**Pranešimas žiniasklaidai**

2023-10-16

**Dviračiu į darbą – ir per žiemos snygį, ir per vasaros lietų**

**Besiplečiantys dviračių takai skatina daugelį automobilių vairuotojų persėsti ant dviračių – tai ne tik padeda sutaupyti ir išvengti kamščių, bet ir gerina žmogaus fizinę būklę. Dviratininkai pastebi, kad oro sąlygos šiam keliavimo būdui įtakos neturi – sušlapus visada galima persirengti, o tokių kritulių, kurie trukdytų važiavimui, dar neteko sutikti.**

Dviračių infrastruktūros plėtra, esamų takų atnaujinimas ir naujų tiesimas, pavienių atkarpų jungimas į nenutrūkstantį dviračių takų tinklą – tokius tikslus kelia Susisiekimo ministerija, siekdama paskatinti tvarų judumą ir užtikrinti dviratininkų eismo saugumą.

Skaičiuojama, kad 2014–2020 m. dviračių infrastruktūros plėtrai buvo skirta 10 mln. eurų Europos regioninės plėtros fondo investicijų. Per šį laikotarpį Lietuvoje kiekvienais metais buvo nutiesiama 80–100 km naujų takų.

2021–2027 metų laikotarpiui iš Europos Sąjungos fondų savivaldybėms numatoma skirti kur kas daugiau – apie 100 mln. eurų. Tikimasi, kad tai leis ne tik ženkliai padidinti kiekvienais metais nutiesiamų takų ilgį, bet ir pasiekti proveržį dviračių naudojime.

**Turime sveikintinų pavyzdžių**

Į darbą dviračiu kasdien važiuojantis vilnietis Mantas Malcius sako, kad oro sąlygos jo keliavimo pasirinkimui įtakos neturi – silpnas lietus tam netrukdo, dviratininko drabužiai greitai išdžiūsta, o jei ištinka smarki liūtis, galima ir luktelti kur po pastoge.

„Jeigu keliaudamas sušlampu, dėl to problemų nekyla – visada atvykęs į darbą persirengiu. Tiesa, praėjusiais metais nustojau keliauti dviračiu žiemą kasdien, kadangi druskos jį labai gadina, todėl dabar išvažiuoju laisvalaikiu, o grįžęs jį nuplaunu. Iš tiesų taip keliauti žiemą tikrai galima, tačiau tai reikėtų daryti protingai – takai yra barstomi, todėl ledas visai netrukdo, bet tai nereiškia, kad galima greitai lėkti“, – teigia jis.

Pašnekovas pasakoja, kad kasdienis jo 8 kilometrų maršrutas nuo Baltupių iki Gedimino prospekto trunka iki 25 minučių.

„Dažniausiai važiuoju palei Neries upę. Visą šį ruožą galėčiau sutrumpinti iki 5 kilometrų, važiuodamas pro Šnipiškes, tačiau tai darau tik pavasariais, kuomet Neries pamiškėse esantis ledas dar nėra ištirpęs – šioje atkarpoje dar trūksta dviračių takų jungties. Nors didžiąją dalį kelio važiuoju dviračių taku, tenka dalyvauti ir bendrame automobilių sraute – tada turiu stoti sankryžose prie šviesoforų, todėl į darbą atvykstu per beveik tokį patį laiką“, – dalinasi M. Malcius.

**Dviratis populiarus ir Danijoje**

Dviračiu į darbą keliauja ir Danijoje gyvenantis bei dirbantis gydytojas kardiologas Mindaugas Vieželis – kasdienis jo maršrutas į ir iš darbo siekia 4 kilometrus bei užtrunka vos 7 minutes. Pats gydytojas tai įvardina kaip puikią progą rytinei mankštai.

„Vienintelis realus iššūkis, su kuriuo susiduriu, yra oras, tačiau net jeigu kas nors bandytų argumentuoti, kad į darbą važiuoti automobiliu būtų „sausiau“, automobilių parkavimo vietos yra nepalyginamai toliau nei dviračių – juos galima palikti prie pat durų, tad visas tas „sausas“ laikas automobilyje būtų praleistas tiesiog einant parkavimo aikštele per lietų. O ir pati kelionė užtruktų ilgiau nei dviračiu“, – samprotauja jis.

Pašnekovas sako, kad dviračių sezonas Danijoje niekada nesibaigia – nors orai ten gali būti labai atšiaurūs, rytais galima pamatyti nemažai kostiumus dėvinčių dviratininkų, kurie keliauja į darbą. Svarbiausia, anot M. Vieželio, yra tinkama apranga: jei darbe nusimato susitikimai, visiškai priimtina juose dalyvauti ir neformalia apranga.

**Džiaugiasi Lietuvos vairuotojų tolerancija**

Gydytojas kardiologas priduria, kad dažnai grįžta aplankyti Kauno, todėl turi puikią galimybę lyginti Danijos ir laikinosios sostinės dviračių takus.

„Kaune tikrai daugėja dviračių takų, kurie sujungia nemažas miesto atkarpas. Svarbu, kad tai funkcionalios atkarpos, kuriomis gyventojai gali naudotis vykdami į darbą. Be to, malonu matyti, kad naujai nutiesti dviračių takai nestovi tušti – jais rieda vis daugiau ir daugiau miestiečių“, – džiaugiasi M. Vieželis.

Pasak jo, dviratininkų daugėja, tad norisi, kad vairuotojai būtų atidesni ir tolerantiškesni: „Vienas didžiausių skirtumų tarp Lietuvos ir Danijos, kurioje taip pat nėra dviračių takų šalia kiekvieno kelio, yra tai, kad dviratininkas yra pirmoje vietoje kelyje. Tai nereiškia, kad negalima jo aplenkti ir reikia lėtai važiuoti jam iš paskos. Lenkti galima, tačiau tai visada daroma saugiu atstumu, nespaudžiant prie šalikelio, nekeliant pavojaus ir nesignalizuojant lenkimo metu.“

Pašnekovas priduria, kad signalizavimo jam tenka išgirsti daug mažiau negu prieš keletą metų – tai rodo, kad Lietuvos vairuotojų tolerantiškumas dviratininkams yra išaugęs.

„Labiau tikiu, kad vairuotojai pastebi ir pratinasi prie augančio dviratininkų kiekio keliuose bei priima juos kaip lygiateisius eismo dalyvius“, – reziumuoja M. Vieželis.

Lietuvos savivaldybėse šiuo metu esantys dviračių takai ir jų plėtros planai – Susisiekimo ministerijos kartu su Lietuvos automobilių kelių direkcija, savivaldybėmis ir dviratininkus vienijančiomis bendruomenėmis parengtame žemėlapyje: <https://gis.ktvis.lt/webappbuilder/apps/65>