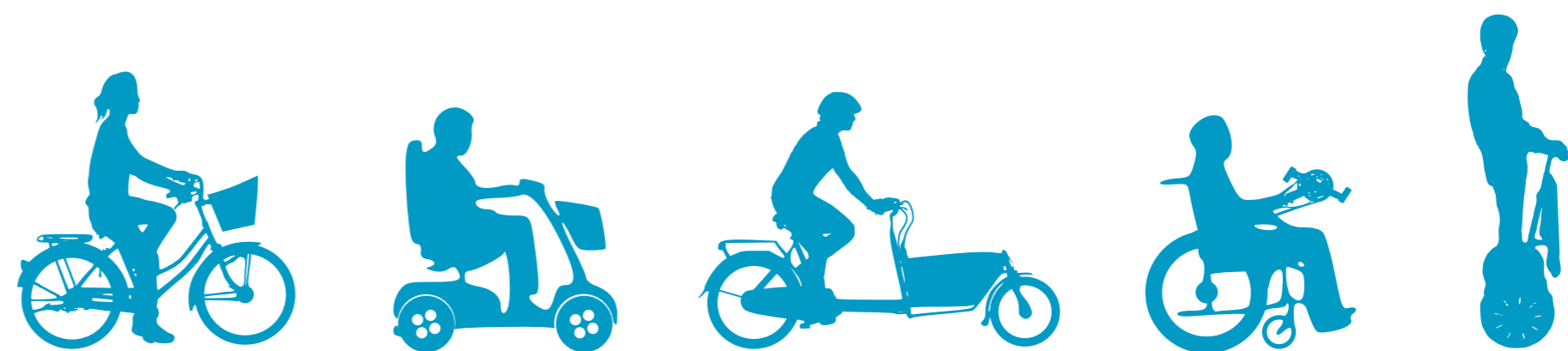


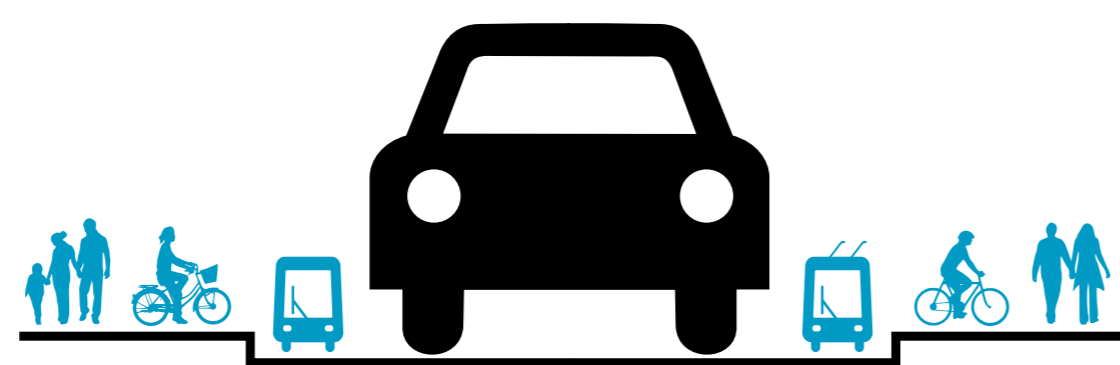
# 2030 m.

## vizija - 30% kasdien važiuoja dviračiais



### Dviratis šiandien

Dviratis nelaikomas reikšminga transporto sistemos dalimi. Miestuose trūksta nuoseklaus, kokybiško dviračių takų tinklo ir kitos dviratininkams reikalingos infrastruktūros. Net rekonstruojamos gatvės dviračiams tinkama infrastruktūra neįrengiama arba ji imituojama taikant netinkamus sprendimus. **Tokios politikos rezultatas - mažiau nei 1% kasdien važiuojančių dviračiais**, tačiau strateginiuose planuose numatomi tik simboliniai dviratininkų skaičiaus didinimo siekiai.

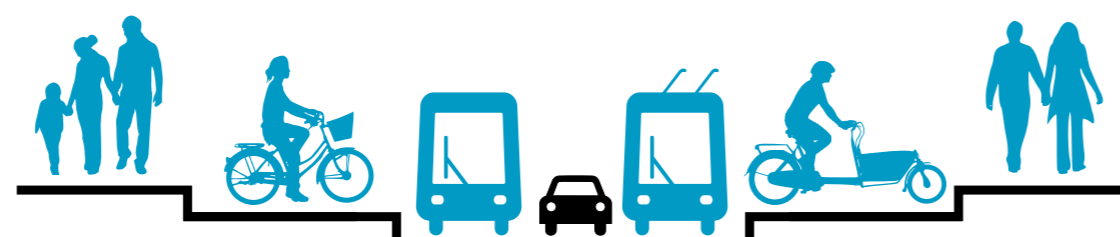


Dviratis nelaikomas reikšminga transporto sistemos dalimi  
2014 m. <1% kasdien važiuoja dviračiais

### Ambicingi tikslai

Raginame išsiskirti tikslą, kad **2030 m. ne mažiau kaip 30% miestiečių kasdien važiuotų dviračiais ir kitomis mažosiomis transporto priemonėmis**. Nuosekliai siekti 2-5% prieaugio kasmet. Šį tikslą įgyvendinti gerinant infrastruktūrą ir taikant kitas priemones skatinančias kasdien važiuoti dviračiais. Siūlome vengti nepagrįstų reikalavimų atgrąsančių dviratininkus.

Miestus planuokime atsižvelgdami į šį planuojamą dviratininkų skaičių. Kiekviena nauja ar rekonstruojama gatvė turi būti pritaikyta ir saugiam dviračių eismui.



Kitoks požiūris į transporto sistemą  
vizija 2030 m. daugiau kaip 30% kasdien važiuojančių dviračiais

### Keičiame sampratą!

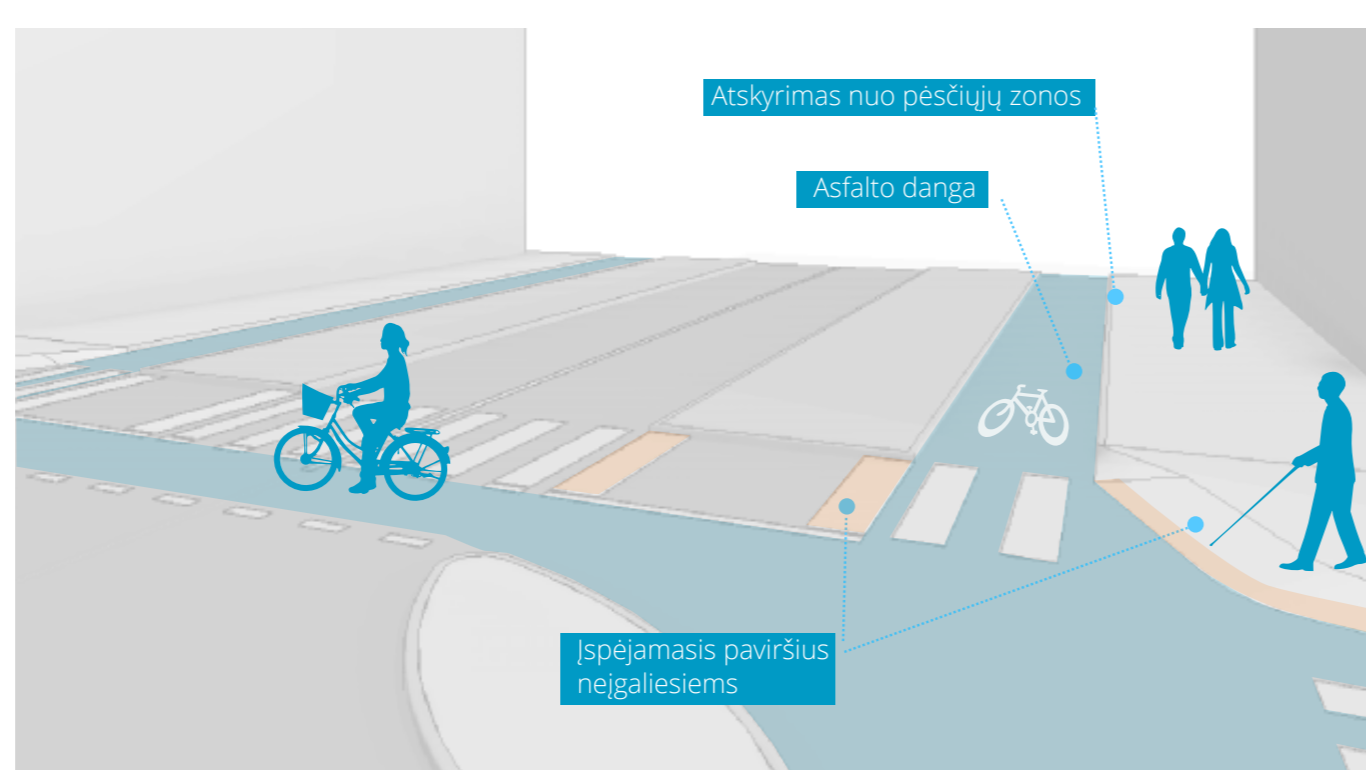
**Dviračių takas - tai specialus kelias, o ne piešinys ant šaligatvio**. Šis kelias turi būti nuoseklus, prasmingas, saugus ir patogus, taip pat darniai įjintas į miesto audinį vengiant vien rekreacinių maršrutų.

Miestų gatvės tik tokios, į kurias tėvams nebaisu išleisti mažiausius eismo dalyvius vienus. Saugumą reikia vertinti pagal „mamos“ kriterijų, ne vien pagal formalų atitikimą normoms.



Eismo saugumo ekspertas - mama

Dviračių takai turi būti projektuojami ir įrengiami profesionaliai. Neišradinėkite dviračio - yra šalių, kuriose transporto sistema sėkmingai pritaikyta dviratininkams. Patikrintus, modernius sprendimus paviršiume oficialiais Lietuvos standartais. Venkime imitacines infrastruktūros ir vadovaukimės požiūriu, jog geriau mažiau, bet kokybiškų projektų, tampa geros praktikos pavyzdžiais ir įkvėpiančiais tobulėti.

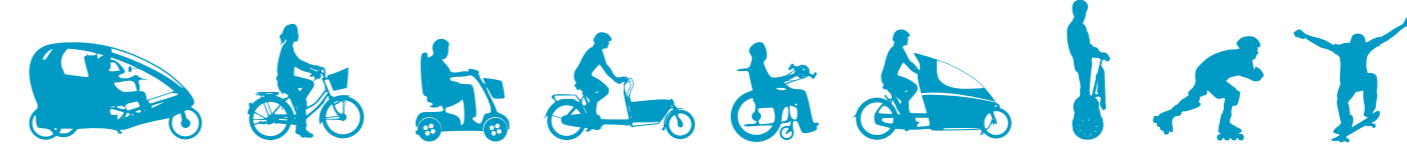


Kokybiška infrastruktūra visiems

### Miestai visiems

Dviračių infrastruktūra naudinga ne tik dviratininkams, nes kokybiškais dviračių takais galima važiuoti elektriniais dviračiais, motorizuotais neįgalųjų vėžimėliais, riedžiais, krovininiais dviračiais, riedučiais bei riedlentėmis. **Įrodyta, kad dviračių infrastruktūra didina socialinę ir ekonominę miestų vertę.**

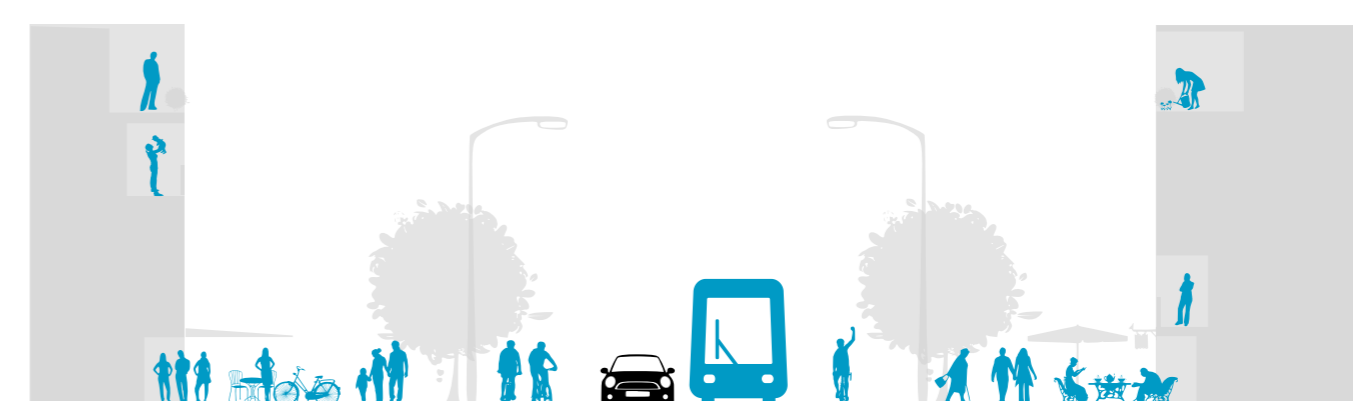
Gatvės su tvarkingai įrengtais dviračių takais saugios ir patogios dabar pamirštiems eismo dalyviams: vaikams, senjorams, žmonėms su regėjimo ir kita negalia. Tokios gatvės patrauklesnės gyventojams dėl sumažėjusio triukšmo ir pagerėjusios oro kokybės. Taip pat įrodyta, jog didesnis dviratininkų skaičius palankus verslui.



Transporto priemonės dviračių takuose



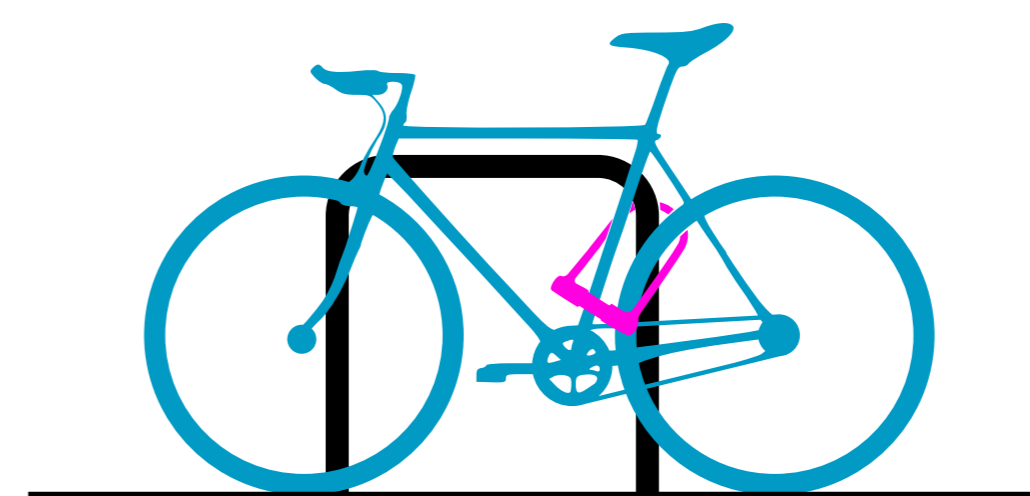
Netinkamai parinkti transporto prioritetai lemia oro taršą, normas viršijančią triukšmo lygį



Dviratis, kaip priemonė keisti socialinį ir ekonominį miestų klimatą

### Kiekvienas galime daug

**Architektai, galvokime plačiau nei reikalauja dabartinės normos**. Parinkime tinkamus dviračių stovus. Visuose biuruose suplanuokime dušus ir patogias dviračių saugyklas. Daugiabučių kiemuose įrenkime dengtas ir talpas dviračių laikymo vietas. Prie pastatų projektuokime tiek dviračiams skirtų vietų, kiek tikimės jais atvažiuojančių. Įrenkime dviračių laikymo vietų daugiau, nei jų skiriame automobiliams. Kurkime atsižvelgdami į ambicinguose judrumo planuose numatytą 30% kasdien dviračiais važiuojančių skaičių.



Galimybė dviratį saugiai palikti mieste



Patogios dviračių laikymo vietos šalia namų