletą dviračių turizmo rinkos tyrimų, kuriuose dalyvauja turistai dviratininkai. Kasmet savo internetiniame puslapyje pateikia klausimynus, kuriuos pildo keliaujantys dviratininkai. Toks būdas leidžia šios turizmo rūšies plėtotojams geriau pažinti vartotoją ir atsižvelgti į jo lūkesčius kuriant jam skirtą produktą. Naujausioje ADFC atliktoje analizėje (ADFC Radreiseanalyse, 2013) pateikiama statistika, kuri charakterizuoja svarbiausių aspektų, įtakančių dviračių kelionės pasirinkimą svarbą (žr. paveikslą Nr.4):



Šaltinis: Radreiseanalyse 2013, p. 8.

#### 4 pav. Aspektai įtakoiantys kelionės dviračiais pasirinkimą

Analizuojant šiuos duomenis galima teigti jog dviratininkas draugiškos nakvynės įstaigos yra svarbus aspektas planuojant kelionę daugiau nei pusei respondentų. Šis aspektas beveik vienodai svarbus kaip ir dviračių takų kokybė ar jų ženklimas. Iš šios duomenų analizės galima daryti išvadą, jog dviratininkams draugiškos įstaigos turi paklausą ir atlieka svarbų vaidmenį visos kelionės metu.

Daugelyje Europoje vykdytų tyrimų parodo, kad dviratininkai renkasi pačią įvairiausią nakvynės vietą, priklausomai nuo amžiaus, padėties, pomėgių, nuo to ar keliauja dviese, ar su grupe, organizuojasi iš anksto, ar renkasi vietą keliaudami. Naujausioje Europos dviratininkų federacijos atliktoje studijoje (Weston ir kt., 2012) pateikiami duomenys apie dviratininkų turistų pasirenkamas nakvynės įstaigas:

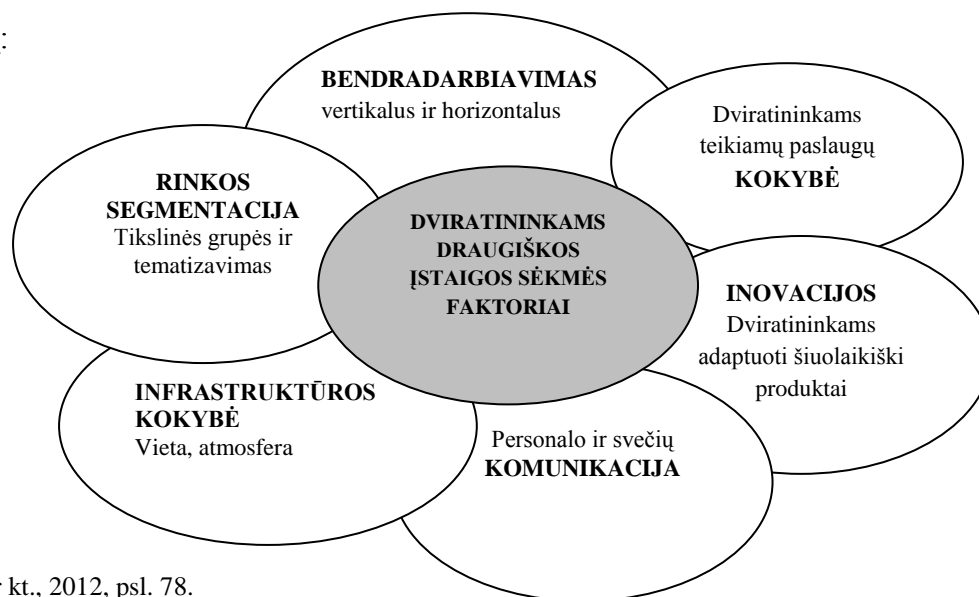
**4 lentelė. Dviratininkų turistų pasirenkamas nakvynės tipas**

Apyvadinimo tipas	Pasirinkimo vidurkis	Vidutinis intervalas	Nukrypimai / pastabos
Viešbutis	40%	30-60%	Vokietijos dviratininkai turistai: 22%
Svečių namai/ B&B/Kaimo sodyba	45%	30-60%	6 trasa Prancūzijoje: 9%
Kempingas	15%	10-20%	6 trasa Prancūzijoje 41%; Danija 38%
Jaunimo namai	7%	5-13%	žemutinė Austrija: 1%
Privatūs kambariai / giminės	11%	2-27%	Didelė variacija
Kiti (įskaitant atostogų namus/apartamentai)	15%	5-15%	Vokietijos dviratininkai turistai: 31%

Šaltinis: Weston ir kt. 2012, psl. 46.

Šios lentelės duomenys rodo, jog dviratininkai turistai Europoje dažniausiai savo nakvynei renkasi viešbučius, svečių namus, „lovos ir pusryčių“ apgyvendinimo tipo nakvynę, kaimo turizmo nakvynes paslaugas teikiančias įstaigas. Kempingai, jaunimo nakvynės namai ir kt. apgyvendinimo sąlygos yra mažiau paklausios tarp dviratininkų turistų.

A. Dreyer ir kt. (2012) taip apibrėžia sėkmingos draugiškos dviratininkams apgyvendinimo įstaigos pobūdį:



Šaltinis: Dreyer ir kt., 2012, psl. 78.

**5 pav. Veiksniai įtakoiantys sėkmingą dviratininkams draugiškos įstaigos veiklą**

Šių faktorių realizavimas padėtų įstaigai tapti sėkmingai prisitaikusia prie dviratininkų poreikių. Realybėje apgyvendinimo įstaigos dažnai taikosi ir prie kitų turistų poreikių, stengdamosis pritraukti ir kitas tikslines grupes. Pažymėtina ir tai, kad pačioje dviratininkų grupėje yra skirtingų norų turinčių klientų: vyresnio amžiaus, ar poromis ar grupėmis keliaujantys – visi turi skirtingus poreikius. Sąsaja su dviračių turizmo segmentacija, apgyvendinimo įstaigų specializacija, adaptavimasį prie dviračių turistų Lietuvoje aptinkama kaimo turizmo asociacijos sistemoje, kur asociacija tarp sodybų specializacijos galimybių nurodo specializuotą sodybą dviratininkams (Astromskienė, Sirusienė, 2007).

Nors dviratininkų poreikiai ir skirtingi, visi jie turi besikartojančių ir panašių, visiems bendrų norų. Tuos poreikius išskyrė ir pirmieji dviratininkus kaip atskirą tikslinę grupę atskyrė Vokietijos dviratininkų klubas (ADFC). Tokią segmentaciją rinkoje buvo įvesta su *Bett ir Bike* programa. Atsižvelgiant į dažniausiai pasitaikančius dviratininkų turistų poreikius Vokietijos dviratininkų klubas sudarė minimalių ir papildomų kriterijų sąrašą, kuriuos atitinkanti įstaiga galėtų save vadinti draugiška dviratininkams.

***Pagrindiniai dviratininkų turistų reikalavimai apgyvendinimo įstaigai (minimalūs reikalavimai):***

- Sutinkama priimti dviratininkus vienai nakčiai.
- Yra patalpa saugiam dviračių pastatymui nakčiai.
- Įstaigoje yra galimybė išsidžiovinti drabužius ir turistinę įrangą.
- Sotūs ir lengvai virškinami pusryčiai su daug vitaminų ir angliavandenių, arba galimybė pasigaminti maistą patiems.
- Dviratininkui turistui reikalinga informacija: regioniniai dviračių trasų žemėlapiai ir kelionių gidai, traukinių, autobusų, laivų ir vietinių perkėlų tvarkaraščiai.
- Dviračių remonto įrankių komplektas paprastam remontui ir profilaktiniam patikrinimui.
- Informacija apie artimiausias dviračių taisyklas.

***Papildomi nakvynės įstaigos pasiūlymai:***

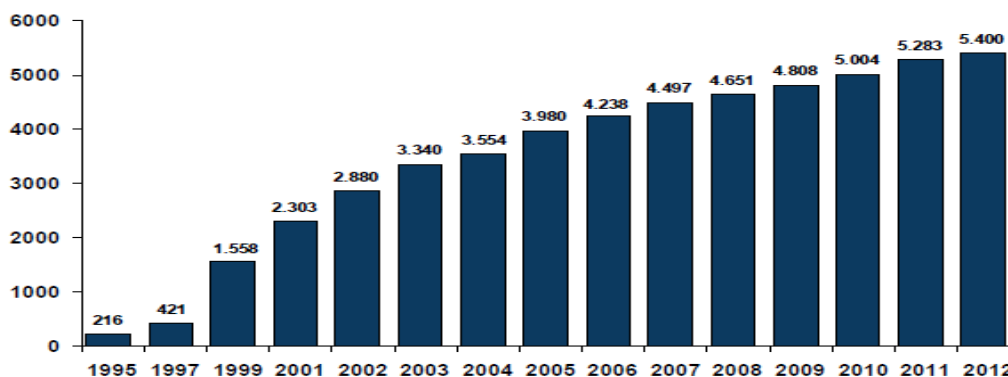
- Pagalba rezervuojant ekologiškas transporto priemones (keltus, autobusus).
- Pervežimų paslauga keliaujantiems dviračiais.
- Kokybiškų dviračių nuoma arba informacija apie artimiausius vietinius dviračių nuomos punktus.
- Vienadienių kelionės paketų pasiūlymai.
- Bagažo transportavimas iš ankstesnės nakvynės vietos į kitą nakvynės vietą.
- Pagalba dviratininkams rezervuojant kitą nakvynės vietą.
- Dviračių detalių rinkinys, pvz., bendradarbiaujant su artimiausia dviračių taisykla.
- Dviratininkams „draugiškų“ įstaigų regione sąrašas.
- Maisto paketai išsinešimui.

- Svečių knyga dviratininkams.

*Bett+Bike* sistema egzistuoja nuo 1995 metų, prasidėjusi vos nuo 200 dviratininkams draugiškų įstaigų. Šiai dienai (2013 vasario 23 d.) sistema skaičiuoja 5.495 dalyvių, kurie įsikūrę visose Vokietijos dalyse, kur dviratininkai yra laukiami (net ir vienai nakčiai). Šios sistemos sėkmė per paskutinius 17 metų priklausė nuo šių faktorių (interviu su W. Reiche, 2013):

- Lengvai suprantami, vienodi ir paprasti priėmimo kriterijai visoms Vokietijoje esančioms draugiškoms dviratininkams įstaigoms.
- Vienodos paslaugos projekto dalyviams iš ADFC pusės (sertifikato ir stendo suteikimas, įmonės duomenys „Bett und Bike“ kataloge, presentacijos interneto puslapyje [www.bettundbike.de](http://www.bettundbike.de), marketingas parodų metu, asociacijos žurnale, bei kitų renginių metu.
- Suvienodinta nario mokesčio sistema visoms įstaigoms (ji pritaikyta pagal įmonės galimybes (priklausomai nuo kambarių skaičiaus ir pan.)
- Vienodas logotipas (ženklas) ir vienodi produktai (lipdukai, vėliavos, gairėlės ir pan.)
- Suvienodinti ir aiškūs kontrolės kriterijai, kurie garantuoja kokybę.

Be šių faktorių *Bett und Bike* sėkmingą vystymąsi lėmė dviračių turizmo populiarėjimas. W. Reiche nuomone be didėjančio dviratininkų turistų skaičiaus *Bett ir Bike* nebūtų sukurta. Vis didėjant individualiai keliaujančių skaičiui, kilo vis didesnis žemėlapių, specializuotų kelionių vadovų ir specializuotų apgyvendinimo įstaigų sąrašo poreikis (žr. pav. Nr. 6):



Šaltinis: Radreiseanalyse 2013, psl. 14.

## 6 pav. Dviratininkams draugiškų įstaigų augimo dinamika Vokietijoje

Dar vienas svarbus veiksnys, įtakojęs *Bett ir Bike* projekto sėkmę buvo vis augantis bendradarbiavimas su įvairiomis turizmo asociacijomis, kurios populiarino projektą. Kiekvieno regiono asociacija informavo galimai suinteresuotas įstaigas apie projektą. Taip didėjo ir didėja įstaigų įsikūrusių dviratininkams patraukliuose regionuose, kurios norėdamos padidinti savo užimtumą jungiasi prie šio projekto.

## 1.2.Dviračių turizmas Europoje

### 1.2.1.Dviračių turizmas bendrame turizmo kontekste

Turizmas yra viena iš labiausiai pastaraisiais dešimtmečiais pasaulyje augančių ekonomikos sričių. Pasaulinės Turizmo Organizacijos duomenimis atvykstančių turistų skaičius 2011 m. pasaulyje padidėjo 4,6 % ir pasiekė 983 milijonus turistų lyginant su 2010 m. duomenimis (*UNWTO Tourism Highlights*, 2012, p.5). Pagal šiuo metu numatomą augimo tempą, atvykstančių turistų skaičius visame pasaulyje turėtų viršyti 1 mlrd. po 2012 m. ir pasiekti 1,8 mlrd. iki 2030 metų. 2011 m. Europos atvykstančių turistų skaičius padidėjo 6% viršydamas augimo lūkesčius ir toliau išlaikant Europą lankomiausiu žemynu pasaulyje. Europagauna 45 % - didžiausią tarptautinio turizmo rinkos pajamų dalį pasaulyje, kas 2011 m. sudarė 333 milijardus eurų. Nepaisant besitęsiančio ekonomikos neapibrėžtumo 2011 m. Europą aplankė 504 milijonai atvykstančių turistų (*UNWTO Tourism Highlights*, 2012, p. 14).

Turizmas tapo svarbia ekonomine veikla, darančia teigiamą poveikį ekonomikos augimui ir kuriančia naujas darbo vietas Europoje. Tačiau su vis augančiu turistų skaičiumi, atsiranda nauji iššūkiai ir problemos su kuriais susiduria turizmo sektorius. 2010 metų Europos Komisijos Komunikate „*Turistų lankomiausias žemynas- Europa. Nauja Turizmo politika*“ pabrėžiama, jog siūlant turizmo paslaugas reikalinga atsižvelgti į su klimato kaita susijusius sunkumus, mažinant išmetamų ir šiltnamio efektą sukuriančių dujų kiekį bei neigiamą poveikį aplinkai (p.5). Komunikate svarstomos galimybės Europos konkurencingumo išlaikymui, tarp kurių minimas įvairesnių turizmo paslaugų siūlymas, skatinant tvaraus turizmo vystymąsi. Tarp Komisijos svarstomų galimybių numatytas ir tarpvalstybinių iniciatyvų skatinimas, kaip pavyzdžiui, nutiestos Europos dviračių trasos. Komisijos nuomone, visoms valstybėms būtų naudinga pripažinti ir įteisinti šias iniciatyvas Europos mastu, nes taip būtų užtikrintas jų tarptautinis pobūdis (Europos Komisijos Komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos Ekonomikos ir Socialinių reikalų komitetui ir regionų komitetui, KOM(2010) 352 galutinis, 2010). Šis europinių iniciatyvų pripažinimas gali būti naudingas Europos populiarinimui bei tvaraus turizmo skatinimui Europoje.

Plačiau transporto keliamas problemas ir tvarytų sprendimo būdų galimybes Europos Komisija svarsto Baltojoje knygoje:

*„Transportas yra labai svarbus mūsų ekonomikai ir visuomenei. Judumas turi didelės įtakos vidaus rinkai ir piliečių, besinaudojančių laisve keliauti, gyvenimo kokybei. Transportas suteikia galimybę užtikrinti ekonomikos augimą ir darbo vietų kūrimą, todėl atsižvelgiant į mums kylančius naujus uždavinius jis turi būti darnus. Transportas yra globalus, todėl norint imtis našių veiksmų būtinas aktyvus tarptautinis bendradarbiavimas“ (Baltoji knyga, KOM(2011) 144 galutinis, 2011).*

Baltojoje knygoje nurodoma, jog iki 2030 m. Europos Sąjungoje turėtų dvigubai sumažinti įprastiniu kuru varomų automobilių naudojimą miestuose ir iki 2050 m. bus pasiekta, kad miestuose jų nebeliktų (2011). Tam, kad sumažinti išmetamą anglies dioksido CO<sub>2</sub> kiekį, Europoje bus skatinamas ekologiškesnių keliavimo būdų pasirinkimas: kelionės dviračiu viena iš tokių galimybių. Dėl šios priežasties planuojant transporto infrastruktūrą reikalinga sudaryti palankias sąlygas keliavimui dviračiu, bei didinti informuotumą apie kitokias keliavimo alternatyvas: vietoj tradicinių susisiekimo būdų, pavyzdžiui, mažiau vairuoti bet dažniau važinėti dviračiu bei rinktis keliones dviračiais vietoj įprastų keliavimo formų.

Kaip teigia mokslininkai M. Meschik (2012), F. Cerina (2011) šiandien dviračių turizmas yra viena išstvarausturizmo formų atšakų. S. Wearing (2009) ir Weaver (2006) teigia, jog turistai dviratininkai iš esmės yra eko- turistai, nes važiuodami dviračiu jie neteršia aplinkos. P. Robinson (2011) sieja dviračių turizmą su lėtuju turizmu (angl. slow travel), kurio metu vietovė pažįstama smulkiau, tai nėra masinis turizmas, jo mėgėjai yra jautrūs gamtai, nori keliauti nesukeldami gamtai žalos.

Tikėtina, jog tokios mokslininkų išvalgos ir Europos Sąjungos institucijų sprendimai ir iniciatyvos sudarys palankias sąlygas palyginti naujai, bet perspektyviai dviračių turizmo plėtrai Europoje. Šios turizmo rūšies specifika aptariama sekančiame poskyryje.

### **1.2.2. Dviračių turizmo plėtra Europoje**

Dviračių turizmas yra auganti ir svarbi šaturizmorinkoje, turinti potencialą teikti įvairaus pobūdžio ekonominę, socialinę ir aplinkosauginę naudą vietinėms bendruomenėms bei regionams.

Gerai išvystytas dviračių turizmas gali būti svarbus ūkio sektorius, keliantis vietos ekonomiką ir užtikrinantis darbo vietų sukūrimą (Rotar, 2012). Nors dviračių turizmas palyginti jauna, tačiau sparčiai populiarėjanti turizmo rūšis Europoje. Keliavimas dviračiais yra gana naujas reiškinys, kurio pradžia datuojama tik nuo XX amžiaus 9-ojo dešimtmečio. Dviračių turizmas išsivystė žmonėms pradėjus dviratį naudoti ne tik dienos reikmėms, susisiekimo tikslams, bet pradėjus važiuoti į parkus, prie upių, jūros – į gamtą ir į gretimas vietas (Dickinson, Lumdson 2011). Bene greičiausiai išpopuliarėjusi Europoje buvo Dunojaus dviračių trasa, pradėjusi veikti aštuntojo dešimtmečio pradžioje tarp Passau (Vokietija) ir Vienos (Austrija). Ši trasa veikia jau 25 metus ir paskutiniaisiais duomenimis 2010 metais ja pravažiavo 437 000 dviratininkų (Dreyer, 2012). Daugelis įstaigų, įsikūrusių šalia Dunojaus dviračių trasos yra tiesiogiai priklausomos nuo dviračių turizmo. Populiarėjant šiai bei kitoms trasoms buvo prieita išvados, kad tolimų

atstumų trasos tarnauja labiau turizmo reikmėms, nei tiesiog susisiekimo (*Dviračių turizmas Lietuvoje*, 2005).

Naujausioje Europos Parlamento Transporto ir turizmo komiteto užsakytoje studijoje apie dviračių turizmą Europoje teigiama, jog Prancūzijai tenka benesvarbiausiavietapoAustrijos, kaip svarbiausioms destinacijoms svarbios kelionių operatoriams, kai tuo tarpu pagrindinės išvykstamojo turizmo rinkos yra Vokietija ir Jungtinė Karalystė (Weston ir kt., 2012). Dviračių turizmo reikalavimai universalūs visame pasaulyje: ilga, saugi, maloni važiuoti trasa, su geru žymėjimu yra būtinybė vystant dviračių turizmą. Tačiau dviračių turizmo augimas ir tokių kelionių paklausa anaiptol nevienodai aktuali visose Europos šalyse. Tokiose šalyse kaip Austrija, Belgija, Danija, Vokietija, Prancūzija, Šveicarija ir Olandija dviračių turizmui teikiama didžiulė reikšmė. Šių šalių ekspertai pastebi dviračių turizmo rinkos augimą pastaruoju dešimtmečiu, nepaisant dabartinės ekonominės situacijos. Tačiau Rytų ir Vidurio Europoje (su tam tikromis išimtimis, pvz. Čekija ir Estija) dviračių turizmas plėtra vyksta vangiai.

R. Weston ir kt. (2012) studijoje pateikia duomenis apie dviračių turizmo sukuriamas pajamas Europoje. Apskaičiuota, jog per metus Europoje įvyksta 2,295 milijardų dviračių kelionių, kurių ekonominio poveikio vertė viršija 44 milijardus eurų per metus. Į šią sumą įskaičiuotos vietinio ir tarptautinio turizmo kelionės. Dviračių turistų, keliaujančių su mažiausiai viena nakvyne skaičius yra 20,4 milijono, o jų išlaidos apie 9 milijardai eurų per metus. Toliau pateiktoje lentelėje pateikiami šios studijos rezultatų suvestinė:

**4 lentelė. Europos dviračių turizmo ekonominio poveikio vertė**

Šalis	1 dienos kelionės (milijonai)	Kelionės su nakvyne (milijonai)	1 dienos kelionės (bilijonai)	Kelionės su nakvyne (bilijonai)	VISO (bilijonai) EUR
Austrija	62	0,46	0,96	0,20	1,16
Belgija	39	0,21	0,60	0,09	0,69
Bulgarija	12	0,13	0,19	0,06	0,25
Šveicarija	55	0,42	0,85	0,18	1,03
Kipras	0	0,00	0,01	0,00	0,01
Čekija	55	0,56	0,85	0,24	1,09
Vokietija	607	4,62	9,34	2,03	11,37
Danija	42	0,32	0,65	0,14	0,79
Estija	1	0,01	0,02	0,00	0,02
Ispanija	80	0,89	1,23	0,39	1,62
Suomija	112	1,14	1,72	0,50	2,22
Prancūzija	373	4,01	5,73	1,76	7,49
Graikija	21	0,23	0,32	0,10	0,42
Vengrija	98	1,00	1,50	0,44	1,94
Airija	13	0,09	0,20	0,04	0,24
Italija	103	1,05	1,59	0,46	2,05

Lietuva	5	0,04	0,07	0,02	0,09
Liuksemburgas	1	0,00	0,01	0,00	0,01
Latvija	9	0,10	0,14	0,04	0,19
Olandija	138	1,01	2,12	0,44	2,57
Norvegija	23	0,20	0,35	0,09	0,44
Lenkija	101	1,06	1,56	0,47	2,02
Portugalija	7	0,07	0,10	0,03	0,14
Rumunija	9	0,10	0,14	0,04	0,18
Švedija	134	1,20	2,06	0,53	2,58
Slovėnija	9	0,07	0,15	0,03	0,18
Slovakija	17	0,14	0,26	0,06	0,32
Jungtinė Karalystė	149	1,23	2,29	0,54	2,83
<b>VISO:</b>	<b>2,274</b>	<b>20,36</b>	<b>35,00</b>	<b>8,94</b>	<b>43, 94</b>

Šaltinis: Weston ir kt., 2012, psl. 39

Dauguma Vakarų Europos valstybių skiria daug dėmesio ir gausiai investuoja į dviračių turizmo infrastruktūros vystymą bei jo populiarinimą. Kai kuriose Europos šalyse, pavyzdžiui, Jungtinių Tautų Karalystėje, Prancūzijoje ar Danijoje, dviračių takų ir trasų plėtrą paskatino išvykų bei kelionių dviračiais paklausa (Faulks ir kt. 2007). Be to, dviračių trasų ir dviračių turizmo plėtra Europoje buvo integruota į darnaus vystymosi ir transporto politiką, skatinančią gerai suplanuotą regioninių, nacionalinių ir visos Europos dviračių turizmo tinklų plėtrą. Akivaizdu tai, kad vyriausybės politiką vaidina svarbų vaidmenį skatinant dviračių populiarinimą. Pavyzdys būtų viešosios dviračių nuomos sistemos augimas Europoje: 2000 m. buvo 1 tokia sistema, 2005 m. - 238, o 2010 m. veikė jau 426 nuomos sistemos (Weston ir kt., 2012). Vokietijos vyriausybė paskutiniaisiais dešimtmečiais vis labiau įsitraukia į dviračių infrastruktūros ir turizmo populiarinimą ir planavimą, daugiau nei dvigubai padidindama tam finansavimą: 1990 m. dviračių infrastruktūrai skirta 50 milijonų eurų, o 2006 m. jau 120 milijonų eurų (Buehler, Putter, 2012). Be to Vokietijos Susisiekimo ministerija 1998 m. išleido pirmąją nacionalinę dviračių trasų ataskaitą, kurią 2002 m. papildė nacionalinis dviračių trasų planas, bei busimas 2020 m. planas. Olandijos ir Danijos vyriausybės skiria ribotą finansavimą dviračių trasų plėtrai, tačiau dviračių trasos abiejose valstybėse yra sudėtinė nacionalinio transporto planavimo dalis.

Pavyzdiniu trasų vystymo pavyzdžiu laikomas Šveicarijos atvejis, kur 1996 – 1998 m. bendras nacionalinis trasų tinklas buvo sukurtas kaip detalus produktas, kurio pradiniam finansavimui buvo skirta - 6,5 mln. eurų (Wurft, 2005). Išskirtinis dviračių trasų vystymo atvejis buvo Jungtinėje Karalystėje, kai joje veikianti organizacija “Sustrans“, kurianti įvairius darnaus keliavimo projektus, kartu su valstybinėmis ir savivaldybės įstaigomis pradėjo vystyti nacionalinį dviračių trasų tinklą, kurio pirma 5000 kilometrų atkarpa buvo pabaigta 1996- 2000 m. ir jai buvo skirta 225 mln. eurų suma iš nacionalinio loterijos fondo.



Miestų ir rajonų valdžios atstovai daugelyje Europos šalių skatina važiavimą dviračiu, nes tai didina gyventojų mobilumą ir pagerina oro bei apskritai gyvenimokokybę, miestai tampa patrauklesni gyventi. Dviratisvis labiau pripažįstamas kaip ekologiška ir darnaus transporto priemonė. Jis yra esminis įrankis planuojant darnaus transporto politiką miestuose. Vis daugiau ir daugiau šalių kuria nacionalinių dviračių turizmo maršrutų planus, strategijas ir politiką. Nepaisant daugelio šios transporto priemonės teikiamų privalumų, važiavimas dviračiu iki šiol dar nepakankamai panaudojamas daugelyje miestų ir jo veiksmingumas pernelyg nepakankamai įvertinamas nacionaliniu arba vietos transporto lygmeniu (Martino, 2010). Vokietija, Olandija, Danija, o taip pat ir Estija yra puikūs pavyzdžiai toms šalims, kuriose dar nesukurta dviračių turizmo plėtros strategija ir neišplėtoti nacionaliniai dviračių turizmo trasų tinklai.

### 1.2.3. Tarptautinis dviračių trasų tinklas EuroVelo

Dviračių turizmo plėtros patirtis Europoje parodė, kad daugelis dviratininkų neapsiriboja vien keliavimu savo krašte, bet keliauja dviračiais atostogų metu į kitas valstybes, ar net per kelias iš valstybių (Ružinskas, 2012). Tai pastebėjus gimė idėja sukurti ir vystyti vientisą dviračių trasų tinklą, jungiantį daugelį Europos šalių. 1995 metais buvo sukurtas „EuroVelo“ projektas, kurio iniciatorė buvo Europos dviratininkų federacija (European Cyclists' Federation – ECF). Šiuo metu EuroVelo tinklas apima 14 trasų ir iš suplanuoto bendro daugiau nei 70 000 km ilgio trasų tinkle šiai dienai pilnai veikia 45 000 km dviračių trasų (žr. paveikslą Nr.7 kitame puslapyje).

"EuroVelo" projektas apjungiamas ir planuojamas nacionalines ir regionines dviračių trasas į bendrą Europos tinklą. "EuroVelo" projekto paženklintas trasas dabar galima rasti Austrijoje, Prancūzijoje, Vokietijoje, Vengrijoje, Serbijoje, Slovakijoje, Šveicarijoje ir Jungtinėje Karalystėje. Kadangi šis projektas turi tarptautinį statusą, tai padeda gauti lėšų ir politinės paramos tęsiant šiuos darbus. Kiekvienoje Europos valstybėje tarptautinių dviračių turizmo trasų „EuroVelo“ plėtra ir jų priežiūra užsiima tos šalies nacionalinės, regioninės ir vietinės valdžios institucijos, verslo įmonės ir nevyriausybinės organizacijos. Lietuvoje šio projekto koordinatore yra Lietuvos dviratininkų bendrija (Ružinskas, 2012).



Šaltinis: <http://www.eurovelo.org/routes/>, žiūrėta 2013 01 19

### 7pav. EuroVelo trasų žemėlapis

Vienas pagrindinių „EuroVelo“ dviračių trasų tinklo kūrimo prioritetų yra kiekvienoje šalyje jau veikiančių ar planuojamų nacionalinių ir regioninių dviračių trasų panaudojimas. Pagrindiniai principai, kuriais vadovaujasi „EuroVelo“ parenkant trasas yra šie (Bodor ir kt. 2011):

1. Saugumas (angl. *safety*) – dviračių trasa turi užtikrinti maksimalų jos naudotojų saugumą. Turi būti vengiama kelių, kur vyksta intensyvus transporto eismas, užtikrinamos saugios sankryžos.
2. Patrauklumas (angl. *attractiveness*) – dviračių trasa apima ir sujungia kultūros, istorijos ir gamtos paminklus, kulinarines ar kitas lankytinas vietas, tuo pačiu metu vengiant nepatrauklių vietovių.
3. Darnumas ir tiesumas (angl. *coherence and directness*) – trūti nepertraukiamai paženklinta, su nuorodomis į lankytinas vietas, susijusiomis su maršruto tema. Vengti nereikalingų lankų, apvažiavimų.

4. Patogumas (angl. *comfort*) – būtina gera trasos danga ir pakankamaigeros kokybės paslaugos (apgyvendinimas, maitinimas, dviračių remontas ir t.t.)

„EuroVelo“ trasų planuotojai taip pat išskiria svarbiausius elementus, būdingus gerai trasai (Bodor ir kt. 2011):

- Trasos infrastruktūra (paženklininti nedidelio intensyvumo dviračių keliai, dviračių takai, žaliakeliai ir pan.).
- Paslaugos (apgyvendinimas, dviračių nuoma, restoranai, remonto dirbtuvės ir pan.).
- Rinkodara ir marketingas (svetainės, brošiūros, rezervacijų, kelionių pasiūlymai)
- Organizavimas ir finansavimas (koordinavimas, stebėseną ir t.t.).

Lietuvos dviratininkų bendrijos studijoje apie Lietuvos trasų jungimąsi į Eurovelo trasas pateikiamos tokios rekomendacijos geroms dviračių trasoms ar maršrutams (Ružinskas, 2012):

- *dviračių trasa turi apimti svarbiausius turizmo vietovės rekreacinius išteklius (gamtos, kultūros, istorijos ir kitus objektus), miestus ir gyvenvietes, t.y. vietoves ir objektus, kurie nuo pagrindinės trasos yra ne toliau kaip 1–3 km, kuriuos jungia kelias ir kuriais patogiu važiuoti dviračiu;*
- *visa dviračių trasa turėtų būti paženklininta kelio ir informaciniais ženklais, nuorodomis į lankytinus objektus, kad dviratininkai galėtų lengvai orientuotis vietovėje;*
- *dviratininkų poreikiams turi būti pritaikytos nakvynės ir maitinimo paslaugos, kurios būtų teikiamos kas 20–30 km;*
- *esamas kelių tinklas gali būti pritaikytas dviračių turizmui ir vietos žmonių susisiekiimo dviračiais poreikių tenkinimui;*
- *dviratininkų važiavimo sąlygos turėtų būti gerinamos esamos, pirmiausia, atsižvelgiant į eismo saugumo ir kelio dangos kokybės reikalavimus;*
- *eismo saugumo ir dangos standartai turėtų būti panašūs visame maršrute, kad kelionė dviračiu būtų saugi ir patogi;*
- *vietinės dviračių trasos turėtų būti integruotos į regioninių ir nacionalinių dviračių turizmo trasų tinklą;*
- *aktyvi dviračių turizmo produktų rinkodara turėtų apimti ne tik vietos, bet ir tarptautines turizmo rinkas (p. 3).*

2011 m. Europos Komisija skyrė finansavimą projektams, kurių pasekoje buvo parengtas bendras visai Europai „Geležinės uždangos kelio – EuroVelo 13“ išvystymo veiksmų planas (*Dviračių trasų /maršrutų bei jų apkrovimo Klaipėdos regione analizė*, 2012). Buvo parengtas ir šios trasos išvystymo veiksmų planas Lietuvai, kurio rengėjas - Lietuvos dviratininkų bendrija. Remiantis šiuo dokumentu

Klaipėdos regiono miestų (Klaipėdos, Palangos, Neringos) savivaldybės galėtų kooperuotis tarpusavyje ar su su kaimyninių šalių regionais ir teikti bendras projektų paraiškas į Europos Sąjungos struktūrinius fondus. Taip šis planas galėtų būti įgyvendinamas įrengiant trūkstamas Pajūrio dviračių trasos atkarpas ir paženklinant šią trasą „*Geležinės uždangos kelio – EuroVelo 13*“ ženklais nuo Latvijos sienos ties Būtinge iki Rusijos sienos ties Nida. Rengiant „*Geležinės uždangos kelio – EuroVelo 13*“ plėtros veiksmų planą, buvo atsižvelgta į „EuroVelo“ trasų plėtros bendruosius principus ir techninius kriterijus. Šiuos aspektus dabar siekiama perkelti į Lietuvos teisinę bazę, šiuo metu ruošiamose Dviračių transporto infrastruktūros plėtros specialiųjų planų rengimo taisyklėse.

Sėkmingam dviračių turizmo plėtojimui yra itin svarbu trasos kokybė, ženklinimas, saugumas. Šių esminių kriterijų neatitikimas tarptautiniams standartams, stabdo dviračių turizmo vystymąsi mūsų šalyje. Todėl valstybiniu lygmeniu būtina parengti dviračių infrastruktūros plėtros dokumentus, atitinkančius europinius standartus ir jais remiantis ieškoti finansavimo šaltinių, ko pasekoje būtų paskatinta darni dviračių turizmo plėtra.

#### **1.2.4. Dviratininkams draugiškų paslaugų tinklo plėtra Europoje**

Europa yra labiausiai pasaulyjeturistų lankoma vieta, šios tendencijos taikomos ir dviračių turizmui. Važiavimas dviračiu laisvalaikiu ir dviračiųturizmas tampa viena iš populiariausių aktyvaus keliavimoformųindividualiems keliautojams, jų grupėms ar šeimoms.Europakaip lankomiausias žemynas siūlopalankiasgeografinėsšalygas keliavimui bei tankų dviračių maršrutų tinklą- ypač"EuroVelo"kelius, jungiančiusžemynąiš šiaurės į pietus ir iš vakarų į rytus, kurie yra būtinitoliau plėtojant dviračių turizmą, kaip vieną iš tvaraus turizmo formų. Tačiauinfrastruktūros plėtra trasose, arba didžiosiose dviračių turizmo destinacijose turi būti vykdoma adekvačiai su paslaugų sektoriumi (Mourek ir kt. 2011). Be to kad pastebimas didėjantis susidomėjimas vietiniu, regioniniu dviračių turizmu, didėja ir tarptautinio dviračių turizmo tendencijos – aplankę savo šalį turistai dviratininkai keliauja į kaimynines ir tolimesnes šalis dviračiais. Paslaugų sektorius, siekdamas prisitaikyti priedviratininkųturistųporeikių, turi teikti pagrindines jiems adaptuotas paslaugas. Dviratininkai turistai taip pat turi rasti pakankamai informacijos apie jiems reikalingas paslaugas ir internete ir spausdintuose informacijos šaltiniuose.

Sekant šias tendencijas nuo 1990 metų Europoje buvo sukurta keletas nacionalinių ir regioninių dviratininkams draugiškų įstaigų sertifikavimo schemų. Šių paslaugų sertifikavimasatsispindi dviratininkų turistų poreikius dažniausia kylančius važiuojant ilgų distancijų trasomis. Tūkstančiai apgyvendinimo ir maitinimo sektoriaus įmonių, turistų lankytinų vietų objektų bei parduotuvių siūlo dviratininkams draugiškas paslaugas daugiau nei 17 Europos šalių. 2012 metais Europos dviratininkų federacija atliko

tarptautinį tyrimą, finansuotą Europos Sąjungos, kaip tvaraus turizmo skatinimo projektą. Dokumentų analizės, ekspertų interviu ir struktūrizuotų interviu pagalba buvo nustatytos pagrindinės sertifikuotos dviratininkams draugiškos sistemos, veikiančios Europoje. Anot Mourek ir kt. (2011) dviratininkams draugiška sertifikavimo programa Europoje teikia tokius privalumus:

- Tvaraus turizmo formų sąlygų gerinimas,
- Naujų, patrauklių turizmo produktų turistų lankomuose regionuose diegimas,
- Tikslinė apgyvendinimo ir maitinimo įstaigų reklama keliaujantiems dviračiais,
- Verslo dalyvavimas turistinių regionų plėtros skatinime.

Dviračių turizmo paslaugų standartai ES šalyse sparčiai auga. Be žinomų dviračių turizmo destinacijų Danijos ir Nyderlandų, dviračių turizmo produktų ir paslaugų paklausa auga Vokietijoje, Austrijoje Šveicarijoje, Prancūzijoje, Belgijoje, o taip pat Pietų Europos šalyse, pavyzdžiui, Ispanijoje ir Italijoje. Pastarųjų metų pokyčiai rodo sparčiai gerėjančias paslaugas dviratininkams. Svarbiausia bendratendencija Europos šalyse yra paslaugų kokybės gerinimas keliaujantiems dviračiais. Tokios paslaugų standartizavimo ir sertifikavimo sistemos įgyvendinimas atspindi aktyvų valstybinių, regioninių ir savivaldybių organizacijų bendradarbiavimą su smulkiomis ir vidutinėmis įmonėmis bei nevyriausybinėmis dviratininkų organizacijomis (Mourek ir kt. 2011).

***Dviratininkams draugiškų paslaugų*** sertifikavimo sistema klasifikuoja apgyvendinimo ir maitinimo įstaigų, kempingų, lankytinų vietų bei parduotuvių teikiamas paslaugas ir jų atitikimą dviratininkų poreikiams. Visų nurodytų kategorijų įstaigoms būdingi šie kriterijai: suteikiama saugi vieta dviračio laikymui, remonto įrankių komplektas nedideliam dviračio remontui ir teikiama informacija apie dviračių turizmą regione. Sertifikavimo kriterijai priklauso nuo objektų tipo ir visose šalyse yra panašūs. Kai kurios šalys naudoja dviejų kategorijų kriterijus: privalomų bei papildomų kriterijų klasifikavimą. Tokiu atveju privalomi kriterijai yra būtini vykdyti, o papildomi – neprivalomi. Sertifikuotos įmonės paprastai pažymimos logotipu su dviračio ir/ ar lovos atvaizdu ir organizacijos pavadinimu.

Naujausioje Europos dviratininkų federacijos studijoje (Mourek ir kt. 2011) pateikiama 13 šalių ir jų organizacijų, vykdančių dviratininkams draugišką programą sąrašas:

1. Vokietija - ADFC – programa vystoma nacionaliniu lygmeniu.
2. Žemutinė Austrija - Weinviertel Tourismus GmbH – programa vystoma regioniniu lygmeniu.
3. Čekija - Nadace Partnerství - programa vystoma nacionaliniu lygmeniu.
4. Slovakija - Nadacia Ekopolis - programa vystoma nacionaliniu lygmeniu.
5. Lenkija - Fundacja Partnerstwo - programa vystoma nacionaliniu lygmeniu.
6. Kroatija - Nevyriausybė organizacija Bicikl - programa vystoma nacionaliniu lygmeniu.

7. Šveicarija -SwissMobil- programa vystoma nacionaliniu lygmeniu.
8. Nyderlandai- StichtingLandelijkFietsplatform- programa vystoma nacionaliniu lygmeniu.
9. Danija -AktivDanmark- programa vystoma nacionaliniu lygmeniu.
10. Prancūzija – France VeloTourisme- programa vystoma nacionaliniu lygmeniu.
11. Italija -FIAB- programa vystoma nacionaliniu lygmeniu.
12. UK-CTC -programa vystoma nacionaliniu lygmeniu.
13. Vengrija- HappyBikeLtd- programa vystoma regioniniu lygmeniu.

Vokietijos Dviratininkų Klubas ADFC su **Bett und Bike** (liet. *lova ir dviratis*) sistema pirmasis Europoje startavo įdiegdamas dviratininkams draugiškų paslaugų klasifikaciją jau prieš 16 metų ([www.bettundbike.de](http://www.bettundbike.de)). Šios sistemos pavyzdžiu vėliau pasekė kitos Europos šalys. Vokietijoje, didžiausioje Europos dviračiųturizmo destinacijoje, šiuo metu yra daugiau nei 5.300 įstaigų įsijungusių į draugišką dviratininkams tinklą. Kita ilgai veikiančios sertifikavimo programa yra Jungtinėje Karalystėje veikiančios vienos iš seniausių Europoje dviratininkų organizacijos CTC koordinuojama **UK Cyclists Welcome**([www.ctc.org.uk](http://www.ctc.org.uk)). Olandų sistema **FietsersWelkom!** ([www.allefietserswelkom.nl](http://www.allefietserswelkom.nl)) į savo programą įtraukė vien apgyvendinimo įstaigas. Italijoje **Albergabici** ([www.albergabici.it](http://www.albergabici.it)) sistema į sertifikavimo programą taip pat apjungė dviratininkams draugiškas apgyvendinimo įstaigas. Prancūzijoje ilgą laiką veikė keletas regioninių programų, kurias 2011 m. Prancūzijos dviratininkų organizacija apjungė į vieną nacionalinę **AccueilVELO** ([www.francevelotourisme.com](http://www.francevelotourisme.com)) programą. Šveicarijoje dviratininkams draugiškų įstaigų tinklas nėra remiamas atskirai, tačiau įjungtas į bendrą nacionalinį projektą **Swiss Mobil** ([www.schweizmobil.ch](http://www.schweizmobil.ch)), kuris remia įvairių formų aktyvų mobilumą keliaujant po šalį. Liuksemburgas ir Flamanų regionas (Belgijoje) kurdami dviratininkams draugiškų įstaigų tinklą taip pat naudojami vokiškojo **Bett und Bike** pavyzdžio kriterijais.

Remiantis vokiškoju pavyzdžiu dviratininkams draugiškų įstaigų sertifikavimas sukurtas ir Centrinėje Europoje. Žemutinėje Austrijoje sukurtas dviratininkams draugiškas tinklas, kuris šiuo metu atnaujinamas ([www.weinviertel.at](http://www.weinviertel.at)). 2005 metais, panašus sertifikavimas buvo sukurtas Čekijoje **Nadace Partnerství** organizacijos, **Cyklisté vítáni** (Sveiki, Dviratininkai. [www.cyklistevitani.cz](http://www.cyklistevitani.cz)), Slovakijoje **Vitajte cyklisti** (Sveiki, Dviratininkai. [www.vitajtecyklisti.sk](http://www.vitajtecyklisti.sk)) ir Lenkijoje **Przyjazny rowerom** ([www.przyjaznyrowerom.pl](http://www.przyjaznyrowerom.pl)). Vengrijoje veikia regioninio sertifikavimo schema **Happy Bike**([www.happybike.hu](http://www.happybike.hu)), kurią valdo privati organizacija tokiu pačiu pavadinimu.

Keletas sertifikavimo modelių veikia ir Pietryčių Europoje. Nakvynės ir dviračių modelio programa egzistuoja Juodkalnijoje ir Serbijoje. Kroatijoje veikia **Bike & Bed**([www.mojbicikl.hr](http://www.mojbicikl.hr)). Slovėnijos nevyriausybės organizacijos **Bicikl** sukurta programa ([www.slovenia.info](http://www.slovenia.info)) išsiskiria savo ženkliniu,

kuris adaptuotas viešbučių sertifikavimo modeliui, tačiau vietoj žvaigždučių skaičiaus ženkle matomi dviračių ratai (žr. paveikslą nr. 2). Draugiškų dviratininkams įstaigų sertifikavimą Danijoje valdo visuomeninė turizmo organizacija **Aktiv Denmark** ([www.aktivdanmark.dk](http://www.aktivdanmark.dk)). Suomijoje yra aktyvus susidomėjimas sukurti dviratininkams draugišką įstaigų tinklą. Dviratininkams draugiškos įstaigos ženklinamos specialiu logotipu – ženklu, kurio fone dažniausiai matomas dviratis, jo ratas, lova ir pan. Toliau paveiksle nr. 8 pateikiamas aptartų šalių dviratininkams draugiškų sertifikavimo modelių ženklinimo pavyzdžiai:



### 8 pav. Dviratininkams draugiškų įstaigų žymėjimo pavyzdžiai Europoje

Šaltinis: visų šiame poskyryje minėtų organizacijų interneto puslapiai, žiūrėta 2012 12 15

Seniausia dviratininkams draugiškų paslaugų sertifikavimo sistema buvo išvystyta Vokietijoje. Šios idėjos iniciatorius buvo Vokietijos dviratininkų klubas (ADFC). Daugelis kitų sertifikavimo sistemų, kurios pradėjo kurtis kitose Europos šalyse jau po 2000 metų, buvo inspiruotos būtent vokiškojo modelio. Dviratininkams draugiškos įstaigos Italijoje ir Vengrijoje pradėtos sertifikuoti 2003, Danijoje – 2004 metais. Centrinėje Europoje, Čekijoje sertifikavimas buvo pradėtas 2005-aisiais, kartu su Kroatija. Pastarosios įsijungimas į dviratininkams draugišką programą įtakojo tokių programų atsiradimą Slovakijoje, bei Lenkijoje (2008). Tais pačiais metais sertifikavimas atsiranda ir Šveicarijoje. Palyginti naujos yra olandų *Fietsers Welkom!* ir žemutinės Austrijos *radfreundliche Betriebe* (dviratininkams draugiškos įstaigos) sistemos, pradėtos įgyvendinti nuo 2010 metų. Pačia naujausia *Accueil Vélo* sistema gali didžiuotis prancūzai, sujungę kelių regionų sistemas nacionaliniame lygmenyje (2011).

Dauguma sertifikavimo programų yra koordinuojamos nevyriausybinių organizacijų, kurios yra Europos dviratininkų federacijos narės (ECF). To pavyzdžiai yra Vokietijos *Bett und Bike* (ADFC), Italijos *Abergabici* (FIAB), Jungtinėje Karalystėje - *Cyclists Welcome* (CTC), Čekijoje - *Cyklisté vítání* (Nadace Partnerství), Slovakijoje - Nadacija Ekopolis, Kroatijos *Bed and Bike* (Bicikl), Lenkijos *Przyjazny rowerom* (Fundacija Partnerstwo), Olandijos *Fietsers Welkom!* (Stichting Landelijk Fietsplatform). Kitos sertifikavimo programos yra vystomos visuomeninių turizmo organizacijų. To pavyzdžiai, žemutinės Austrijos dviratininkams draugiškos įstaigos (*Weinviertel Tourismus GmbH*), Danijos *Cycling Denmark* (Aktiv Danmark) ar Prancūzijos *Accueil Vélo* (France Velo Tourisme). Šveicarijoje sertifikavimas yra įgyvendintas per *SwissMobil* projektą kuris yra viešojo ir privataus sektoriaus partnerystės pavyzdys (*Stiftung Schweiz Mobil*). Vengrijoje tai atlieka *HappyBike* koordinuojamas privataus verslo (*HappyBike Ltd.*).

Dauguma klasifikavimo sistemų yra nacionalinio lygmens, išskyrus Austriją ir Vengriją, kuriose klasifikavimas vyksta tik tam tikruose regionuose. Pradėjusios kurti klasifikavimo sistemą tokios šalys kaip Vokietija, Anglija ir Italija – tuo metu negavo jokios paramos iš Europos sąjungos fondų. Kai sistema vėliau buvo diegiama kitose šalyse, tokiose kaip, Čekija, Slovakija, Vengrija, Austrija jos bent pradinėje stadijoje buvo remiamos įvairių ES fondų (Interreg, Phare CBC, ES struktūriniai fondai). Lenkijoje, Slovakijoje, Šveicarijoje buvo naudojamos Norvegijos finansinių mechanizmų ir privačių fondų lėšos. Tokiose šalyse kaip Olandija ir Kroatija buvo skiriamos net valstybinės lėšos ar GIZ - Vokietijos tarptautinio bendradarbiavimo sąjungos – finansavimas.

Nepaisant ekonominės krizės, kuri turėjo įtakos ir turizmo sektoriui daugelyje šalių klasifikavimo sistemos dalyvių skaičius ir toliau auga Austrijoje, Čekijoje, Kroatijoje, Italijoje, Vokietijoje, Olandijoje ir



Šveicarijoje. Slovakijos dviratininkams draugiškos įstaigų skaičius išlieka stabilus. Mažėjimo tendencija jaučiama Danijoje, Vengrijoje ir kaimyninėje Lenkijoje.

Dauguma sertifikavimo sistemų yra save išlaikančios ar bent siekia šio tikslo įgyvendinimo artimiausiu metu. Sertifikavimo sistemos, kurios įsikūrimo pradžioje buvo remiamos ES lėšomis turi įrodyti, kad geba išsilaikyti po to kai projektas ir finansavimas baigiasi. Dauguma sertifikavimo sistemų sugeneruojamos pajamos gaunamos iš narystės mokesčio ir internetinės ar spausdintos reklamos pagalba. Narystės mokesčiai priklausomai nuo įstaigos kategorijos prasideda nuo 35 eurų Kroatijoje ar siekia 200 eurų Prancūzijoje ar Šveicarijoje. Vidutiniškai nario mokestis atsieina tarp 65-150 eurų, priklausomai nuo sertifikuotos paslaugos kategorijos. Aukštesnis mokestis taikomas apgyvendinimo įstaigoms Vokietijoje, Austrijoje, Čekijoje. Jis taip pat priklauso nuo apgyvendinimo įstaigos lovų ir kambarių skaičiaus. Mažesnis mokestis taikomas maitinimo įstaigoms. Šie mokesčiai taip pat gali skirtis naujai prisijungusiems prie sistemos ir tiems kurie joje jau dalyvauja (stojimo mokestis Vokietijoje, Čekijoje, Olandijoje). Kitose šalyse (Kroatija, Lenkija) prie narystės mokesčio yra pridedamas ir nario indėlis į reklamą.

Kuo anksčiau įsikūrusi ir veikia dviratininkams draugiškų įstaigų sertifikavimo sistema, tuo didesnis jos sertifikuojamų įmonių skaičius. Vokietijos *Bett und Bike* sistema skaičiuoja 5.495 apgyvendinimo įstaigų (2013 m. vasario mėn. Duomenimis, iš interviu su Reiche) dalyvaujančių šioje programoj. Italų *Abergabici* veikianti 10 metų apgyvendinimo kategorijoje skaičiuoja 1750 įmonių. Abi šios sistemos yra augančios. Daugiau nei 1100 sertifikuotų apgyvendinimo įmonių yra registruotų Šveicarijoje. Čekijoje suskaičiuojama kiek daugiau nei 1000 apgyvendinimo, maitinimo ir lankytinų vietų sektoriaus programos dalyvių. Daugiau nei 100 dviratininkams draugiškų įstaigų veikia Olandijoje, Prancūzijoje ir Kroatijoje. Mažiau nei 100 įmonių skaičiuojama Danijoje, Lenkijoje, Slovakijoje, Žemutinėje Austrijoje ir Vengrijoje.

Visos šalys prie apgyvendinimo įstaigų kategorijos priskiria kempingus. Kroatija, Danija, Italija ir Šveicarija iš draugiškų dviratininkams įstaigų sertifikuoja tik apgyvendinimo įstaigas. Restoranus ir barus prie apgyvendinimo įstaigų prijungusios Vokietija ir Austrija, lankytinus objektus – Čekija ir Slovakija. Parduotuves prie dviratininkams draugiškų įstaigų priskiria ir klasifikuoja Jungtinė Karalystė, Prancūzija, Lenkija, Olandija ir Vengrija.

Europos dviratininkų federacijos 2012 m. atlikta studija, kurios metu buvo apklaustos visos šalys, vystančios draugišką dviratininkams paslaugų tiekėjų tinklą, parodė, jog didžioji dalis iš jų yra linkusios jungtis į vieną bendrą Europos tinklą, su bendru ženklu ir bendrais kriterijais, bei kurti vieną interneto puslapį, vieningą veiklos politiką (Austrija, Vokietija, Čekija, Italija, Vengrija, JK, Slovakija, Kroatija,

Šveicarija). Studijoje taip pat buvo atliktas tyrimas, kuriuo siekta išsiaiškinti kriterijus, priimtinus visoms dalyvaujančioms šalims. Svarbiausiais kriterijais laikytini:

- Vienos nakvynės suteikimas
- Saugi vieta dviračiui
- Dviratininkui reikalingos informacijos suteikimas (žemėlapiai, kelionės vadovai, asmeniniai patarimai ir pan.)
- Pagrindinis dviračių remonto komplektas (nemokamai)

Pagrindinis dviratininkams draugiškų įstaigų propagavimo, rėmimo, reklamos šaltinis Europiniu lygmeniu galėtų būti bendros internetinės svetainės sukūrimas, ar reklamavimas per tokius puslapius kaip [www.eurovelo.com](http://www.eurovelo.com) ar [www.visiteurope.com](http://www.visiteurope.com). Europa vis dar išlaiko konkurencinį parnašumą pasaulyje turizmo rinkoje. Dviračių turizmas su pritaikytomis paslaugomis dviratininkams čia taip pat vystosi sparčiau, nei Šiaurės Amerikoje ar Australijoje. Kanados ir JAV įmonės sertifikuojamos pagal Europos praktinę patirtį. Dviratininkams turistams svarbu gauti informaciją ne tik iš interneto puslapio, bet ir turėti kelionės vadovus bei žemėlapius (EuroVelo projekto ar kt.). Toks vieningas puslapis būtų vienas iš Europos turizmo skatinimo būdų.

### **1.3. Dviračių turizmas Lietuvoje**

#### **1.3.1. Valstybinė dviračių turizmo plėtros politika**

Lietuvos pasiekimus dviračių turizmo srityje reikėtų vertinti Vidurio ir Rytų Europos valstybių kontekste (Dviračių turizmas Lietuvoje, 2005). Visoms šioms šalims būdinga tai, jog dauguma jų dviračių trasų eina bendro naudojimo mažesnio eismo intensyvumo keliais. Lyginant su išvystytais dviračių transporto trasomis ir takais Vakarų Europoje, Lietuvai trūksta nuo automobilių atskirtų takų, eismo juostų. Itin jaučiamas paženklintų trasų ir maršrutų bei jų aprašymų trūkumas. Lietuva turi puikias pagrindines sąlygas dviračių turizmui vystyti (gamta, kraštovaizdis, kelių tinklas, lankytini objektai), tačiau atsilieka ženklino, bei atskirų dviračių takų tiesimo srityse. Pagal dviračių trasų tinklo ir jo ženklino kokybę, tarp artimiausių Vidurio ir Rytų Europos šalių aiškiai pirmauja Estija, kuri nuo 2001 m. paženklino visas nacionalines dviračių trasas, bei išleido jų aprašymus. Latvijoje dviračių trasos vystomos atskiruose regionuose kaip aktyvaus poilsio ir sportinio turizmo rūšis. Čekija, Vengrija, Lenkija ir Kroatija vysto dviračių turizmą bei pritraukia dviratininkus turistus iš Austrijos, Vokietijos. Vien Lenkijos Suvalkų krašte (Podlaskie vaivadija) yra apie 350 km paženklintų dviračių trasų, kurios integruotos į kitų turistinių maršrutų tinklą. Vidurio ir Rytų Europos šalys aktyviai vysto dviračių turizmą kaip vietinio ir tarptautinio

turizmo sektorių, panaudodamos tam nacionalines, privačias ir ES fondų skiriamas lėšas (Dviračių turizmas Lietuvoje, 2005).

Dviračių turizmo trasų Pajūrio regione studijos autoriai (2012) teigia, jog *transportas užima tarpinę padėtį tarp pėsčiųjų ir motorinio transporto priemonių eismo ir tai yra sudėtinė rajono, miesto ar jų dalių susisiekimo sistemos dalis, skirta keleivių ir krovinių pervežimui nedideliais atstumais* (psl. 6). Tačiau pažymėtina ir tai, jog dviračių transportas naudojamas ir turistiniais, rekreaciniais, pažintiniais, sveikatinimo tikslais. Toks šios transporto priemonės naudojimas skirtingais atvejais kelia ir skirtingus reikalavimus dviračių infrastruktūros planavimui.

Lietuvoje dviratis ilgą laiką buvo traktuojamas ne kaip transporto priemonė, bet kaip laisvalaikio ir sveikatingumo priemonė (*Dviračių turizmo trasų Pajūrio regione studija*, 2012). Dėl šios priežasties dauguma šalies miestų ir rajonų savivaldybių skyrė didesnę dėmesį turizmo infrastruktūros (dviračių, pažintinių pėsčiųjų takų ar vandens turizmo trasų) plėtrai, gamtos ir kultūros paveldo objektų (pilių, rūmų, dvaro sodybų) atgaivinimui. Užsienio šalių patirtis rodo, kad turizmo planavimas ir turizmo produktų vystymas (įskaitant ir dviračių turizmo) gali lemti turizmo vietovės ekonominį augimą, daryti postūmį visos šalies ekonominiam augimui.

Lietuvos dviračių transporto ir turizmo planavimo sistema apima teisės aktus ir metodikas, kurios tarpusavyje susijusios pagrindiniais strateginio planavimo ir teritorijų planavimo dokumentais (*Dviračių turizmo trasų Pajūrio regione studija*, 2012, psl. 14). Dviračių trasos yra ir susisiekimo bei viešosios turizmo infrastruktūros dalis. Jas rengiant ir planuojant galioja su dviračių transporto ir dviračių turizmo plėtra susiję normatyviniai dokumentai, numatantys specialius reikalavimus. Dviratininkams, kaip eismo dalyviams, svarbiausios yra Kelių eismo taisyklės. „Gabenant dviračius viešuoju transportu (traukiniais, autobusais, keltais), aktualios yra keleivių ir bagažo vežimo taisyklės, kurios skiriasi keliaujant tarp miestiniais ir miesto maršrutais“ (*Dviračių turizmo trasų Pajūrio regione studija*, 2012, psl. 14).

Dviračių turizmo trasų Pajūrio regiono studijoje (2012) yra teigima, jog pagrindiniai šiuo metu galiojantys dviračių trasų planavimą ir projektavimą reglamentuojantys teisės aktai yra šie:

1. *Lietuvos Respublikos turizmo ir rekreacijos schemų ir planų (projektų) rengimo taisyklės (Lietuvos Respublikos ūkio ministerija ir Lietuvos Respublikos aplinkos ministerija, įsakymas 2004-06-17 Nr. 4-246/D1-341; Žin., 2004, Nr.103-3814; 2007, Nr. 4-180);*
2. *Lietuvos Respublikos teritorijų planavimo įstatymas (Žin., 1995, Nr. 107-2391; 2004, Nr.21-617);*
3. *Lietuvos Respublikos saugaus eismo automobilių keliais įstatymas (2000-10-12 Nr. VIII-2043; Žin., 2000, Nr. 92-2883; Žin., 2007, Nr. 128-5213);*

4. Lietuvos Respublikos aplinkos ministerijos rekomendacijos R 20 - 00 „Dviračių transporto infrastruktūra“, Vilnius, 2000;
5. Dviračių infrastruktūros (trasų, takų, kelio ženklų ir kt.) statybą reguliuoja poįstatyminiai teisės aktai (specialiosios planavimo, projektavimo normos ir taisyklės, statybos normos RSN ir techniniai reglamentai STR, pvz., STR 2.06.01:1999 „Miestų, miestelių ir kaimų susisiekimo sistemos“ (Žin., 1999, Nr. 27-773); kelių techniniai reglamentai KTR ir kiti standartai dėl kelių ženklavimo ir kt.).
6. Plėtros strategijos, programos, bendrieji teritorijų ir specialieji planai (psl.14).

Rekreacijos ir turizmo teritorinė plėtra glaudžiai susijusi su šiais nacionalinio lygmens strateginio planavimo ir teritorijų planavimo dokumentais. Toliau lentelėje nr. 5 pateikiami esminiai dviračių turizmo plėtros aspektai, svarbiausiuose dviračių turizmą reglamentuojančiuose dokumentuose Lietuvoje.

**5 lentelė. Dokumentai, reglamentuojantys dviračių turizmo plėtrą Lietuvoje**

<b>Dokumentas:</b>	<b>Su dviračių turizmo plėtra susiję aspektai (citas):</b>
<p>Lietuvos respublikos teritorijos bendrasis planas. Patvirtintas 2002 m. spalio 29 d. LR Seimo įstatymu Nr. IX-1154 (Žin., 2002, Nr. 110-4852),</p>	<p><b><u>Integruotos raidos strategija (7 skyrius)</u></b></p> <p><i><b>Pajūrio arealo, kaip išskirtinio Lietuvos regiono, plėtra:</b></i></p> <p>„Pajūrio arealas priskirtas labai didelio potencialo rekreacinių arealų grupei. Pagal gamtos ir kultūros paveldo išteklių turtingumą ir aplinkos sveikumą Pajūrio arealas užima pirmą vietą. Taip pat jame gerai išplėtotą rekreacinę infrastruktūrą, geros vietos gyventojų ekonominės galimybės ir aptarnavimo tradicijos. Pajūrio arealas tinka visų rūšių rekreacijai (poilsio, pažintinei, sporto, pramoginei ir gydomajai) bei turizmui plėtoti. Jame yra nacionalinio reprezentacinio kultūrinio turizmo maršruto „Lietuvos istorijos ir kultūros vėrinys“ dalis ir regioninis gamtinio ir kultūrinio pobūdžio „Pajūrio parkų žiedas“ bei Eurovelo sistemos trasų koridorius (Nr. 10) – „Baltijos takas“.</p> <p><b><u>Lietuvos teritorijos raidos strategija atsižvelgiant į Europos kontekstą (3 skyrius):</u></b></p> <p>-Infrastruktūros, integruojančios šalį į Europos Sąjungą, plėtrą, aktyvinimas, -tvary ir pusiausvira socialinė, ekonominė ir ekologinė šalies teritorijos plėtra;</p> <p><b><u>Teritorijos raidos strateginių tikslų sistema (4 skyrius)</u></b></p> <p><i><b>Ekonominėje plotmėje:</b></i></p> <p>- šalies pajūrio dalį specializuoti rekreacinio ir žuvininkystės ūkio bei jūrų transporto plėtrai, ypatingą dėmesį skirti pažintinio turizmo (įskaitant kruizinį), jūrų žvejybos, taip pat poilsinės rekreacijos bei pramogų verslo plėtrai;</p> <p><i><b>Rekreacijos (ir turizmo) teritorinė plėtra:</b></i></p> <p>- perorientuoti įvažiuojamąjį turizmą ir, orientuojantis į Vakarų šalis, sukurti atitinkamą rekreacinės infrastruktūros kokybę;</p> <p><i><b>Transporto ir ryšių komplekso raida:</b></i></p> <p>1) integruoti Lietuvos transporto sistemą į visos Europos transporto tinklą bei paslaugų rinką, taip pat į Baltijos jūros baseino šalių transporto sistemą;</p>

	<p>2) kurti vieningą Lietuvos susisiekimo sistemą, leidžiančią kompleksiskai spręsti regionų bei šalies susisiekimo poreikius;</p> <p>3) subalansuoti šalies transporto sistemos plėtrą maksimaliai panaudojant turimą įvairių transporto rūšių infrastruktūrą, mažinant transporto poveikį aplinkai;</p>
<p><b>Nacionalinė turizmo plėtros 2010–2013 m. programa. Patvirtinta LR Vyriausybės 2010 m. liepos 14 d. nutarimu Nr. 1051.</b></p>	<p>Pagal gamtinių ir kultūrinių turizmo išteklių išskirtinumą ir gausą išskirti 6 prioritetiniai turizmo plėtros regionai (teritorijos). Vienas iš jų – pajūrio regionas, apimantis Palangos, Kretingos, Klaipėdos ir Neringos vietas, kuriame esantys pajūrio zonos gamtiniai ir kultūriniai turizmo ištekliai sudaro prioritetą kultūrinio, aktyvaus poilsio, sveikatos turizmo plėtrai (5.2.5 skirsnis).</p> <p>„Nors Europoje sparčiai populiarėja dviračių turizmas, kuris Lietuvoje dėl palankaus klimato, reljefo, tankaus kelių ir saugomų teritorijų tinklo irgi galėtų būti sėkmingai plėtojamas, <b>jam vis dar skiriama mažai dėmesio</b> (įrengta vienintelė ištisinė Pajūrio dviračių turizmo trasa ir kelios pavienės trasos atskirose savivaldybėse), o keliauti nepaženklintais ir dviračių eismui nepritaikytais keliais ne tik nepatrauklu, bet ir nesaugu. Gerinant eismo dalyvių saugumą gyvenamosiose vietovėse, kasmet įrengiama per 30 kilometrų naujų pėsčiųjų ir dviračių takų, tačiau dažniausiai jie skirti ne turistams, o vietos gyventojams. Naudoti šiuos takus turizmo tikslams sudėtinga, nes <b>nėra vientiso šalies dviračių tinklo ir trūksta nacionalinių, regioninių ir vietinių dviračių trasų ženklavimo, nėra aiškios regioninių ir vietinių trasų numeracijos ir panašiai</b>. Nors Lietuva patenka į tarptautinių dviračių turizmo trasų „EuroVelo“ tinklą (10, 11 ir 13 trasos), taip pat į tarptautinės trasos „R-1“ maršrutą, iš esmės šios trasos Lietuvoje neveikia ir nėra nuosekliai paženklintos. Todėl parengto Nacionalinių dviračių turizmo trasų specialiojo plano projekto patikslinimas ir įgyvendinimas sudarytų sąlygas planingai organizuoti ir plėtoti dviračių turizmo infrastruktūrą Lietuvoje. Kartu Lietuvos miestai turi dideles galimybes diegti viešųjų dviračių sistemų programas (angl. „bike-sharing“) centrinėse miesto dalyse ar parkuose, skirtas pažintiniam ar poilsiniam turizmui. Be to, yra gana didelės galimybės skatinti daugiarūšes turistines keliones dviračiais, tam specialiai pritaikant traukinių vagonus (įrengiant dviračių / slidžių laikiklius) ar autobusus („Bike&amp;Ride“ sistema ir laikikliai autobusų išorėje) bei terminalų (stotys, stotelės) infrastruktūrą.“ (5.3.3.) skirsnis</p> <p>„Aktyvaus poilsio turizmo, kurį sudaro dviračių, vandens, žygių, žvejybos, medžioklės bei ekologinio (pažintinio) turizmo rūšys. Esminė šių turizmo produktų paklausos sąlyga – patrauklus viešosios turizmo infrastruktūros (turizmo trasos, takai) ir aptarnavimo paslaugų kompleksas, kuris sudarytų sąlygas turistui užsiimti pageidaujama veikla tam tikroje teritorijoje. Dažniausiai aktyvaus poilsio produktų vartotojai yra miestų gyventojai, ieškantys aktyvios veiklos ir mėgstamų užsiėmimų. <b>Turizmo trasų infrastruktūros trūkumas ir nepakankama paslaugų pasiūla regionuose – svarbiausias kliuvinys aktyvaus poilsio produktams konkuruoti užsienio turizmo rinkose</b>. Kad būtų plėtojami aktyvaus poilsio produktai ir stiprinamas konkurencingumas, būtinos investicijos sukurti ar gerinti viešąją infrastruktūrą, skatinti verslininkus plėtoti reikalingas paslaugas (apgyvendinimo, maitinimo, inventoriaus nuomos, aptarnavimo ir kitas) ir užtikrinti informacijos sklaidą. Svarbiausia valstybės ir savivaldybių funkcija – tinkamas planavimas ir viešosios turizmo infrastruktūros plėtra bei informacijos apie aktyvaus poilsio galimybes sklaida“. 6.1.3 skirsnis.</p> <p>„Darni turizmo plėtra užtikrinama rengiant ir tvirtinant nacionalinio lygmens turizmo planavimo dokumentus ir įgyvendinant Nacionalinės darnaus vystymosi strategijos nuostatas turizmo srityje. Svarbiausi turizmo darnios plėtros planavimo dokumentai – patvirtinti Nacionalinių vandens turizmo trasų ir Nacionalinių</p>

	<p>autoturizmo trasų specialieji planai. Specialieji planai ne tik nustato konkrečios turizmo infrastruktūros plėtrą ir investicijų prioritetus, bet ir pateikia nacionalinius vandens ir autoturizmo maršrutus, kurie gali padėti gyventojams pasirinkti turizmo keliones po Lietuvą. <b>Dviračių turizmas Lietuvoje vyksta stichiška, todėl, užtikrinant šios aktyvaus poilsio turizmo rūšies plėtrą, reikėtų patikslinti Nacionalinių dviračių turizmo trasų specialiojo plano sprendinius ir prioritetus, rasti galimybių ir tarpinstitucinį sutarimą arba sukurti tarpžinybinę instituciją, kuri rūpintųsi, kad dviračių turizmui Lietuvoje būtų skiriamas reikiamas dėmesys ir tai vykėtų teisiškai bei planingai.</b> Įgyvendinus turizmo trasų specialiuju planu sprendinius, bus užtikrinta darni turizmo plėtra, o siekiant vykdyti šios plėtos stebėseną, reikia parengti metodines rekomendacijas, kurių pagrindu būtų analizuojami ir vertinami infrastruktūros plėtos rezultatai ir rizika, operatyviai šalinami trūkumai ir neigiami padariniai.“ <b>9.3 skirsnis.</b></p>
<p><b>NACIONALINĖS TURIZMO PLĖTROS 2010–2013 METŲ PROGRAMOS ĮGYVENDINIMO PRIEMONĖS</b></p>	<p><b>4. Tobulinti turizmo sektoriaus teisinį reguliavimą ir planavimą:</b>  <b>4.4. patikslinti ir patvirtinti nacionalinių dviračių trasų specialųjį planą, siekiant užtikrinti dviračių turizmo plėtos galimybes ir prioritetus (atsakingi vykdytojai: Ūkio ministerija, Valstybinis turizmo departamentas, Susisiekimo ministerija, Aplinkos ministerija, Valstybinė saugomų teritorijų tarnyba, savivaldybės).</b>  <b>6. Skatinti vietinį turizmą</b>  <b>6.2. įgyvendinti tikslines vandens, dviračių turizmo ir automobilių turizmo rinkodaros priemones, atnaujinti leidinius apie veikiančias turizmo trasas, esamus maršrutus (atsakingas vykdytojas: Turizmo departamentas)</b></p>
<p><b>Nacionalinė darnaus vystymosi strategija, 2003</b></p>	<p>- Lėtai plečiama biotransporto (dviračiai, riedučiai) infrastruktūra, beveik nediegiamos šiuolaikinės multimodalinės transporto srautų reguliavimo sistemos, tai irgi prisideda prie centrinių miestų dalių oro taršos; (28 skyrius)      Laiku parengus tinkamus projektus, susidarys galimybė be valstybės ir savivaldybių lėšų pasinaudoti ES struktūriniais fondais transporto keliamai oro taršai mažinti (aplinkelių, dviračių takų tiesimas, multimodalinių transporto sistemų plėtra ir panašiai) (29 skyrius).  <b>DARNAUS VYSTYMOŠI TIKSLAI, UŽDAVINIAI IR JŲ ĮGYVENDINIMO PRIEMONĖS</b>      150.4. įrengti valstybiniuose parkuose pažintinio turizmo (pėsčiųjų, dviračių, vandens, automobilių, žirginio ir kitokio) takus ir trasas, sukurti pažintinio turizmo takų sistemą, organizuoti ekologinio švietimo kampanijas;      169.3. įgyvendinti Lietuvos ūkio (ekonomikos) plėtos iki 2015 metų ilgalaikėje strategijoje numatytas įvairių rūšių transporto infrastruktūros vystymo ir tarpusavio sąveikos gerinimo priemones, dviračių takų tinklo plėtos programas.      171.4. plačiau naudoti bevariklį transportą (dviračius, riedučius);      175.3. parengti miestų visuomeninio transporto modernizavimo ir dviračių takų tinklo plėtos programas;      216.5. visokeriopai skatinti naudotis dviračiais ir vandens transportu, ypač rekreacinėse ir saugomose teritorijose.      217.6. baigti įrengti Eurovelo sistemos dviračių trasas – Baltijos taką ir Rytų Europos taką, plėsti nacionalinių ir regioninių parkų dviračių takų tinklą.</p>
<p><b>Turizmo plėtos iki 2015 metų strategija</b></p>	<p><b>Silpnybės:</b>      19. Skyrius: Turizmo plėtos kliūtys yra ne tik trumpas turistinis sezonas, bet ir neplėtojami neturistinio sezono produktai, nepakankamas Lietuvos, kaip turistinės valstybės įvaizdžio kūrimas, turizmo verslui plėtoti nepalanki teisinė sistema. Žemos kokybės keleivinio geležinkelių, vidaus vandens transporto paslaugos, neišplėtota mažųjų uostų ir priplaukų dviračių kelių infrastruktūra, kempingų sistema, laisvalaikio ir pramogų verslas, neužbaigta kurti nacionalinė turizmo informacinė sistema, nepakankamas turizmo sektoriaus administravimo pajėgumas apskrityse ir</p>

*savivaldybėse, per mažos valstybės ir privataus sektoriaus investicijos į turizmo sektoriaus plėtrą, informacijos ir turizmo produktų rėmimo užsienio rinkose trūkumas, bloga kriminogeninė padėtis šalyje.*

***Iš turizmo plėtros politikos:***

*Išplėsti apgyvendinimo, turizmo paslaugų ir pramogų sektoriaus įvairovę turizmo centruose ir rekreacinėse vietovėse. Dviračių takų sistemų plėtra kurortuose ir didžiuosiuose miestuose, nacionalinių dviračių trasų tinklo šalyje sukūrimas.*

**Šaltiniai:** Nacionalinė darnaus vystymosi strategija, 2003; Turizmo plėtros iki 2015 metų strategija, 2002; Nacionalinė turizmo plėtros 2010–2013 metų programa, 2010; Lietuvos Respublikos teritorijos bendrasis planas, 2004.

Prie šių dokumentų priskirtini ir Nacionalinio lygmens turizmo specialieji planai. Tačiau nacionalinis dviračių trasų specialusis planas, parengtas 2007 m., iki šiol nepatvirtintas..

Viena iš pagrindinių kliūčių Lietuvoje plečiant dviračių turizmą – **trasų ženklavimo problemos**. 2004 m. Lietuvoje patvirtinta dviračių trasų ženklavimo sistema (žr. paveikslą nr. 9):

(626) Kelio arba dviračių trasos numeris	(627) Kelio arba dviračių trasos numeris ir kryptis
	

**Šaltinis:** Ružinskas, 2012, p. 6.

### 9 pav. Lietuvos dviračių trasų ženklavimo sistema

Šis trasos ženklavimas anot Ružinsko (2012) yra nepilnavertis, nes kelių eismo taisyklėse nėra numatytos tokios galimybės:

1. Dviračių trasas ženklinti krypties rodyklėmis su kilometražais;
2. Dviračių trasų ženkluose naudoti tarptautinių dviračių trasų simbolikos ir numerių arba dviračių trasas ženklinti papildomais tarptautinių trasų ženklais, pvz., „EuroVelo“, „R1“;
3. Vietinių dviračių trasų ženklavimui yra tik nacionalinių ir regioninių trasų ženklai. (psl. 6).

Lietuvoje per paskutinius aštuonerius metus tokiais dviračių trasos ženklais paženklinta tik vienintelė nacionalinė Pajūrio dviračių trasa Nr.10. Dauguma kitų dviračių trasų plėtros projektų žlugo. Pagrindinė šios problemos priežastis – iki šiol nėra patvirtinta trasų numeracijos tvarka bei dviračių trasų specialusis planas, parengtas 2007 m.

Siekiant sėkmingai plėtoti naujas nacionalines, regionines ir vietines dviračių trasas bei jas integruoti į tarptautinių dviračių trasų tinklus būtina pašalinti teisinės kliūtis nacionaliniame lygmenyje (Ružinskas, 2012). Tam reikalinga pakeisti įstatyminę bazę (pvz., Kelių eismo taisyklės) ir įteisinti krypties rodykles su kilometražais bei tarptautinių dviračių trasų simbolikos naudojimą dviračių trasų

ženkluose. Pajūrio dviračių trasos ženklus, kurie yra dalyje sutampančioje su Eurovelo 10, Eurovelo 13 ir R1 trasomis galima paženklinti papildomais tarptautinių dviračių trasų simboliais/ženklais: „EuroVelo 10“, „EuroVelo 13“ ir „R1“. Estija įgyvendino šį ženklinimą nedidelėmis sąnaudomis: užklijuojant kokybiškus lipdukus ant jau esamų trasos ženklų. Dėl tarptautinio šių trasų statuso ir jų žinomumo šių trasų paženklinimas tarptautiniais simboliais būtų vienas iš būdų pritraukti daugiau užsienio turistų dviratininkų.

LR Susisiekimo ir Aplinkos ministerijos šiuo metu ruošia Dviračių transporto infrastruktūros (toliau – DTI) plėtros specialiųjų planų rengimo taisyklės, kurios reglamentuos nacionalinio, regiono, rajono lygmens DTI schemų ir planų rengimo, viešo svarstymo, derinimo, tikrinimo, tvirtinimo, galiojimo ir keitimo tvarką bei planavimo proceso ir procedūrų dalyvių santykius (Ružinskas, 2012). Šis teisės aktas gali tapti vienas svarbiausių postūmių Lietuvos miestų ir rajonų savivaldybėms artimiausiu metu planuojant ir įrengiant naujas regionines ir rajonines dviračių trasas.

2011 m. susisiekimo ministerijos paruoštame pranešime buvo nurodyti tokie teigiami pasiekimai įvykę dviračių transporto srityje, kurie neabejotinai turi įtakos ir dviračių turizmo vystymuisi (Domarkienė, 2011):

- Sparčiai didėjantis dviratininkų skaičius;
- Daugėja privačių iniciatyvų;
- Augantis Pajūrio dviračių trasos populiarumas;
- Peržiūrima ir tobulinama dviračių infrastruktūros planavimo ir projektavimo sistema, Kelių eismo taisyklės (KET);
- Organizuojami tiksliniai mokymai. Keičiasi požiūris į dviračių transporto reikšmę, vertinama jo socialinė nauda.

Prie neigiamų aspektų vystant dviračių plėtros klausimus dviračių transporto ir turizmo specialistai (Domarkienė, 2011; Ružinskas, 2012;) įvardija tokius faktorius kaip planingo dviračių takų vystymo nebuvimas, konsultacijų su specialistais ir dviratininkais stoka, asmenų pagal pareigas atsakingų už dviračių plėtros klausimus nebuvimas, negebėjimas perimti gerosios praktikos, vietoj to klystant, nedalyvavimas ES projektuose, kurie susiję su dviračių infrastruktūros plėtra, kompleksinio požiūrio į darnų transporto sistemos vystymą nebuvimas, dialogo tarp visų suinteresuotų institucijų stoka.

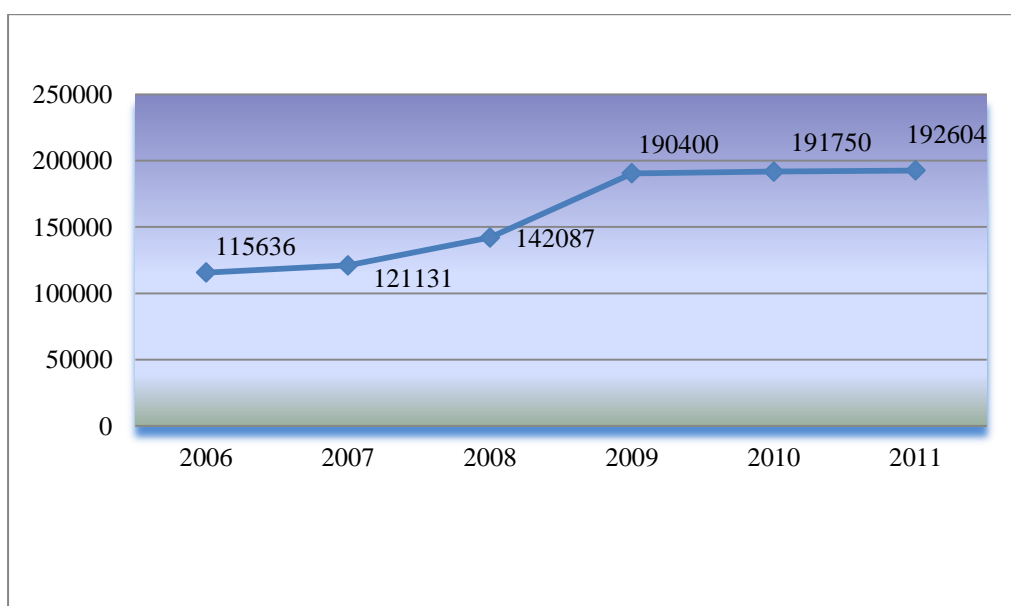
### **1.3.2. Pajūrio dviračių trasos padėtis ir jungimasis į tarptautines trasas**



Pajūrio dviračių trasa (toliau PDT) buvo Valstybinio turizmo departamento (VTD) iniciatyva įgyvendintas projektas, baigtas 2006 birželio 1 d, pagal PHARE projektą “Dviračių žiedo Vakarų Lietuvoje plėtojimas”, kurį sudarė:

- Vakarų Lietuvos dviračių trasos marketingas bei vadovo dviratininkams leidyba. Projekto vertė 0,59 mln. LTL.
- Nacionalinių dviračių trasų specialaus plano parengimas. Projekto vertė 0,86 mln. LTL.
- Dviračių žiedo vakarų Lietuvoje plėtojimas. Statybos darbai. Projekto vertė 8,98 mln LTL
- Bendra projekto vertė – 3,045 mln. EUR(~10.5 mln. LTL).

Pagrindinis projekto tikslas – paskatinti dviračių turizmo plėtrą Lietuvoje ir pritraukti į pajūrio regioną daugiau turistų dviračiais. Ar projektas savo tikslą pasiekė pasakyti sunku, nes tikslių tyrimų ir statistinių duomenų apie turistų srautus PDT nėra ir jie nevykdomi. Apie didėjantį turistų srautą PDT populiarumą galime tik spėti. Vieninteliai statistiniai duomenys, rodantys dviratininkų PJD didėjimą yra AB “Smiltynės perkėla” statistika, kur fiksuojamas metinis dviratininkų skaičiaus augimas pradėjus veikti šiai trasai: 2007 m. +5%, 2008 m. +17%, 2009 m. +34% (~190 tūkst.). Paveiksle nr. 10 duomenys pateikiami vaizdžiai. Tačiau nežinoma kiek iš šių dviratininkų yra užsienio, kiek Lietuvos piliečių.



Šaltinis: AB „Smiltynės perkėla“ 2012 m. duomenys

#### 10 pav. AB "Smiltynės perkėla" perkeltų dviratininkų skaičiaus dinamika 2006-2011 m.

Tačiau neišku iš šios statistikos nėra aišku, kiek iš suskaičiuotų dviratininkų yra klaipeidiečiai, kiek atkeliavusių iš kitų Lietuvos vietų ar užsienio, kokiomis paslaugomis šie dviratininkai naudojami, kokių jiems trūksta, kiek jie išleidžia savo kelionėse, kokia yra tų kelionių trukmė ir sezoniškumas.

Pajūrio dviračių trasa yra kol kas vienintelė šalyje dviračių trasa, paženklinta Kelių eismo taisyklėse įteisintais trasų ženklais 626, 627 (žr. pav. Nr. 2). Pajūrio dviračių trasa kaip pirmoji nacionalinė dviračių trasa Nr.10 įrengta ir oficialiai atidaryta 2006 m. Ją sudaro trys atkarpos, susikertančios Klaipėdoje Tiltų ir Danės g. sankryžoje (žr. žemėlapi priede Nr. 1):

1. Nuo Klaipėdos iki Nidos (~ 50 km per Kuršių neriją);
2. Nuo Klaipėdos iki Būtingės (~ 50 km per Pajūrio regioninį parką ir Palangą);
3. Nuo Klaipėdos iki Rusnės salos (~ 110 km palei Kuršių marias ir po Nemuno delta).

Šių atkarpų kokybė kurių kokybė labai skiriasi. Klaipėdos regiono miestų ir rajonų savivaldybių, per kurias praeina PDT, pagrindinis prioritetas ir tikslas plėtojant dviračių transportą ir turizmą turėtų būti šios trasos kokybinių standartų suvienodinimas siekiant užtikrinti kuo saugesnį dviratininkų eismą (Ružinskas, 2012). Atkreiptinas dėmesys ir į tai, kad yra vietų kur šia trasa naudojasi ne tik keliaujantys dviratininkai, bet ir vietos gyventojai kasdieniniam susisiekimui (dviračių takai Klaipėdos ir Palangos miestuose, Neringoje, Rusnėje).

Šiuo metu Pajūrio dviračių trasa praeina šiais labai geros kokybės dviračių takais, kurie nereikalauja didelių investicijų, tik geros pačių takų dangos ir trasos ženklinimo priežiūros (Ružinskas, 2012):

- nuo Šventosios iki Karklės (25,65 km, Palangos m. ir Klaipėdos raj.);
- nuo Olando kepurės iki Kretingos g. (9,3 km, Klaipėdos raj. ir Klaipėdos m.);
- nuo Smiltynės iki Juodkrantės (18,2 km, Neringos m.) (psl. 10).

PDT atkarpa Neringos mieste nuo Pervalkos iki Nidos (6,36 km) šiuo metu remontuojama keičiant dangą ir platinant dviračių taką iki 3 metrų, todėl ši PDT atkarpa bus puikios kokybės.

Tačiau yra tokių PDT atkarpų, kaip atkarpa per Karklę (Klaipėdos raj.), nuo Šventosios iki Latvijos sienos (Palangos m.), nuo Kretingos g. iki Pilies tilto Klaipėdos mieste, nuo Nidos iki Rusijos sienos (Neringos m.), ir visa PDT atkarpa nuo Klaipėdos iki Ventės bei toliau iki Rusnės per Šilutę (Klaipėdos ir Šilutės raj.), kur dviračių takų iš viso nėra, todėl dviratininkai turi važiuoti bendrame sraute su automobiliais. Kai kur tai nesudaro didelių keblumų, nes eismo intensyvumas yra nedidelis, o keliai pakankamai platūs saugiam dviračių ir automobilių eismui (pvz., Priekulė-Kintai, Rusnė-Uostadvaris). Tačiau kai kurios atkarpos reikalauja ypatingo dėmesio ir neatidėliotinių sprendimų gerinant dviračių infrastruktūrą arba parenkant alternatyvius maršrutus esamai trasei (Ružinskas, 2012).

Pajūrio dviračių trasa jungiasi į jau minėto EuroVelo tinklo trasą „EuroVelo“ Nr. 13 „*Geležinės uždangos kelias*“ (Iron Curtain Trail) bei „EuroVelo“ Nr. 10 „Baltijos jūros žiedas“ (*Baltic Sea Circuit*). Be šių trasų pro Klaipėdos regioną dar praeina Europoje gerai žinoma R1 dviračių trasa.

Pajūrio dviračių trasos teritorija yra labai palankiose turizmui vystyti sąlygose. Regionas pasižymi turtingais gamtiniais – rekreaciniais bei kultūriniais ištekliais. Atvykstamasis turizmas Klaipėdos, Palangos, Neringos, Šilutės miestuose ir apylinkėse turi itin dideles perspektyvas. Nedideli atstumai tarp miestų, gyvenviečių, jūra, Kuršių Nerijos nacionalinis, Pajūrio ir Nemuno Deltos regioniniai parkai yra tie natūralūs faktoriai, kurie jau dabar įtakoja gausėjantį dviratininkų skaičių šiame Lietuvos regione. Tačiau norint ir toliau sėkmingai vystyti dviračių turizmą šioje trasoje būtina investuoti ne tik į kelių kokybės gerinimą, bet ir aptarnavimo kokybės kultūrą, standartizavimą, kokybę. Sekančiame poskyryje plačiau aptariamos dviratininkams skirtos paslaugos Pajūrio regione.

### **1.3.3. Dviratininkams siūlomų paslaugų Pajūrio dviračių trasoje analizė**

Pajūrio dviračių trasa veikia nuo 2006 m. Pastebimas ja važiuojančių turistų skaičiaus augimas. Kasmet yra gerinama trasos infrastruktūra, atnaujinami ar asfaltuojami takai, vykdomas trasos marketingas, trasa pristatoma turizmo parodose. Trasos teritorijoje turistams dviratininkams teikiamos specializuotos paslaugos: dviračių nuoma, remontas, ekskursijos, turai ir pan.

Atlikus Lietuvos ir užsienio kelionių dviračiais organizatorių siūlomų produktų užsienio turistams analizę, peržiūrint jų interneto puslapiuose siūlomus produktus, paaiškėjus, kad Pajūrio ir Pamario regionai yra pačios patraukliausios ir labiausiai siūlomos vietovės Lietuvoje keliauti dviračiais. (Dviračių turizmo trasų pajūrio regione studija, 2012). Tai parodo didelis skaičius turizmo produktų su kelionių maršrutais tik šiame regione arba maršrutais, apimančiais visas Baltijos šalis, įskaitant pamario ir pajūrio regioną.

Pagal trukmę galima būtų išskirti šiuos turizmo produktus:

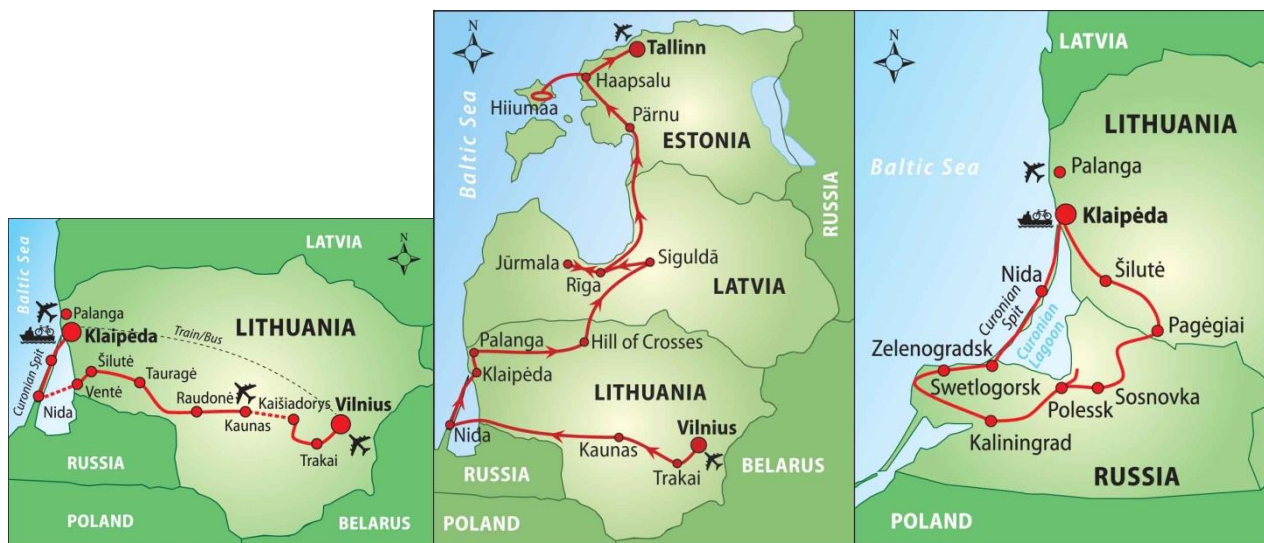
- 1 dienos arba trumpesnės ekskursijos dviračiais iš Klaipėdos, Nidos ir Palangos (pvz., 4 val. ekskursijos dviračiais iš Klaipėdos į Kuršių neriją populiarėja tarp užsienio kruizinių laivų turistų, kurie nuvažiuoja iki 20-25 km, o taip pat panašios, bet ilgesnės kelionės dviračiais populiarios tarp Lietuvos įmonių kolektyvų kaip komandos formavimo priemonė);
- Keletos dienų arba savaitės kelionių dviračiais paketai (11 pav.) apimantys Klaipėdos regioną (kelionės pradžia ir pabaiga Klaipėdoje arba Palangoje). Atkreiptinas dėmesys į tai, kad šios kelionės organizuojamos Pajūrio dviračių trasos teritorijoje.



Šaltinis: [www.biketravel.lt](http://www.biketravel.lt)

**11 pav.** Kelionių dviračiais paslaugų paketų užsienio turistams maršrutai Lietuvos pajūryje.

Taip pat organizuojamos 8-12 dienų arba ilgesnių kelionių dviračiais po Lietuvą ar keletą Baltijos šalių (Lietuvą, Latviją, Estiją) kelionės ir parduodami paslaugų paketai po Kaliningrado sritį (Rusiją) bei Lenkiją, kurių viena sudėtinė dalis yra važiavimas dviračiais per Klaipėdos regioną (kelionės pradžia arba pabaiga dažniausiai yra pagrindiniai Baltijos šalių tarptautiniai transporto mazgai Vilnius, Klaipėda, Ryga Latvijoje ir Talinas Estijoje). Žr. pav. Nr. 12.



Šaltinis: [www.biketravel.lt](http://www.biketravel.lt)

**12 pav.** Kelionių dviračiais paslaugų paketų užsienio turistams maršrutai Lietuvoje ir kitose kaimyninėse šalyse – Latvijoje, Estijoje, Rusijos Kaliningrado srityje)

Iš šių produktų analizės galime teikti jog dviratininkai turistai Lietuvoje dažniausiai važiuoja būtent Pajūrio dviračių trasa, nes čia geriausiai išvystyta paslaugų infrastruktūra, veikia keletas

atvykstamojo turizmo agentūrų (UAB Baltic Bike Travel, UAB Dorlita, UAB Delta Tours, UAB Krantas Travel ir kt.) siūliančios keliones dviračiais. Regione taip pat gerai išvystytos dviračių nuomos paslaugos. VšĮ „Du ratai“ teikia nuomos, remonto, dviračių bagažo ir pačių dviračių pervežimo paslauga Klaipėdoje. Neringoje veikia UAB „Liucijos Ratai“, kuri nuomoja dviračius Nidoje ir Juodkrantėje, pristatto juos į reikiamą vietą, suteikia pagalbą kelyje bei galimybę gražinti dviračius kitoje vietoje. Veikia ir kitos įmonės Palangoje UAB „Kurortų pramogos“ bei kiti smulkieji verslininkai.

Jungiantis į tarptautines trasas, būtina ne tik įrengti kelius pagal tarptautinius reikalavimus, bet ir atsižvelgti į teikiamų paslaugų kokybę, standartizavimą, pritaikymą dviratininkų tikslinės grupės poreikiams. Turistams keliaujant dviračiu bene svarbiausia yra nakvynės paslauga. Vakarų Europos valstybėse sukurtas ir vystomas dviratininkams draugiškas paslaugų sektorius. Apgyvendinimo sektorius prisitaikymas prie dviratininkų poreikių, palengvina dviratininkui jo kelionės planavimą bei nakvynės vietos pasirinkimą. Lietuvoje šie aspektai deja dar nėra pakankamai suvokti ir įvertinti, nes mūsų šalyje dviračių kultūra nėra išvystyta taip, kaip Vakarų Europos šalyse. Tačiau jungiantis į tarptautinius projektus, būtina ieškoti būdų kaip būti konkurencinga, patrauklia šalimi šios turizmo rūšies mėgėjams. Pajūrio regione yra įvairaus lygio apgyvendinimo įstaigų, todėl svarbu tirti šio sektoriaus pasiruošimą priimti dviratininkus ir ieškoti būdų, kaip jų teikiamas paslaugas pritaikyti dviratininkų turistų poreikiams.

Anot W. Reiche (iš interviu su W. Reiche 2013 m.), dviratininkams draugiškos paslaugų programos įgyvendinimas turėtų būti pradėtas ten, kur pastebimi pirmieji dviračių turizmo požymiai. Kur be užsienio turistų iš Vokietijos, Olandijos ir kitų šalių važiuoja ir vietiniai turistai, bei tais atvejais, kai jau yratam tikras kiekis dviračių turizmo infrastruktūros. Dviračiams draugiško apgyvendinimo (ar kt.) įstaigų tinklo kūrimasis be dviračių trasų ir gero jų pasiekiamumo būtų netikslingas. Todėl rekomenduotina, kad toks tinklas susikurtų pirmiausia palei EuroVelo dviračių trasas ir tik vėliau pradėtų plėstis regione. Pagrindinis vaidmuo planuojant tokio tinklo įkūrimą turėtų atitekti Europos dviratininkų bendrijai, įtraukiant nacionalinę dviračių bendriją, bei glaudžiai bendradarbiaujant su nacionalinėmis ir regioninėmis turizmo asociacijomis.

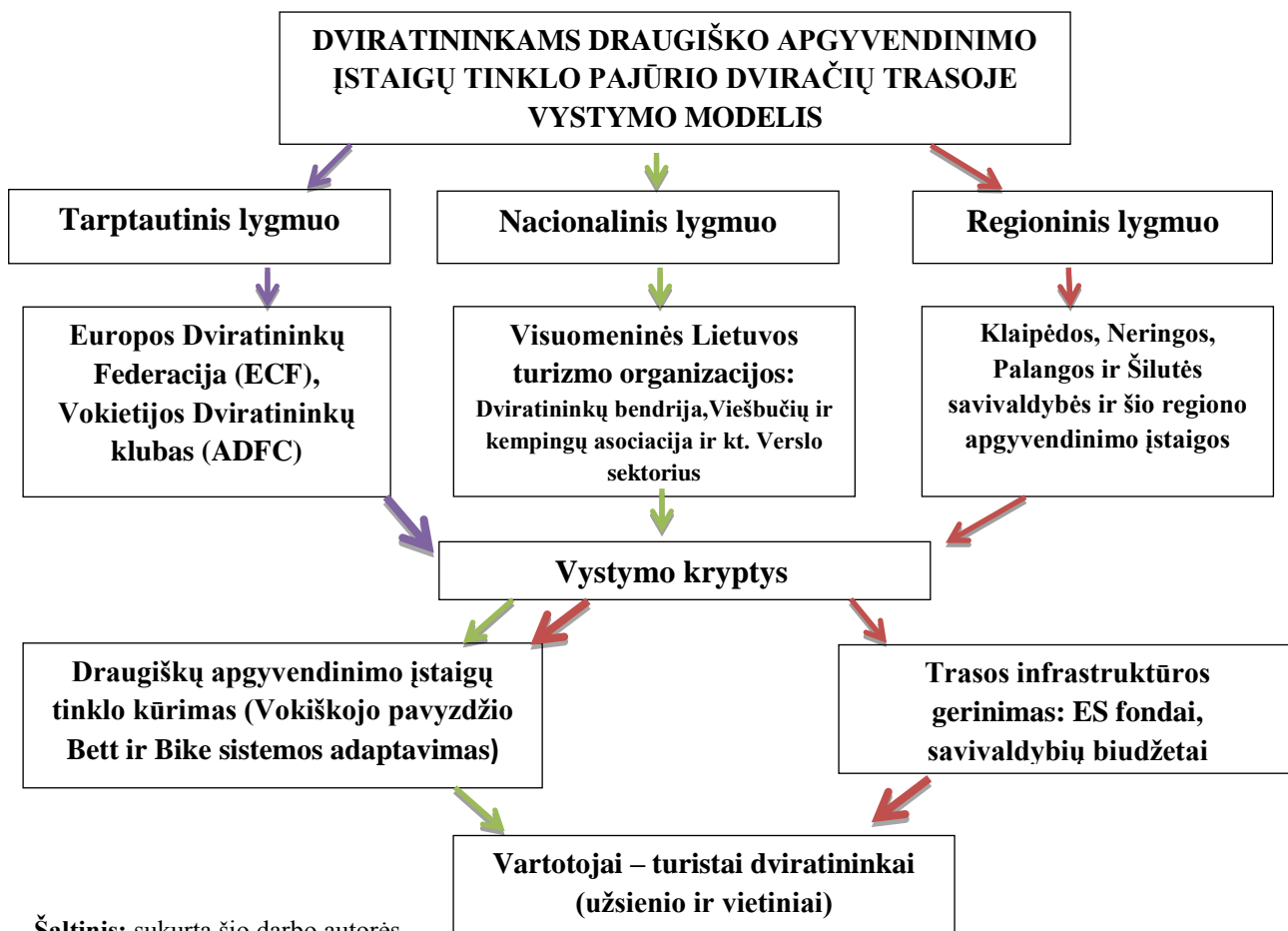
## 2. DVIRATININKAMS DRAUGIŠKO APGYVENDINIMO ĮSTAIGŲ TINKLO SUKŪRIMO GALIMYBIŲ PAJŪRIO DVIRAČIŲ TERITORIJOJE TYRIMAS

### 2.1. Tyrimo metodologija

Šiame skyriuje pateikiama atlikto tyrimo apie dviratininkams draugiškų apgyvendinimo įstaigų sistemos įkūrimo galimybes dviračių turizmo plėtroje analizė. Skyriuje pristatomas autorės sukurtas teorinis tyrimo modelis, aptariama tyrimo metodologija ir pagrindžiamas jos pasirinkimas, bei pateikiami tyrime dalyvavusių respondentų ir ekspertų pasirinkimo motyvai. Pristatomi tyrimo metu naudoti metodai, įvardijamas tyrimo objektas, problema, tikslas ir uždaviniai. Pateikiama tyrimo organizavimo eiga: atranka ir tyrimo dalyviai, duomenų rinkimo ir analizavimo procesai.

#### *Teorinis tyrimo modelis*

Remiantis teorinės darbo dalies išnagrinėtomis prielaidomis ir A. Dreyer (2012), W. Reiche (2013), S. Ružinsko (2012), Weston (2012) ir Mourek (2011) idėjomis ir darbais, galima iškelti prielaidą, jog dviratininkams draugiškų viešbučių tinklas turėtų būti kuriamas pagal tokį modelį:



Norint sukurti dviratininkams draugišką paslaugų sektoriaus tinklą, pirmiausia svarbu, kad būtų sukurta tinkama maršrutų ir trasų infrastruktūra. Pajūrio dviračių trasos dviračių takai yra skirtingos kokybės: Kuršių Nerijos, Klaipėdos miesto ir Klaipėdos-Būtingės atkarpos yra geros kokybės, lyginant su atkarpa Klaipėda – Rusnė. Todėl norint steigti tokį tinklą, būtina suvienodinti kokybę, ar rasti kitus sprendimus, padaryti šią trasą vienodai patrauklią visose atkarpose. Prie šio etapo turėtų prisidėti regiono savivaldybės, ieškodamos lėšų ir sprendimų, kaip tą padėti pagerinti.

Tačiau, remiantis W. Reiche teiginiu, kad draugiškos įstaigos gali pradėti kurtis kur jau matomas dviratininkų judėjimas – į šį tinklą galėtų jungtis ir Pamaro regionas su Vente, Rusne ir Šilute, Mingės kaimu. Šio tinklo steigimu Lietuvoje teoriškai turėtų užsiimti Lietuvos Dviratininkų bendrija, bendradarbiaudama su turizmo asociacijomis, bei sekama Europos dviratininkų federacijos reikalavimais, susijusiais su EuroVelo trasos plėtra, bei Vokietijos dviratininkų klubo programos „Bett ir Bike“ kriterijais, pripažintais ne tik Europoje bet ir kitose pasaulio šalyse (Australija, Kanada, JAV).

Remiantis šiuo modeliu buvo atliekamas kokybinis ir kiekybinis tyrimas, kurie aprašomi sekančiame poskyryje.

Siekiant visapusiškai atskleisti nagrinėjamą temą, tyrimui atlikti buvo pasirinkti du metodai: kiekybinis ir kokybinis. Anot Kardelio (2005) kiekybiniu požiūriu tyrime siekiama patvirtinti hipotezę, o kokybiniu – priimtinesni iš situacijų analizės kylantys paaiškinimai (p. 271). Be to, „*kiekybiniam tyrimui labiau būdingas siekis ieškoti išorinių reiškinių požymių, išgaunant įvairius dydžius, kurie gali būti išreikšti skaičiais ir matuojami.[...]Tuo tarpu kokybinių tyrimų metodai yra lankstūs, nes orientuoti į interpretaciją, o ne į matavimą; į procesą, o ne į išvadą [...]*“ (Kardelis, 2005, p. 273). Dažnai kokybiniai tyrimai yra kiekybinių tyrimų pagalbininkai ir naudojami rezultatams įprasminti prieš arba po kiekybinio tyrimo (Tidikis, 2003, p. 357). Kokybinis tyrimo metodas pateikia kur kas gilesnę ir platesnę informaciją nei kiekybinis tyrimas (Tidikis, 2003, p. 357). Pagrindiniai kokybinio tyrimo privalumai: galimybė praplėsti tiriamą problemą, matyti reiškinių vystymosi dinamiką, gauti įvairiapusę informaciją, išsiaiškinti unikalius faktus ir juos demonstruoti, prisidėti prie teorijos kūrimo. Be to, šis tyrimas nereikalauja didelių materialinių sąnaudų (Tidikis, 2003, p. 366).

### **Ekspertų pasirinkimo pagrindimas**

Šiame tiriamajame darbe buvo pasirinkti 2 skirtingos ekspertų grupės, susijusios su tiriamojo darbo objektu – dviratininkams draugiškų apgyvendinimo įstaigų tinklo įkūrimo perspektyvomis Lietuvoje. Šioms grupėms buvo sudaryti skirtingi interviu klausimynai.

Pirmą grupę sudarė Vokietijos Dviratininkų klubo ADFC atstovai, atsakingi už programos „Bett ir Bike“ plėtrą Vokietijoje bei yra atstovai Europos reikalams, antrąją grupę sudarė Lietuvos dviračių turizmo specialistai ir Dviratininkų bendrijos atstovai. Pirmieji pasirinkti dėl to, kad gali suteikti pirminę informaciją apie Europoje pripažintos dviratininkams draugiškos sistemos egzistavimą, plėtrą ir turi didelę dviračių turizmo plėtojimo patirtį. Į Lietuvos ekspertų sarašą įtraukti 2 Lietuvos dviratininkų bendrijos atstovai, 2 atvykstamojo dviračių turizmo vadybininkai ir 1 dviračių nuomą bei kt. su tuo susijusias paslaugas teikiančios įmonės vadovė. Vienas iš Dviratininkų bendrijos atstovų yra ir taip pat kol kas vienintelės Lietuvoje įmonės, besispecializuojančios dviratininkų kelionių organizavime vadovas. Jis turi didesnę nei 15 metų patirtį dviračių turizme. Dviratininkų bendrijos atstovai pasirinkti dėl to, kad leidžia specializuotus leidinius apie dviračių transportą ir turizmą, organizuoja konferencijas, seminarus ir spaudos konferencijų dviračių tematika žiniasklaidos, savivaldybių ir kitų institucijų atstovams, inicijuoja ir skatina dviračių turizmo trasų įrengimo projektus, pvz., Europos dviračių trasų tinklo EuroVelo, Pajūrio dviračių trasos ir kt., bendradarbiauja su kitomis Europos šalių dviratininkų organizacijomis ir nuo 1998 metų yra Europos dviratininkų federacijos (European Cyclists' Federation - ECF) narė, o taip pat yra oficialus EuroVelo projekto atstovas Lietuvoje.

Du atvykstamojo dviračių turizmo vadybininkai pasirinkti dėl to, kad organizuodami keliones turistams dviratininkams susiduria su apgyvendinimo, maitinimo, transporto ir kt. paslaugų sektoriaus atstovais, jie yra kompetetingi vertinti esamą dviračių turizmo situaciją bei plėtros perspektyvas, žino apgyvendinimo sektoriaus galimybes priimant turistus dviratininkus. Dviračių nuomos įmonės vadovė pasirinkta dėl to, kad bendrauja tiesiogiai su turistais, žino jų poreikius, susiduria su tiesiogine turistų nuomone apie dviračių turizmo paslaugas.

### **Tyrimo metodikos pagrindimas**

Tiriamajame darbe naudotas kiekybinis tyrimo metodas – anketa ir kokybinio tyrimo metodas: interviu.

**Anketa**(žr. priedą nr.2) pasirinkta šio tyrimo instrumentu, nes anot Kardelio (2005) yra aiški, nedviprasmiška, patikima. Jos pasirinkimo tikslas - skatinti respondento norą bendrauti ir atsakinėti. Anketa buvo sudaroma atsižvelgiant į Kardelio (2005) pateikiamus reikalavimus:

- 1) Pirmiausia pateiktas paaiškinimas kodėl atliekamas tyrimas ir pateikiama užpildymo instrukcija.
- 2) Klausimai pateikti konkrečiai, atsakymų variantai – suprantamai.



3) Anketą sudarė 20 klausimų, klausimus pateikiant nuo paprastesnių link sudėtingesnių. Apklausos lapas buvo anketinės išvaizdos, klausimai ir atsakymai pateikti skirtingu šriftu, ir atsakymai į klausimą patalpinti viename puslapyje. Jame buvo nominalinės, ranginės ir intervalinės skalės tipo klausimai.

**Interviu** – tai vienas iš svarbiausių duomenų rinkimo būdų kokybiniame tyrime bei viena įtaigiausių žmonių tarpusavio supratimo priemonių (Luobikienė, 2006, p. 68). Tiriamasis interviu apibrėžiamas kaip tyrėjo inicijuotas dviejų asmenų pokalbis, kurio tikslas – gauti būtiną tyrimo uždaviniams informaciją. Jis papildo ir stebėjimo, ir apklausos metodais gautus duomenis (Kardelis, 2005, p. 195).

Struktūrizuotą interviu sudaro klausimai, kurie dažniausiai pateikiami griežtai laikantis iš anksto nustatytos jų eilės ir formulavimo. Interviu procedūros standartizavimas leidžia tyrėjui pačiam kontroliuoti apklausos sąlygas ir eigą bei gretinti ir palyginti gautus rezultatus (Tidikis, 2003, p. 465 – 466). Struktūrizuoto interviu metu tyrėjas griežtai laikosi taisyklių, negali keisti nei klausimų, nei žodžių tvarkos. Nepaisant tokio griežtumo, kuris labiau būdingas kiekybiniams tyrimams, šis interviu laikomas kokybiniu, nes gaunami atviri atsakymai (Bitinas ir kt., 2008, p. 156). Pagrindinis tokio interviu privalumas – tyrėjo gautus duomenis lengva užkoduoti ir atlikti jų statistinę analizę (p. 154).

**Tyrimo objektas** – apgyvendinimo įstaigų palei Pajūrio dviračių trasą galimybės jungtis į dviratininkams draugišką tinklą

**Tyrimo problema** – Užsienio šalių patirtis rodo, kad vystant dviračių turizmą sekantis žingnis sukūrus trasos infrastruktūrą ir pradėjus veikti trasai yra dviratininkams adaptuotų paslaugų sukūrimas. Lietuvos apgyvendinimo sektorius, o ypač Pajūrio dviračių trasos regiono įstaigos kol kas neadaptuoja savo paslaugų turistams dviratininkams ir neišskiria šios tikslinės grupės iš kitų. Vakarų Europos šalių patirtis rodo, kad adaptavimasis prie dviratininkų poreikių atneša ekonominės naudos ne tik pačioms įstaigoms, bet ir regionui, ar šaliai, bei pozityviai įtakoja dviračių turizmo plėtrą. Lietuvoje tokia tematika niekada nebuvo tyrinėta ir tokia galimybė nebuvo pristatyta apgyvendinimo sektoriaus įstaigoms.

**Tyrimo tikslas** – išsiaiškinti Pajūrio dviračių trasos apgyvendinimo įstaigų poreikį jungtis į dviratininkams draugišką tinklą.

### ***Tyrimo uždaviniai:***

1) atlikti interviu su ekspertais ir išsiaiškinti dabartinę dviračių turizmo padėtį, Pajūrio dviračių trasos situaciją, plėtros perspektyvas, jos apgyvendinimo įstaigų pritaikymo dviratininkų poreikiams situaciją ir dviratininkams draugiško tinklo sukūrimo perspektyvas.

2) atlikus apklausą anketavimo būdu nustatyti Pajūrio dviračių trasos apgyvendinimo įstaigų patirtį priimant turistus dviratininkus, bei kokie dviratininkai pas juos apsistoja, išsiaiškinti jų poreikį jungtis prie dviratininkams draugiškų viešbučių programos, įvertinti šios programos kriterijų atitikimą šiose įstaigose bei požiūrį į tokio tinklo atsiradimo įtaką regionui.

### ***Tyrimo organizavimas ir problemos***

Apgyvendinimo įstaigos atrinktos tyrimui pagal teorinės dalies išvadas, jog turistai dviratininkai renkasi įvairias nakvynės vietas, priklausomai nuo amžiaus, padėties, kelionės trukmės ir kt. Todėl tyrimui buvo pasirinkti 3 ir 4 žvaigždučių viešbučiai, svečių namai, kaimo turizmo sodybos ir kempingai, esantys Pajūrio dviračių trasos teritorijoje. Tuomet atsitiktinai atrinkta 60 Pajūrio dviračių trasos regiono apgyvendinimo įstaigų, kurių kontaktai skelbiami Klaipėdos, Palangos, Neringos ir Šilutės Turizmo informacijos centrų interneto svetainėse. Anketos buvo išsiųstos į 60 įstaigų elektroniniu paštu. Po pirmojo siuntimo grįžo 32 anketos, po antrojo pakartotino - 9 ir po trečiojo dar 4 anketos. Ne visos anketos sugrįžo dalinai dėl sezoniškumo priežasties. Tam tikra dalis apgyvendinimo įstaigų dirba tik sezono metu, todėl sausio – vasario mėnesiais nedirba, dar nepriima užsakymų, įmonių vadovai atostogauja. Taip pat paminėtina tai, jog negrįžo anketos ir prabangesnių 4 žvaigždučių ir svečių namų, ypač Palangos miesto, kurie labiau orientuojasi į ilgalaikių klientų apgyvendinimą. Aktyviausiai dalyvavo Klaipėdos miesto viešbučiai.

Ekspertams buvo išsiųsti elektroniniai laišakai su prašymu dalyvauti interviu jų darbovietėse. Tyrime sutiko dalyvauti 6 iš 8 ekspertų (atsisakė Klaipėdos turizmo informacijos centro vadovė dėl didelio užimtumo ir komandiruočių į turizmo parodas, bei vienas Vokietijos Dviratininkų klubo ekspertas dėl didelio užimtumo ir atostogų periodo).

Lentelėje pateikiami tyrime dalyvavusių ekspertų duomenys:

**6 lentelė. Tyrime dalyvavusių ekspertų duomenys**

<b>Eksperto eilės Nr.</b>	<b>Eksperto kodas</b>	<b>Pareigos</b>	<b>Darbo stažas</b>
1	A1	Vokietijos dviratininkų klubo ADFC atstovas ryšiams su Europa, Bett ir Bike sistemos koordinatorius	30
2	B1	UAB Baltic Bike Travel direktorius, Lietuvos dviratininkų bendrijos narys, EuroVelo projekto koordinatorius Lietuvoje	15
3	B2	Dviratininkų bendrijos pirmininkas, Bendrijos „Atgaja“ projektų vadybininkas	10
4	C1	UAB Delta Tours, atvykstamojo turizmo vadybininkas	6
5	C2	UAB Baltic Bike Travel, kelionių dviračiais operatorė, kelionių dviračiais vadovė – gidė	5
6	C3	UAB „Vigle“ vadovė (teikia dviračių nuomos, transportavimo, kelionių organizavimo paslaugas)	8

**Duomenų rinkimo procesas.** Tyrimai buvo atliekami 2013 m. sausio - vasario mėn.

Su ekspertais dėl interviu iš anksto buvo tartasi elektroniniu paštu. Apklausa vyko ekspertų darbovietėse ir truko apie 10 – 20 minučių. Tik Vokietijos ekspertas į klausimus atsakė elektroniniu paštu, kadangi dėl užimtumo negalėjo atvykti į suplanuotą susitikimą Vokietijoje, Hamburgo turizmo mugėje, vasario 6 d. Interviu su ekspertais sutikimo metu buvo įrašinėjami diktofonu. Vėliau jų atsakymai buvo fiksuoti raštu ir ruošiami duomenų tvarkymui. Duomenų rinkimo metodu pasirinktas struktūrizuotas interviu, kurio eigoje nebuvo jokių pakeitimų. Ekspertai atsakinėjo į pateiktus klausimus iš eilės, nenukrypdami nuo sudaryto klausimyno tvarkos.

**Duomenų tvarkymo procesas.** Interpretuojant duomenis buvo pasirinkti tik tie, kurie siejasi su tyrime iškeltais uždaviniais. Kiekvieno raštu užfiksuoto pokalbio duomenys buvo užkoduoti. Pirmiausia pagal lyginimo ir priešinio kriterijus. Tokiu būdu jie buvo suskaidyti į atskiras kategorijas, kuriomis remiantis atlikta empirinio tyrimo analizė. Buvo atliekamas nuoseklus interviu tekstų analizavimas ir sisteminimas. Atlikus anketos duomenų analizę, gauti duomenys buvo susisteminti Microsoft Exel programos pagalba. Ekspertų atsakymai apdoroti pagal temas ir surūšiuoti į lenteles. Gauti anketų rezultatai pateikiami diagramose, o ekspertų – lentelėse.

Susistemintus anketos ir interviu analizės duomenis buvo išskirtos pagrindinės temos:

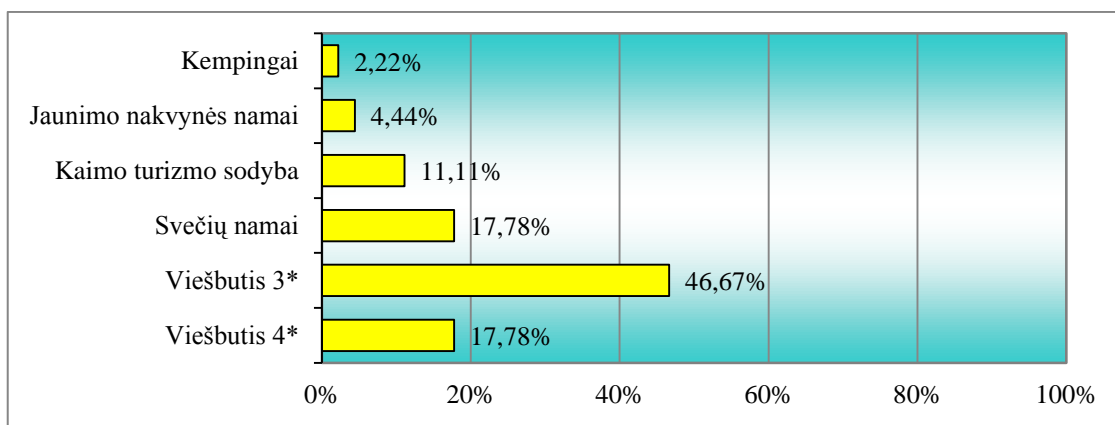
Dviratininkų turistų ir jų poreikių apibūdinimas, dviračių turizmo plėtros tendencijos Europos kontekste, Pajūrio dviračių trasos padėtis, rinkodara, Pajūrio dviračių trasos regiono apgyvendinimo įstaigų „Bett ir Bike“ kriterijų atitikimas, dviratininkams draugiško tinklo sukūrimo perspektyvos.

## 2.2. Tyrimo duomenų analizė

### *Anketos duomenų analizė.*

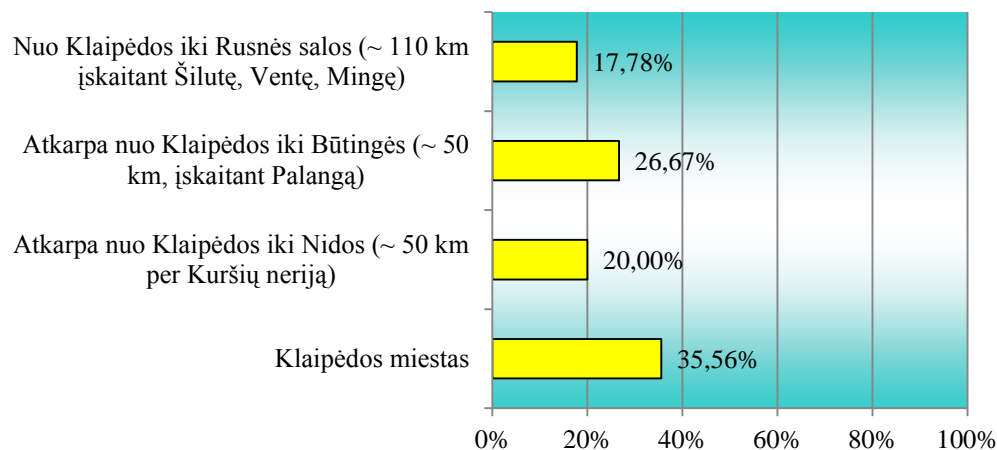
#### *Pajūrio dviračių trasos apgyvendinimo įstaigų analizė*

Šioje potemėje pateikiami Pajūrio dviračių trasos apgyvendinimo įstaigų: 3 ir 4 žvaigždučių viešbučių, svečių namų, kaimo turizmo sodybų, kempingų, jaunimo nakvynės namų. Apklausoje dalyvavo 8 keturių žvaigždučių viešbučiai, 21 trijų žvaigždučių viešbutis, 8 svečių namai, 5 kaimo turizmo sodybos, 2 jaunimo nakvynės namai ir 1 kempingas. Pajūrio dviračių trasos apgyvendinimo įstaigų tyrimas parodė, kad šioje teritorijoje yra daugiausia 3 žvaigždučių viešbučių ir jie aktyviausiai dalyvavo tyrime. Vadinasi didžioji dalis respondentų dirba 3 žvaigždučių viešbučiuose ir sudaro 46,6 % visų tiriamųjų. Tyrimo rezultatai atskleidžia, jog Pajūrio dviračių trasos teritorijoje yra daugiausia 3 ir 4 žvaigždučių viešbučių, svečių namų, tačiau šalia trasos veikia mažiau kaimo turizmo sodybų, kempingų, jaunimo nakvynės namų. Tai parodo ekonomiškesnės nakvynės pasirinkimo galimybių stoką šia trasa keliaujantiems dviratininkams. Toliau 13 paveiksle pateikiamas apklaustų įstaigų pasiskirstymas procentais.



**13 pav. Apklausoje dalyvavusių Pajūrio dviračių trasos apgyvendinimo įstaigų pasiskirstymas, proc.**

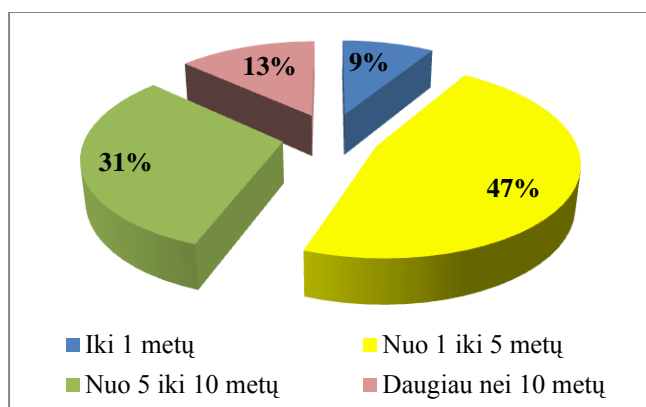
Aktyviausiai apklausoje dalyvavo Klaipėdos apgyvendinimo įstaigos, daugiau nei trečdalis apklaustųjų (35, 56 %). Mažiau Palangos m., Neringos m. ir Šilutės raj. Savivaldybėse esančių įstaigų (žr. pasiskirstymą 14 pav). Pagal faktinį įstaigų skaičių pirmauja Palangos miestas, tačiau šios apklausos rezultatai parodo, kad Palangos apgyvendinimo įstaigos vangiausiai dalyvavo tyrime. Tam įtakos greičiausiai turi tai, jog Palangos apgyvendinimo sektorius labiau orientuojasi į lietuvių, latvių, rusų ilgalaikį apgyvendinimą. O šių šalių turistai retai renkasi ilgalaikes keliones dviračiais.



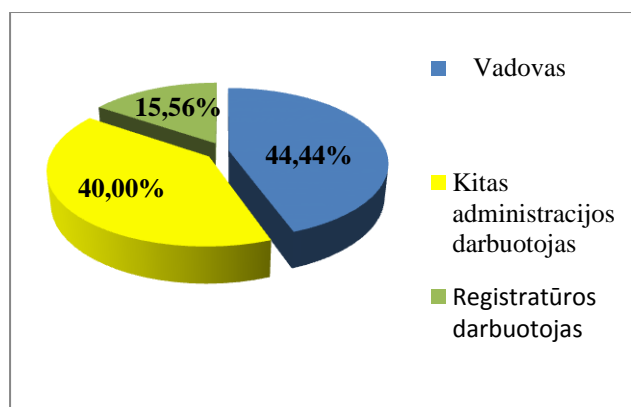
14 pav. Apgyvandinimo įstaigų pasiskirtymas pagal Pajūrio dviračių trasos atkarpas

### Respondentų kompetetingumas

Aptariant respondentų pareigas ir darbo stažą darbo tyrime svaru tai, jog tyrime daugiausia dalyvavo patys įstaigų vadovai (44 % respondentų), arba aukštesnes pareigas nei registratūros darbuotojai užimantys specialistai (vadovo pavaduotojai, skyriaus vadovai, pardavimų, rinkodaros vadybininkai, vyr. specialistai) – 40 %. Taip pat 44 % respondentų turi didesnę nei 5 metų darbo stažą įstaigoje, kas leidžia teigti, jog jie yra kompetetingi spręsti apie dviračių turistų augimą ir pokyčius, pradėjus veikti Pajūrio dviračių trasai, bei dviratininkams draugiško tinklo sukūrimo poreikį.



15 pav. Respondentų pasiskirstymas pagal stažą

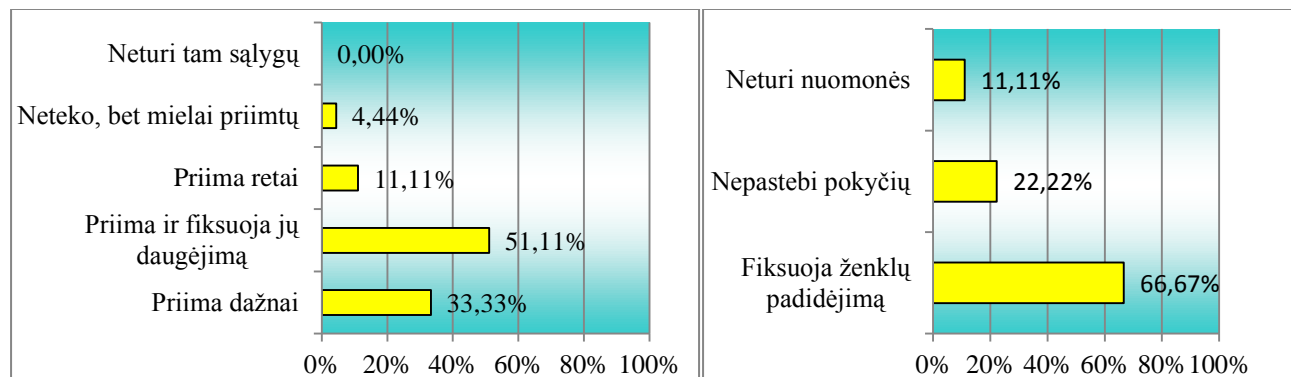


16 pav. Respondentų pasiskirstymas pagal pareigas

### Pajūrio dviračių trasos apgyvandinimo įstaigų patirtis priimant turistus dviratininkus

Vertindami dviratininkų turistų priėmimo dažnumą tik du respondentai atsakė, jog dviratininkų turistų nėra tekę priimti, bet jie mielai juos priimtų. Daugiau nei pusė respondentų priima dviratininkus ir pastebi jų skaičiaus augimo tendencijas. Pažymėtinas tai, jog nei vienas respondentas nepasirinko

atsakymo, jog neturi sąlygų priimti turistų dviratininkų, iš ko galima būtų daryti prielaidą, jog visi mano, kad tokias sąlygas turi. Žr. atsakymų pasiskirstymą procentais paveiksle Nr. 17.



**17 pav. Respondentų atsakymų pasiskirstymas pagal patirtį priimant dviratininkus turistus**

**18 pav. Respondentų pastebimas dviratininkų gausėjimas pradėjus veikti Pajūrio dviračių trasai**

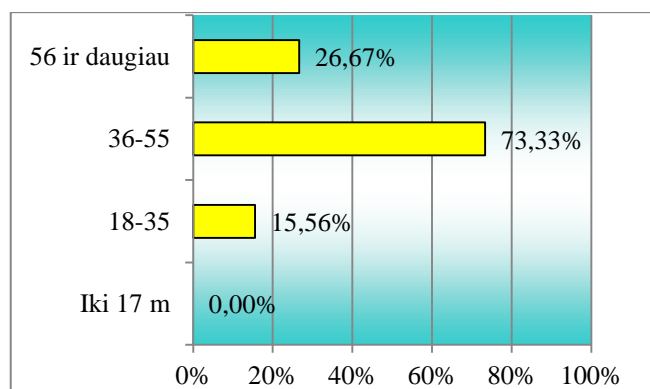
17 ir 18 paveikslų duomenų analizė leidžia daryti prielaidą, jog pradėjus veikti Pajūrio dviračių trasai apsistojančių dviratininkų turistų skaičius čia išsikūrusiose apgyvendinimo įstaigose padidėjo ir yra augimo stadijoje. Tai atitinka W. Reiche (2013) ir A. Dreyer (2012) pozicijas, jog dviratininkai atsiranda ten, kur yra pažymėta, saugi trasa ir kur yra bent dalinai išvystyta tam skirta infrastruktūra. Tokie atsakymų pasiskirstymai rodo, jog dviratininkų augimas tendencingas ir sutampa su AB „Smiltynės perkėla“ fiksuojamu augimu. Anot A. Dreyer (2012) pastebint trasos populiarėjimą būtina į ją toliau investuoti, ieškoti įvairesnių populiarinimo būdų, kad išlaikyti augimo dinamiką.

Didžioji dauguma respondentų - 91% teigia, jog tarp pas juos apsistojančių dviratininkų vyrauja turistai iš Vokietijos. 22 % respondentų nurodo, jog pas juos apsistoja dviračiais keliaujantys lietuviai. Tačiau iš šio tyrimo nėra aišku, kiek laiko jie pasilieka, ar jie yra atvykstantys vienai nakvynei, ar ilgesniam laikui ir dviračiu vyksta į dienos keliones. Tačiau šie duomenys parodo, jog dviratininkams draugiškų viešbučių poreikis egzistuoja, nes trasa naudojasi ne tik Vokietijos ir kitų šalių piliečiai, bet ir nemažas skaičius Lietuvos gyventojų, kurie taip pat keliauja dviračiais ir užsisako nakvynės paslaugas keliaudami. Anot W. Reiche (2013) dviratininkams draugišką paslaugų sektorių reikėtų pradėti vystyti ten, kur pastebimi ne tik užsienio, bet ir vietiniai keliautojai dviračiu.

Iš šių duomenų taip pat galime daryti išvadą, jog dviratininkams draugiško tinklo įstaigos narės turėtų paklausa tarp keliaujančių dviračiais, nes Vokietijoje tai labai gerai žinoma sistema, kuri būtų atpažįstama ir Lietuvos apgyvendinimo įstaigose. Tarp respondentų paminėtų šalių: Austrijos, Šveicarijos, Čekijos, Italijos ir Prancūzijos keliautojų dviračiais tai taip pat turėtų būti atpažįstama, nes visose šiose šalyse veikia dviratininkams adaptuotų įstaigų tinklai (Mourek ir kt. 2011).

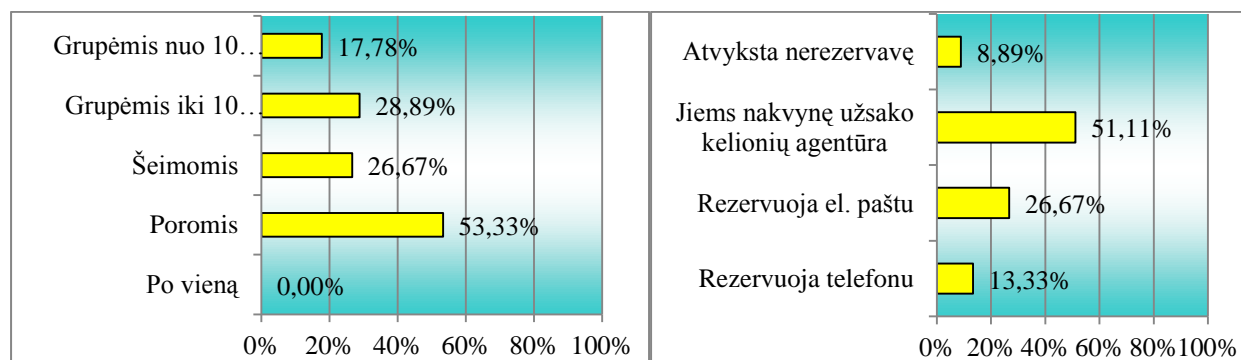
### *Pajūrio dviračių trasos dviratininko portretas*

Apklausus apgyvendinimo įstaigas paaiškėjo, kad didžiausią dviratininkų turistų dalį sudaro amžiaus grupė nuo 36 iki 55 metų (73%), mažesnę nuo 56 metų (27%) ir mažiausią dalį sudaro jaunesni keliautojai nuo 18 iki 35 metų (16%) (žr. pav. Nr. 19). Šie duomenys viršija 100 proc., nes respondentai pasirinko daugiau nei 1 atsakymo variantą. Šie duomenys leidžia teigti, jog vyresnio amžiaus grupė yra pagrindinė dviratininkų turistų dalis, todėl jiems siūlomos paslaugos, produktai, turėtų būti orientuojami į šio amžiaus turistus. Tikėtina, kad vyresnio amžiaus grupė teiks prioritetą patogiai nakvynei, ieškos ramios ir saugios vietos apsistojimui.



**19 pav. Dviratininkų turistų pasiskirstymas pagal amžiaus grupes**

Tyrimas parodė, jog dviratininkai dažniausiai keliauja poromis (53%), šeimomis (27%) arba nedidelėmis grupėmis iki 10 žmonių (27 %) (žr. pav. Nr. 20). Iš apklausos rezultatų išryškėja ir faktas, jog daugiau nei pusei dviratininkų turistų nakvynę užsako kelionių organizatorius, agentūra (žr. pav. Nr. 21). Vadinasi didžioji dalis apsistojančių dviratininkų yra užsienio piliečiai, kurie nakvynę užsisako ne tiesiogiai kreipdamiesi į apgyvendinimo įstaigą, bet per tarpininkaujančią agentūrą. Darytina prielaida, jog didžioji dalis dviratininkų turistų vyksta į mūsų šalį nusipirkę kelionų paketą per kelionių agentūras. Žr. 20 ir 21 pav. sekančiame puslapyje.



**20 pav. Pasiskirstymas pagal keliavimo būdą**

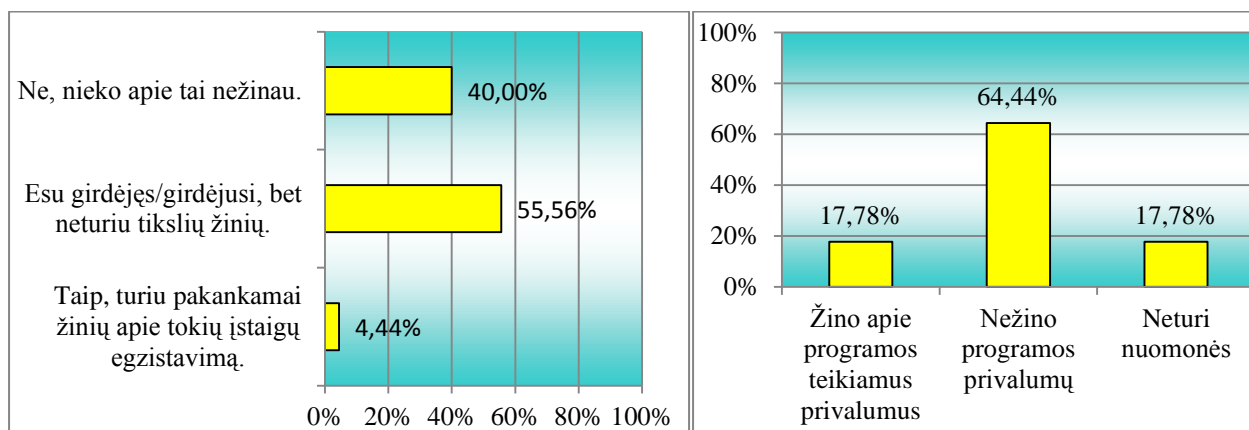
**21. Pasiskirstymas pagal rezervacijos būdą**



Iš apklausos rezultatų išryškėja ir faktas, jog daugiau nei pusei dviratininkų turistų nakvynę užsako kelionių organizatorius, agentūra (žr. pav. Nr.21). Vadinasi didžioji dalis apsistojančių dviratininkų yra užsienio piliečiai, kurie nakvynę užsisako ne tiesiogiai kreipdamiesi į apgyvendinimo įstaigą, bet per tarpininkaujančią agentūrą. Darytina prielaida, jog didžioji dalis dviratininkų turistų vyksta į mūsų šalį nusipirkę kelionų paketą per kelionių agentūras. Jeigu analizuoti šį rezultatą, siejant su tuo, jog daugiausiai Pajūrio dviračių trasa važiuoja vokiečiai turistai, atkreiptinas dėmesys į tai, jog naujausia Vokietijos Dviratininkų klubo statistika (Radreiseanalyse, 2013) skelbia, kad Vokietijos dviračių kelionių mėgėjai dažniausiai organizuojasi keliones patys (nuo 89 % apklausos respondentų). Iš to išplaukia išvada, kad apie dviračių turizmo galimybes mūsų šalyje Vokietijos (taip pat ir kitų šalių) gyventojai turi per mažai informacijos, kad galėtų tokią kelionę organizuoti patys, todėl jie linkę kreiptis į kelionių agentūras ir rinktis organizuotas keliones. Kadangi Vokietijoje yra puikiai veikiančių kiekvieno regiono svetainių, kur turistai randa jiems reikalingą informaciją, jiems tokių klausimų nekyla. Anot W.Reiche (2013), Vokietijoje jau nėra turistinio regiono kuris neturėtų dviratininkams skirtų pasiūlymų ir visi jie dirba kryptingai bei bendradarbiauja su Dviratininkų klubu. Tokiu pavyzdžiu galėtų dirbti ir Lietuvos atitinkamos įstaigos, kad tiek užsienio, tiek Lietuvos turistai lengviau rastų jam reikiamą informaciją.

#### ***Apgyvendinimo įstaigų žinios apie Bett ir Bike programą***

Atliekant tyrimą, tikslinga buvo išsiaiškinti, kiek Pajūrio dviračių trastos apgyvendinimo įstaigos yra informuotos apie dviratininkams draugiškų tinklų egzistavimą kitose Europos šalyse, kaip jos pasiruošusios priimtinę šią tikslinę grupę, ar yra orientuotos tai daryti, ar linkusios jungtis į bendrą tinklą, kaip jos atitinka minimalius ir papildomus Bett ir Bike programos kriterijus.



**22 pav. Respondentų informuotumas apie dviratininkams draugiškų įstaigų egzistavimą užsienyje**

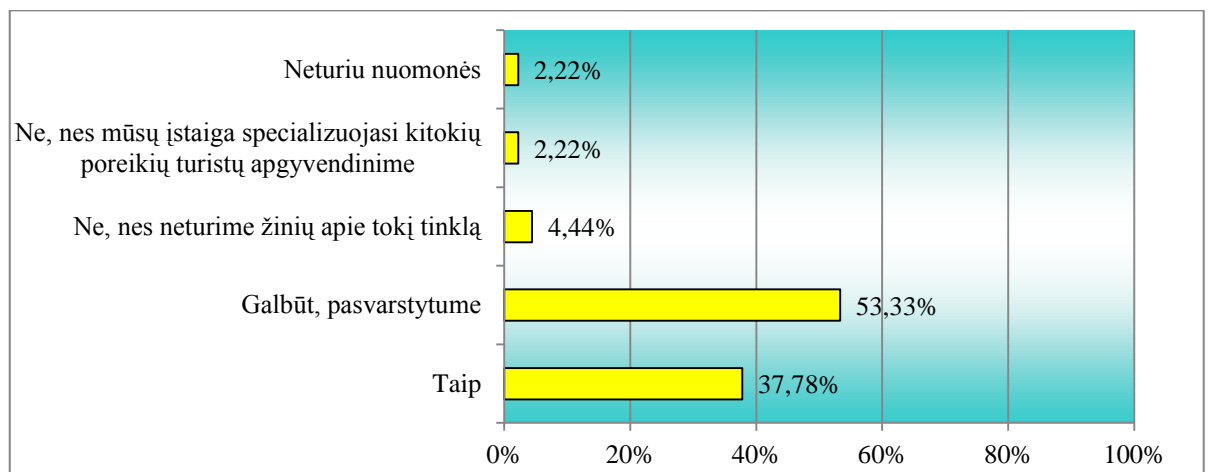
**23 pav. Respondentų žinios apie programos Bett ir Bike privalumus**

Pirmiausia 22 ir 23 paveikslėliuose matyti, kiek apgyvendinimo įstaigos turi informacijos ir žinių apie tokio tinklo egzistavimą. Šie klausimai tarpusavyje susiję, nes du kartus respondentų klausiama apie

jų informuotumą, žinias, susijusias su draugiškomis apgyvendinimo įstaigomis. Šie duomenys rodo, jog daugiau nei pusė respondentų neturi tikslios informacijos apie draugiškų dviratininkams įstaigų tinklų egzistavimą ir nežino kokią naudą teikia dalyvavimas tokioje programoje. Vadinasi, norint pradėti tokio tinklo kūrimą Pajūrio dviračių trasoje, pirmiausia reikalinga informuoti įstaigas apie tokią programą, veikimo principus, dalyvio priėmimo kriterijus, bei jos teikiamus privalumus.

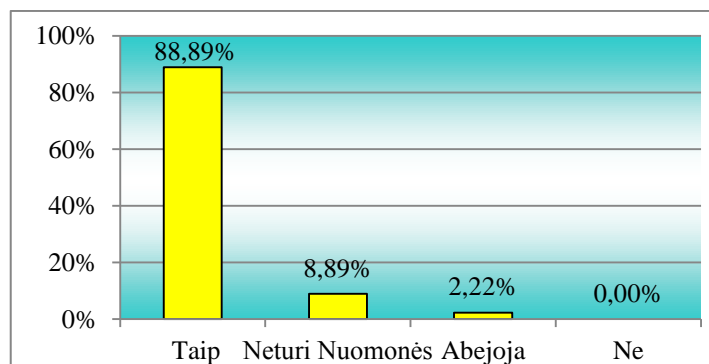
### ***Apgyvendinimo įstaigų poreikis jungtis į dviratininkams draugiškų įstaigų tinklą***

Nors apgyvendinimo įstaigos neturi pakankamai žinių apie dviratininkams draugiško tinklo egzistavimą ir teikiamą naudą jo narėms, iš sekančio 24 paveikslo galima spręsti, jog suinteresuotumas dalyvauti šioje programoje gana didelis:



**24 pav. Respondentų atsakymų pasiskirstymas pagal sutikimą jungtis į bendrą tinklą**

Daugiau nei trečdalis apklaustųjų į bendrą tinklą jungtis sutiktų (38%). Didžioji dalis pasvarstytų (53 %) ir 2 respondentai nesutinka, nes neturi žinių apie tokį tinklą. Įdomu tai, kad neturėdami pakankamai žinių apie pačią programą ir jos egzistavimo principus, bei teikiamą naudą, respondentai yra linkę dalyvauti joje ir kaip rodo sekanti diagrama, jie mano, kad dalyvavimas tokioje programoje būtų jiems naudingas (25 pav.):

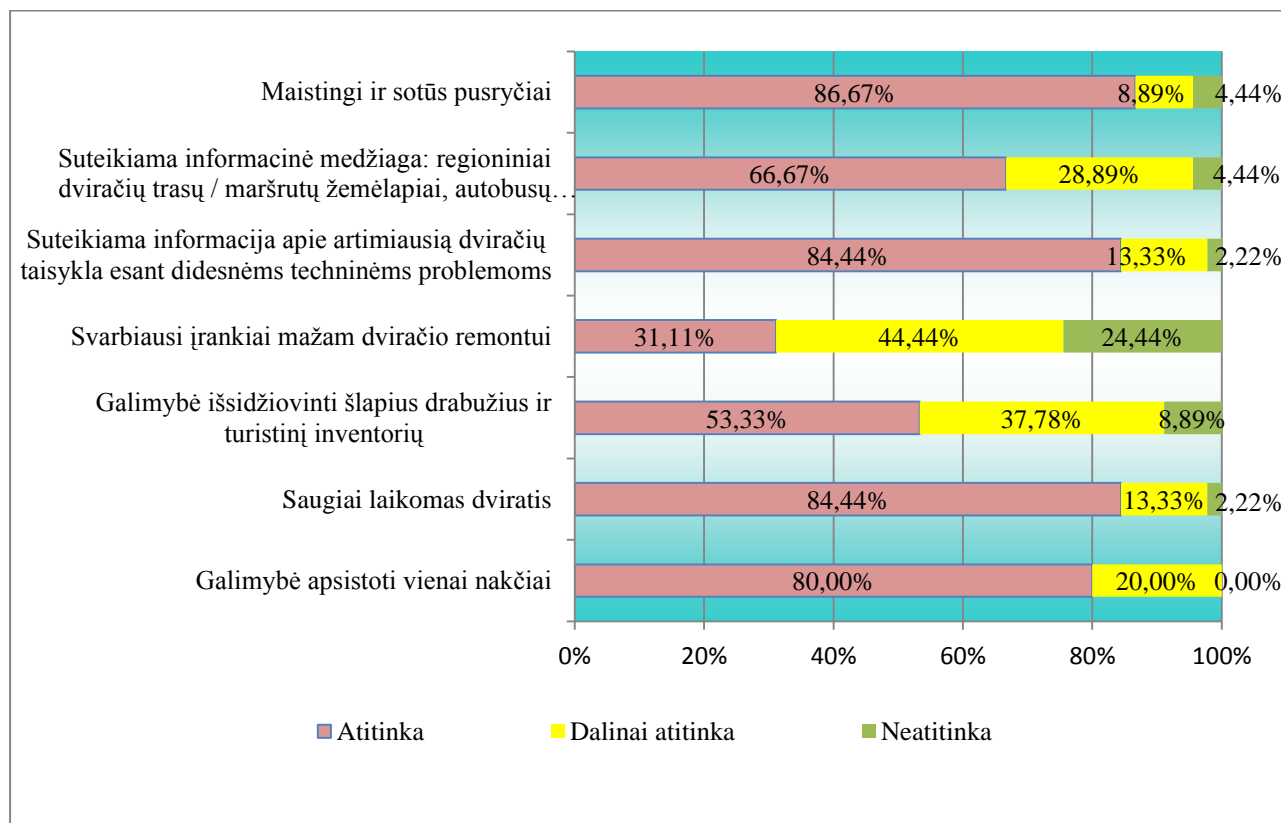


**25 pav. Respondentų nuomonių pasiskirstymas, apie jungimosi į dviratininkams draugiškų įstaigų tinklą naudą**

Šie rezultatai parodo, jog didžioji dalis respondentų palankiai vertina dviratininkams draugiškų viešbučių tinklo atsiradimo iniciatyvą.

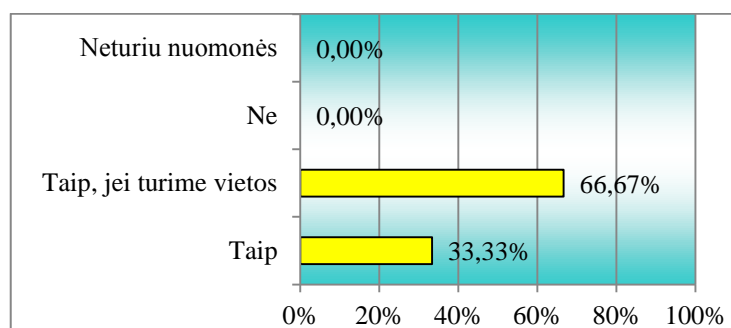
### ***Minimalių Bett ir Bike programos kriterijų atitikimas Pajūrio dviračių trasos apgyvendinimo įstaigose***

Analizuojant gautus rezultatus, kurie leidžia interpretuoti apgyvendinimo įstaigų galimybes ir pasiruošimą priimant turistus dviratininkus, galima teigti, jog didžioji dalis apklaustųjų yra jau priėmę dviratininkus ir susipažinę su jų poreikiais, bei dauguma atitinka arba dalinai atitinka visus minimalius *Bett ir Bike* programos kriterijus, kuriais yra klasifikuojamos ne tik Vokietijos, bet ir dauguma kitų Europos bei pasaulio dviratininkams draugiškų apgyvendinimo sektoriaus įstaigų (Mourek, 2011). Klausime buvo pateikti visi minimalūs programos kriterijai: sutinkimas priimti dviratininkus vienai nakčiai, patalpa saugiam dviračių pastatymui nakčiai, galimybė išsidžiovinti drabužius ir turistinę įrangą, sotūs ir maistingi pusryčiai, dviratininkui turistui reikalingos informacijos suteikimas bei minimalusdviračių remonto įrankių arba informacijos apie artimiausias dviračių taisyklas suteikimas. Respondetai šių kriterijų „atitikimą“, „dalinį atitikimą“ arba „neatitikimą“. (žr. pav. Nr. 26, kur vaizdžiai pateikiamas kriterijų atitikimas).



**26 pav. Minimalių Bett ir Bike programos kriterijų atitikimas apklaustose apgyvendinimo įstaigose**

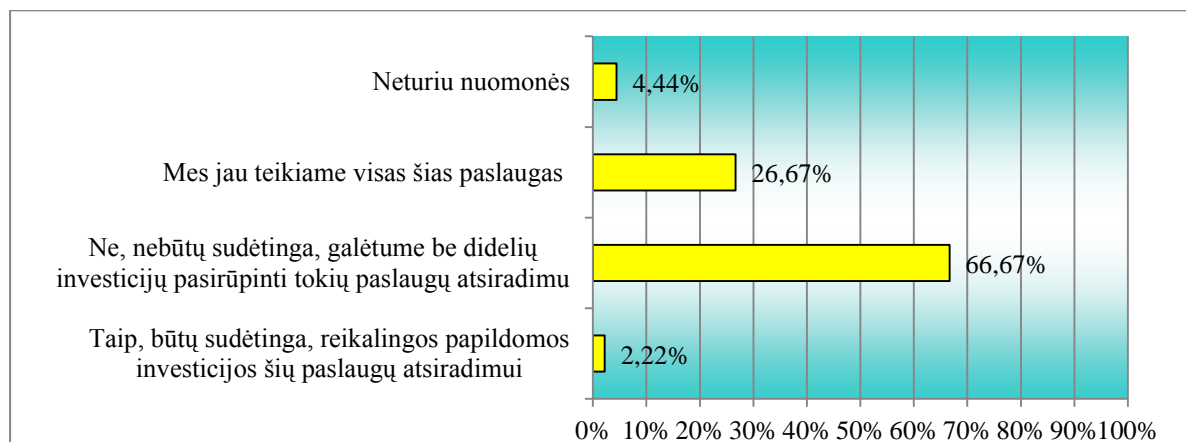
Iš šių duomenų matome, jog labiausiai apgyvendinimo įstaigos neatitinka reikalavimo turėti įrankių komplektą mažam dviračio remontui. Taip pat vienas iš mažesnių rodiklių yra galimybė išsidžiovinti rūbus, bei galimybė teikti turitinę informacinę medžiagą adaptuotą dviratininkams (vadinasi jos yra per mažai leidžiama, platinama viešbučiams, arba jos viešbučiai neturi, nes galbūt nelaiko to reikalinga turėti). Kontrolinis klausimas apie galimybę priimti dviratininkus tik 1 nakčiai buvo įdėtas dar kartą ir atsakymai į juos pasiskirstė sekančiai (27 pav.):



**27 pav. Apgyvendinimo įstaigų sutikimas priimti dviratininkus tik 1 nakčiai**

Tai, jog dauguma respondentų pasirinko variantą „jei turime vietos“, parodo, jog šis kriterijus yra probleminis ir ko gero vienas iš sunkiausiai įgyvendinamų, norint viešbučiui skelbtis draugišku dviratininkams. Tačiau sprendžiant iš to, jog nei vienas respondentas nepasirinko atsakymo „ne“, arba „neturiu nuomonės“, galima būtų teigti, jog apgyvendinimo įstaigos būtų linkusios skelbtis draugiškomis ir ieškoti tinkamo sprendimo varianto savo klientui.

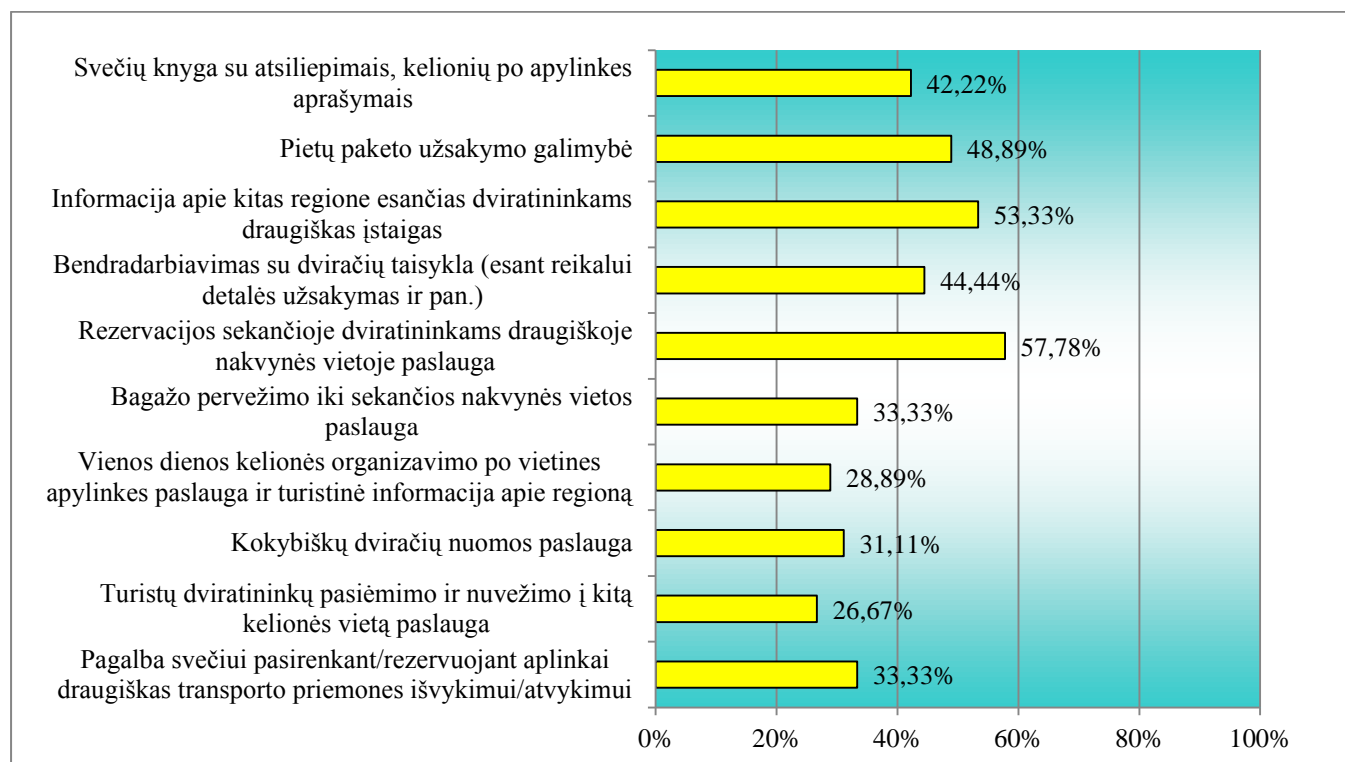
Paklausus įstaigų, ar šių minimalių reikalavimų įgyvendinimas pareikalautų didelių papildomų investicijų, tik vienas respondentas atsakė, kad tai būtų sudėtinga ir reikalautų didesnių papildomų investicijų. Dauguma (67%) paminėjo, jog trukstamų paslaugų atsiradimui nereikėtų didelių investicijų ir įdomu tai, kad beveik trečdalis įstaigų teigia, jog jau teikia visas šias paslaugas (27%). Šios nuomonių procentinis pasiskirstymas pateikiamas 28 pav.:



**28 pav. Galimybė teikti minimalius dviratininkų reikalavimus atitinkančias paslaugas**

***Papildomų Bett ir Bike programos kriterijų atitikimas Pajūrio dviračių trasos apgyvendinimo įstaigose***

Siekiant labiau išsiaiškinti apgyvendinimo įstaigų poreikį jungtis į dviratininkams draugiškų įstaigų tinklą jiems buvo pateikti ir papildomi dviratininkų reikalavimai, bei paprašyta pažymėti, jei įstaiga juos atitinka, ar galėtų vykdyti. 29 pav. pateikiami atsakymų variantai ir jų pasiskirstymas.

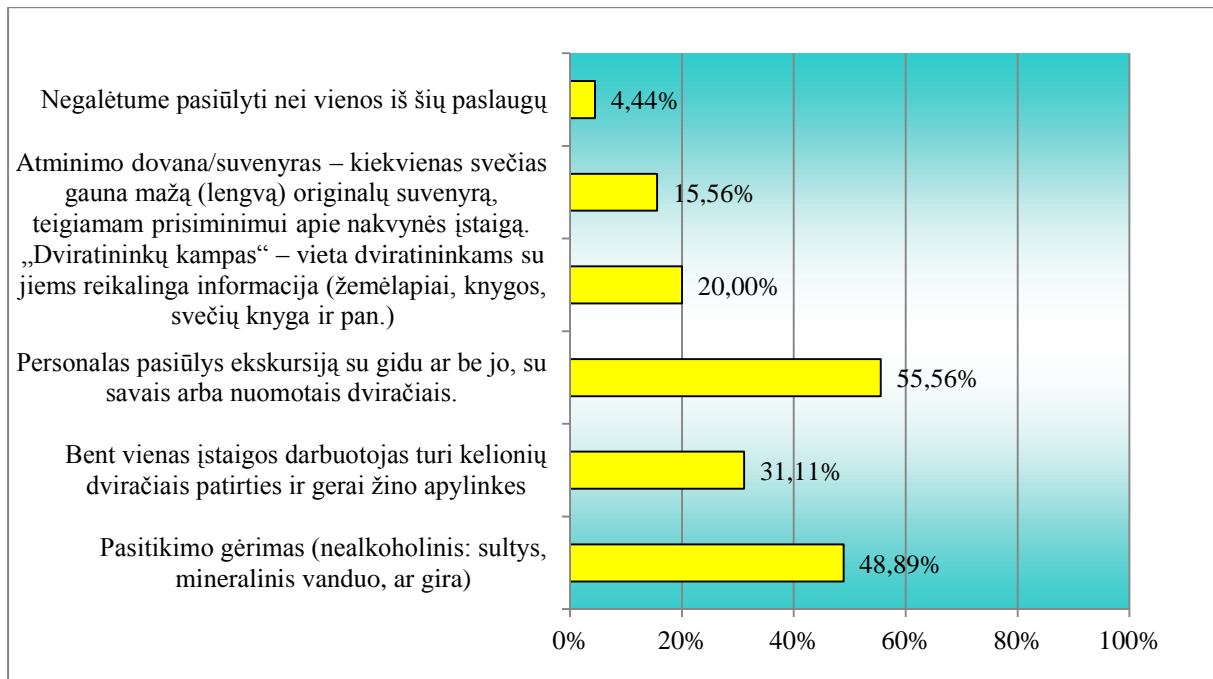


**29 pav. Papildomų dviratininkų reikalavimų atitikimas Pajūrio dviračių trasos regiono apgyvendinimo įstaigose**

Iš pasirinktų teikti papildomų paslaugų matome, jog įstaigos būtų linkusios bendradarbiauti tarpusavyje, nes daugiau nei pusė iš jų rezervuotų klientams nakvynę kitose draugiškoje įstaigoje, arba suteiktų informaciją apie jas. Tai, jog kiekvieną atsakymą pasirinko beveik trečdalis ir daugiau respondentų rodo, jog nemaža dalis įstaigų yra suinteresuotos dalyvaudamos tokiose programoje teikti daugiau, nei vien minimaliais paslaugas ir tokiu būdu padėti dviratininkams keliauti paprasčiau. Šie rodikliai vertintini teigiamai, nes kuo labiau įstaigos atsižvelgtų į dviratininkų poreikius ir stengtųsi juos patenkinti, tuo daugiau dviratininkų turistų lankytųsi, grįžtų atgal, rekomenduotų savo draugams, kas anot Svetikienės (2004) ir yra pagrindinė apgyvendinimo įstaigos užduotis – padaryti klientą nuolatiniu svečiu.

Kad būtų galima tiksliau nustatyti apgyvendinimo įstaigų suinteresuotumą dalyvauti programoje, bei požiūrį į turistą dviratininką, anketoje buvo pateiktas klausimas, kuriame išdėstyti dviratininko

įsivaizduojamo nakvynės „rojaus“ elementai. Atsakymų pasiskirtymas pateikiamas sekančiame paveikslėlyje, Žr. pav. Nr 30:



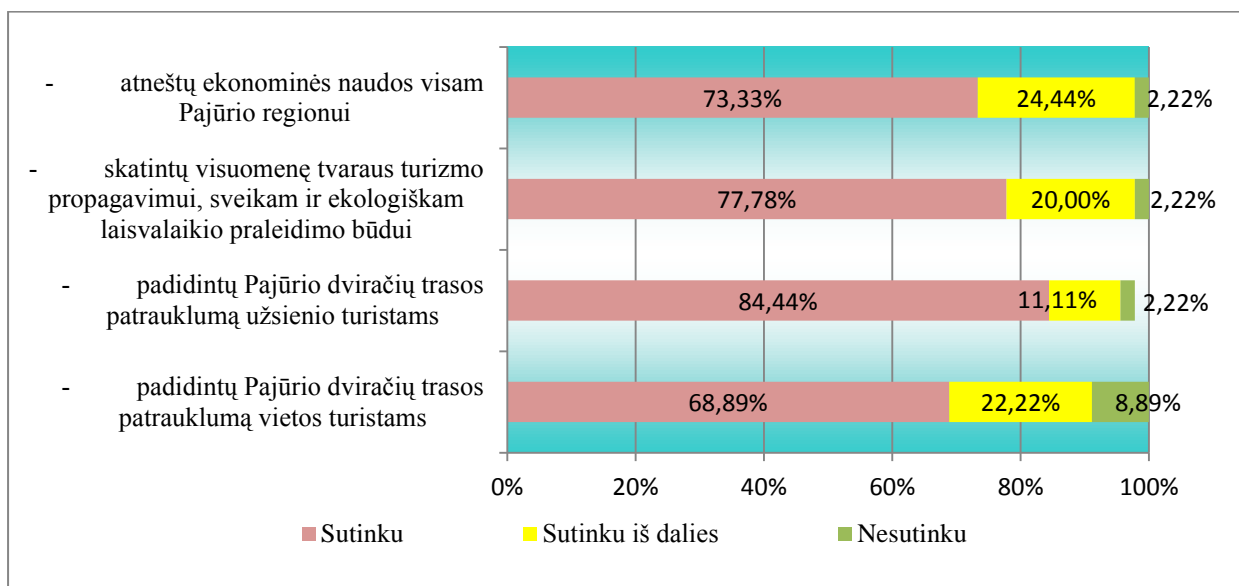
**30 pav. Papildomų dviratininkams paslaugų suteikimo galimybės**

Iš šių duomenų galime daryti išvadą, jog daugiau nei trečdalis respondentų, arba apklaustos įstaigos darbuotojų patys važinėja dviračiais, gero žino apylinkes ir gali suteikti reikalingos informacijos turistams. Daugiau nei penktadalis pasiūlytų ekskursiją su gidu ar be jo – vadinasi šių paslaugų teikimas regione yra išvystytas (dviračių nuomos ir gidavimo paslaugų), kas taip pat parodo, jog dviračių turizmas Pajūrio dviračių trasos regione yra vystomas. Tai, jog beveik pusė apklaustųjų sutiktų pavaišinti atvykusį dviratininką gaivinančiu gėrimu jį pasitinkant taip pat parodo, jog įstaigos stengtųsi būti draugiškos savo klientui dviratininkui minimalių pastangų dėka. Šių paslaugų teikimas atitiktų Dreyer (2012) teiginį, jog norint, kad dviratininkams draugiškos įstaigos veikla būtų sėkminga – viena iš sąlygų yra personalo ir svečių komunikacija.

### ***Galimi draugiško dviratininkams apgyvendinimo įstaigų tinklo sukūrimo rezultatai***

Paskutinis anketos klausimas pateiktas norint išsiaiškinti respondentų požiūrį į dviratininkams draugiško tinklo sukūrimo idėją Pajūrio dviračių trasoje bei galimą tokio tinklo įtaką regionui, visuomenei, Pajūrio dviračių trasos patrauklumui. Respondentų atsakymai pasiskirstė beveik tolygiai, didžioji dauguma pritarė pateiktiems teiginiams. Toks teigiamas požiūris į dviratininkams draugiško tinklo

sukūrimo pasėkmes, leidžia manyti, jog dviratininkams draugiškos programos atsiradimas Pajūrio dviračių trasos regione būtų sėkmingas projektas, turintis naudos verslui, visuomenei bei pačiam regiono vystymuisi. Anot Reiche (2013) tai būtų postūmis ir kitiems regionams vystyti dviračių turizmą, bei atkreiptų visuomenės, bei valstybinių institucijų dėmesį į dviračių turizmo svarbą. 31 paveiksle pateikiamas respondentų sutikimo su jiems pateiktais teiginiais procentinis pasiskirstymas:



**31 pav. Respondentų nuomonių apie jų dalyvavimo programoje bei adaptuotų paslaugų siūlymo rezultatus pasiskirstymas**

Apibendrinant šio tyrimo rezultatus, galima daryti išvadą, jog dviratininkams draugiško apgyvendinimo tinklo sukūrimo idėja yra priimtina daugeliui respondentų. Didelė dalis jų jau yra priėmę dviratininkus turistus, žino jų poreikius bei suteikia, arba dalinai suteikia jiems reikalingas paslaugas. Taip pat svarbu pažymėti, jog daugelis respondentų mano, jog dalyvavimas tokioje programoje ne tik atneštų jų įstaigai papildomos naudos, bet ir pasitarnautų Pajūrio dviračių trasos populiarinimui tarp užsienio ir vietos turistų, kas atneštų ekonominės naudos visam regionui, bei skatintų visuomenę tvaraus turizmo propagavimui, ekologiškam ir sveikam laisvalaikio praleidimo būdai.

**Interviu duomenų analizė.** Siekiant plačiau išnagrinėti temą ir atskleisti dviratininkams draugiškų apgyvendinimo įstaigų reikalingumą vystant dviračių turizmą buvo apklausti ir 6 interviu sutikę dalyvauti turizmo ekspertai. Pagal klausimų formuluotę analizė buvo vykdoma pagal keletą pagrindinių temų. Pagal atsakymų dažnumą, pasikartojantys teiginiai suskirstyti į lenteles pagal tematiką.

Analizėje išskirtos šios pagrindinės temos:

- 1) Dviračių turizmo situacija Lietuvoje
- 2) Pajūrio dviračių trasos išskirtinumas, padėtis ir perspektyvos

- 3) Informacijos sklaidos apie Pajūrio dviračių trasą įvertinimas
- 4) Užsienio šalių patirties taikymas plėtojant dviračių turizmą
- 5) Dviratininkų turistų poreikiai renkantis nakvynės įstaigą
- 6) Pajūrio dviračių trasos regiono apgyvendinimo įstaigų pasiruošimas, galimybės priimant dviratininkus turistus.
- 7) Draugiško dviratininkams apgyvendinimo įstaigų tinklo įkūrimo perspektyvos Pajūrio dviračių trasoje.
- 8) Apgyvendinimo įstaigų, dalyvaujančių dviratininkams draugiškoje programoje, išipareigojimai
- 9) Dviratininkams draugiško tinklo įkūrėjo pasiūlymas
- 10) Dviratininkams draugiško apgyvendinimo įstaigų tinklo įtaka dviračių turizmo plėtrai

Visų penkių Lietuvos ekspertų teigimu dviračių turizmas Lietuvoje laikosi iš pavienių asmenų ar įstaigų entuziazmo. Valstybiniu lygmeniu jis plėtojamas neorganizuotai, neplaningai, nėra vienos aiškios strategijos, vangiai priimami su dviračių turizmo ir transporto plėtra susiję dokumentai, nėra sukurto bendro nacionalinio trasų tinklo, turime tik vieną paženklintą dviračių trasą. Vyksta pavienių takų atskiruose miestuose, ar rajonuose plėtra, bet nėra ženklinamos trasos. Du Lietuvos ir 1 Vokietijos ekspertai pamini dviračių turizmo populiarėjimą mūsų šalyje. Šią temą iliustruoja sekanti lentelė su teiginiais ir pasikartojimų skaičiais (n).

**7 lentelė. Dviračių turizmo situacija Lietuvoje**

	<b>Iliustruojantys teiginiai</b>	<b>Skaičius (n=6)</b>
Dviračių turizmo vystymas	<i>B2: „stichiškai besivystantis“, B1: „Stagnacija nuo 2006 m. Valstybinės institucijos nepadarė nieko, kad būtų paženklinta daugiau trasų“, C1: „Daug entuziazmo, mažai infrastruktūros. Dviračių turizmas smarkiai populiarėja ir infrastruktūra šioje vietoje atsilieka“, C2: „daug veikia entuziastai, verslas, o valstybiniu lygmeniu plėtra vyksta labai vangiai“ C3: „Dviračių turizmas mūsų šalyje laikosi tik ant šio verslo entuziastų“</i>	n=5
Teigiamos išvalgos	<i>C1: „dviračių turizmas smarkiai populiarėja“, C2: „dviračių turizmas populiarėja, jei lyginti su 2005 m. situacija &lt;...&gt; daugėja lietuvių važiuojančių dviračiais, taip pat užsieniečių“ A1: „Lietuva kaip ir kitos dvi Baltijos šalys bus paklausios tarp Vakarų Europiečių – vokiečių, austrų, šveicarų – kurie jau pamatę savo ir kaimynines šalis keliaus pas jus“</i>	n=3
Neigiamos išvalgos	<i>B1: „Miestų ir rajonų savivaldybės bei saugomų teritorijų administracijos bandė inicijuoti naujų dviračių trasų projektus, bet dauguma šių projektų žlugo“ C2: „ženkinimo nebuvimas, infrastruktūros stoka, atskirų miestų dviračių takų plėtra, bet nėra vientisumo šalies mastu“</i>	n=2



Analizuojant ekspertų nuomones paaiškėja ryški Pajūrio dviračių trasos problema – prasta trasos atkarpos nuo Klaipėdos iki Priekulės kokybė. Kitas trasos atkarpos ekspertai įvertina gerai ir pozityviai vertina pačią trasą, išskirdami tokius svarbius, gerų trasų (anot Dreyer 2012, Reiche 2013, Mourek 2011) kriterijus: gerą ženklumą, gražų kraštovaizdį, vientisumą, patogumą, saugumą, ilgumą, lygų reljefą ir kontrastiškumą. Visi ekspertai pamini, jog tai vienintelė paženklinta Lietuvos trasa ir beveik visi sako, jog tai geriausia, ką turime. Trys ekspertai pabrėžia Pajūrio dviračių trasos jungčių su kitomis trasomis svarbą: 2 ekspertai įvardija jungimąsi į tarptautines trasas ir paženklinimą tarptautinių trasų „EuroVelo“ ir „R1“ ženklais ir 2 ekspertai pabrėžia, jog ateityje perspektyvos pagerėtų, jei būtų vystomos jungtys su kitomis dviračių trasomis, vedančiomis tolyn į Lietuvos gilumą, kad užsienio turistai kuo ilgiau užsilaikytų keliaudamas po Lietuvą, o mūsų tautiečiai galėtų saugiai pasiekti PDT iš kitų miestų.

Dar vienas svarbus aspektas yra trasos marketingas, kurį kaip nepakankamą vertina penki ekspertai. Siūloma leisti daugiau leidinių, žemėlapių adaptuotų dviratininkams, atnaujinti reikalingus ir pavykusius leidinius (ir informaciją juose ir patį tiražą), sukurti šiuolaikinę interneto svetainę apie dviračių turizmą Lietuvoje, išnaudoti galimybes reklamuotis per EuroVelo projekto puslapį.

**8 lentelė. Pajūrio dviračių trasos (PDT) padėtis**

	<b>Iliustruojantys teiginiai</b>	<b>Skaičius (n=6)</b>
<b>Dabartinė padėtis:</b> <b>Privalumai: n=4</b> <b>Trūkumai: n=4</b>	<p><b>B1:</b> PDT yra kolkas vienintelė Lietuvoje oficialiais ženklais paženklinta dviračių trasa, susidedanti iš trijų atkarpų - dvi geros arba labai geros kokybės, t.y. Kuršių nerijos ir Klaipėdos-Šventosios; o trečioji atkarpa – su dideliais kokybiniais trūkumais nuo pat pradžių - netinkamai parinktas trasos maršrutas, neprižiūrimas ir sunykęs trasos ženklavimas nuo Klaipėdos iki Priekulės.</p> <p><b>B2:</b> Kol kas tai geriausia dviračių trasa Lietuvoje, gausiai naudojama. Nors vietiniai ekspertai mato nemažai jos trūkumų, atvykę iš kitur mato daugiau privalumų</p> <p><b>C1:</b> Padėtis gera, išskyrus atkarpa nuo Priekulės iki Klaipėdos.</p> <p><b>C2:</b> Sakyčiau gera, išskyrus atkarpa Klaipėda – Priekulė, Šilutė- Rusnė. Šiomet jau dalinai išsprendė atkarpa tarp Šilutės ir Kintų – nes pagaliau išasfaltuotas 5 km atkarpos labai prastos kokybės žvyrkelis, kuriuo važiuodavo dviratininkai.</p>	n=4
<b>Lentelės tęsinys kitame puslapyje</b>		

<p><b><u>Plėtros perspektyvos:</u></b></p> <p><b>Jungtys su kitomis trasomis:</b></p> <p><b>Vietinėmis: n=2,</b></p> <p><b>Tarptautinėmis: n=2</b></p>	<p><b>B1:</b> PDT atkarpos nuo Nidos iki Šventosios ateityje turi būti paženklintos tarptautinių trasų „EuroVelo“ ir „R1“ ženklais, pratešiant šias trasas iki valstybinių sienų, t.y. nuo Nidos iki Rusijos ir nuo Šventosios iki Latvijos sienos.</p> <p>PDT atkarpos nuo Klaipėdos iki Priekulės kelių kokybė turi būti pagerinta arba ši trasos atkarpa turi būti kuo skubiau perkelta į alternatyvų maršrutą per Dituvo sodus.</p> <p>Būtina vystyti kitas jungiamąsias dviračių trasas, vedančias tolyn į Lietuvos gilumą, kad užsienio turistai kuo ilgiau užsilaikytų keliaudamas po Lietuvą, o mūsų tautiečiai galėtų saugiai pasiekti PDT iš kitų miestų.</p> <p><b>C1:</b> Perspektyvos pagerėtu, jeigu būtų geriau vystoma aplinkinių regionų dviračių infrastruktūra ir atsirastų ne tik teorinės jungtys su kitomis trasomis.</p> <p><b>C2:</b> Perspektyvi dėl jungimosi į tarptautines trasas</p>	Iš viso: n=3
<p><b><u>Išskirtinumas:</u></b></p> <p><b>Ženklimas: n=3,</b></p> <p><b>Kraštovaizdis: n=3,</b></p> <p><b>Vientisumas n=2,</b></p> <p><b>Patogumas n=2,</b></p> <p><b>Saugumas: n=1,</b></p> <p><b>Ilgumas n=1,</b></p> <p><b>Lygus reljefas n=1,</b></p> <p><b>Kontrastiškumas n=1</b></p>	<p><b>B1:</b> Lietuvoje nėra kitų dviračių trasų, o tik maršrutai, kurie dažniausiai nepaženklinti jokiais ženklais (tik pažymėti žemėlapiuose) arba paženklinami savadarbiais mediniais.</p> <p><b>B2:</b> Ilgu, vientisu ir patogiu dviračių takų tinklu, pajūrio gamta, lygiu reljefu.</p> <p><b>C1:</b> Gana geras ženklimas ir vienintelė trasa, turinti beveik nepertraukiamą asfaltuotą dviračių taką per visą Lietuvos pajūrį. Taip pat išsiskiria ir ryškiais kokybės skirtumais Pamario dalyje.</p> <p><b>C2:</b> Nuostabi gamta, pajūris, lankytinų vietų gausa. Vietovių kontrastiškumas: Nemuno delta su Rusne ir Palanga – du nesulyginami atostogų Lietuvoje kampeliai. Neringos kopos ir Unesco paveldas. Skiriasi ir takų kokybė Šilutės rajone.</p> <p>Tarptautinis aspektas įpareigoja šios trasos ženklimo būtinybę</p> <p><b>C3:</b> Išsiskiria patogumu, labai gražia vietoje, saugumu.</p>	Iš viso n=5
<p><b>Marketingas</b></p>	<p><b>B1:</b> Vertinu patenkinamai, nes valstybinės institucijos, kurios iš viso neturi aiškios Lietuvos pristatymo užsienio šalyse vizijos, skiria per mažai dėmesio ir lėšų PDT reklamai.</p> <p><b>B2 :</b> Jau senai mačiau šios trasos reklamą, nieko negaliu pasakyti. Bet sezono metu žiniasklaidoje galima rasti straipsnių apie keliones dviračiais pajūryje.</p> <p><b>C1:</b> Kiek žinau, visa sklaida yra dar 2006m. išleisti ir pasenę lankstinukai. Trūksta tvarkingos ir šių dienų poreikius atitinkančios interneto svetainės šiai trasei. Be abejo, tarptautinei sklaidai daug duoda trasos įjungimas į Eurovelo 10 ir 13 maršrutus.</p> <p><b>C2:</b> Yra išleistas kelionių vadovas apie Pajūrio dviračių trasą, lietuvių, anglų ir vokiečių kalbomis, keletas puikių žemėlapių dviratininkams. Tik kai kuriuose leidiniuose yra pasenusi informacija. Reikalingas ir naujas tiražas šių leidinių, nes pristatant dviračių turizmą užsienio parodose ši informacija būna labai paklausi. Taip pat ši informacija galėtų būti leidžiama ir kitomis užsienio kalbomis, bent jau latvių kalba -juk jie mūsų artimiausi kaimynai.</p> <p><b>C3:</b> Pagal galimybes reklamuojama turizmo parodose, įvairiuose leidiniuose. Reklamos niekada nebūna per daug.</p>	n=5

Svarbus tyrimo uždavinys buvo išsiaiškinti ekspertų nuomonę, kokie yra dviratininko turisto poreikiai renkatis jam nakvynės vietą ir ar jie atitinka Bett ir Bike – Europoje pripažintus draugiškų apgyvendinimo įstaigų klasifikavimo kriterijus. Visi sutartinai pirmiausia įvardijo dviračio saugumą. Taip pat paaiškėja, kad Lietuvos ekspertų nuomone dviratininkų poreikiai labai skirtingi, renkantis nakvynę: nuo kempingo iki 4 žvaigždučių viešbučio. Ši tendencija pastebima ir užsienio šalyse. Tarp svarbių kriterijų ekspertai įvardiją kokybišką maistą, patogumą ir švarą, rečiau buvo paminėti tokie aspektai, kaip dviračio remonto galimybė, ar dviratininkams reikalingos informacijos suteikimas, bei pats įstaigos orientuotumas į dviratininką, svetingumas, kas anot A. Dreyer (2012) yra itin svarbu dviratininkams draugiškai įstaigai. Plačiau ekspertų nuomonė šiuo klausimu apžvelgiama 9 lentelėje:

**9 lentelė. Dviratininkų turistų poreikiai renkantis nakvynės vietą**

	<b>Iliustruojantys teiginiai</b>	<b>Skaičius (n=6)</b>
<b>Saugumas</b>	<i>B1: Visapusiškai saugi nakvynės vieta tiek pačiam dviratininkui, tiek ir dviračiui. B2: Saugumas C1: Labai svarbus saugus dviračio parkingas C2: Dviračio saugumas C3: Saugiai pasistatyt dviratį A1: Saugi vieta dviračiui</i>	n=6
<b>Maitinimas</b>	<i>A1: svarbu, kad nakvynės vietoje būtų galima vakarieniauti B1: Skanus maistas, arba galimybė jį pasigaminti C1: pusryčių ir vakarieniės galimybė C2: Kokybiškas maistas, pusryčiai</i>	n=3
<b>Nakvynės įstaigos kategorija</b>	<i>A1: plati paletė: nuo kempingų iki 4* viešbučio B1: ar tai nakvynė palapinėje, ar tai nakvynė svečių namuose ar viešbutyje C1: Gali būti nuo kempingo iki 3-4* viešbučių C2: Skirtingi gali būti, kas liečia klasifikavimą: nuo kempingo iki 4* viešbučio</i>	n=4
<b>Skalbimo ir džiovimo galimybė</b>	<i>A1: kad sulijus būtų kur išdžiovinti rūbus C3: išsiskalbt ir išdžiovint rūbus po lietaus</i>	n=2
<b>Lokacija</b>	<i>A1: dviratininkams svarbu privažiuoti iki durų B1: nakvynės vieta turi būti pačioje trasoje arba netoli jos B2: geras privažiavimas netoli suplanuoto maršruto C1: lokacijos atžvilgiu pirmenybė teikiama ramioms kaimiškoms vietovėms su gražiu krašovaizdžiu šalia dviračių trasos</i>	n=4
<b>Remontas</b>	<i>C3: svarbu dviratį paremtonuoti</i>	n=1
<b>Patogumas, švara</b>	<i>B1: patogi lova su švaria patalyne, B2: patogumas C1: švarus ir tvarkingas kambarys C3: patogi nakvyne</i>	n=4
<b>Informacija, svetingumas</b>	<i>C2: svarbu požiūris į dviratininką, gebėjimas suteikti jam reikalingą informaciją, svetingumas</i>	n=1

Vertindami Pajūrio dviračių trasos apgyvendinimo įstaigų prisitaikymą prie tokių turistų poreikių, 3 ekspertai teigia, kad didžioji dalis įstaigų yra prisitaikusias ir turi patirties su dviratininkais bei žino jų pagrindinius poreikius. Tačiau svarbi problema, Bett ir Bike analogo įgyvendinimui Pajūrio regione veikiausiai būtų 1 nakties suteikimo galimybė, nes šią problemą įvardija 4 ekspertai. Plačiau žr. 10 lentelę:

**10 lentelė. Pajūrio dviračių trasos regiono apgyvendinimo įstaigų pasiruošimas priimant dviratininkus turistus**

	<b>Iliustruojantys teiginiai</b>	<b>Skaičius (n=6)</b>
<b>Prisitaikymas prie poreikių</b>	<i>B1: Vertinu gerai, nes daugelis įstaigų jau yra apgyvendinę dviratininkus ne vieną kartą ir dalis šių įstaigų žino dviratininkų poreikius dėl saugaus dviračių parkavimo ir kt. C1: Klaipėdoje situacija gana gera, Šilutės raj. situacija nebloga, Neringoje dviratininkams sąlygos neblogos. C2: Vertinčiau labai neblogai. Jie jau suprato, kad dviratininkų yra. Ir žino pagrindinį poreikį: saugią dviračiui vietą.</i>	n=3
<b>Nesutikimas priimti 1 nakčiai</b>	<i>B1: nedidelė dalis viešbučių, ypač Nidoje ir Palangoje, nėra nusiteikę iš anksto rezervuoti kambarius 1 ar 2 naktims, nes dauguma viešbučių ir kaimo sodybų orientuojasi į daugiadienius turistus. C1: Palanga/Šventoji vasaros sezono metu dviratininkams nėra itin draugiškos nakvynės vietos, kadangi pirmenybė teikiama ilgesniam naktų skaičiui apsistojantiems poilsiautojams ir nėra į dviratininkus orientuotų apgyvendinimo įstaigų. Neringoje dviratininkams sąlygos neblogos, tačiau vasaros sezono metu čia apskritai trūksta kambarių C2: ne visi sutinka apgyvendinti vienai nakčiai, ypač Neringa, Palanga C3: Niekas nesuinteresuotas priimti turistus, apsistojančius tik vienai nakčiai</i>	n=4
<b>Kainos ir kokybės santykis</b>	<i>B2: Neringoje tos kainos brangios, dažnai per brangios. Pajūryje sezono metu kainos dažnai neatitinka kokybės, per brangu.</i>	n=1

Vertinant ekspertų pasisakymus apie draugiško dviratininkams apgyvendinimo įstaigų tinklo įkūrimo perspektyvas Pajūrio dviračių trasoje galima daryti išvadą, jog tokio tinklo atsiradimo poreikis tikrai yra ir tikėtina atneštų gerų rezultatų vystant dviračių turizmą. Inicijatyvą čia anot ekspertų turėtų perimti Lietuvos Dviratininkų bendrija bendradarbiaujant su Viešbučių, kempingų, kaimo sodybų asociacijomis.

**11 lentelė. Draugiško dviratininkams apgyvendinimo įstaigų tinklo įkūrimo perspektyvų Pajūrio dviračių trasoje vertinimas**

	<b>Iliustruojantys teiginiai</b>	<b>Skaičius (n=6)</b>
<b>Poreikio įvertinimas</b>	<i>B1: Būtina kurti dviratininkams draugiškų apgyvendinimo paslaugų tinklą kaip pvz. Vokietijoje esantis „Bett and Bike“ B2: kad poreikis kokybiškam apgyvendinimo tinklui tikrai yra. C2: Būtų puiku, jei toks tinklas atsirastų C3: Būtų malonu</i>	n=5

	<i>A1: Tai būtų sveikintina</i>	
<b>Galimas rezultatas</b>	<i>C1: pagerintų trasos galimybes pritraukti daugiau dviratininkų turistų C2: jei atsirastų toks tinklas, būtų sukurtas puslapis, informaciją apie trasą sklistų plačiau, C3: pagyvintų dviračių turizmą B1: paskatintų keliauti dviračiais ir tautiečius, ir tai pritrauktų į mūsų šalį daugiau užsienio turistų B2: Turėtų teigiamą įtaką A1: skatintų ekologišką mastyseną, kelionių dviračiais didėjimą</i>	n=6
<b>Galimas įkūrėjas</b>	<i>A1: Dviratininkų bendrija, bendradarbiaujant su turizmo asociacijom B1: visuomeninė organizacija, pvz., Lietuvos dviratininkų bendrija ar viešbučių ir restoranų asociacija C1: Lietuvos dviratininkų bendrija, bendradarbiaujant su Viešbučių ir restoranų, Kaimo turizmo bei Kempingų asociacijomis C2: Dviratininkų bendrija. Viešbučių, kempingų, kaimo sodybų asociacijos B2: Nežinau, manau, kad privatus verslas. Vienas iniciatorius ar jų grupė. C3: Įkūrėjas galėtų būti koks nors dviračių entuziastas</i>	n=6
Dviratininkų bendrija n=3, Viešbučių ir kt. asociacijos n=3, Privatus verslas n=1, Dviračių entuziastas n=1		

Perimant patirtį iš užsienio valstybių, ekspertai pirmiausia nurodo, jog svarbiausia yra suženklinti trasas Lietuvoje pasinaudojant geraisiais jų pavyzdžiais. Du ekspertai įvardija ir dviratininkams draugiško viešbučių tinklo analogo perėmimą.

**12 lentelė. Užsienio šalių patirties taikymas plečiant dviračių turizmą Lietuvoje**

	<b>Iliustruojantys teiginiai</b>	<b>Skaičius (n=6)</b>
<b>Ženklimas</b>	<i>B1: plėsti paženklintų nacionalinių, regioninių ir vietinių dviračių trasų tinklą visoje Lietuvoje, tame tarpe ir tarptautinių trasų („EuroVelo“, „R1“), A1: pirmiausia sukurti nacionalinį dviračių tinklą C1: Pirmiausia dviračių takų ir ženklavimo patirtis C2: pirmiausia svarbu patys dviračių takai. Yra puikių pavyzdžių iš kone visų Vakarų Europos valstybių, kaip puikiai jos tvarkosi: Danija, Vokietija, Britanija, Austrija. Estai mus pralenkė susiženklinę savo trasas be jokių didelių formalumų ir jie puikiai tuom dabar naudojasi.</i>	n=4
<b>Dviratininkams draugiškų viešbučio tinklo sukūrimas</b>	<i>B1: Būtina kurti dviratininkams draugiškų apgyvendinimo paslaugų tinklą kaip pvz. Vokietijoje esantis „Bett and Bike“. C3: dviratininkams draugiški viešbučiai būtų puiku</i>	n=2
<b>Rinkos segmentacija</b>	<i>C2: tematizuotų dviračių turų atsiradimas</i>	n=1

Įvertinus apklausos rezultatus ir išanalizavus visų ekspertų duomenis gauti šie rezultatai:

**Pajūrio dviračių trasa** yra populiariausia trasa Lietuvoje, kuriai pradėjus veikti yra fiksuojamas ženklus dviratininkų augimas. Pajūrio dviračių trasa iš esmės atitinka gerų trasų tarptautinius reikalavimus ir ekspertų vertinama kaip: gerai paženklinta, vientisa, patogi, saugi, ilga, kontrastingo, gražaus kraštovaizdžio, mažai urbanizuota aplinka. Trasos padėtis yra gera, tačiau sprestinų problemų trasos atkarpoje: Klaipėda- Priekulė. Taip pat yra svarbus šios trasos integruotumo į tarptautines trasas klausimas. Pajūrio dviračių trasa ir dar per mažai reklamuojama ir mažai žinoma užsienyje. Neskaitant to, kad dalis leidinių yra pasenusios informacijos, šie leidiniai yra leidžiami tik lietuvių, anglų ir vokiečių kalbomis.

Dažniausiai Pajūrio dviračių trasos teritorijos apgyvendinimo įstaigose apsisotja *dviratininkai turistai* atvykę iš Vokietijos, bet taip pat nemaža dalis vietinių dviračių turizmo mėgėjų. Jie dažniausiai keliauja poromis arba mažomis grupelėmis ir nakvynės vieta iš anksto būna rezervuota kelionių agentūros. Didžioji dalis dviratininkų priklauso amžiaus grupei nuo 36 iki 55 m ir vyresniems.

Pajūrio dviračių trasos regiono apgyvendinimo įstaigos dauguma yra jau apgyvendinusios dviratininkus turistus, žino jų poreikius. Apgyvendinimo įstaigų tyrimas atskleidė, kad dauguma įstaigų atitinka *minimalius „Bett ir Bike“ sistemos kriterijus* ir gali pasiūlyti dviratininkams saugią vietą dviračiui, maistingus pusryčius, suteikti reikiamą informaciją apie apylinkes atitikimas, pasiūlyti vienos nakvynės galimybę bei galimybę išsidžiovinti rūbus. Nors dauguma įstaigų neturi informacijos apie draugiškų dviratininkams apgyvendinimo tinklų egzistavimą užsienyje, jos yra *linkusios jungtis arba svarstyti galimybę jungtis į tokį tinklą Lietuvoje* ir mano, jog dalyvavimas tokioje programoje atneštų papildomos naudos ne tik joms pačioms ir bet ir Pajūrio dviračių trasos regionui. Daugiau nei trečdalis apklaustų įstaigų sutiktų/ galėtų teikti dviratininkams daugiau, nei vien minimalius reikalavimus atitinkančias paslaugas.

Dviračių turizmo ekspertai palankiai vertina tokio tinko įsikūrimo galimybes ir mato *tokio tinklo poreikį* Lietuvoje, jo įkūrimo iniciatyvą beveik visi siūlo perimti *Lietuvos dviratininkų bendrijai bendradarbiaujant su Viešbučių ir restoranų, kaimo turizmo sodybų ir Kempingų asociacijoms*.

Tiek apgyvendinimo įstaigų tiek ekspertų apklausa rodo, jog dviratininkams draugiško apgyvendinimo įstaigų tinklo susikūrimas Lietuvoje turėtų *tikėtina teigiamą įtaką dviračių turizmo vystymuisi šalyje*, pagerintų trasos žinomumą tiek tarp Lietuvos, tiek tarp užsienio gyventojų, skatintų visuomenę aktyviam ir ekologiškam laisvalaikio ar atostogų praleidimui, įtakotų darnaus turizmo plėtrą.

## IŠVADOS

1. Dviračių turizmas populiarėja visame pasaulyje, ypačiai Vakarų Europos šalyse. Daugelio mokslininkų, ekspertų manymu dviračių turizmas yra atraktyvi ir auganti rinkos segmento dalis. Dviračių turizmas Europoje yra palaikomas, remiamas, inicijuojamas Europos dviratininkų federacijos, taip pat įvairių kitų nevyriausybinių organizacijų, valstybinių institucijų, regionų savivaldybių, turizmo asociacijų, privačių verslo iniciatyvų. Lietuvoje dviračių turizmas vystosi vangiai, išskyrus vieną sėkmingą ir pavyzdinį projektą – Pajūrio dviračių trasą. Dviračių turizmo plėtrą Lietuvos mastu stabdo biurokratinės priežastys: iki šiol nepatvirtintas dviračių trasų specialusis planas (parengtas 2007 m.), trūksta vienos bendros vystymo strategijos, nėra bendradarbiavimo tarp suinteresuotų šalių: privataus verslo, viešųjų ir valstybinių įstaigų, nėra vykdomi ir šios rinkos tyrimai, nežinomi pačių dviratininkų turistų poreikiai, jų skaičius.
2. Dviračių turizmas pripažįstamas kaip viena iš tvaraus turizmo formų, nes keliaujant dviračiu neteršiamą aplinką, skatinamas vietos bendruomenių ekonomikos augimas, sukuriama naujos darbo vietos. Dviračių turizmas yra priešingas masiniam turizmui ir tokias keliones besirenkantys turistai dažnai yra ekologiškai sąmoningi ir atsakingi vartotojai. Dviračių turizmas, kaip darnaus turizmo forma, bus skatinamas ir palaikomas Europos Sąjungos institucijų artimiausiu metu, nes Europos mastu keliami tikslai mažinti CO<sub>2</sub> išmetamumą ir šiltnamio efektą sukuriančių dujų kiekį bei jų neigiamą poveikį aplinkai.
3. Dviračių turizmas priklausomai nuo trukmės (vienadienis, daugiadienis) apibrėžiamas kaip turistinė rekreacinė kelionė dviračiu, kur keliavimas dviračiu yra vienas iš pagrindinių kelionės motyvų. Turistai dviratininkai nėra apibrėžiami vienareikšmiškai, nes priklausomai nuo dviračio rūšies, ar mėgstamo keliavimo būdo, bei amžiaus ir kt. faktorių gali būti įvairiai tipologizuojami: ruožų dviratininkas, regioninis dviratininkas, kalnų dviratininkas, dviratininkas lenktynininkas ir atostogų dviratininkas. Pagal šį suskirstymą atitinkamai organizuojamos kelionės dviratininkams, planuojamos trasos, infrastruktūra, bei atitinkamai specializuojasi paslaugų sektorius.
4. Europoje pradėjus populiarėti dviračių turizmui buvo pastebėti tam tikri šios tikslinės grupės poreikiai. Vokietijos dviratininkų klubas pirmasis sudarė dviratininkų reikalavimus atitinkančius kriterijus apgyvendinimo įstaigoms ir įkūrė dviratininkams draugišką įstaigų tinklą Vokietijoje. Vokietijos pavyzdžiu pasekė ir kitos šalys, kurios vysto dviračių turizmą: Austrija, Danija,

- Jungtinė Karalystė, Šveicarija, Prancūzija, Italija, Čekija, Lenkija, Slovakija, Slovėnija, Kroatija. Daugelis šalių priėmė ir adaptavo tuos pačius minimalius Vokietijos *Bett ir Biken* nustatytus kriterijus dviratininkams draugiškoms įstaigoms. Dauguma tokius tinklus sukūrusių valstybių yra linkusios jungtis į vieną bendrą Europos tinklą, su bendru ženklu ir bendrais kriterijais, bei kurti vieną interneto puslapį, vieningą veiklos politiką. Lietuvoje apie tokių tinklų egzistavimą žino tik nedaugelis turizmo specialistų ir apie tai kol kas nebuvo kelta diskusijų.
5. Pajūrio dviračių trasa yra kol vienintelė šalyje nacionalinė dviračių trasa, paženklinta Kelių eismo taisyklėse įteisintais dviračių trasos ženklais. Didelė dalis trasos, ypač atkarpoje nuo Šventosios iki Nidos eina kokybiškais dviračių takais, bet kita dalis trasos, pvz., atkarpoje nuo Klaipėdos iki Rusnės, įrengta bendro naudojimo gatvėmis ir keliais, kurių kokybė labai skiriasi. Blogiausia situacija yra atkarpa – Klaipėda – Priekulė. Ši atkarpa netaps patraukli ir populiari be didesnių investicijų į dviračių infrastruktūrą ir paslaugų sektorių.
  6. Europos patirtis rodo, kad geros kokybės trasoje greitai pradeda daugėti dviratininkų turistų ir paslaugų sektorius tuomet ima specializuotis ir kurti dviratininkams tinkamas sąlygas nakvoti, sustoti pietų, apsipirkti ar apsilankyti turistiniuose objektuose. Dažniausiai dviratininkams draugiškas sektorius pradamas kurti nuo dviratininkams draugiškų apgyvendinimo įstaigų. Šio darbo tyrimas atskleidė, kad Pajūrio dviračių trasos padėtis yra tinkama tokio tinklo susikūrimui bei apgyvendinimo įstaigos būtų linkusios jungtis ar svarstyti tokias galimybes. Tyrimas parodė, jog apgyvendinimo įstaigos nežino tokios programos teikiamų privalumų, neturi informacijos apie panašių tinklų egzistavimą, bet jos priima turistus dviratininkus, žino jų poreikius ir dalis jų turi puikias galimybes bei galėtų jas išnaudoti labiau norint pritraukti daugiau šios tikslinės grupės svečių savo įstaigose.
  7. Tyrimas atskleidė, jog dviratininkams draugiško apgyvendinimo įstaigų tinklo sukūrimas padidintų Pajūrio dviračių trasos žinomumą Lietuvoje ir užsienyje, bei būtų postūmis kitiems regionams vystyti dviračių turizmą, atkreiptų visuomenės dėmesį į galimybes keliauti dviračiais, rinktis ekologišką ir sveiką laisvalaikio praleidimo būdą.



8. Dviratininkams draugiško tinklo įkūrėju pagal Europos patirtį ir ekspertų nuomonę turėtų tapti Lietuvos Dviratininkų bendrija, bendradarbiaudama su Lietuvos Viešbučių ir restoranų, Kempingų ir Kaimo turizmo sodybų asociacijomis. Tinklo įkūrimo pradžia būtų reikalingas finansavimas iš Europos Sąjungos fondų, savivaldybių biudžetų, ar verslo sektoriaus. Svarstyti tokio tinklo įkūrimo galimybė Lietuvos, arba visų trijų Baltijos šalių mastu. Kuriant tinklą būtina bendradarbiauti su Europos dviratininkų bendrija ir Vokietijos dviratininkų bendrija, perimant gerąją jų patirtį ir tinkamai adaptuojant dviratininkams draugiškų įstaigų kriterijus Lietuvoje.

## REKOMENDACIJOS

1. ***Suvienodinti Pajūrio dviračių trasos kelių atkarpas:*** Klaipėdos regiono miestų ir rajonų savivaldybių, per kurias praeina Pajūrio dviračių trasa, pagrindinis tikslas plėtojant dviračių turizmą turėtų būti šios trasos kokybinių standartų suvienodinimas siekiant užtikrinti kuo saugesnį dviratininkų eismą (pagal tarptautinių dviračių trasų „EuroVelo“ standartus). Atkreiptinas dėmesys į atkarpas Klaipėda-Priekulė, Šilutė-Rusnė.
2. ***Sutvarkyti teisinę dviračių trasų ženklinimo, numeracijos tvarką.*** Siekiant sėkmingai plėtoti naujas regionines ir vietines dviračių trasas Klaipėdos regione, o taip pat jas integruoti į tarptautinių dviračių trasų tinklus, reikalinga pašalinti teisinės kliūties nacionaliniame lygmenyje: patvirtinti dviračių trasų specialųjį planą (parengtą 2007 m.) ir nustatyti dviračių trasų numeracijos suteikimo tvarką. Pakeitus įstatyminę bazę (pvz., Kelių eismo taisyklės) ir įteisinus krypčių rodykles su kilometražais bei tarptautinių dviračių trasų simbolikos naudojimą dviračių trasų ženkluose, Pajūrio dviračių trasos atkarpą nuo Šventosios iki Nidos būtų galima paženklinti papildomais tarptautinių dviračių trasų simboliais/ženklais: „EuroVelo 10“, „EuroVelo 13“ ir „R1“. Tokiu būdu į Lietuvą būtų galima pritraukti daugiau užsienio turistų dviratininkų, kurie neabejotinai turi didelę naudą vietos ekonomikai.
3. ***Vystyti vieningą dviračių turizmo plėtros politiką valstybiniame lygmenyje.*** Skatinti privataus ir viešojo sektoriaus bendradarbiavimą. Sukurti už dviračių transportą ir turizmo plėtrą atsakingas darbo vietas viešajame sektoriuje. Ūkio ministerijos Turizmo politikos skyrius turėtų būti dviračių turizmo plėtros iniciatorius Lietuvoje, paremti ir prisidėti prie jos įgyvendinimo Valstybinis turizmo departamentas, Aplinkos ir Susisiekimo ministerijos, Policijos

departamentas prie Vidaus reikalų ministerijos, Lietuvos turizmo asociacija, Viešbučių ir kaimo turizmo asociacijos, keliautojų klubai ir kitos visuomeninės organizacijos, privačios turizmo kompanijos ir kt. Miestų rajonų ir savivaldybių administracijos turėtų įdėti daugiausiai darbo plėtojant dviračių turizmą ir dviračių transporto infrastruktūrą savo mieste ar regione.

4. ***Vystyti Pajūrio dviračių trasos marketingą:*** atnaujinti gero pavyzdžio leidinius, sukurti šių dienų reikalavimus atitinkančią patrauklią vartotojui interneto svetainę keliomis užsienio kalbomis, kuri būtų visada prižiūrima ir atnaujinama. Labiau bendradarbiauti populiarinant trasą su Europos dviratininkų bendrija, kitomis užsienio šalių dviratininkų bendrijomis. Ieškoti būdų, kaip informacija apie trasą galėtų būti pasiekama kuo didesniai vartotojų srautui. Tuo galimai turėtų užsiimti Lietuvos dviratininkų bendrija, Lietuvos Turizmo departamentas, Pajūrio dviračių trasos miestų ir rajonų savivaldybės.
  
5. ***Viešbučiams draugiško tinklo inicijavimas*** remiantis Europos patirtimi būtų reikalingas plečiant dviratininkams adaptuotų paslaugų spektrą. Siūlytina tuo užsiimti Lietuvos dviratininkų bendrijai bendradarbiaujant su turizmo asociacijomis. Pirmiausia reikalinga supažindinti apgyvendinimo įstaigas su tokio tinklo veikla, kriterijais, nauda. Toliau būtina sutarti dėl vienodų kriterijų taikymo, įvertinti įstaigų norinčių dalyvauti programoje būklę bei priimti į tinklą tik kriterijus atitinkančias įstaigas. Dėl tinklo įsteigimo, plėtros aspektų tikslinga konsultuotis su Vokietijos ADFC klubu ir Europos dviratininkų bendrija.

## LITERATŪRA

**Teisės aktai ir kiti dokumentai:**

1. **Baltoji Knyga.** Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas. Europos Komisija. Briuselis, 2011.3.28, KOM(2011) 144 galutinis <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:LT:PDF>[žiūrėta 2012 12 17]
2. **Komisijos Komunikatas Europos Parlamentui,** Tarybai, Europos Ekonomikos ir Socialinių reikalų komitetui ir regionų komitetui. Turistų lankomiausias žemynas – Europa.Nauja turizmo politika. KOM(2010) 352 galutinis. Briuselis, 2010.6.30.[http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009\\_2014/documents/com/com\\_com%282010%290352\\_/com\\_com%282010%290352\\_lt.pdf](http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009_2014/documents/com/com_com%282010%290352_/com_com%282010%290352_lt.pdf) [žiūrėta 2013 01 17]
3. **Lietuvos respublikos teritorijos bendrasis planas. Patvirtintas 2002 m. spalio 29 d. LR Seimo įstatymu Nr. IX-1154 (Žin., 2002, Nr. 110-4852),**[http://www.istatymas.lt/istatymai/lietuvos\\_respublikos\\_teritorijos\\_bendrasis\\_planas.htm](http://www.istatymas.lt/istatymai/lietuvos_respublikos_teritorijos_bendrasis_planas.htm)[žiūrėta 2012 10 15]
4. **Nacionalinė darnaus vystymosi strategija, 2003,** [http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc\\_l?p\\_id=217644](http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=217644)[žiūrėta 2012 12 14]
5. **Nacionalinė turizmo plėtros 2010-2013 metų programa.** Bendrosios nuostatos. Aplinkos analizė. Programos tikslai ir uždaviniai. [http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc\\_l?p\\_id=378765](http://www3.lrs.lt/pls/inter3/dokpaieska.showdoc_l?p_id=378765) [žiūrėta 2012 10 20]
6. **Nacionalinių dviračių trasų specialaus plano parengimas.** Galutinė projekto ataskaita. [www.tourism.lt/lt/projektai/galutine\\_ataskaita\\_2006\\_05.doc](http://www.tourism.lt/lt/projektai/galutine_ataskaita_2006_05.doc)[žiūrėta 2012 12 15]
7. **Turizmo plėtros iki 2015 metų strategija,** <http://www.ukmin.lt/web/lt/lietuvos-ukio-ekonomikos-pletros-strategija>[žiūrėta 2013 01 17]

**Moksliniai šaltiniai:**

1. **Astromskienė A., Sirusienė R.** Kaimo turizmas. –Kaunas: Lietuvos kaimo turizmo asociacija, 2007.- 162 p.-ISBN9955-638-74-5.

2. **Baležentis A., Žuromskaitė B.** Turizmo vadyba.-Vilnius: Mykolo Romerio universiteto leidyba, 2012.-31 p.-ISBN
3. **Bitinas B.** ir kt. Kokybinių tyrimų metodologija: vadovėlis vadybos ir administravimo studentams. – Klaipėda: S. Jokužio leidykla-spaustuvė, 2008. – 304 p. – ISBN 978-9986-31-267
4. **Cerina F.** et al. Economics of Sustainable Tourism. - Abingdon, New York: Routledge, 2011. - 546 p. - ISBN 0-203-84233-2
5. **Conrady R.**Trends and issues in global tourism.-Heidelberg: Springer Verlag, 2010.-190 p.-ISBN: 1868-0127
6. **Dickinson J., Lumdson L.** Slow Travel and Tourism.-Oxon: Earthscan., 2011.-56 p.-ISBN: 9781-84971-113-5.
7. **Dreyer A.** ir kt. Radtourismus. Entwicklungen, Potentiale, Perspektiven. München: Oldenbourg Wissenschaftsverlag, 2012. 4-6, 78-79 p.-ISBN 978-3-486-58849-1.
8. **Dunkelberg D., Hegemann I.** Grundlageuntersuchung. Fahrradtoruismus in Deutschland. –Bonn: Deutscher Tourismusverband, 2009. -14-15 p.
9. **Duval D.T.** Tourism and Transport– Modes, Networks and Flows.-Clevedon, NY, Otario: Channel View Publications, 2007.-95 p.-ISBN:13-978-1-84541-064-3.
10. **Dviračiųturizmas Lietuvoje.** Mokymų programos leidinys, Projekto „Vakarų Lietuvos dviračių trasos rinkodara bei vadovo dviratininkams leidyba“, 2005.
11. Dviračių turizmo infrastruktūros plėtros pasienio regione galimybių studija, Vykdytojas: VšĮ „Turizmo plėtros institutas“, 2010. p. 108.
12. **Edgell D.L. et al.** Tourism Policyand Planning. Yesterday, Today and Tomorrow.- Oxford. Burlington: Elsevier LTD.,2008.- 156 p.- ISBN: 978-0-7506-8557-3.
13. **Faulks P.** Cycle Tourism in Australia. CRC for Sustainable Tourism Pty Ltd, 2007.- 5 p.-ISBN: 1 920965 01 7.
14. **Freyer W.** Tourismus-Marketing. Marktorientiertes Management im Mikro- und Makrobereich der Tourismuswirtschaft.-München: Oldenbourg Wissenschaftsverlag, 2007.-454 p.-ISBN 3-486-58130-9
15. **Goeldner Ch. R.** Tourism:principles, practices, philoshopies.-New Jersey: John Wiley & Sons, 2003.,-219 p.-ISBN 0-471-40061-0

16. **Hinch T., Higham J.** Sport Tourism Development.-Bristol, NY, Ontario: Channel View Publications, 2011.-30-33 p.-ISBN: 13:978-1-84541-195-4
17. **Horner S., Swarbrooke J.** Consumer behaviour in tourism. –Oxford, Burlington: Elsevier Ltd., 2007.-16 p.- ISBN–13: 978-0-7506-6735-7.
18. **Kardelis K.**Mokslinių tyrimų metodologija ir metodai (3-asis leidimas) – Šiauliai: Lucilijus, 2005. – 398 p. – ISBN 9955-655-35-6
19. **Keirle.I.** Countryside Recreation SiteManagement.-London: Routledge, 2003.-178 p.-ISBN- ISBN 0-203-78012-4.
20. **Lansing P., De Vries P.** Sustainable Tourism: Ethical Alternative or Marketing Ploy // Journal of Business Ethics, no. 1 , 2007, p. 77,  
<http://www.jstor.org/pss/25075360?searchUrl=%2Faction%2FdoBasicSearch%3FQuery%3Dsustainable%2Btourism%26acc%3Doff%26wc%3Don&Search=yes> [žiūrėta 2012 10 19]
21. **Luobikienė I.**Sociologinių tyrimų metodika (5-asis leidimas): mokomoji knyga. – Kaunas: Technologija, 2006. – 122 p. – ISBN 9955-25-122-0
22. **Martino A.** European Parliament. Directorate-General FOR Internal Policies. The promotion of cycling, Briuselis. Europos Parlamentas, 2010, p.56 -<http://www.europarl.europa.eu/studies>[žiūrėta 2012 11 10]
23. **Meschik M.**Tourism Planning & Development. – Viena:Taylor & Francis, 2012.-41 p.-ISSN 2158-8316
24. **Mourek D.** ir kt. European Cycle Friendly Service Network Concept Study. Europos dviratininkų federacija (ECF), 2011<http://www.eurovelo.org/downloads/studies/> [žiūrėta 2013 01 27].
25. **Page S. J.** Tourism and Entrepreneurship: International Perspectives. – Oxford: Elsevier, 2009. – 123 p. - ISBN 0750686359.
26. **Parkin J.** Cycling and Sustainability.- Bingley: Emerald Group Publishing Limited, 2012.-229 p.- ISBN: 978-1-78052-298-2
27. **Ramos A. D., Jimenez P.S.** Tourism development: economics, management and strategy.- New York: Nova Science Publishers, Inc., 2008. – 56 p. - ISBN 978-1-60876-259-0
28. **Richards G., Wilson J.** Tourism, Creativity and Development. – Oxon: Routledge, 2007.-p. 136.- ISBN13: 978-0-415-42756-2
29. **Roberts L., Hall D.** Rural Tourism and Recreation– Principles to Practice.-Wallingford: CABI Publishing, 2003.- 172-173 p.-ISBN: 0 851995403
30. **Robinson P.** Research Themes for Tourism.- Wallingford: CAB International, 2011.-p.59- ISBN-13: 978 1 84593 684 6.

31. **Rotar J.** How to develop cycle tourism ? 2012.,  
[http://www.bicy.it/docs/35/How\\_to\\_develop\\_cycle\\_tourism\\_ang.pdf](http://www.bicy.it/docs/35/How_to_develop_cycle_tourism_ang.pdf)[žiūrėta 2013 01 20].
32. **Ružinskas S.** Dviračių trasų /maršrutų bei jų apkrovimo Klaipėdos regione analizė, VŠĮ. “Du ratai“, 2012, p. 8-9.
33. **Ružinskas S.** Pajūrio dviračių trasos integracijos į tarptautinių dviračių trasų tinklą (Eurovelo ir R1) problematika. Lietuvos dviratininkų bendrija. 2012, p.6.
34. **Ružinskas S.** Pajūrio dviračių trasa Lietuvos pajūryje – pasiekimai ir pamokos. Seminaro „Geležinės uždangos trasa „EuroVelo 13” Lietuvos pajūryje – pasiekimai ir perspektyvos“ medžiaga, 2010 m. Klaipėda
35. **Ružinskas S.** Konferencijos “Dviračių turizmas Lietuvoje” pranešimas, Užsienio turistų dviratininkų poreikiai Lietuvoje, 2 p. , 2003
36. **Sidali K.L.** Food, Agri-Culture and Tourism. Linking local gastronomy and rural tourism: interdisciplinary perspectives. – Heidelberg, Berlin: Springer, 2011. – 233 p. - ISBN 978-3-642-11360-4
37. **Stoškus A. ir kt.** Ekoturizmo metodinės rekomendijos. Taikomasis mokslo tiriamasis darbas / Užsakovas: Valstybinis turizmo departamentas prie LR Ūkio ministerijos, 2008,  
[www.tourism.lt/informacija/Ekoturizmo%20GALUTINIS\\_11.doc](http://www.tourism.lt/informacija/Ekoturizmo%20GALUTINIS_11.doc)[žiūrėta 2012 10 10]
38. **Svetikienė I.** Turizmo marketingas.-Vilnius: Vilniaus Kolegija, 2004.-212 p.-ISBN: 9955-519-02-9.
39. **Swarbroke J.** ir kt. Adventure Tourism. The new frontier.-Oxford, Burlington: Elsevier Science Ltd., 2003.-48 p.-ISBN: 0 7506 5186 5.
40. **Tidikis R.**Socialinių mokslų tyrimų metodologija: vadovėlis. – Vilnius: Lietuvos teisės universiteto Leidybos centras, 2003. – 628 p. – ISBN 9955-563-26-5
41. **Wearing S., Neil J.** Ecotourism: Impacts, Potentials and Possibilities. - Oxford: Elsevier, 2009. – 123 p. - ISBN 978-0-7506-6249-9
42. **Weaver D.** Sustainable Tourism:Theory and Practice.-Oxford. Burlington: Elsevier LTD., 2006.- 123 p.- ISBN 0 7506 6438 X.
43. **Weaver David B., Laura J. Lawton Laura J.** Twenty years on: The state of contemporary ecotourism research // Tourism Management , 2007, no 28,  
<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0261517707000659> [žiūrėta 2012 10 19].
44. **Weston R.**The European cycle route network EuroVelo. Study. 2012  
<http://www.europarl.europa.eu/committees/en/tran/studiesdownload.html?languageDocument=EN&file=78331>[žiūrėta 2013 01 29].

45. **Wurft. F.** Specializuotos paslaugos dviratininkams turistams ekologinioturizmo kontekste. Galimybių studija, 2005.

**Internetiniai šaltiniai:**

1. **AB „Smiltynės perkėla“** statistika, <http://www.keltas.lt/Apie-mus/Statistika>[žiūrėta 2012 12 18]
2. **Bodor A. ir kt.** EuroVelo. Guidance on the route development process. ECF. 2011 p.3.<http://www.eurovelo.org/wp-content/uploads/2011/08/Guidance-on-the-Route-Development-Process.pdf>[žiūrėta 2013 01 15].
3. **Cycling tourism.** ECF. <http://www.ecf.com/advocary/cycling-tourism/>[žiūrėta 2012 06 15].
4. **Čekijos** draugiškų dviratininkams įstaigų svetainė [www.cyklistevitani.cz](http://www.cyklistevitani.cz)[žiūrėta 2012 12 16]
5. **Danijos** draugiškų dviratininkams įstaigų svetainė [www.aktivdanmark.dk](http://www.aktivdanmark.dk)[žiūrėta 2012 12 15]
6. **Domarkienė L.** Dviračių transporto plėtros iššūkiai ir galimybės Lietuvos savivaldybėse, 2011, [www.vrm.lt/nrp/.../Pran.%20\(atnaujintas\)%20L.D%202011-08.pdf](http://www.vrm.lt/nrp/.../Pran.%20(atnaujintas)%20L.D%202011-08.pdf)[žiūrėta 2013 01 20]
7. **EuroVelo** tarptautinių trasų tinklas <http://www.eurovelo.org/routes/>, žiūrėta 2013 01 19
8. **Giebeler B., Froitzheim T.** ADFC Radreiseanalyse 2012, <http://www.adfc.de/radreiseanalyse/die-adfc-radreiseanalyse-2012> [žiūrėta 2012 05 19].
9. **Italijos** dviratininkų organizacijos ir draugiškų dviratininkams įstaigų tinklo svetainė <http://www.albergabici.it/albergab/ingindex.htm>[žiūrėta 2012 12 15]
10. **Jennert R., Froitzheim T.**ADFC Radreiseanalyse 2013, <http://www.adfc.de/radreiseanalyse/die-adfc-radreiseanalyse-2013> [žiūrėta 2013 03 07].
11. **Jungtinės Karalystės** dviratininkų organizacijos ir draugiškų dviratininkams įstaigų tinklo svetainė [http://www.ctc-maps.org.uk/cyclists\\_welcome](http://www.ctc-maps.org.uk/cyclists_welcome)[žiūrėta 2012 12 15]
12. Klaipėdos Turizmo informacijos centro svetainė: [www.klaipedainfo.lt](http://www.klaipedainfo.lt)
13. **Kroatijos**draugiškų dviratininkams įstaigų svetainė [www.mojbicikl.hr](http://www.mojbicikl.hr)[žiūrėta 2012 12 15]
14. **Lenkijos** draugiškų dviratininkams įstaigų svetainė [www.przyjaznyrowerom.pl](http://www.przyjaznyrowerom.pl)[žiūrėta 2012 12 16]
15. Lietuvos dviratininkų bendrijos svetainė: [www.bicycle.lt](http://www.bicycle.lt)
16. Neringos Turizmo informacijos centro svetainė: [www.visitneringa.lt](http://www.visitneringa.lt)

17. **Olandijos** dviratininkų organizacijos ir draugiškų dviratininkams įstaigų tinklo svetainė [www.allefietserswelkom.nl](http://www.allefietserswelkom.nl)[žiūrėta 2012 12 15]
18. Palangos Turizmo informacijos centro svetainė: [www.palangatic.lt](http://www.palangatic.lt)
19. **Prancūzijos** dviratininkų organizacijos ir draugiškų dviratininkams įstaigų tinklo svetainė [www.francevelotourisme.com](http://www.francevelotourisme.com)[žiūrėta 2012 12 15]
20. **Slovakijos** draugiškų dviratininkams įstaigų svetainė [www.vitajtecyklisti.sk](http://www.vitajtecyklisti.sk)[žiūrėta 2012 12 16]
21. **Slovėnijos** draugiškų dviratininkams įstaigų svetainė [www.slovenia.info](http://www.slovenia.info)[žiūrėta 2012 12 15]
22. Šilutės Turizmo informacijos centro svetainė: [www.siluteinfo.lt](http://www.siluteinfo.lt)
23. Šveicarijos draugiškų dviratininkams įstaigų svetainė <http://www.veloland.ch/de/uebernachten.cfm>[žiūrėta 2012 12 15]
24. **UAB Baltic Bike Travel** organizuojamų kelionių dviračiais Pajūrio dviračių trasoje žemėlapiai [www.biketrip.lt](http://www.biketrip.lt)[žiūrėta 2013 01 26]
25. **UNWTO Tourism highlights** 2012, <http://mkt.unwto.org/en/publication/unwto-tourism-highlights-2012-edition>[žiūrėta 2013 01 25].
26. **Vengrijos** draugiškų dviratininkams įstaigų svetainė [www.happybike.hu](http://www.happybike.hu)[žiūrėta 2012 12 15]
27. **Vokietijos** draugiškų dviratininkams įstaigų svetainė [www.bettundbike.de](http://www.bettundbike.de)[žiūrėta 2012 12 15]
28. Žemutinės Austrijos regiono draugiškų dviratininkams įstaigų svetainė [http://www.weinviertel.at/de/?tt=WEINV\\_R72](http://www.weinviertel.at/de/?tt=WEINV_R72)[žiūrėta 2012 12 16]



**ANOTACIJA LIETUVIŲ IR ANGLŲ KALBOMIS**

**Letinauskienė I.** Dviratininkams draugiškų apgyvendinimo įstaigų tinklo sukūrimo Pajūrio dviračių trasoje perspektyvos/ Tarptautinio turizmo administravimo magistro baigiamasis darbas. Vadovas doc. dr. B. Žuromskaitė. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, Politikos ir vadybos fakultetas, 2013. – 92 p.

**ANOTACIJA**

Magistro baigiamajame darbe išanalizuotas ir įvertintas dviratininkams draugiškų apgyvendinimo įstaigų tinklo poreikis Pajūrio dviračių trasoje. Pirmoje darbo dalyje teoriniu aspektu tiriama dviračių turizmo bei dviratininko turisto samprata, atskleidžiama apgyvendinimo paslaugos svarba dviračių turizme. Pristatoma dviračių turizmo padėtis, plėtra bei dviratininkams draugiškų paslaugų vystymas Europoje ir nagrinėjamos Pajūrio dviračių tramos perspektyvos šiame kontekste.

Antroje dalyje aprašomas dviratininkams draugiško apgyvendinimo įstaigų tinklo sukūrimo galimybių Pajūrio dviračių teritorijoje tyrimas, pristatoma metodologija ir analizė. Darbo pabaigoje nagrinėjamas ekspertų požiūris į dviračių turizmą Pajūrio dviračių tramos teritorijoje bei dviratininkams draugiškų apgyvendinimo įstaigų tinklo poreikis. Išanalizuota Pajūrio dviračių tramos teritorijoje esančių apgyvendinimo įstaigų situacija bei galimybes jungtis į minėtą tinklą.

**Pagrindiniai žodžiai:** dviračių turizmas, dviračių turizmo plėtra, dviratininkams draugiškos apgyvendinimo įstaigos, *Bett ir Bike* programos kriterijai, Pajūrio dviračių trasa, tarptautinė trasa.

**Letinauskienė I.** Perspectives for the cycle-friendly accommodation network development on the Lithuanian Seaside Cycle Route/ Master's Work in International Tourism Administration. Supervisor doc. Dr. B. Žuromskaitė. – Vilnius: Faculty of Politics and Management, Mykolas Romeris University, 2013. – 92 p.

### ANNOTATION

In the Master's final work is analyzed and evaluated cycling friendly accommodation establishments demand on the Lithuanian Seaside Cycle Route. In the first part are examined the theoretical aspects and concepts of cycle tourism, cycle tourist. It also reveals the importance of the accommodation service in the bicycle tourism. There is represented the situation of cycle tourism and development of the bicycle-friendly services in Europe. It examines the Lithuanian Seaside Bicycle Route perspectives in this context. In the second part there is described the study of cycle-friendly accommodation establishments network on the Lithuanian Seaside Cycle Route. Either the methodology and analysis are presented. At the end of issue experts attitude towards bicycle tourism on the Lithuanian Seaside Cycle Route is considered. Finally there is analyzed the situation of accommodation establishments and their possibilities to join the cycle friendly network.

**Key words:** cycle tourism, cycle tourism development, cycle-friendly accommodation service, the German certification *Bed and Bike*, international route, Lithuanian Seaside Cycle Route.

**Letinauskienė I.** Dviratininkams draugiškų apgyvendinimo įstaigų tinklo sukūrimo Pajūrio dviračių trasoje perspektyvos/ Tarptautinio turizmo administravimo magistro baigiamasis darbas. Vadovas doc. dr. B. Žuromskaitė. – Vilnius: Mykolo Romerio universitetas, Politikos ir vadybos fakultetas, 2013. – 92 p.

### SANTRAUKA LIETUVIŲ KALBA

Tarptautinio turizmo administravimo baigiamojo darbo tema yra aktuali nagrinėti, nes dviračių turizmas tampa vis populiariesnis pasaulyje ir ypač aktyviai propaguojamas Europoje, kur jau keletą dešimtmečių yra remiamas šalių valdančių institucijų, visuomeninių ir verslo organizacijų, vystant dviračių transporto infrastruktūrą, kuriant paslaugų ir informacines sistemas. Viena iš tokių sistemų yra Vokietijos *Bett ir Bike* – dviratininkams draugiškų apgyvendinimo įstaigų programa, paplitusi ir adaptuota daugelyje Europos šalių, tačiau mažai žinoma Lietuvoje.

Darbo objektas – dviratininkams draugiškų apgyvendinimo įstaigų tinklas Pajūrio dviračių trasoje.

Darbo tikslas - atlikti turistams dviratininkams draugiško viešbučių tinklo sukūrimo poreikio Pajūrio dviračių trasoje analizę.

Darbo problema -daugelyje Europos valstybių sukurta ir vystoma dviratininkams draugiška infrastruktūra ir paslaugų sektorius. Lietuvoje dviračių turizmo nauda nėra pakankamai įvertinta, nors dviračių turizmas mūsų šalyje vis populiarėja ir yra jaučiamas poreikis tokios infrastruktūros atsiradimui.

Tyrimo metodai -mokslinės literatūros šaltinių analizė, dokumentų turinio analizė, interviu su turizmo ekspertais ir anketinė Pajūrio dviračių trasos apgyvendinimo įstaigų apklausa.

Magistro baigiamojo darbo pirmoje darbo dalyje teoriniu aspektu tiriama dviračių turizmo samprata, pristatoma dviračių turizmo padėtis, plėtra bei dviratininkams draugiškų paslaugų vystymas Europoje ir nagrinėjamos Pajūrio dviračių trasos perspektyvos šiame kontekste. Antroje dalyje aprašomas dviratininkams draugiško apgyvendinimo įstaigų tinklo sukūrimo galimybių Pajūrio dviračių teritorijoje tyrimas, pristatoma metodologija ir analizė. Darbo pabaigoje pateikiama tyrimo duomenų analizė.

Darbo rezultatai- Pajūrio dviračių trasos padėtis yra tinkama tokio tinklo susikūrimui bei apgyvendinimo įstaigos būtų linkusios jungtis ar svarstyti tokias galimybes. Dviratininkams draugiško tinklo įkūrėju pagal Europos patirtį ir ekspertų nuomonę turėtų tapti Lietuvos Dviratininkų bendrija, bendradarbiaudama su Lietuvos Viešbučių ir restoranų, Kempingų ir Kaimo turizmo sodybų asociacijomis. Tinklo įkūrimo pradžiai būtų reikalingas finansavimas iš Europos Sąjungos fondų, savivaldybių biudžetų, ar verslo sektoriaus.

**Letinauskienė I.** Perspectives for the cycle-friendly accommodation network development on the Lithuanian Seaside Cycle Route/ Master's Work in International Tourism Administration. Supervisor doc. Dr. B. Žuromskaitė. – Vilnius: Faculty of Politics and Management, Mykolas Romeris University, 2013. – 92p.

### SUMMARY

The subject of international tourism administration master thesis is of current interest due to the growing bicycle industry in the world and especially Europe. The governments, business and non governmental organisations are supporting the bicycle infrastructure and creating cycle friendly service networks. One of the well known programmes in Europe is the German Bett und Bike program which is adapted in many European countries but has no response in Lithuania yet.

The object of the master thesis is cycle friendly accommodation network on the Lithuanian Seaside Cycle Route.

The aim of the master thesis is to perform the demand analysis of the cycle friendly accommodation network on the Lithuanian Seaside Cycle Route

The problem of this work is that in many European countries the cycle friendly services are established but their benefits are not sufficiently evaluated in Lithuania either there is a growing demand of this kind of services in our country.

Research methods: analysis of the scientific literature and documents, structured interview with experts and questionnaire survey.

Master thesis consists of two main parts. In the first part are examined the theoretical aspects and concept of cycle tourism, cycle tourist. There is represented the situation of cycle tourism and development of the bicycle-friendly services in Europe. In the second part there is described the study of cycle-friendly accommodation establishments network on the Lithuanian Seaside Cycle Route. Either the methodology and analysis are presented. Finally there is analyzed the situation of accommodation establishments and their possibilities to join the cycle friendly network.

Results: the situation of the Lithuanian Seaside Cycle Route is sufficient to create the bicycle friendly accommodation network. The accommodation sector shows the interest for a common cycle friendly network. There is recommended that the founder of this network would be the Lithuanian Cyclist Community in corporation with Lithuanian hotels, restaurants, campings, homestead associations. At the beginning of the project it has to be supported by EU funds or government and business organisations.



**Apgyvandinimo įstaigų apklausos anketa:**

*Laba diena,*

*Esu Inga Letinauskienė, Mykolo Romerio universiteto, tarptautinio turizmo administravimo magistrantūros studentė. Atlieku tyrimą apie dviračių turizmo plėtros galimybes Pajūrio dviračių trąsoje. Pagrindinis darbo tikslas išsiaiškinti dviratininkams draugiško ženklo sukūrimo perspektyvas apgyvendinimo įstaigose, esančiose netoliese Pajūrio dviračių trąsos. Jūsų apgyvendinimo įstaiga pasirinkta apklausai dėl šio kriterijaus. Anketa yra anoniminė ir visi rezultatai bus panaudoti tik magistro baigiamojo darbo rašymui. Jūsų pageidavimu, galėsiu Jus supažindinti su tyrimo rezultatais.*

*Jums tinkantį variantą pabraukite. Kilus neaiškumams dėl anketos pildymo, maloniai prašau kreiptis į mane el. paštu [inga.letinauskiene@gmail.com](mailto:inga.letinauskiene@gmail.com) arba telefonu: 8 670 57952.*

*Nuoširdžiai dėkoju Jums už Jūsų laiką ir pagalbą.*

**1. Kuriai apgyvendinimo įstaigai atstovaujate:**

- Viešbutis,
- Svečių namai,
- Kaimo turizmo sodyba,
- Kempingas,
- Jaunimo nakvynės namai,
- Privatus apgyvendinimo sektorius,
- Kita

**2. Jūsų pareigos:**

- Vadovas
- Kitas administracijos darbuotojas
- Registratūros darbuotojas
- Kita

**3. Jūsų darbo stažas šioje įstaigoje:**

- Iki 1 metų
- Nuo 1 iki 5 metų
- Nuo 5 iki 10 metų
- Daugiau nei 10 metų

**4. Kurioje Pajūrio dviračių trąsos atkarpoje yra įsikūrusi Jūsų apgyvendinimo įstaiga?**

- Klaipėdos mieste,
- Nuo Klaipėdos iki Nidos (~ 50 km per Kuršių neriją)
- Nuo Klaipėdos iki Būtingės (~ 50 km per Pajūrio regioninį parką ir Palangą)
- Nuo Klaipėdos iki Rusnės salos (~ 110 km palei Kuršių marias ir po Nemuno delta).
- 

**5. Ar dažnai tenka priimti dviratininkus turistus?**

- Taip
- Vis dažniau
- Ne

- Neturime tam sąlygų
  - Neteko, bet mielai priimtume
- 6. Ar pastebite turistų dviratininkų augimą per pastaruosius metus, pradėjus veikti Pajūrio dviračių trasai?**
- Taip, jų ženkliai padidėjo
  - Ne, didelio pokyčio nepastebime
  - Neturiu nuomonės
- 7. Kurių šalių turistai dviratininkai dažniausiai apsistoja Jūsų įstaigoje:**
- Vokiečiai
  - Lietuviai
  - Olandai
  - Šveicarai
  - Kita, įrašykite.....
- 8. Kuriai amžiaus grupei priskirtumėte dažniausiai apsistojančius dviratininkus:**
- Iki 17 m
  - 18-35
  - 36-55
  - 56 ir daugiau
- 9. Dažniausiai pas Jus apsistoja dviratininkai keliaujantys:**
- Po vieną
  - Poromis
  - Šeimomis
  - Grupėmis iki 10 žmonių
  - Grupėmis nuo 10 žmonių
- 10. Kaip dažniausiai turistai dviratininkai rezervuoja nakvynę Jūsų įstaigoje:**
- Tiesiogiai kreipiasi telefonu,
  - Tiesiogiai kreipiasi el. paštu,
  - Jų nakvynę užsako kelionių organizatorius, agentūra
  - Kita, įrašykite.....
- 11. Ar sutinkate priimti dviratininkus turistus vienai nakčiai sezono metu?**
- Taip
  - Taip, jei turime vietos
  - Ne
  - Neturiu nuomonės
- 12. Ar turite žinių apie dviratininkams draugiškų apgyvendinimo įstaigų egzistavimą užsienyje?**
- Taip, turiu pakankamai žinių apie tokių įstaigų egzistavimą.
  - Esu girdėjęs/girdėjusi, bet neturiu tikslių žinių.
  - Ne, nieko apie tai nežinau.
  - Neturiu nuomonės.

**13. Ar sutiktumėte jungtis prie Pajūrio dviračių trąsoje kuriamo dviratininkams draugiško įstaigų tinklo?**

- Taip
- Galbūt, pasvarstytume
- Ne, nes neturime žinių apie tokį tinklą
- Ne, nes mūsų įstaiga specializuojasi kitokių poreikių turistų apgyvendinime
- Neturiu nuomonės

**14. Kuriuos iš šių minimalių dviratininkų turistų reikalavimų<sup>2</sup> nakvynės vietai atitinka Jūsų įstaiga?**

	<b>Atitinka</b>	<b>Dalinai atitinka</b>	<b>Neatitinka</b>
<b>Galimybė apsistoti vienai nakčiai</b>			
<b>Saugiai laikomas dviratis</b>			
<b>Galimybė išsidžiovinti šlapius drabužius ir turistinį inventorių</b>			
<b>Svarbiausi įrankiai mažam dviračio remontui</b>			
<b>Suteikiama informacija apie artimiausią dviračių taisykla esant didesnėms techninėms problemoms</b>			
<b>Suteikiama informacinė medžiaga: regioniniai dviračių trasų / maršrutų žemėlapiai, autobusų ir traukinių tvarkaraščiai</b>			
<b>Maistingi ir sotūs pusryčiai</b>			

**15. Ar Jūsų įstaigai sudėtinga įgyvendinti 14 anketos klausimo reikalavimus?**

- Taip, būtų sudėtinga, reikalingos papildomos investicijos šių paslaugų atsiradimui
- Ne, nebūtų sudėtinga, galėtume be didelių investicijų pasirūpinti tokių paslaugų atsiradimu
- Mes jau teikiame visas šias paslaugas
- Neturiu nuomonės

**16. Pasirinkite mažiausiai dar dvi papildomas paslaugas, jei Jūsų įstaiga galėtų jas suteikti turistams dviratininkams:**

---

<sup>2</sup>(Lentelėje yra pateikti reikalavimai, kuriuos atitinka apgyvendinimo įstaigos, priimančius dviratininkus Vokietijoje ir kt. Europos šalyse, bei yra įsijungusios į dviratininkams draugiškų apgyvendinimo įstaigų tinklą).



	Suteiktume	Dalinai suteiktume	Nesuteiktume
Pagalba svečiui pasirenkant/rezervuojant aplinkai draugiškas transporto priemones išvykimui/atvykimui (su dviračio paėmimo galimybe)			
Turistų dviratininkų pasiėmimo ir nuvežimo į kitą kelionės vietą paslauga			
Kokybiškų dviračių nuomos paslauga			
Vienos dienos kelionės organizavimo po vietines apylinkes paslauga ir turistinė informacija apie regioną			
Bagažo pervežimo iki sekančios nakvynės vietos paslauga			
Rezervacijos sekančioje dviratininkams draugiškoje nakvynės vietoje paslauga			
Bendradarbiavimas su dviračių taisykla (esant reikalui detalės užsakymas ir pan.)			
Informacija apie kitas regione esančias dviratininkams draugiškas įstaigas			
Pietų paketo užsakymo galimybė			
Svečių knyga su atsiliepimais, kelionių po apylinkes aprašymais			

**17. Turistai dviratininkai turi įsivaizduojamą savo nakvynės „rojų“. Kurias iš šių „rojaus“ paslaugų galėtumėte suteikti:**

- Pasitikimo gėrimas (nealkoholinis: galėtų būti nesaldžios sultys, mineralinis vanduo, ar gira)
- Bent vienas įstaigos darbuotojas turi kelionių dviračiais patirties ir gerai žino apylinkes
- Personlas pasiūlys ekskursiją su gidu ar be jo, su savais arba nuomotais dviračiais.
- „Dviratininkų kampas“ – vieta dviratininkams su jiems reikalinga informacija (žemėlapiai, knygos, svečių knyga ir pan.)
- Atminimo dovana/suvenyras – kiekvienas svečias gauna mažą (lengvą) originalų suvenyrą, teigiamam prisiminimui apie nakvynės įstaigą.
- Negalėtume pasiūlyti nei vienos iš šių paslaugų

**18. Ar sutiktumėte su teiginiu, jog Jūsų įstaigos prisijungimas prie dviratininkams draugiškų įstaigų atneštų įstaigai papildomos naudos?**

- Taip
- Ne
- Abejoju
- Neturiu Nuomonės

**19. Ar žinote apie dalyvavimo tokioje programoje teikiamus privalumus apgyvendimo įstaigoms?**

- Taip
- Ne
- Neturiu nuomonės

**20. Ar sutiktumėte su šiais teiginiais:**

<b>Apgyvandinimo sektoriaus dalyvavimas dviratininkams draugiškoje programoje bei paslaugų, atitinkančių dviratininkų turistų reikmes siūlymas:</b>	<b>Sutinku</b>	<b>Sutinku iš dalies</b>	<b>Nesutinku</b>	<b>Neturiu nuomonės</b>
- padidintų Pajūrio dviračių trasos patrauklumą vietos turistams				
- padidintų Pajūrio dviračių trasos patrauklumą užsienio turistams				
- skatintų visuomenę tvaraus turizmo propagavimui, sveikam ir ekologiškam laisvalaikio praleidimo būdai				
- atneštų ekonominės naudos visam Pajūrio regionui				

Jūsų Vardas, Pavardė:

Įstaiga kurioje dirbate:

Jūsų darbo stažas turizmo srityje:

#### **KLAUSIMAI LIETUVOS EKSPERTAMS:**

1. Kaip galėtumėte apibūdinti dabartinę dviračių turizmo situaciją Lietuvoje?
2. Kokia užsienio šalių patirtis taikytina plečiant paslaugų spektrą turistams dviratininkams Lietuvoje?
3. Kokia yra dabartinė Pajūrio dviračių trasos padėtis ir perspektyvos?
4. Kuo išsiskiria Pajūrio dviračių trasa lyginant su kitomis Lietuvos trasomis?
5. Kaip vertinate informacijos sklaidą apie Pajūrio dviračių trasą? Kas ir kokiais būdais reklamuoja šią trasą?
6. Kokie yra pagrindiniai dviratininko turisto poreikiai renkantis jam nakvynės vietą?
7. Kaip vertinate Pajūrio dviračių trasos regiono (Klaipėda, Palanga, Neringa ir Šilutės raj.) apgyvendinimo sektoriaus pasiruošimą priimant turistus dviratininkus?
8. Kokia Jūsų nuomonė apie dviratininkams draugiškų apgyvendinimo įstaigų tinklo įkūrimo galimybes Pajūrio dviračių trasos teritorijoje?
9. Kokios būtinos sąlygos tokio tinklo įsikūrimui Lietuvoje ir kas galėtų būti jo įkūrėjas?
10. Kokius reikalavimus Jūsų nuomone turėtų atitikti dviratininkams draugiškos apgyvendinimo įstaigos Lietuvoje?
12. Kokią įtaką turėtų dviratininkams draugiško viešbučių tinklo atsiradimas dviračių turizmo plėtojimui?

#### **KLAUSIMAI VOKIETIJOS EKSPERTUI:**

- 1) Kaip galėtumėte įvertinti dabartinę dviračių turizmo situaciją Vokietijoje?
- 2) Kokios dviračių turizmo plėtros perspektyvos Vokietijoje?
- 3) Kokios dviračių turizmo tendencijos pastebimos kitose Europos šalyse?
- 4) Bett ir Bike sistema Vokietijoje veikia labai sėkmingai. Kokia šios sėkmės priežastis?
- 5) Kokie faktoriai įtakojo Bett ir Bike sistemos susikūrimą?
- 6) Kokią įtaką šios sistemos susikūrimas turėjo vietiniam ir atvykstamajam turizmui?
- 7) Kaip ši sistema veikia dviratininkams draugiškų įstaigų veiklą?
- 8) Kokį vaidmenį vaidina apgyvendinimo įstaiga visos kelionės atžvilgiu dviratininkui turistui?

- 9) Kokia Jūsų nuomonė apie Bett ir Bike sistemos plėtimąsi Europoje?
- 10) Kiek Lietuva ir Baltijos šalys įdomios Vokietijos dviratininkams turistams?
- 11) Jei Bett ir Bike sistema būtų kuriama Lietuvoje, kas turėtų būti jos įkūrėjas ir kokie būtų Jūsų patarimai jam?