

DARNIOS REKREACIJOS IR TURIZMO PLĖTRA – ALTERNATYVAUS MOBILUMO MIESTE SKATINIMO BŪDAS

Gintaras Stauskis

Urbanistikos katedra, Vilniaus Gedimino technikos universitetas,

Pylimo g. 26/Trakų g. 1, LT-01132 Vilnius, Lietuva

El. paštas Gintaras.stauskis@ar.vgtu.lt

Įteikta 2008 03 19

Santrauka. Tyrime pateikiamas darnios miesto ir priemiesčio rekreacijos tinklo plėtros modelis. Darni rekreacija suprantama kaip priemonių visuma, leidžianti suaktyvinti pėsčiųjų, dviratininkų ir vandens keliautojų judėjimą mieste laisvalaikio poilsio tikslu, taip pat apriboti nebūtinius automobilių srautus, skirtus susisiekti tarp miesto centro, gyvenamųjų ir rekreacijos teritorijų. Sąveika tarp Vilniaus miesto ir aplinkinių priemiesčio teritorijų analizuojama siekiant išryškinti kliūtis miesto ir priemiesčio jungtims įtvirtinti. Tai pėsčiųjų takų struktūros trūkiai miesto viešosiose erdvėse, tiesioginės prieigos iš miesto gyvenamųjų teritorijų prie užmiesčio rekreacinių resursų nebuvimas, nepakankamai koordinuojama ir net spontaniška priemiesčio teritorijų urbanizacija. Tokios tendencijos pablogino sąlygas pėstiesiems, dviratininkams ir vandens keliautojams judėti mieste ir susisiekti su priemiesčio rekreacijos arealais. Neribojama motorizuoto susisiekimo ekspansija į visas miesto erdves riboja gyventojų galimybes rinktis judėjimą pėsčiomis, dviratininkų ir vandens takais ir skatina nereikalingus automobilių srautus. Tyrimas atskleidžia darnaus mobilumo tinklo kūrimo metodus, paremtus koordinuotu „žaliųjų koridorių“ tipo jungčių planavimu mieste ir jungtims su priemiesčio rekreacijos arealais. Pėsčiųjų, dviratininkų ir vandens takais sujungti miesto vidaus ir priemiesčio išoriniai rekreacijos resursai sudaro geras sąlygas tiesiogiai prieiti prie netoli gyvenamųjų teritorijų esančių vertingų gamtos ir kultūros paveldo teritorijų bei objektų, išvengiant nebūtinų kelionių automobiliais aplinkiniais takais. Pateiktuose eksperimentiniuose Vilniaus darnios rekreacijos trasų pasiūlymuose numatyta vienoje trasoje integruoti keliones pėsčiųjų, dviračių takais ir vandens traktais, taip pat įtraukiant į šią grandinę ir miesto viešąjį susisiekimą.

Reikšminiai žodžiai: darnus mobilumas, žaliakeliai, rekreacija, prieinamumas, miesto plėtra.

Įvadas

Siekiant gerinti šiuolaikinių miestų gyvenimo kokybę vis svarbesnis tampa jų plėtros socialinių pasekmių analizavimas ir vertinimas. Plėtros sprendinių sukeliamas poveikis miesto gyventojų sveikatai yra vienas svarbiausių šiuolaikinio miesto gyvenimo kokybės veiksnių. Miestiečių sveikatos lygį labiausiai nulemia jų gyvenimo būdas ir jų gyvenamosios aplinkos kokybė (iki 90 % poveikio), o institucinės formaliosios sveikatos apsaugos sistemos poveikis yra sąlygiškai nedidelis (tik apie 10 %) (Proceedings ... 2004). Gyventojų sveikatos rezultatai Lietuvoje ir Vilniaus mieste yra itin prasti: pagal vidutinės tikėtinos gyvenimo trukmės, kūdikių mirtingumo ir kitus dinaminis sveikatos priežiūros rezultatų rodiklius Lietuva yra paskutinėse Europos Sąjungos valstybių gretose, nors institucinės sveikatos

priežiūros resursų (gydymo pastatų ploto, lovų skaičiaus) apimtėmis dvigubai lenkiame Europos Sąjungos valstybių vidurkį (Network for Future ... 2004–2006).

Ypač didelį poveikį gyventojų sveikatai turi jų fizinis mobilumas, kuris šiuolaikiniame mieste dėl vis labiau įsigalinčio susisiekimo automobiliais tapo itin mažas. Politinių ir ekonominių virsmų pasekme tapęs didžiulis automobilizacijos lygio augimas paveikė susisiekimo būdų pasiskirstymą pėsčiųjų, dviratininkų ir viešojo susisiekimo nenaudai, kartu sumažėjo ir taip menkos galimybės didinti miesto gyventojų fizinį judrumą. Renkantis judėjimo būdus daug lemia per ilgą laiką susiformavusios bendruomenės tradicijos, esama miesto gamtinė aplinka, ekonominiai ir kiti veiksniai. Dėl sparčios automobilizacijos keičiasi ir miesto aplinka,

kur vis daugiau erdvių atiduodama automobilių eismui, jiems stovėti, prižiūrėti. Paradoksalu, tačiau miesto centre išplėtos automobilių eismo arterijos ir papildomi automobilių stovėjimo plotai pritraukia papildomus automobilių srautus, o problema išlieka ir tampa dar didesnė. Tokie miesto aplinkos polyciai veikia ir gyventojų pasirenkamas laisvalaikio praleidimo formas.

Darnios miesto ir priemiesčio rekreacijos sistema ir jos mobilumo veiksniai, plėtojantys gyventojų sąlytį su gamtine ir kultūrine aplinka, išsaugantys miesto viešąsias erdves ir skatinantys pėsčiųjų srautus, suteikiantys pusiausvyrą susisiekimo būdų visumai ir pagerinantys šiuolaikinio miesto gyventojų gyvenimo kokybę, yra šio tyrimo objektas. Tyrimas paremtas Vilniaus miesto pavyzdžiu.

Šį tyrimą autorius atliko dalyvaudamas Europos Sąjungos mokslo projekte (*Sustainable Tourism ... 2006–2008*), kuriame buvo išanalizuotos darnios rekreacijos plėtros Vilniaus mieste problemos, parengta darnios rekreacijos plėtros koncepcija ir parengti praktiniai planavimo pasiūlymai. Tyrimo eiga ir metodai buvo aptarti su projekto konsorciumo dalyviais, o rezultatai pristatyti keleto tarptautinių konferencijų metu.

1. Problema

Darnios rekreacijos plėtros mieste klausimai yra neatšiejamai susiję su judėjimo galimybių planavimu miesto plėtros procesuose. Tyrimai rodo, kad nors bendras Vilniaus miesto gyventojų mobilumas 1993–2004 m. padidėjo 26 %, gyventojų mobilumas pėsčiomis ir dviračiais atitinkamai sumažėjo 28 % ir 40 % (Juškevičius, Valeika 2007: 62). Tai vyko dėl daugelio priežasčių, o viena svarbiausių iš jų yra išaugęs mobilumas lengvaisiais automobiliais.

Analizuojant susisiekimo būdų kaitą Vilniuje per beveik tris pastaruosius dešimtmečius reikia realiai ir objektyviai įvertinti šiai kaitai įtaką dariusius veiksnius. Matyt, kad svarbiausias iš jų – neregėtas, net 2,8 karto išaugęs automobilių skaičius – nuo 191 automobilių 1 000 gyventojų 1995 m. iki 513 automobilių 2007-aisiais m. (Vilniaus miesto savivaldybės ... 2006: 4.3.4 skyrius).

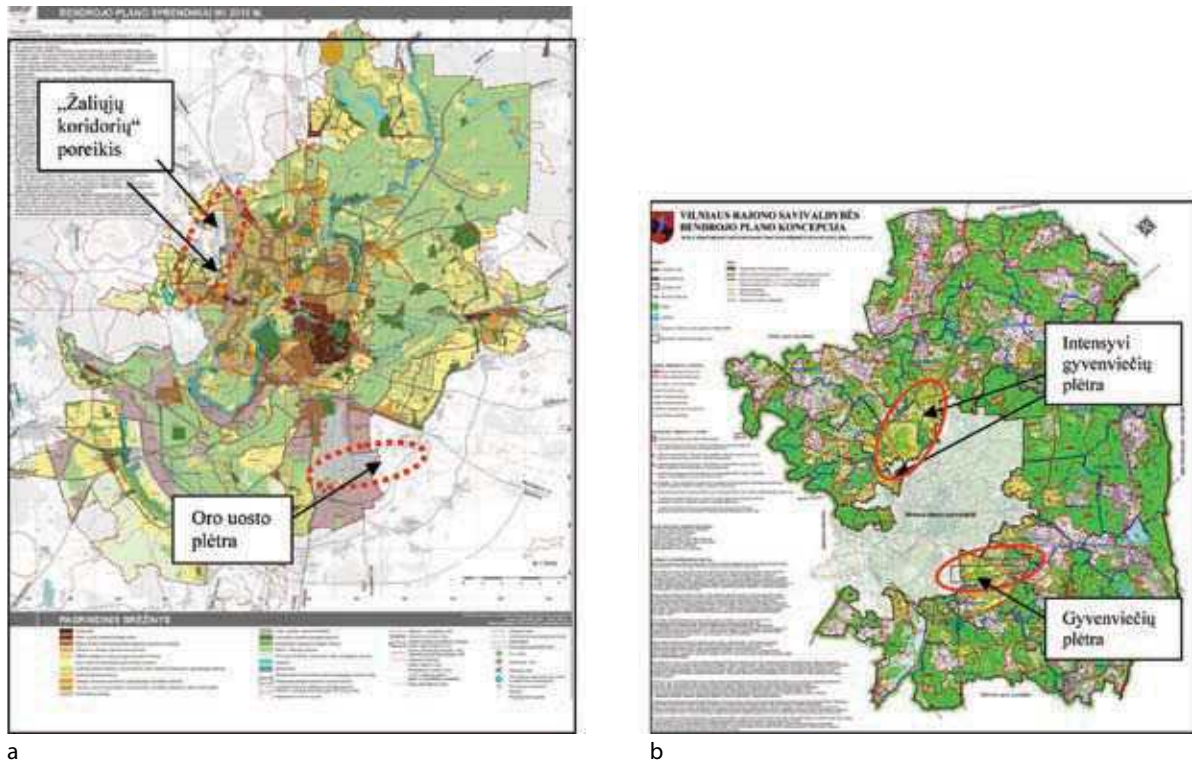
Susisiekimo būdų kaitos tyrimas per beveik tris pastaruosius dešimtmečius rodo (Vilniaus miesto savivaldybės ... 2006) nuolat mažėjančią viešojo susisiekimo dalį bendrame keleivių sraute – per tiriamą laikotarpį sumažėjo 29,1 %. Per šį laikotarpį 20,2 % taip pat sumažėjo santykinė pėsčiųjų ir dviratininkų dalis Vilniaus mieste (1 lentelė). Santykinės automobilių dalis didėjo mažėjant viešojo susisiekimo ir pėsčiųjų bei dviratinin-

kų daliai. Labai panašios tendencijos vyravo ir mūsų kaimyniniuose kraštuose. Štai Rygoje per 1994–2006 m. laikotarpį automobilių skaičius išaugo du kartus, o viešojo susisiekimo dalis sumažėjo (Rygos ... 2002).

Susisiekimo būdų pasiskirstymo Europos miestuose palyginimas rodo keletą įdomių dėsningumų (2 lentelė). Pirmiausia, Vilnius kaip ir Ryga bei kiti posovietinės erdvės didmiesčiai išlaiko santykiškai didelę viešojo susisiekimo keleivių dalį, kuri yra beveik dvigubai didesnė nei kai kuriuose kituose panašaus dydžio Europos miestuose. Tačiau pėsčiųjų ir dviratininkų lyginamoji dalis susisiekimo srityje yra gerokai mažesnė nei kituose lyginamuose miestuose. Suprantama, Vilniui sunku lygintis su Fraiburgu ar Kopenhaga, kuriuose jau keletą dešimtmečių vykdomos koordinuotos pėsčiųjų ir dviratininkų judėjimo plėtros programos davė puikių rezultatų. Labiausiai kelia nerimą pėsčiųjų ir dviratininkų srautų, o ypač viešojo susisiekimo mažėjimo tendencijos, pastebimos Vilniaus mieste (2 lentelė). Vis tik vilniečių nuomonė apie viešojo susisiekimo ateitį yra pakankamai realistiška. Naujausia 2008 04 08–10 vykdyta vilniečių apklausa rodo, kad dauguma gyventojų mano, jog racionaliausia yra stiprinti esamą viešojo susisiekimo sistemą (Vilniaus miesto gyventojų ... 2008).

Per minėtą laikotarpį, kai miestas patyrė didžiulį papildomų automobilių srautų spaudimą, koordinuotų veiksmų, kaip išsaugoti ir sustiprinti pėsčiųjų ir dviratininkų judėjimo sąlygas, Vilniuje beveik nebuvo taikoma. Daug miesto plėtros sprendinių blogino susisiekimo pėsčiomis sąlygas. Štai tranzitinių automobilių srautai Vilniaus senamiestyje perkerta pagrindinius intensyvių pėsčiųjų miestiečių ir turistų srautus net pačioje Rotušės aikštėje. Susisiekimo dviračiais infrastruktūros plėtra buvo pavienė ir nesistemiška, paskiri dviračių takai vis dar nesudaro vientiso trasų tinklo.

Šio tyrimo autorius visiškai palaiko miesto struktūros integralumo svarbos planavimo srityje idėjas, pagal kurias planuojant miestą ir atskiras jo sistemas svarbu surasti bendruosius principus, kurie leistų integruoti įvairias plėtros strategijas į vieną suderintą sistemą (Juškevičius, Valeika 2007). Vis tik sudėtingi socialiniai procesai ir erdvinė plėtra analizuojami ieškant diferencijavimo (išskyrimo) ir integravimo (sujungimo) procesų pusiausvyros ir derinant šiuos procesus. Taigi šiuo tyrimu siekiama sudaryti metodą, kaip integruoti į miesto sistemą išskirtai tiriamus rekreacijos ir mobilumo plėtros klausimus, kiek leidžia šio straipsnio erdvė, atitinkamai integraliai vertinant siūlomos metodikos poveikius ir tikėtinas pasekmes.



1 pav. Miesto ir priemiesčio plėtros koordinacijos problemos: a – Vilniaus miesto (Rygos ... 2006–2018); b – Vilniaus rajono (Vilniaus rajono savivaldybės ... 2008) savivaldybių plėtros planai

Fig. 1. Coordination problems between development plans of Vilnius city (Rygos ... 2006–2018); and Vilnius district (Vilniaus rajono savivaldybės ... 2008)

2. Miesto ir priemiesčio plėtros koordinavimas

Metropolinio miesto ir jo priemiesčio rajonų plėtra, kuri Lietuvos ir Vilniaus atveju dėl netobulų įstatymų ir gilių planavimo tradicijų neturinčios planavimo praktikos vykdoma atskirais ir nesusijusiais procesais, dažnai išryškina paradoksalius nesutapimus ir net prieštaravimus. Štai naujajame Vilniaus miesto bendrajame plane (Vilniaus miesto savivaldybės ... 2006) numatyta Tarptautinio Vilniaus oro uosto teritorijų plėtra, įrengiant naujus orlaivių pakilimo takus vakarų kryptimi (1 pav., a). Tačiau tose pačiose vietose Vilniaus rajono savivaldybės bendrajame plane (Vilniaus rajono savivaldybės... 2008), besivadovaujant kitais kriterijais, planuojama intensyvi esamų ir naujų gyvenamųjų teritorijų plėtra (1 pav., b). Vilniaus miesto šiaurinių ir vakarinių gyvenamųjų rajonų (Pilaitės, Pašilaičių, Tarandės) gyventojams svarbu turėti rekreacijos išėjimus į žaliuosius priemiesčio plotus ir vertingas rekreacijos teritorijas Sudervės kryptimi. Todėl labai svarbu, kad tose vietovėse, intensyviai plečiant Vilniaus rajono savivaldybės bendrajame plane numatytas Zujūnų, Avižienių ir kitas naujas gyvenvietes, būtų suplanuoti ir

išsaugoti „žalieji koridoriai“, vedantys iš Vilniaus miesto į priemiesčius. Tam tarp gyvenamųjų teritorijų masių turi būti palikti bendrojo naudojimo želdynų plotai. Panašaus pobūdžio informacija ir socialinis užsakymas turi būti perduoti iš vieno planavimo „komandų“ kitoms, nežiūrint šiandien esamos juridinės tvarkos ir planavimo tradicijų. Taigi planuojant miesto rekreacijos sistemą ypatingą reikšmę įgauna plėtros sprendinių koordinavimas su gretimomis Vilniaus miestui teritorijomis ir aplinkinių rajonų savivaldybėmis.

3. Rekreacijos tinklo tyrimas: teoriniai ir praktiniai aspektai

Šiuo tyrimu siekiama sukurti būdus, kaip planavimo priemonėmis paskatinti bevariklį miesto gyventojų judėjimą ir susisiekimą rekreacijos ir turizmo tikslais. Dėl to buvo tiriamos ir nustatytos darnaus susisiekimo ir rekreacijos plėtros Vilniaus mieste kliūtys, sukurta bevariklio susisiekimo plėtojimo koncepcija, pagrįsta miesto ir priemiesčio teritorijų ir trasų jungtimis, nagrinėti teoriniai ir praktiniai rekreacijos plėtros veiksniai. Remiantis šia koncepcija buvo parengti rekreacijos plėtros Vilniaus regione ir Vilniaus mieste planavimo pasiūlymai.

P. Droege (2006) ir kiti šiuolaikiniai urbanistikos mokslininkai iškelia mobilumo mieste strategijos ir miesto bei priemiesčio jungčių planavimo svarbą sprendžiant gyventojų rekreacijos klausimą. Bendruomenės socialinių, sveikatos ir poilsio reikių įprasminimas yra būtinas planuojant rekreacinius traktus iš miesto gyvenamųjų teritorijų, pažymi S. Brower (2002). Žaliųjų viešosios paskirties keletą skirtingos morfologijos urbanizuotų zonų kertančių teritorijų įvedimo miesto struktūroje principas, tyrinėtas D. Walters (2007), gali rekreaciniais mobilumo ryšiais sujungti skirtingos morfologijos miesto dalis, pradedant viso miesto centru, gyvenamosiomis teritorijomis, periferinėmis zonomis, baigiant priemiesčio ir gamtinėmis teritorijomis. Judėjimo būdai mieste ir jų poveikis gyventojų sveikatai buvo analizuojamas ir keliuose Europos Sąjungos tyrimų projektuose (Network ... 2004–2006; Baltic ... 2005–2007), kuriuos koordinavo ir vykdė šio straipsnio autorius.

Pagal bendrus empirinius duomenis apie miestiečių poilsio formas, poilsis gamtoje užima santykinai nedidelę dalį: savaitgaliais gamtoje ilsisi apie 5,9 % miestiečių, atostogų metu poilsį gamtoje renkasi tik apie 3,2 % miesto gyventojų (Vanagas 2008: 128). Tokį pasirinkimą lemia daug aplinkybių, tarp kurių svarbios yra ilgametės šeimos tradicijos, riboti materialiniai ištekliai, taip pat menkai išvystytos ir nepalankios priemiestinės rekreacijos galimybės. Priemiestinės rekreacijos sistema, kaip trumpalaikio poilsio forma, jeigu jai mieste sukuriama palankios sąlygos, yra itin patraukli, nes ji tinkama visoms amžiaus grupėms, skatina visuomenės sveikatą, yra greitai pasiekama ir santykinai pigi.

Poilsis namuose, kurį praktikuoja net 25 % miestiečių savaitgaliais ir net 31,4 % atostogų metu, dažnai yra neefektyvus rekreacijos būdas. Danijos mokslininkų tyrimai rodo, kad padidėjęs gyventojų fizinis judrumas atvirose erdvėse teigiamai veikia jų sveikatą, sumažina ligų riziką (valandos važiavimas dviračiu kasdien gali prailginti vidutinį gyvenimo laiką 3–7 metais) (Danijos dviratininkų asociacijos tikslas).

Vienas realiausių ir efektyviausių būdų didinti miestiečių fizinį judrumą atvirose erdvėse – tai palankių judėjimo dviračiais ir pėsčiomis programų rengimas ir įgyvendinimas. Kaip rodo kaimyninių Europos šalių patirtis, daugialypiai šių projektų įgyvendinimo poveikiai gerokai lenkia jų įgyvendinimo sąnaudas. Plati kompleksinė dviračių takų plėtros programa, įgyvendinta Odenso mieste Danijoje 1999–2002 m., sumažino automobilių srautus mieste 9 %, o dviratininkų srautai padidėjo 20 %. Išlaidų sveikatos priežiūrai sutaupyta

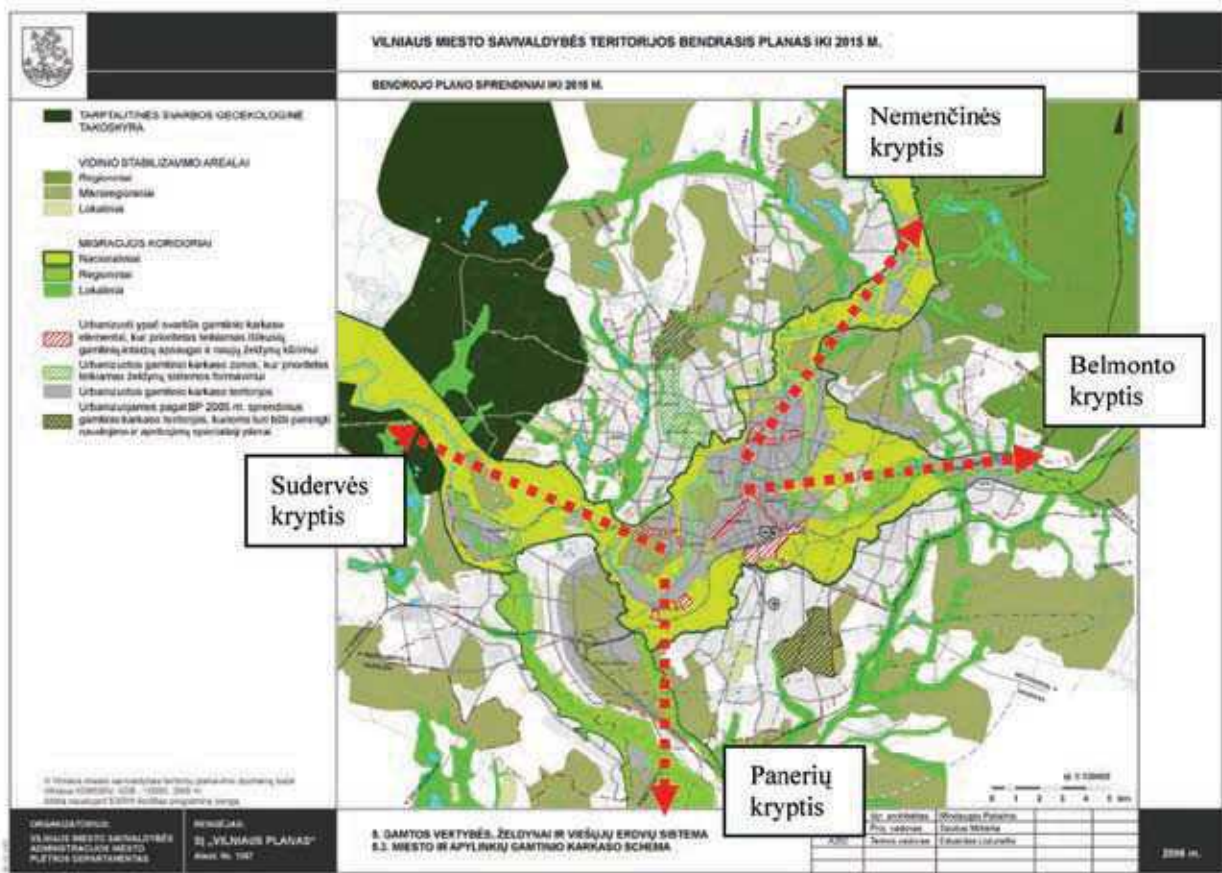
dvigubai daugiau, nei kainavo projektas, o gamybos prieaugis dėl padidėjusio darbo našumo buvo net keturis kartus didesnis nei projekto sąnaudos (Barton, Tsourou 2000).

Pagrindu kuriamai darnios rekreacijos koncepcijai pasirinkti sveikatą skatinančios ir palaikančios miestų aplinkos kūrimo principai (Tarptautinis ... 2005). Vienas iš planuojamų prioritetinių veiksmų – tai pirmumo sąlygų suteikimas bevarikliam judėjimui, planuojant ir sukuriant reikiamą infrastruktūrą pėsčiųjų takais, dviratininkų trasomis bei upių baseiniais, o rekreacijai šie judėjimo būdai yra geriausiai tinkami.

Patogiausios kryptys rekreacijos plėtrai yra išilgai Vilniaus miesto gamtinių ašių: šiaurės rytų kryptimi nuo Antakalnio ir Žirmūnų gyvenamųjų rajonų link Nemenčinės, rytų kryptimi nuo miesto centro link Belmonto parko, pietų kryptimi nuo Rasų ir Senamiesčio link Panerių, Jašiūnų ir Šalčininkų, vakarų kryptimi nuo Karoliniškių, Lazdynų, Pilaitės link Grigiškių, Sudervės, Kernavės (2 pav.). Šiomis kryptimis rekreacijos ir išėjimo iš miesto trasos turi sklandžiai jungti miesto gyvenamąsias teritorijas su priemiesčio ir užmiesčio rekreacinėmis zonomis. Trasų susikirtimų su magistralinėmis gatvėmis ir užmiesčio keliais vietose turi būti įrengtos saugios pervažos.

Vilniaus miesto ir priemiesčio teritorijų suplanavimo tyrimas, taip pat Vilniaus miesto bendrojo plano (Vilniaus miesto savivaldybės ... 2006) analizė atskleidė **pagrindines priežastis ir išryškino kliūtis**, trukdančias plėtoti darnią rekreaciją mieste bei vystyti miesto ir priemiesčio jungtis:

1. Miesto vidinės rekreacijos teritorijos nėra sujungtos su priemiesčio objektais patogiomis judėjimo jungtimis, todėl priemiestyje esančios žaliosios erdvės nėra pasiekiamos iš miesto teritorijos pėsčiųjų ar dviračių takais.
2. Miesto ir priemiesčio (rajonų) planavimo koordinacijos stoka ir tiesioginių eksploatuojamų jungčių nebuvimas kelia pavojų, kad galimybė šioms jungtims atsirasti gali būti negrįžtamai sunaikinta spontaniškos ir nekoordinuotos teritorijų plėtros.
3. Dėl tiesioginių judėjimo jungčių nebuvimo užmiesčio rekreacijos plotai nėra prieinami miestiečiams, ypač tiesiogiai iš gyvenamųjų teritorijų, o jų naudojimas galimas tik privažiuojant automobiliais aplinkiniais, daug ilgesniais keliais.
4. Priemiesčio zonoje esantys rekreacijos traktai yra pavieniai, nesujungti į bendrą miesto bei priemiesčio ir regiono takų sistemą, kad galėtų pritraukti didesnius rekreacijos ieškančių miestiečių ir turistų srautus.



2 pav. Vilniaus bendrajame plane (2006 m.) ryškios pagrindinės gamtinės ašys, kuriomis pasirinktos prioritetingos kryptys, skirtos plėtoti miesto ir priemiesčio rekreaciniams koridoriams

Fig. 2. Main natural axes marked in the Master Plan of Vilnius City (2006) are selected as priority directions for developing recreational links between urban and suburban areas

5. Įvairių rekreacijos būdų bei tipų derinimas ir individualus modeliavimas nenaudojamas planavimu pagrįstose miesto ar priemiesčio rekreacijos programose.

Remiantis teorinių koncepcijų analize, tarptautinių projektų patirtimi ir nustatytomis mobilumo Vilniaus mieste problemomis, siūloma darnios rekreacijos plėtos koncepcija, paremta šiais metodiniais principais:

- Turi būti atkurtos *miesto ir priemiesčio jungtys* pėsčiųjų ir dviratininkų judėjimo trasomis, išdėstytomis sujungiant bendrojo naudojimo rekreacijos teritorijas, priemiesčio žaliuosius plotus, vertingas gamtines teritorijas ir kultūrinio paveldo objektus (3 pav.).
- *Žalieji judėjimo koridoriai* turi būti suplanuoti taip, kad užtikrintų tiesioginį susisiekimą pėsčiųjų ir dviračių takais bei upių trasomis tarp miesto vidaus ir užmiesto rekreacinių teritorijų (2 pav.).
- Darnus *regiono rekreacijos trasų tinklas* turi būti sukurtas integruojant miesto ir priemiesčio rekre-

acijos tinklus ir resursus, numatant viešojo susisiekimo, ypač geležinkelio, panaudojimą; rekreacijos trasų tinklas turi būti plėtojamas tolygiai, apribojant ypač intensyviai naudojamus resursus ir trasas, atskleidžiant ir išvystant iki šiol menkai naudojamus rekreacijos arealus.

- Skirtingų *rekreacijos tipų ir rūšių sujungimas*, derinant judėjimą pėsčiomis, dviračiais ir keliones upėmis, turi būti naudojamas kaip progresyvi inovacija, itin pageidaujama miesto gyventojų (Public ... 2008).
- *Individualus* vartotojų poreikius atitinkantis rekreacijos *trasų ir maršrutų modeliavimas* turi būti atliekamas sujungiant skirtingus gamtos ir kultūros paveldo objektus skirtingose priemiesčio ir regiono teritorijose, tam panaudojant šiuolaikines skaitmenines technologijas ir nuotolinius žinių perteikimo būdus.



3 pav. Darnios rekreacijos ir turizmo trasų Vilniaus mieste planavimo pasiūlymas: Belmonto trasa

Fig. 3. Planning proposal for sustainable recreation and tourism tracks in Vilnius city: “Belmontas” track

4. Trasų planavimo principai

Pagal J. Vanago pateikiamas rekomendacijas priemiestinės zonos rekreacijos centrai patogiai išdėstomi 25–40 km spinduliu aplink miestą; miesto reikšmės poilsio zonos centrai išdėstomi iki 5 km spinduliu aplink miestą (Vanagas 2008: 130). Panašiu nuotoliu įprastai važiuoja didžioji dalis dviratininkų Lietuvoje ir kitose Europos šalyse: Bremene 61 % dviratininkų kasdien nuvažiuoja nuo 2 iki 8 km ilgio nuotolius (Dviračių susisiekimo plėtra Bremeno mieste).

Rekreacijos trasų tinklui Vilniaus regione plėtoti geriausios sąlygos yra bendrojo naudojimo želdynų, miško parkų plotuose, upių baseinų zonose. Pagal Latvijos urbanistų siūlymus (Vanagas 2008: 131) Vilniaus miesto priemiestinėje zonoje miško parkų plotas turėtų būti ne mažesnis kaip 39,000 ha, tai yra beveik tiek pat, kiek teritorijos užima ir pats Vilniaus miestas. Dėl palankių gamtinių sąlygų Vilniaus miesto priemiestinėje zonoje šie gamtiniai išteklių yra pasiekiami, yra net ir didesnis

jų rezervas. Taigi natūralios gamtinės sąlygos priemiestinei rekreacijai Vilniaus mieste yra labai palankios.

Planuojant trasas prioritetas teikiamas kelionėms dviračiais ir upėmis, numatant atkarpas keliauti pėsčiomis. Dažnai atvejais išvykti iš miesto ir grįžti į jį naudojami esami ir vietiniam susisiekimui menkai naudojami geležinkelio maršrutai.

Rekreacijos trasų tinklo planavimo Vilniaus regione ir mieste pasiūlymai parengti kai, planuojant trasas, naudojamos miesto viešosios erdvės, bendrojo naudojimo želdynai, esami tradiciniai pėsčiųjų takai ir kitos laisvos miesto teritorijos. Šių trasų įranga turi atitikti dviratininkų ir pėsčiųjų trasoms keliamus reikalavimus (Statytos... 2002). Rengiant trasų planavimo pasiūlymus siekiama išvengti susikirtimų su privačios nuosavybės sklypais, išskyrus tuos atvejus, kai tuose sklypuose būtų numatyti naudojimo apribojimai viešųjų vartotojų labai arba nustatyti kiti servitutų reikalavimai.

Pagal siūlomą rekreacijos trasų planavimo metodą jos buvo planuojamos tose vietose, kur miesto plėtros planuose numatyta įrengti ir eksploatuoti atitinkamo intensyvumo želdynus. Pasiūlytose Belmonto trasos teritorijose Vilniaus miesto bendrasis planas numato intensyvaus ir ekstensyvaus naudojimo pagrindinių ir rajoninių želdynų įrengimą (Vilniaus miesto savivaldybės... 2006: 4.3.4 skyrius). Vilniaus miesto trasų planavimas ir skirtingų rekreacijos rūšių derinimas iliustruojamas Belmonto trasos pavyzdžiu. Šią trasą (3 pav.) siūloma pradėti nuo senamiestyje esančių svarbiausių reprezentacinių ir turizmo traukos viešųjų erdvių, prie kurių gerą prieigą pėsčiomis ar miesto viešuoju susisiekimu turi dauguma miesto centro ir senamiesčio gyventojų. Nuo Katedros aikštės, Sereikiškių ir Kalnų parkų vedanti trasa nustatytose perėjų taškuose kerta judrias Olandų bei S. Batoro gatves ir išeina į ekologiškas ir vaizdingas Lyglaukių, Belmonto ir Pučkorių teritorijas. Šiose miškingose miesto teritorijose gausu vietinės reikšmės smulkių pėsčiųjų takų, kuriuos nesunkiai galima pritaikyti didesniai ir labiau organizuotam pėsčiųjų ir dviratininkų srautui. Iš šių teritorijų atsiveria įsimintinos Vilniaus miesto panoramos, o patogiausiuose apžvalgos taškuose planuojama įrengti keliautojų trumpalaikio poilsio vietas. Trasoje, kuria miestiečiai pasirinktinai galėtų eiti ir pėsčiomis, ir važiuoti dviračiais, turi būti suplanuota reikiama įranga: informaciniai ir kelio ženklai, trasos planai, apšvietimas, šiukšliadėžės, poilsio vietos, sanitariniai mazgai ir kiti elementai. Belmonto parko teritorijoje trasa pasiekiami patrauklūs istorinio ir architektūrinio paveldo kompleksai: buvusi Pučkorių dvaro patrankų liejykla, buvęs vandens malūnas ant Vilnios upės, kurio teritorijoje neseniai įrengtos rekreacinės erdvės ir maitinimo objektai. Šis patrauklus kom-

pleksas taptų pasivaikščiavimo pėsčiomis ir poilsio vieta suplanuotos trasos vidurio taške. Nuo Pučkorių trasa vestų keliautojus atgal link Vilniaus miesto centro, šią atkarpą plaukiant baidarėmis Vilnios upė. Šia trasa jau buvo surengti bandomieji plaukimai, ir keliautojai po valandos smagaus plaukimo Vilnele pasiekdavo pačią Vilniaus senamiesčio širdį – Užupio tiltus, Vilniaus pilių teritoriją Vilnios ir Neries santakoje arba naująjį miesto centrą ties Žalioju ir Baltuoju tiltais. Šiose vietose Vilniaus miesto savivaldybės teritorijos bendrajame plane miesto centre esančiose ir naujai planuojamose viešosiose erdvėse numatytos vietos upės uostams: ties Neries ir Vilnios santaka, ties Baltuoju tiltu, ties senuoju Žvėryno tiltu (Vilniaus miesto savivaldybės ... 2006).

Planavimo pasiūlymuose numatoma, kad panašia trasa, vedančia palei Belmonto gatvę, link miesto centro galėtų važiuoti ir dviratininkai, tačiau iki tol šia trasa turi būti įrengtas saugus dviračių takas, atskirtas nuo gatvės važiuojamosios dalies pagal dviračių takų įrengimo reikalavimus (Statybos ... 2002).

Visa kelionė Belmonto rekreaciniu žiedu (3 pav.) priklausomai nuo keliautojų sustojimų ir poilsio vietų skaičiaus bei trukmės truktu apie 4–5 valandas. Per šį į eilinio laisvadienio režimą nesunkiai įterpiamą laiką miestiečiai ar svečiai nuvyktų apie 12–18 km nuotolį trasa, vedančia pačiomis vaizdingiausiomis, ekologiškai vertingiausiomis ir pažintiniu požiūriu dažnam vilniečiui nepažintomis erdvėmis.

Kaip rodo užsienio miestų patirtis, logistikos ir organizavimo klausimai, atsirandantys praktiškai eksploatuojant šį ir kitus suplanuotus maršrutus, būtų nesunkiai sprendžiami savivaldybės kartu su turizmo organizatoriais ir trasose esančiomis suinteresuotomis paslaugų, maitinimo ir turizmo įmonėmis.

Panašiai planuotos ir kitos pasiūlytos trasos, kiekvienai suteikiant tam tikrą specifiką ir „atspalvį“ pagal vietovių, miesto ir priemiesčio objektų, kuriuos šia trasa keliaujantieji gali pasiekti, pobūdį.

Tikslus trasų užmėjimas ir reikiamos įrangos išdėstymas būtų atliekami remiantis detaliuoju planu ir techniniu projektu, kur būtų nustatomos trasų sklypų ribos, suplanuojamos reikiamos įrangos vietos, pateikiami reikiami inžineriniai sprendiniai.

Trasų planavimas ir jų parinkimas turėtų būti ne vienkartinis aktas, o besitęsiantis miesto politikų, miesto planuotojų ir miesto gyventojų bendradarbiavimo procesas. Pagal gautus rekreacijos procesų stebėsenos duomenis, vartotojų siūlymus ir kitus rekreacijos srautų planavimą veikiančius veiksnius, tokius kaip skirtingų teritorijų apkrovimo reguliavimas, gali būti planuoja-

mos trasų jungtys, atšakos, tęsiniai ir kiti struktūros raidos elementai.

5. Tyrimo rezultatai

Tyrimo rezultatai apima bendruosius metodinius pasiūlymus ir konkrečius praktinius rekreacijos tinklo planavimo sprendinius, parengtus remiantis Vilniaus miestu. Remiantis tyrimu suformuluoti bendrieji darnios rekreacijos plėtojimo Vilniaus mieste ir regione principai su praktiniais jų pritaikymo metodais yra bendrasis tyrimo rezultatas.

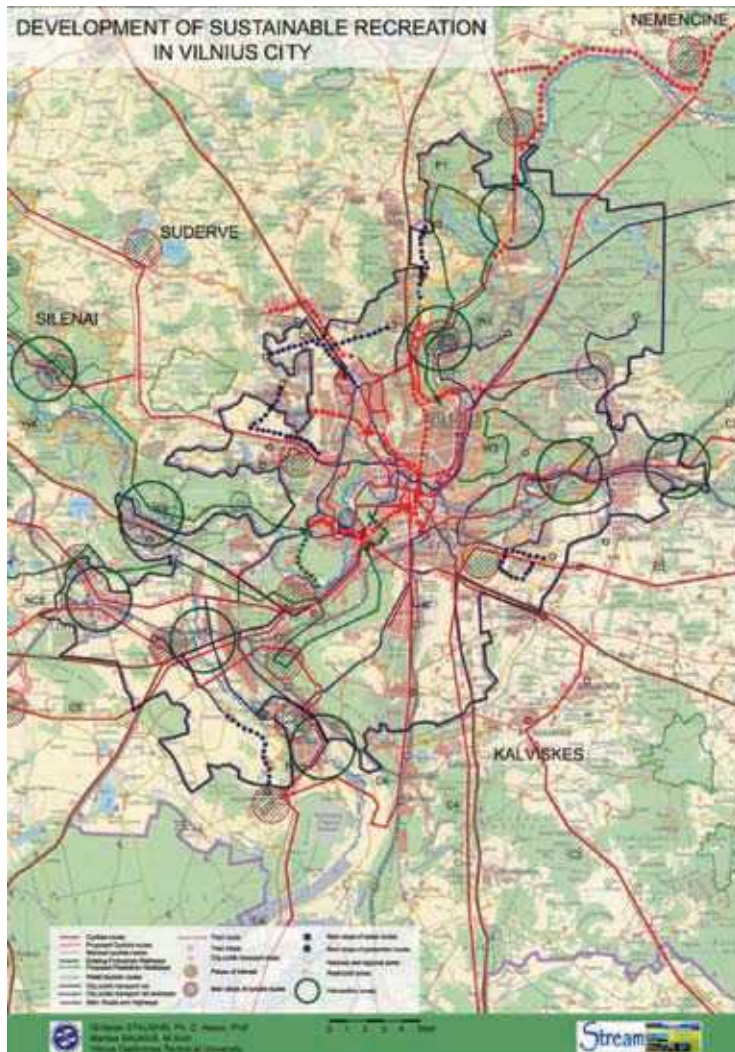
Pagal suformuluotus darnios rekreacijos plėtros principus buvo parengti praktiniai šio tyrimo rezultatai – rekreacijos plėtros planavimo schema, skirta Vilniaus miestui ir regionui, bei keturių eksperimentinių rekreacijos trasų planai.

Darnios rekreacijos plėtros Vilniaus regione ir Vilniaus mieste planavimo schemose numatytos pagrindinės rekreacijos plėtros trasos, išryškintos esamos ir planuojamos atkarpos, integruojant pėsčiųjų, dviratininkų ir upeivių judėjimo takus, panaudojant viešąjį susisiekimą (priemiesčio geležinkelį), sujungiant svarbiausius gamtos ir kultūros paveldo objektus ir teritorijas (4 ir 5 pav.). Planavimo schemoje trasų susikirtimų ir koncentracijos vietose numatyti vystytini poilsio ir paslaugų centrai su reikiamais infrastruktūros objektais.

Pateikti individualių rekreacijos trasų planai yra gamtinio ir istorinio pobūdžio (3 pav.), suplanuoti Vilniaus priemiesčio ir Vilniaus regiono teritorijose.

Trumpalaikės miesto rekreacijos poreikiai įtvirtinti Belmonto ir Žaliųjų ežerų rekreacijos trasų planuose. Šie vienos dienos ar savaitgalio poilsiui skirti maršrutai suplanuoti sujungiant vaizdingas gamtines Vilniaus vietas (Žaliųjų ežerų, Verkių, Belmonto parkai) ir vertingus kultūrinio paveldo objektus (Belmonto dvaras). Trasoje integruojamos kelionės dviračiais, upėmis ir pėsčiomis.

Čia pateikta rekreacijos plėtojimo koncepcija ir konkretūs planavimo pasiūlymai buvo pristatyti Vilniaus miesto savivaldybei. Įvairiais praktiniais trasų planavimo ir rekreacijos organizavimo klausimais buvo tariamasi su turizmo profesionalais, nevyriausybinį turizmo ir keliautojų organizacijų specialistais, Vilniaus seniūnijų gyventojais. Pateikti trasų planavimo pasiūlymai bus išbandyti ir patikrinti praktiškai, organizuojant bandomuosius rekreacijos žygius. Pastabos ir pasiūlymai, gauti per praktinį išbandymą, bus panaudoti tobulinant pateiktas planavimo schemas bei rengiant galutinius rekreacijos trasų sprendinius.



4 pav. Darnios rekreacijos ir turizmo trasų tinklo Vilniaus regione planavimo pasiūlymai

Fig. 4. Planning proposals for the network of sustainable recreation and tourism tracks in Vilnius region

Išvados

Per šį tyrimą suformuluoti darnios rekreacijos plėtojimo principai ir pagal juos parengti praktiniai planavimo pasiūlymai leidžia padaryti išvadas, kurias sudaro bendrieji ir konkretūs rekreacijos planavimo aspektai:

1. Darnios rekreacijos tinklo planavimas yra svarbi miestų plėtros valdymo priemonė, leidžianti subalansuoti miesto susisiekimo sistemą ir išplečianti susisiekimo būdų pasirinkimo galimybes. Miesto gyventojų poreikiai ir nuomonės turi būti panaudoti pačiuose anksčiausiuose planavimo etapuose.
2. Pėsčiųjų, dviratininkų ir upeivių mobilumo pirmenybę įtvirtinantys pasiūlymai miesto plėtrai leidžia paveikti mobilumo būdų pasiskirstymą pėsčiųjų,

dviratininkų ir viešojo susisiekimo labai ir riboti nebūtinus motorizuoto eismo srautus miesto gyvenamosiose teritorijose, viešosiose erdvėse, rekreacijos objektuose.

3. Darni miesto ir regiono rekreacijos sistema turi būti vystoma planuojant jungtis „žaliaisiais koridoriais“ tarp miesto vidaus ir išorės, sujungiant gamtos bei kultūros paveldo teritorijas ir objektus.
4. Įrengus siūlomas rekreacijos trasas pagal parengtus techninius sprendinius, po 3–5 m. tikėtini teigiami darnios rekreacijos tinklo planavimo ekologiniai ir socialiniai rezultatai: sumažėjusi miesto tarša, padidėjęs gyventojų fizinis aktyvumas, sumažėję automobilių srautai ir padidėjęs miesto viešojo susisiekimo naudojimas, aktyvesnis ir įvairesnis miesto viešųjų



5 pav. Darnios rekreacijos ir turizmo trasų tinklo Vilniaus mieste planavimo pasiūlymai

Fig. 5. Planning proposals for the network of sustainable recreation and tourism tracks in Vilnius city

erdvių naudojimas. Visa tai leidžia tikėtis, kad didesnio miesto tapatumo suvokimas ir kad bus teigiamas poveikis miestiečių sveikatai.

5. Padidėję darnios rekreacijos ryšiai, sujungiant gamtos ir kultūros paveldo objektus ir vertybes, gali įtraukti į rekreacijos procesus į Vilniaus miestą ir regioną atvykstančių turistų srautus. Tam miesto rekreacijos

tinklas turi būti sujungtas su regioniniais ir tarptautiniais rekreacinio turizmo srautų koridoriais.

6. Pateiktas rekreacijos tinklo planavimo metodas yra lanksti ir universali priemonė. Ji gali būti panaudota ir pritaikyta nagrinėti ir planuoti skirtingų Lietuvos bei Europos miestų mobilumo ir rekreacijos plėtros perspektyvoms.

Literatūra

- Baltic Urban Sustainable Transport Implementation and Planning*. Europos Komisijos Transporto ir energijos Generalinio direktorato programos „Intelligent Energy – Europe“ mokslo projektas [interaktyvus]. Projekto ekspertas G. Stauskis. 2005–2007 [žiūrėta 2008 06 20]. Prieiga per internetą: <<http://www.bustrip-project.net/>>.
- Barton, H.; C. Tsourou, C. 2000. *Healthy Urban Planning*. London & New York: Spon Press.
- Brower, S. 2002. The sectors of the transect, *Journal of Urban Design* 7(3): 313–320.
- Danijos dviratininkų asociacijos tinklapis [interaktyvus] [žiūrėta 2008 05 17]. Prieiga per internetą: <<http://www.cykelby.dk/eng/Sundhed.asp>>.
- Droege, P. 2006. *The Renewable City*. West Sussex: Willey Academy.
- Dviračių susisiekimo plėtra Bremeno mieste* [interaktyvus] [žiūrėta 2008 05 16]. Prieiga per internetą: <http://www.bustrip-project.net/documents/Bike_traffic_Bremen_WilhelmHamburger.pdf>.
- Juškevičius, P.; Valeika, V. 2007. *Lietuvos miestų sistemų raida. Vilnius*. Vilnius: Baltijos kopija.
- Network for Future Regional Health Care*. Interreg IIIC programos tyrimų projektas [interaktyvus]. Lietuvos dalies vadovas G. Stauskis. 2004–2006 [žiūrėta 2008 05 22]. Prieiga per internetą: <www.futurehealth.fi>.
- Odense miesto dviračių takų plėtros planas [interaktyvus] [žiūrėta 2008 05 16]. Prieiga per internetą: <http://www.bustrip-project.net/documents/Odense_cycling_Troels_Andersen.pdf>.
- Proceedings of the 2nd WHO International Housing and Health Symposium [interaktyvus]. Vilnius, 2004 [cited 2008 05 22]. Prieiga per internetą: <www.rachel.lt/housing2004>.
- Public Survey of Vilnius Residents on using sustainable tourism and recreation*. 2008. Vilnius Healthy City Bureau. Vilnius.
- Rygos miesto teritorijos erdvinis planas 2006–2018 m.* [interaktyvus] [žiūrėta 2008 05 19]. Prieiga per internetą: <http://www.riga.lv/EN/Channels/Riga_Municipality/default.htm>.
- Statybos techninis reglamentas STR 2.06.01:2002 „Miestų, miestelių ir kaimų susisiekimo sistemos“*. Vilnius, 2002.
- Sustainable Tourism and Recreation as an Opportunity to Promote Alternative Mobility*. Europos Komisijos Transporto ir energijos Generalinio direktorato programos „Intelligent Energy – Europe“ tyrimų projektas [interaktyvus]. Lietuvos dalies vadovas G. Stauskis. 2006–2008 [žiūrėta 2008 05 23]. Prieiga per internetą: <www.iee-stre-am.com>.
- Tarptautinis mokslo projektas BUSTRIP*. 2005.
- Tekstinė dalis – aiškinamasis raštas [žiūrėta 2008 05 14]. Prieiga per internetą: <<http://www.vilnius.lt/bplanas/index.php?mid=78&lang=lt>>.
- Vanagas, J. 2008. *Urbanistikos pagrindai*. Vilnius: Technika.
- Vilniaus miesto gyventojų apklausa 2008 04 08–10 [interaktyvus] [žiūrėta 2008 05 20]. Prieiga per internetą: <http://www.vilniustransport.lt/uploads/docs/Apklausos%20rezultatai_2008.pdf>.
- Vilniaus miesto savivaldybės teritorijos bendrasis planas iki 2015 m. [interaktyvus]. Vilnius, 2006. Grafinė dalis – brėžiniai [žiūrėta 2008 03 18]. Prieiga per internetą: <<http://www.vilnius.lt/bplanas/index.php?mid=64>>.
- Vilniaus rajono savivaldybės teritorijos bendrasis planas [interaktyvus]. 2008 [žiūrėta 2008 05 20]. Prieiga per internetą: <<http://www.vilniaus-r.lt/>>.
- Walters, D. 2007. *Designing community*. Elsevier, Amsterdam.

DEVELOPMENT OF SUSTAINABLE RECREATION AND TOURISM AS A WAY OF PROMOTING ALTERNATIVE URBAN MOBILITY

G. Stauskis

Abstract. The investigation presents a method for developing sustainable recreation and tourism in urban and suburban areas. For this reason interaction between urban and the surrounding spaces of Vilnius city has been analysed. Sustainable recreation is considered as a complex of measures to control unlimited expansion of motor traffic into residential and public areas and facilitate development of pedestrian, cycling and water mobility in cities.

Obstacles to develop sustainable recreation from urban areas to suburban spaces are analysed and disclosed. Structural disconnections between urban passages and public spaces, absence of direct access corridors from residential parts of the city to recreational areas in suburban regions, uncoordinated spontaneous urban development are the main obstacles. Because of this Vilnius city is experiencing a shrinking net of pedestrian and cycling tracks and river mobility lines that are especially favored by citizens for recreational purposes in towns. Uncontrolled motor traffic sprawl is another reality that makes sustainable urban mobility even more difficult.

The proposed method for creating a network of sustainable mobility tracks in a residential and public environment is based on coordinated planning of “green corridors” linking urban and suburban areas with interior and exterior recreational resources, connection of urban, regional and national networks of pedestrian, cycling and river travel tracks. Integration of diverse types of recreational mobility in planned travel routes is applied as an attractive innovation.

Public transport as trolleybuses, busses and railway is also integrated into the system of sustainable recreation in residential spaces.

The planning proposals for a network of sustainable recreation in Vilnius city were presented to the Municipality and now are undergoing a practical testing phase on the analysed sites with involvement of local residents and visitors.

Keywords: sustainable mobility, green pathways, recreation, accessibility, urban development.

GINTARAS STAUSKIS

Doctor of the Humanities (architecture), Assoc Prof, Dept of Urban Design, Vilnius Gediminas Technical University (VGTU), Pylimo g. 26/Trakų g. 1, LT-01132 Vilnius, Lithuania.
E-mail: Gintaras.stauskis@ar.vgtu.lt

Research activity: involment in European Union research programs (since 1998); participation at numerous national and international conferences with reports. Publications: author of numerous scientific publications. Research interests: sustainable urban mobility, accessibility of environment, health care networks, recreation and urban health.