

AR GALI KELIONĖS DVIRAČIAIS PASKATINTI REGIONŲ PLĖTRĄ?

MARIJA KUČINSKIENĖ¹, AIDA MAČERINSKIENĖ²

Vilniaus universitetas (Lietuva)

ANOTACIJA

Jau dvidešimt metų, vos tik pradėjus kalbėti apie dviračių teikiamas galimybes ir jų patrauklumą, atsiranda skeptikų, kurių teigimu, kol nėra gerų dviračių takų, nebus ir dviratininkų. Arba priešingai, kol nėra didelio dviratininkų srauto, nereikia ir dviračių takų. Taigi ši dilema Lietuvoje gyvuoja jau daugiau kaip dvidešimt metų, o tai reiškia, kad bent jau viena gyventojų karta taip ir neturėjo galimybės savo gyvenime pilnavertiškai naudotis dviračiu. Kita vertus, gal ir nereikėtų skųstis, nes fragmentiški dviračių takai nuolat įrenginėjami. Tačiau kiek tas fragmentiškumas, neplanuotas išsibarstymas gali būti siejamas su regionais, lieka neaišku. Arba dar konkretesnis klausimas, ar kelionės dviračiais gali paskatinti regionalizaciją ir kas naudosis regionų, o ne miestų dviračių takais? PAGRINDINIAI ŽODŽIAI: *kelionės dviračiais, dviračių turizmas, dviračių takai, turizmo verslas.*

JEL KLASIFIKACIJA: L830, L840

DOI: <http://dx.doi.org/10.15181/rfds.v13i2.826>

Įvadas

Šiandienos pasaulyje dviračio, kaip keliavimo priemonės, patrauklumą ir sukuriamą papildomą pridėjamąją vertę analizuoti gana sudėtinga, nes mokslo pasaulyje ši tema jau seniai prarado aktualumą. Tiksliau, ji aktyviai analizuota praėjusiam amžiuje.

Taip jau nutiko, kad istorinėje Lietuvos atmintyje buvo laikotarpiai, kai dviratis laikytas pramogų priemone, o Šiauliai buvo laikomi dviratininkų miestu. Dviratis iki šiol netapo gyventojų daugumos susisiekiimo priemone. Regioniniu arba nacionaliniu lygiu įrengta tik viena – Pajūrio dviračių trasa, todėl, ekspertų vertinimu, Lietuvos dviračių naudojimo patrauklumas ir principai atitinka praėjusio amžiaus aštuntojo dešimtmečio situaciją.

Straipsnio autorės nusprendė detaliau paanalizuoti šiandieninę situaciją ir pamėginti įvertinti, kiek šiandien patrauklus susisiekimas dviračiais Lietuvoje. Kita vertus, diskusijos, kas atsirado pirma – višta ar kiaušinis, t. y. kas labiausiai didina dviračių naudojimo populiarumą – intensyvus dviratininkų srautas ar sukurta infrastruktūra, Lietuvoje vis dar yra aktualios.

Šiame straipsnyje analizuojamas jaunosios kartos – moksleivių požiūris į dviratį, kaip susisiekiimo priemonę. Ieškoma priemonių ir būdų, kurie padėtų populiarinti dviratį, kaip susisiekiimo priemonę.

¹ Marija Kučinskienė – daktarė (socialiniai mokslai), profesorė. Vilniaus universiteto Ekonomikos fakulteto Verslo katedros vedėja
Moksliniai interesai: verslo strategijos, strateginis valdymas, strateginis planavimas
El. paštas: marija.kucinskiene@ef.vu.lt
Tel.: +370 5 236 61 37

² Aida Mačerinskienė – daktarė, docentė. Vilniaus universiteto Ekonomikos fakulteto Verslo katedra
Moksliniai interesai: turizmo planavimas, darnus, atsakingas turizmas, dviračių turizmas
El. paštas: aida.macerinskiene@ef.vu.lt
Tel.: +370 5 236 61 52

Tyrimo uždaviniai. Atliekant tyrimą ieškota atsakymų į šiuos pagrindinius klausimus:

- Koks yra kelionių į mokyklą dviračiais poreikis ar būtinybė?
- Kokios infrastruktūros labiausiai trūksta dviratininkams?
- Ar dviratis galėtų būti laikomas kelionės į mokyklą prioritetine priemone?

Tyrimo būdas – kiekybinis tyrimas: Kauno rajono mokyklų moksleiviai anketas galėjo užpildyti interaktyviu būdu (internete) arba popierinę anketos formą.

Dažnai viešojo dviračių infrastruktūra yra pagrindinis sprendimas paskatinti dviračių turizmą Lietuvoje. Todėl infrastruktūros plėtra turėtų užtikrinti šių uždavinių įgyvendinimą:

- pailginti dviračių takus ir maršrutus Kauno rajone;
- pagerinti dviračių takų infrastruktūros kokybę;
- pagerinti susisiekimo ryšius tarp viešojo transporto ir dviračių, t. y. tarp Kauno miesto ir rajono, skatinant dviračių ir visuomeninio transporto priemonių naudojimą;
- padidinti dviratininkų saugumą;
- padidinti rekreacijos ir poilsio galimybes tiek vietos gyventojams, tiek lankytojams ir turistams.

1. Turizmas ir susisiekimas dviračiu, literatūros analizė

Augantis visuomenės domėjimasis dviračiu, kaip turizmo ir susisiekimo priemone, didėjantis mokslininkų *susidomėjimas* turizmu ir keliavimu dviračiais apskritai neabejotinas (Dickinson, Dickinson, 2006; Dickinson, Robbins, 2007; 2009). Tačiau požiūris į dviratį moksliniuose tyrimuose gali būti skirtingas. Paprastai dviratis visiems asocijuojasi su sportu (Mihalic, 2003; De Bruyn, 2003), mokslininkai taip pat tiria alternatyvias dviračių naudojimo galimybes, ypač analizuodami automobilių neigiamo poveikio aplinkai mažinimą ar ieškodami alternatyvų visuomeninio transporto populiarumui. Remiantis A. A. Batabyal ir P. Nijkamp atliktų mokslinių tyrimų rezultatais, susisiekimas dviračiais gali būti puiki viešojo transporto alternatyva (Batabyal, Nijkamp, 2013).

Dviratis gali puikiai tikti ir ilgiems kelionių maršrutams (Lumsdon, Downward, Cope, 2004). Tačiau, remiantis mokslininkų atliktų tyrimų rezultatais, paminėtos dviračių trasų techninės charakteristikos turi atitikti dviratininkų poreikius ir keliamus reikalavimus: kaip svarbiausius du kokybę užtikrinančius rodiklius apklausti dviratininkai paminėjo puikų kraštovaizdį ir dviračių tinklo nuoseklumą; kiti du pagal svarbą būtų tako žinomumas, t. y. išmėgintas ir jau įvertintas takas, ir dviračių tako gidas (knyga, bukletas); kaip labai svarbius ir svarbius rodiklius apklausti respondentai nurodė kavinių, barų teikiamas paslaugas ir vakarines pramogas. Kaip svarbiausius specifinius, tik su dviračių tako infrastruktūra susijusius bruožus apklaustieji išskyrė: dviračių taką be jokių kitų eismo priemonių ir ramybę keliaujant dviračių taku. Šie tyrimo rezultatai leidžia suprasti, kad Lietuvoje ypač reikėtų rūpintis dviratininkams skirtais, rekreacinėse teritorijose esančiais dviračių takais, juos plėtoti.

Dviračių turizmo sąvoką 2009 m. plačiai išnagrinėjo Matthew Lamont (Lamont, 2009) ir apibrėžė, kad dviračių turizmu turėtų būti laikomos kelionės iš asmens gyvenamosios vietos, kur aktyvus ar pasyvus keliavimas dviračiu yra pagrindinis kelionės tikslas. Šis apibrėžimas išplečia buvusį supratimą, nes dabar *dviračių turizmo* sąvoka apima ir dalyvavimą dviratininkų varžybose bei dviratininkų renginiuose.

Nemažai mokslinių tyrimų, kurie susiję su dviračių naudojimu, atlikta rengiant darnaus miesto transporto *projektus* eismo optimizavimo ir nuoseklaus planavimo požiūriu. Mokslinėje literatūroje bene populiariausias, su dviračiu susijusios tyrimų kryptys apima:

- dviratininkų poreikių, jų lūkesčių ir galimybių nustatymą, gautus tyrimų rezultatus tiesiogiai naudojant rinkodaroje, skatinant dviračių turizmą;
- dviračių takų ir dviračių infrastruktūros plėtrą, vadybos poreikį ir galimybes;
- ekonominę investicijų į dviračių infrastruktūrą naudą.

Pamėginkime panagrinėti kiekvieną jų, siekdami įvertinti tyrime analizuojamų klausimų tikslingumą, jų *aktualumą* Lietuvos rinkai.

Svarbu pastebėti, kad analizuojant turizmo populiarumą, daugiausiai mokslininkų diskusijų sulaukia rinkodaros veiksmingumas. Kiekvienos rinkodaros strategijos esmė – vartotojų segmentavimas, atsižvelgiant į jų keliavimo motyvus. Kita vertus, svarbu suprasti, kaip verslas dalyvauja plėtojant aktyvųjį turizmą, ką siūlo aktyvų turizmą parduodančios kelionių agentūros ar kelionių organizatoriai, siekdami patenkinti turistų lūkesčius (Slak, Robinsak, 2005).

Įdomūs tyrimo rezultatai pateikti P. Ammann, L. Bischof, F. Schalcher studijoje, kurioje atliktas Šveicarijos kelionių rinkos segmentų vertinimas, analizuojant tiriamos respondentų grupės veiklą per atostogas (Ammann, Bischof, Schalcher 2002). Detalizuojant tyrimo rezultatus verta paminėti, kad turistų aktyvumą keliaujant dažniausiai lemia ne amžius ar pajamos, bet pagrindinis kelionės tikslas. Atlikus tyrimą nustatyta, kad aktyviausi keliautojai, sporto ir kitos aktyvios veiklos mėgėjai yra turistai, kurių pagrindinis kelionės tikslas yra aktyvus poilsis (angl. *active relaxation*). Jie paprastai keliauja dviese ar keturiese, bet ne su šeimomis, tai ne tie turistai, kurie lanko turistines vietas (angl. *destination*), ir ne tie, kurie domisi pajūrio turizmu, kuris dar vadinamas *3S* (angl. *sun, sand, sea*). Pastarieji paprastai nemėgsta aktyvaus laisvalaikio, nebent tai būtų ekskursija su gidu, apsipirkti ar pan.

P. Boksberger ir T. Von Bartenwerffer ieškojo sąsajų tarp kelionių motyvacijos ir veiklos, kuria užsiima keliaujant. Mokslininkai nustatė 34 veiklas, iš kurių 15 buvo tarpusavyje susijusios: žygis pėsčiomis, pasivaikščiojimas gamtoje ir pan. (Boksberger, Bartenwerffer, 2003). Dažnai atrodo, kad žmonės domina aktyvios kelionės, bet ar šios tendencijos pasitvirtina ir Lietuvoje, nes aktyviam keliavimui skirtos turizmo paslaugos ir pramogos vis dar nėra labai populiarios?

B. W. Ritchie, A. Thacynzki ir P. Faulks (Ritchie, Thacynzki, Faulks, 2010) atlikti teoriniai tyrimai apibendrina pagrindinius keliautojų motyvus, kaip muldimensius, nes turistai keliauja dėl įvairių priežasčių ir turistinę vietovę renkasi dėl skirtingų motyvų. Remiantis jų atliktu tyrimu, galima būtų teigti, kad abiem – ir „stumti“, ir „traukti“ motyvacijų strategijų aspektais atlikta nedaug tyrimų. Todėl vertinti „stumti“ motyvacijos faktus skatinant dviračių turizmą vis dar yra svarbu. Minėti mokslininkai išskyrė keletą Australijos regionų dviratininkų segmentų ir apibrėžė skirtingus jų kelionių motyvus: patirti nuotykių, įgūdžių ar patirties, įveikti asmeninius iššūkius, atsipalaiduoti ar atitrūkti nuo visų. Atsižvelgiant į motyvus, tiriamos dviratininkų informavimo galimybės, tai atskleidžia tyrimo taikomąją vertę (Van Bekkum, Williams, 2011a; 2011b).

Kitas ne mažiau svarbus mokslinių tyrimų, susijusių su dviračiais, aspektas – dviračių takų infrastruktūra ir vadyba. Atlikus tyrimą detalizuotas susisiekimo dviračiais ir miesto (ar regiono) vystymo bei plėtros santykis. Įvairūs miestai, turistinės vietovės ar šalys siekia populiarinti dviračių, kaip susisiekimo priemonę (Berloco, Colonna, 2012; Spencer, Watts, Vivanco, Flynn, 2013; Klassena, El-Basyouny, Islame 2014). Svarbu pastebėti, kad galimybė keliauti dviračiu gali būti ekonomiškai naudinga turistinei vietai, kurią galima pasiekti dviračiu (Dickinson, Robbins, 2009; Downward, Lumsdon, 2001; Lumsdon, Downward, Cope, 2004; Ritchie, 1998; Saunders, 2003). Tik reikėtų įvertinti aplinkosauginį poveikį tuo atveju, kai žmonės dviračius į turistinę vietovę atsigabena automobiliu. Jungtinėje Karalystėje (Dickinson, 2009) šis klausimas sprendžiamas labai paprastai: žinojimas, kad regionas ar vietovė yra pasiruošusi priimti dviratininkus, net ir nesant tiesioginio pasiekiamumo dviračiu, tampa pretekstu didinti vietovės pasiekiamumą dviračiu. Miesto centrai paprastai su lankomais objektais sujungiami papildoma susisiekimo infrastruktūra – dviračių taku, tai padidina mobilumo galimybes, kartu užtikrina transporto pasirinkimo įvairovę.

Stephen Gossling pateikė įžvalgų, detalizuodamas Kopenhagos – miesto, kuris geriausiai pasaulyje pritaikytas dviratininkams, privalumus ir trūkumus, susijusius su susisiekimo dviračiais kultūra, strateginiais sprendimais ir pan. (Gossling, 2013). Būtina paminėti, kad, remiantis mokslinių tyrimų rezultatais, nuo 1970 metų Kopenhagoje pradėta plėtoti dviračių populiarinimo politika dabartiniams miestams sunkiai pasiekiamama, nes kasdienis gyventojų poreikis naudoti individualius automobilius yra tapęs įpročiu, o pakeisti įpročius labai sudėtinga. Kita vertus, Kopenhagos patirtis rodo, kad vienintelis teisingas būdas skatinti turizmą mieste yra pozityvi, į dviračių susisiekimą nukreipta miesto, rajono ar regiono plėtros politika.

Taigi, nors ir pavėluotai, tačiau pirmiausia būtina sukurti tinkamą plėtros strategiją ir priimti teisingą politinį sprendimą, kad dviračių turizmui ir keliavimui dviračiais Lietuvoje būtų kuo mažiau kliūčių.

Glaustai aptarsime ir trečią aspektą – ekonominę dviračių turizmo naudą, kitaip tariant, kokios yra dviratininkų kelionių išlaidos. Savo tyrimuose būtent šį dviračių plėtros poveikio kriterijų dažnai analizuoja Paul Downward, Les Lumsdon ir kt. (Downward, Lumsdon, 2000; Downward, Lumsdon, 2004; Downward, Lumsdon, Weston, 2009; Ritchie, Tkacynski, Faulks, 2010). Remiantis minėtų autorių patirtimi ir atliktais tyrimais, Britanijoje dar 1997 metais buvo vertinama, kad dviračių turizmo ekonominis poveikis turėtų būti 535 mln. svarų per metus, lyginant su 293,8 mln. svarų, kuriuos sudaro poilsinės kelionės, arba vietinių turistų atostogos – 180 mln. svarų, nekalbant jau apie užjūrio keliones – 60 mln. svarų. Atlikus tikslesnį tyrimą, įvertinta keturių dviračių takų šiaurės rytų Anglijoje ekonominė nauda – 13,4 mln. svarų kasmet, kuriais 2006 m. regiono biudžetą papildė 302 000 keliavusių dviratininkų. Skaičiai tikrai įspūdingi, o skaičiavimo metodai sudėtingi, nes skaičiuojamas tiek tiesioginis, tie antraeilis ar net tolesnės ekonominės naudos efektas. Tačiau bent jau priminiam – teigiamam dviračių infrastruktūros poveikiui pagrįsti to pakanka, o toliau tyrinėjant šią temą būtina nagrinėti detaliau.

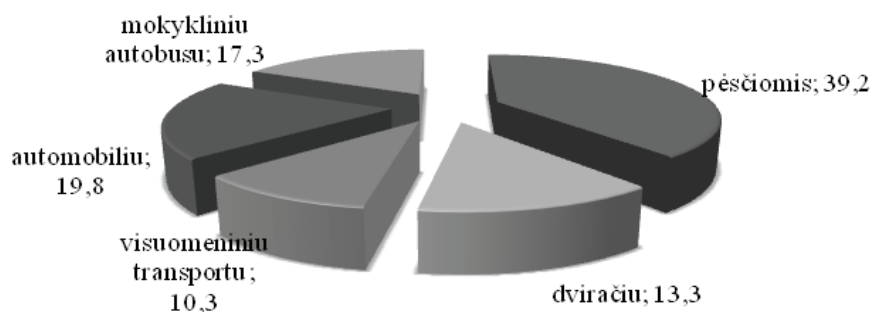
2. Tyrimo rezultatai

2.1. Tyrimas, imtis, tiesioginiai tyrimo rezultatai

Siekiant įvertinti dviračio, kaip susisiekimo priemonės, galimybes, atlikta įvairių tyrimų. Paminėtinas tyrimas, kai analizuotas studentų požiūris į dviratį, kaip susisiekimo priemonę (Whannell, Whannell, White, 2012), ypač jei automobilių stovėjimo vietų skaičius yra problema arba jei automobilis tampa vienintele judėjimo priemone. Autorių atliktas tyrimas atliktas apklausiant jaunesnę kartą – moksleivius, aiškintasis *jų požiūris į dviratį, kaip susisiekimo priemonę, lūkesčiai ir galimybės*.

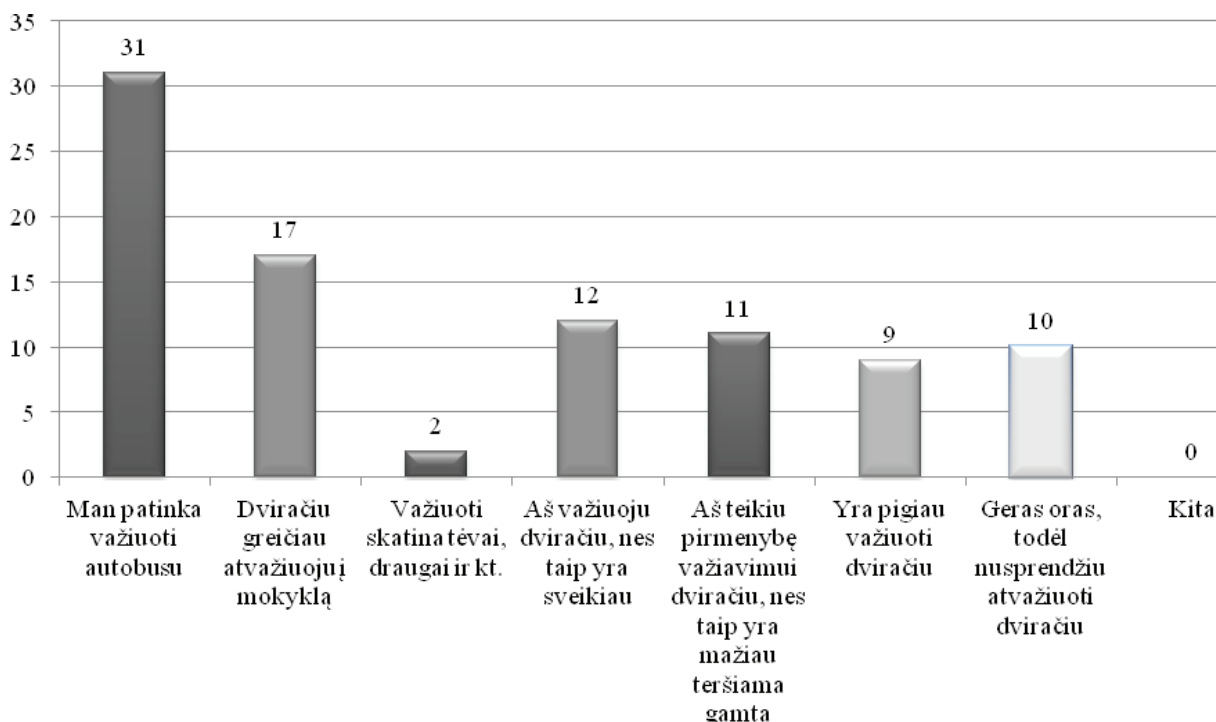
Tyrimo apibendrinimai parengti, remiantis 430 respondentų apklausos rezultatais. Apklausoje dalyvavo 53,2 % berniukų ir 46,8 % mergaičių, besimokančių Kauno rajono mokyklose. Tyrimas atliktas 2013 metų gegužės mėnesį. Tyrimo laikas buvo labai trumpas, todėl analogišką tyrimą rekomenduotina atlikti kiekvieną sezoną (rudenį, pavasarį). Respondentų pasiskirstymas pagal amžių: daugiausiai respondentų (37,7 %) – 13–14 m. amžiaus, nors apklausoje dalyvavo nemažai 10–12 ir 15–16 m. moksleivių. Aktyviausiai apklausoje dalyvavo Mastaičių vidurinės mokyklos (atsakė 103 respondentai), Raudondvario gimnazijos (42 respondentai) ir Garliavos vidurinės mokyklos (36 respondentai) moksleiviai. Kitų mokyklų moksleiviai nebuvo tokie aktyvūs.

1 paveiksle parodyta, kaip respondentai pasiskirstė pagal keliavimo į mokyklą būdą. Reikia pastebėti, kad didžioji dalis respondentų mokyklą dažniausiai pasiekia pėsčiomis (39,2 %), tai lemia mokyklai artima mokinių gyvenamoji vieta. Penktadalį moksleivių į mokyklą automobiliu atveža tėvai ar kaimynai. Dviračiais į mokyklą važiuoja 13,3 % moksleivių. Keliaujant į mokyklą mažiausiai populiarus yra visuomeninis transportas. Tai lengva paaiškinti, nes nedidelių gyvenviečių mokiniai mielai į mokyklą keliauja pėsčiomis. Žinoma, reikia pabrėžti, kad yra moksleivių, kurie į mokyklą keliauja dviračiais (žr. 1 pav.).



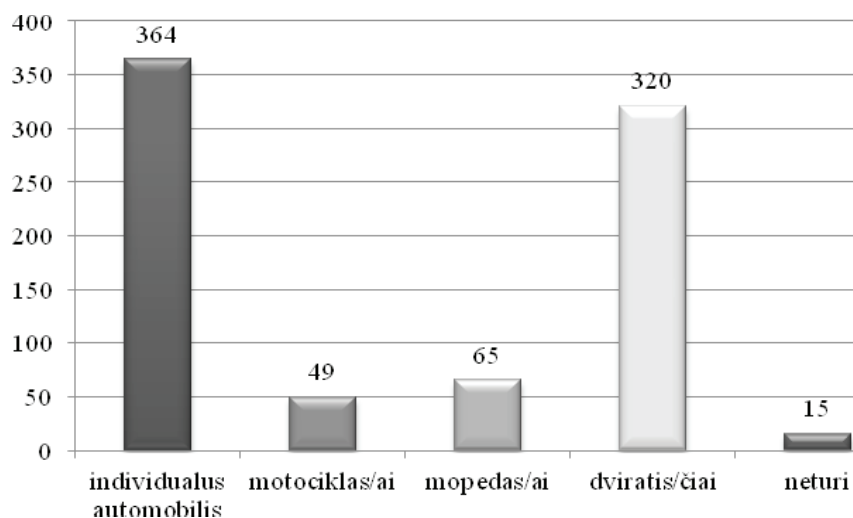
1 pav. Respondentų pasiskirstymas (proc.), atsižvelgiant į keliavimo į mokyklą būdą

Įdomu ir tai, kokios yra vaikų galimybės keliauti. Remiantis anketinio tyrimo duomenimis, 91,4 % moksleivių teigė turintys dviračius, likusieji jų neturi. Kaip pagrindinį motyvą į mokyklą važiuoti *dviračiu* moksleiviai įvardijo tai, kad važiuoti dviračiu jiems patinka (2 pav.). Geros oro sąlygos ir galimybė dviračiu į mokyklą nuvažiuoti greičiau skatintų norą keliauti dviračiu, o ne kitomis transporto priemonėmis.



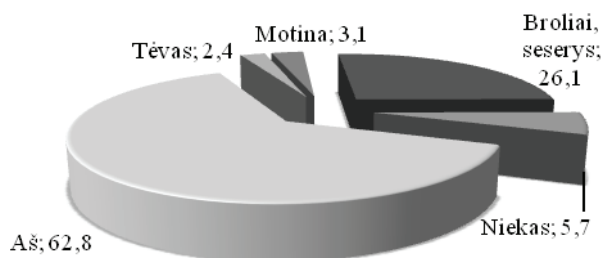
2 pav. Respondentų paminėtos priežastys (proc.), kodėl kelionei į mokyklą jie renkasi dviratį

Atsakymai į klausimą, kokias transporto priemones turi moksleivių šeimos (3 pav.), patvirtino tendenciją, kad populiariausia transporto priemonė yra individualus automobilis. Jį nurodė ~85 % respondentų. Kita vertus, antra pagal populiarumą transporto priemonė yra dviratis, kurį turi 320 respondentų, t. y. ~75 % apklaustų respondentų. Mažiau populiarūs yra mopedai ir motociklai. Jokių transporto priemonių šeimoje neturi tik 15 respondentų.



3 pav. Respondentų nurodytos jų šeimos turimos transporto priemonės

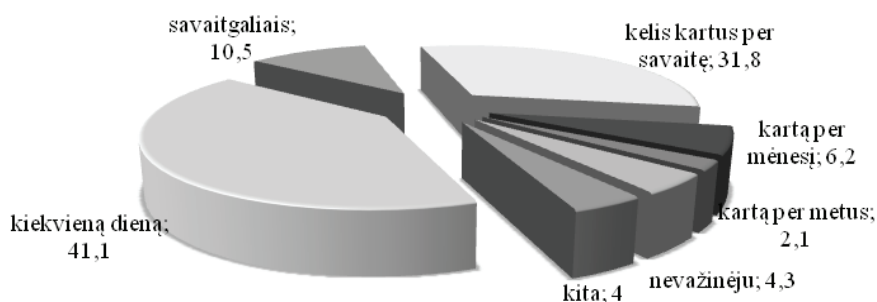
Atlikto tyrimo rezultatai patvirtinimo ir kitą dažniausiai galiojančią nuostatą, kad kelionės dviračiais ypač patrauklios vaikams: 62,8 % apklaustųjų teigė, kad jų šeimoje dažniausiai dviračiu važinėja jie patys ar jų broliai bei seserys (26,1 %) (3 pav.); tik 5,5 % moksleivių nurodė savo tėvus, kaip daugiausiai važinėjančius dviračiu šeimoje. Šie duomenys atskleidė, kad dviratis, kaip transporto priemonė, populiarsnė tarp jaunuolių, kurie dar neturi teisės ir galimybės naudotis lengvaisiais automobiliais ar kitomis motorinėmis transporto priemonėmis. Tuo tarpu nuolat augantys poreikiai ir spartus gyvenimo tempas tampa svarbiu gyvenimo veiksniu kiekvienam, todėl jaunimas renkasi dviratį, juolab kad toks keliavimo būdas dažnai suteikia ir malonumo.



4 pav. Respondentų atsakymų į klausimą, kas jų šeimoje dažniausiai važinėja dviračiu, pasiskirstymas

Kadangi dviračių transportas iki šiol Lietuvoje laikomas sezonine transporto priemone, šiuo tyrimu siekta iširti, kaip naudojimosi dviračiu įpročius keičia metų laikai. 86,6 % respondentų nurodė, kad dažniausiai dviračiu važinėja vasarą, t. y. per atostogas, pavasarį – 7,3 %, likusieji – rudenį ir žiemą, tai sudaro tik 5,8 %. Todėl galima daryti prielaidą, kad dviratis labiau yra laisvalaikio leidimo priemonė.

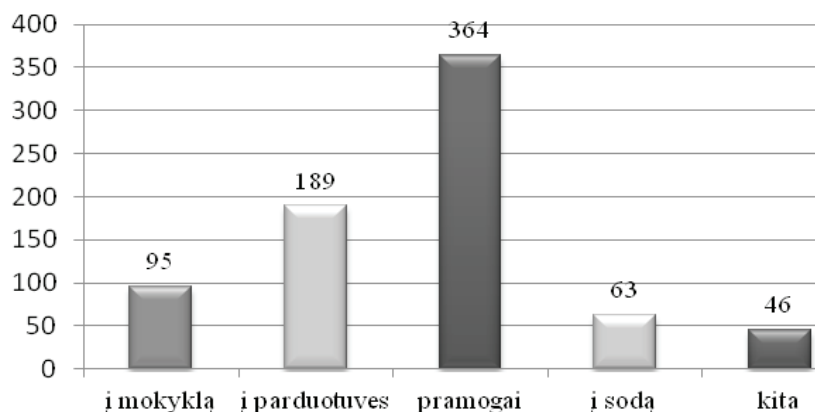
Dviračio naudojimo dažnumas taip pat vienas iš svarbių klausimų, atskleidžiančių jo populiarumą. Anketinio tyrimo rezultatai nustebino, nes 41,1 % apklaustųjų teigė, kad dviračiu naudojasi kiekvieną dieną (5 pav.), beveik trečdalis (31,8 %) respondentų dviračiu naudojasi kelis kartus per savaitę. Šiuo atveju reikia įvertinti tai, kad tirtas labiausiai dviračius mėgstantis rinkos segmentas, vis dėlto rezultatai nuteikia teigiamai.



5 pav. Respondentų pasiskirstymas, atsižvelgiant į tai, kaip dažnai naudoja dviratį

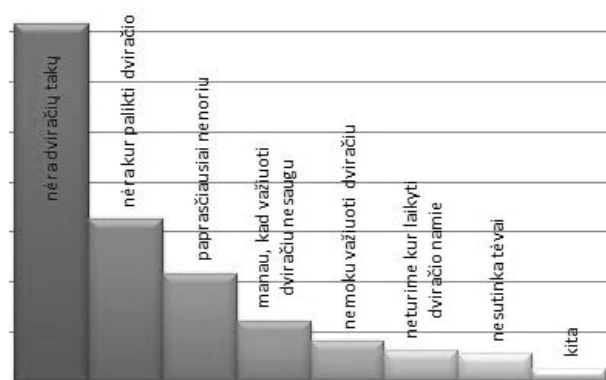
Kokiems tikslams apklausti respondentai dažniausiai naudoja dviratį, atskleista 6 paveiksle. Dažniausiai dviratis naudojamas pramogai, šiam tikslui jį naudoja 364 respondentai (~85 %). Rečiau juo važiuojama į parduotuvę ar mokyklą. Tarp kitų dviračių naudojimo tikslų respondentai minėjo draugų lankymą, važiavimą į treniruotes, keliones prie ežerų, į miškus ir pan.

Prognozuojant dviračių populiarumą Lietuvoje analizuota, kokia respondentų dalis planuoja įsigyti dviratį. Šis klausimas aktualiausias tai respondentų grupei, kuri kol kas neturi dviračio. Rezultatai atskleidė, kad 2/3 dviračių neturinčių respondentų (67,1 %) teigė, kad ketina jį įsigyti.



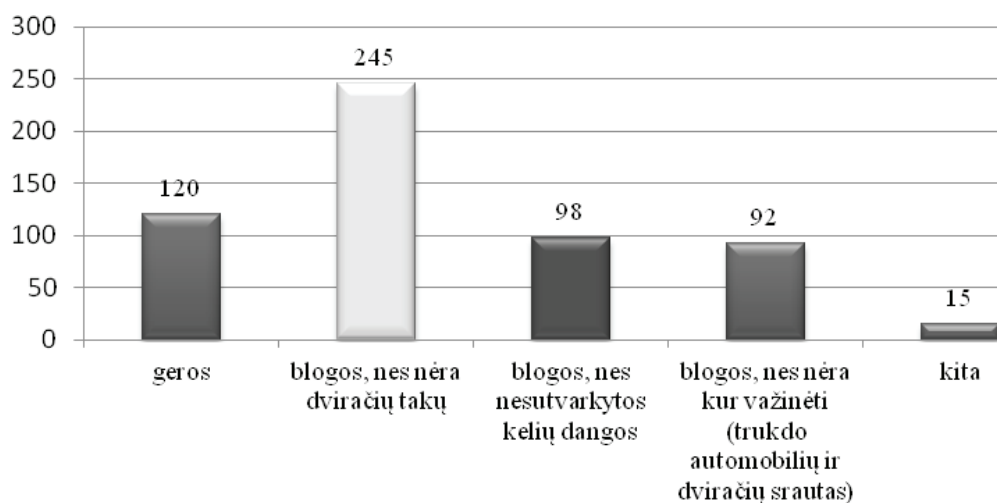
6 pav. Respondentų pasiskirstymas, atsižvelgiant į tai, kuriems tikslams naudoja dviračių

Kaip pagrindinę priežastį, lemiančią apsisprendimą neįsigyti dviračio, respondentai įvardijo dviračių takų nebuvimą (7 pav.). Kiti svarbūs veiksniai yra dviračio laikymo vietų nebuvimas, pačių respondentų nenoras turėti dviračių. Dar viena priežastis – lėšų trūkumas.



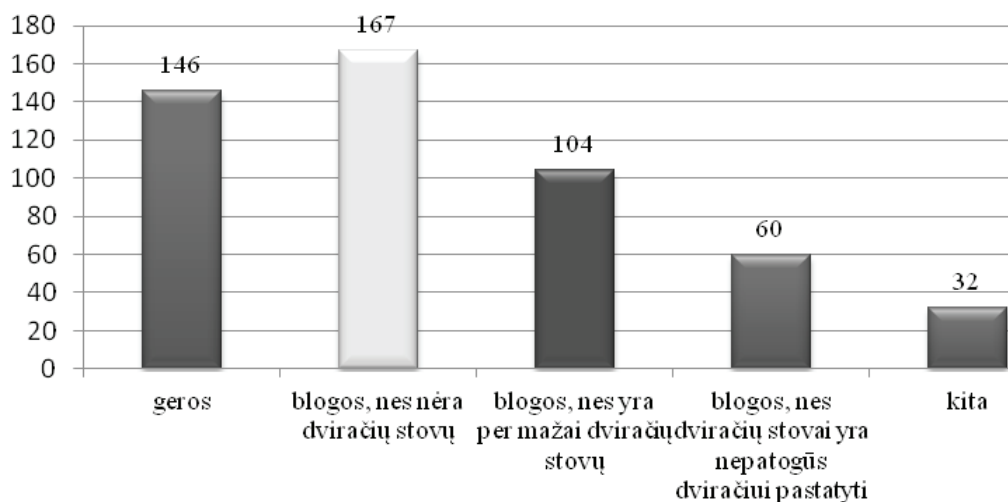
7 pav. Veiksniai, lemiantys apsisprendimą neįsigyti dviračio

Respondentų klausta, kaip jie vertina važiavimo dviračiu sąlygas pakeliui į mokyklą (8 pav.). 120 mokslėivių (~28 % apklaustųjų) sąlygas įvertino kaip geras. Moksleiviai, kurie teigė, kad važiavimo sąlygos yra blogos, paminėjo dviračių takų nebuvimą. Nemažai moksleivių nurodė prastą kelių dangos būklę ir važiuoti trukdančius automobilių bei pėsčiųjų srautus.



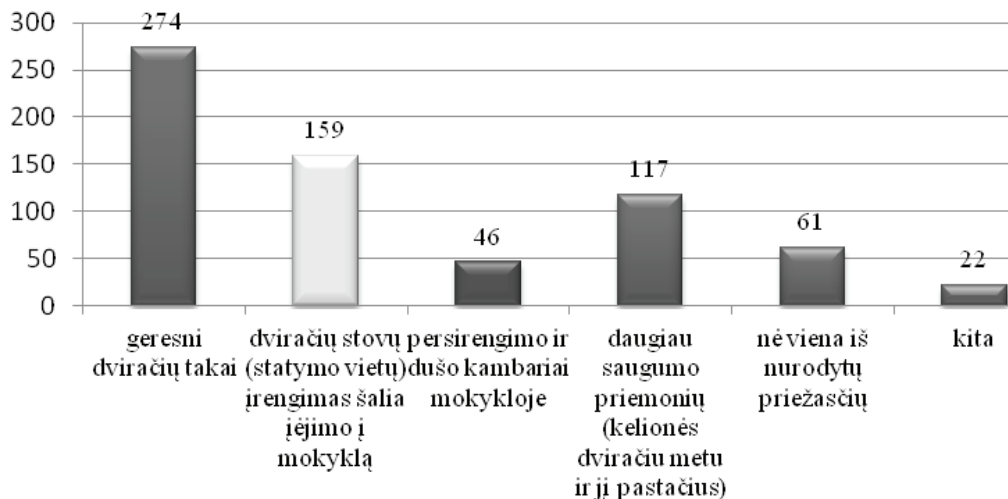
8 pav. Respondentų nuomonių apie važiavimo sąlygas pasiskirstymas

8 paveiksle parodyta, kad dviračių laikymo sąlygas prie mokyklos kaip geras įvertino 146 respondentai (~40 % visų apklaustųjų). Likusieji sąlygas įvertino kaip blogas. Tokią nuomonę dažniausiai lėmė dviračių stovų prie mokyklų trūkumas ar nebuvimas. Skiltyje „kita“ moksleiviai dažnai minėjo, jog baiminasi, kad dviračius pavogs.



9 pav. Respondentų nuomonių dėl dviračio laikymo prie mokyklos sąlygų pasiskirstymas

Kaip galimybę paskatinti į mokyklą važiuoti dviračiu moksleiviai nurodė geresnių dviračių takų įrengimą (10 pav.). Už tai pasisakė 274 moksleiviai, t. y. 63 % apklaustųjų. Veiksmingos priemonės galėtų būti ir dviračių stovėjimo vietų šalia mokyklų įrengimas, saugumo (keliaujant į mokyklą ir pastačius dviratį) didinimas.

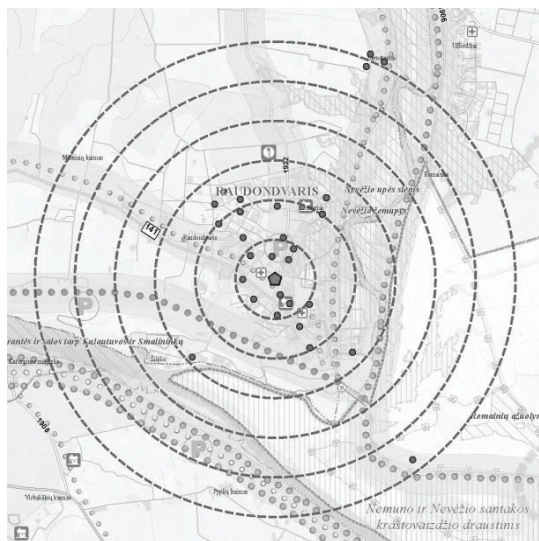


10 pav. Priežastys, kurios paskatintų rinktis dviratį kaip kelionės į mokyklą priemonę

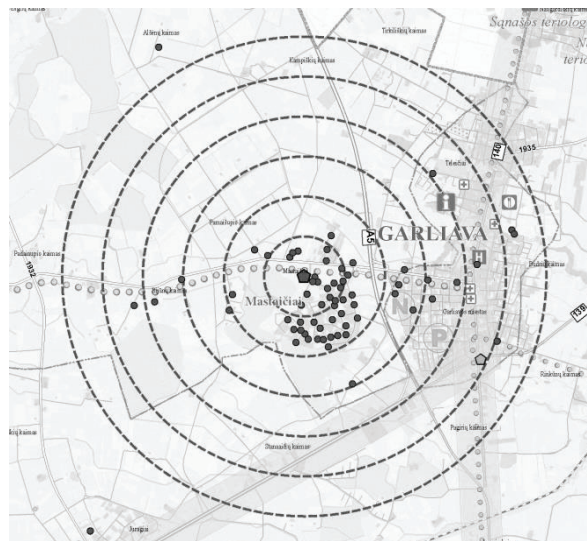
Reikia pridurti, kad net 82 % respondentų teigė norintys, kad nuo jų namų iki mokyklos būtų nutiestas dviračių takas, to nenorėtų tik 12 % apklaustųjų.

2.2. Išvestiniai tyrimo rezultatai – mokyklų pasiekiamumo dviračiais zonos

Danijoje gyvenančių vaikų kelionės dviračiais iki mokyklos siekia apie 20 km, tačiau Lietuvoje tokio dviračių populiarumo rezultatų dar labai sunku tikėtis. Koks atstumas būtų priimtinas šiandien keliauti iki mokyklos dviračiu?



11 pav. Raudondvario gimnazijos mokinių apklausos rezultatų vizualizacija



12 pav. Mastaičių pagrindinės mokyklos mokinių apklausos rezultatų vizualizacija

Remiantis atlikto anketinio tyrimo rezultatais, nustatytos mokyklų aptarnavimo zonos, kuriose dviračių infrastruktūros sukūrimas moksleiviams būtų ypač naudingas. Nustatytos didžiausio patrauklumo zonos yra 1 km spinduliu nuo mokyklos (schemose kiekvienos zonos spindulys – 500 m, taškeliais pažymėtos moksleivių gyvenamosios vietos), kur dviračiais į mokyklą keliauja apie 70 proc. moksleivių, likusi dalis moksleivių pasiskirsto papildomų 2 km zonoje. Todėl planuojant dviračių infrastruktūrą moksleiviams tikslinga dviračių takus įrengti 3 km zonoje nuo mokyklos, tai užtikrintų jų saugumą ir lemtų didesnę dviračių patrauklumą.

Išvados

Atlikta nemažai tyrimų ir įrodyta, kad pagrindinė priemonė skatinti turizmą mieste yra pozityvi, teisinga, į dviračių susisiekimą nukreipta miesto arba vietovės vystymo politika. Vis dėlto, remiantis S. L. Handy ir Y. Xang atlikto tyrimo duomenimis, dviračių turizmo infrastruktūra yra tik pirmasis žingsnis plėtojant susisiekimą dviračiais, svarbus aspektas yra ir socialinė darbo vietos aplinka. Tai, be abejo, nereiškia, kad darbdavys tiesiogiai turi skatinti keliavimą dviračiu, tiesiog daug svarbesnis faktas yra kolegų požiūris į tokį keliavimo būdą. Siekiant pakeisti gyventojų požiūrį, būtina pasitelkti daug įvairių priemonių, pvz., rengti masines akcijas „Diena su dviračiu į darbą“ arba atitinkamai pritaikyti aplinką darbe (dviračių stovėjimo aikštelės, dušai ir pan.). Kita vertus, reikia paminėti ir kitą svarbų faktą: bendruomenė, kuri palaiko keliavimą dviračiais, yra patrauklesnė gyventojams, kuriems ši veikla yra svarbi, nepaisant to, kad įdiegus įvairias susisiekimo dviračiais priemones paprastai tik šiek tiek pasikeičia vietinių gyventojų įpročiai.

Nors straipsnio autorės atliko tik nedidelį tyrimą, – apklausta 430 respondentų iš Kauno rajono mokyklų – rezultatai aiškiai rodo dviračių takų ir kitos su tuo susijusios infrastruktūros poreikį rajono savivaldybėje. Pagrindiniai tyrimo rezultatai:

- Dviračių populiarumas tarp moksleivių – didžiulis, kalbant tiek apie kasdienes keliones į mokyklą ar parduotuvę, tiek apie pramogas. Džiugina ir tai, kad ne tik vaikai mėgsta keliauti dviračiais, pramogauja ir kiti šeimos nariai.
- Didžiausias dviračių takų infrastruktūros kokybės trūkumas – saugių dviračių trasų ir saugojimo, stovėjimo (taip pat ir statymo vietų, stovų, persirengimo kabinų, dušų ir pan.) vietų trūkumas.
- Nors dviračiais mėgsta važinėti dauguma moksleivių, vis dėlto didžioji jų dalis dviratį laiko pramogine, o ne susisiekimo priemone.
- Trūksta visuomenės palaikymo, informacijos ir infrastruktūros, kad noras keliauti dviračiu būtų įgyvendintas ir realus.

Remiantis tyrimo rezultatais, galima lengvai pagrįsti tiesioginius strateginius sprendimus plėtoti dviračių takus Lietuvoje: dviračių takų plėtra iš karto pasiteisintų sukūrus dviračiams tinkamą infrastruktūrą greta mokyklų, t. y. 1–3 km zonoje, tai paskatintų (mokinius ir miesto svečius) keliauti dviračiais ir pratęsti jų plėtrą už miestelių ribų, formuojant žiedus ar tinklus ir taip skatinant ne tik pasiekti darbo ar veiklos vietą, bet ir keliauti ar pramogauti, kaip tai daro didelė dalis viso pasaulio gyventojų.

Tyrimo rezultatų ribotumas pasireiškia tuo, kad apklausti tik moksleiviai, siekiant suprasti jaunosios kartos motyvus ir galimybes naudotis dviračiu, tačiau būtų labai įdomu apklausti ir kitas vartotojų grupes, nustatyti jų poreikius bei galimybes. Tokius tyrimus numatoma atlikti artimoje ateityje, nes autorėms ši tema yra viena įdomiausių.

Dviračių turizmo plėtra yra opus klausimas. Plėtojant regionus, remiantis užsienio patirtimi, ir skatinant keliavimą dviračiu gali būti pasiekta įvairių rezultatų: skatinamas smulkusis verslas, sukuriama naujos pajamų galimybės mažesniuose lankomuose miesteliuose ir kaimuose, keliaujantieji dviračiais ne tik pramogauja, bet ir aktyviai leidžia laisvalaikį, t. y. stiprina sveikatą, kuriama įvairesnė viešoji infrastruktūra, didinanti priemiestinių teritorijų patrauklumą, darniai vystomi ne tik susisiekimo sistema bet ir turizmas.

Literatūra

- Ammann, P., Bischof, L., Schalcher F. (2002). Segmentation of the Swiss Travel Market by Holiday Activities. *Tourism Review*, Vol. 57, No. 4, p. 33–44.
- Batabyal, A. A., Nijkamp, P. (2013). Ought a green citizen to bicycle or take public transport to work? *Ecological Economics*, Vol. 86, p. 93–96.
- Berlolo, N., Colonna, P. (2012). Testing and Improving Urban Bicycle Performance. *Procedia – Social and Behavioral Sciences*, Vol. 53, p. 72–83.
- Boksberger, P. E., Von Bartenwerffer, T. (2003). Effective Destination Marketing through Market Segmentation by Travel and Leisure Activities. *Tourism Review*, Vol. 58, No. 4, p. 12–20.
- De Bruyn, R. (2003). Report on Workshop SI: How can Sport Events contribute to sustainable Growth. *Tourism Review*, Vol. 58(4), p. 37–38.
- Dickinson, J. E., Dickinson, J. A. (2006). Local transport and social representations: Challenging the assumptions for sustainable tourism. *Journal of Sustainable Tourism*, Vol. 14, p. 192–208.
- Dickinson, J. E., Robbins, D. (2007). Using the car in a fragile rural tourist destination: A social representations perspective. *Journal of Transport Geography*, Vol. 15, p. 116–126.
- Dickinson, J. E., Robbins, D. (2009). “Other People, Other Times and Special Places”: A Social Representations Perspective of Cycling in a Tourism Destination. *Tourism and Hospitality Planning & Development*, Vol. 6, No. 1, p. 69–85.
- Downward, P., Lumsdon, L. (2000). The demand for day visits: an analysis of visitor spending. *Tourism Economics*, Vol. 6, p. 251–261.
- Downward, P., Lumsdon, L. (2001). The development of recreational cycle routes: An evaluation of user needs. *Managing Leisure*, Vol. 6, p. 50–60.
- Downward, P., Lumsdon, L. (2004). Tourism transport and visitor spending. *Journal of Travel Research*, Vol. 42 (4), p. 415–420.
- Downward, P., Lumsdon, L., Weston, R. (2009). Visitor expenditure: The Case of Cycle Recreation and Tourism. *Journal of Sport and Tourism*, Vol. 14, No. 1, p. 25–42.
- Gossling, S. (2013). Urban transport transitions: Copenhagen, City of Cyclists. *Journal of Transport Geography*, Vol. 33, p. 196–206.
- Handy, S. L., Xang, Y. (2011). Factors Correlated with Bicycle Commuting: A Study in Six Small U.S. Cities. *International Journal of Sustainable Transportation*, Vol. 5, p. 91–110.
- Klassena, J., El-Basyouny, K., Islamc, Md. T. (2014) Analyzing the severity of bicycle-motor vehicle collision using spatial mixed logit models: A City of Edmonton case study. *Safety Science*, Vol. 62, p. 295–304.
- Lamont, M. (2009). Reinventing the Wheel: A Definitional Discussion of Bicycle Tourism. *Journal of Sport & Tourism*, Vol. 14, No. 1, p. 5–23.
- Lumsdon, L., Downward, P., Cope, A. (2004). Monitoring of cycle tourism on long distance trails: the North Sea Cycle Route. *Journal of Transport Geography*, Vol. 12, p. 13–22.
- Mihalic, T. (2003). Report on Workshop I: How can Sport Activities contribute to sustainable Tourism Growth? *53th AIEST congress: Sport and Tourism, Tourism Review*, Vol. 58(4), p. 35–36.

- Ritchie, B. W. (1998). Bicycle tourism in the South Island of New Zealand: planning and management issues. *Tourism Management*, Vol. 19, No. 6, p. 567–582.
- Faulks, P., Ritchie, B. W., Tkaczynski, A. (2010). Understanding the Motivation and Travel Behaviour of Cycle Tourists Using Involvement Profiles. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, Vol. 27, p. 409–425.
- Saunders, K. (2003). Linking National Trust properties to the national cycle network. *Countryside Recreation*, Vol. 11, p. 2–5.
- Slak, N., Robinsak, M. (2005). Research amongst Providers of Active Sports Holidays in Slovenia. *Tourism Review*, Vol. 60, No. 2, p. 27–31.
- Spencer, P., Watts, R., Vivanco, L., Flynn, B. (2013). The effect of environmental factors on bicycle commuters in Vermont: influences of a northern climate. *Journal of Transport Geography*, Vol. 31, p. 11–17.
- Whannell, P., Whannell, R., White, R. (2012). Tertiary student attitudes to bicycle commuting in a regional Australian university. *International Journal of Sustainability in Higher Education*, Vol. 13, No.1, p. 34–45.
- Van Bekkum, J. E., Williams, J. M. (2011a). Cycle commuting and perceptions of barriers: stages of change, gender and occupation. *Health Education*, Vol. 111, No. 6, p. 476–497.
- Van Bekkum, J. E., Williams, J. M. (2011b). Employees' perceptions of cycle commuting: a qualitative study. *Health Education*, Vol. 111, No. 3, p. 198–215.

CAN CYCLING LEAD TO REGIONAL DEVELOPMENT?

MARIJA KUČINSKIENĖ, AIDA MAČERINSKIENĖ
Vilnius University (Lithuania)

Summary

For twenty years, as soon as the talking about the possibilities brought in by cycles and attractiveness of the cycling related activities had started, the party of skeptics immediately appears arguing that absence of good bicycle paths means absence of bicyclists per se. Or, on the opposite – as long as the cycling mainstream is weak there is no need for paths. Therefore this dilemma goes on for more than 20 years in Lithuania, thus at least one generation in the country has lost its chance to appreciate the joy of full-scale cycling. On the other hand maybe we shouldn't have to complain thoroughly, as fragmented cycling trails are constantly being fitted. But how the fragmentation and mostly unplanned trail scattering may be associated with regions remains unclear. Even more specific question – can trips on bicycles lead to more integrated regionalization and who are those using cycling paths in the future – the authors try to answer in this article.

KEYWORDS: *travelling with bicycle, bicycle tourism, cycle routes, tourism business.*

JEL CODES: L830, L840