

LR Susisiekimo ministerijos Dviračių komisijai

Dėl Kelių eismo taisyklių pritaikymo dviratininkams.

LDB pastabos dėl Kelių eismo taisyklių pritaikymo dviratininkams

1. Siūlome patikslinti dviračių tako apibrėžimą ir numatyti papildomą nurodomąjį ženklą, nes dabar neaišku, ar horizontalaus ženklinimo be vertikalaus ženklo „Dviračių takas“ pakanka paženklinti dviračių takui, ar ne.

Dviračių takas – dviračių eismui skirtas kelias arba kelio dalis, pažymėti kelio ženklu „Dviračių takas“ ir horizontaliuoju ženklinimu su dviračio simboliu, kuriuose motorinių transporto priemonių eismas draudžiamas. Dviračių takas privalo būti atskirtas nuo kelio ar jo dalių horizontaliuoju kelio ženklinimu arba kelio inžinerinėmis priemonėmis.

Argumentai:

1. Ar dviračių takui būtinas papildomas vertikalus ženklinimas šalia horizontalaus, kai takas pažymėtas ant gatvės dalies, atskirtas ištisine juosta, kitokios spalvos danga ir horizontaliu ženklinimu? Dabar iš eismo įvykių nagrinėjimo ir policijos interpretacijų neaišku, koks ženklinimas yra pakankamas, kad ant gatvės nupieštas dviračių takas būtų laikomas teisėtą dviračių taku. Pvz., Vilniuje Gedimino pr. dviračių juosta atskirta tik horizontaliu ženklinimu ir dabar neaišku, ar tai teisėtas dviračių takas. Gal sprendimas numatyti naują ženklą pvz. kaip 523, su dviračio simboliu..
2. Iš LST 1405:1995:
3. 3.5.8. Ženklas 411 „Dviračių takas“ naudojamas pažymėti dviračių takui, kuriuo leidžiama važiuoti tik dviračiais ir mopedais, o pėstiesiems eiti draudžiama. Ženklas statomas tako pradžioje dešinėje pusėje arba virš jo ir pakartojamas už kiekvieno tako susikirtimo su keliu.
4. Jeigu dviračių takas yra važiuojamosios dalies krašte [arba ant pėsčiųjų tako] ir atskirtas tik ženklinimo linija 1.1. jis turi būti paženklintas ženklinimu 1.23 pagal standarto LST 1379 reikalavimus,
5. [peržiūrėti LST 3.5.8-3.5.10 dėl papildomo dvirtakio horizontalaus ženklinimo ne važiuojamoje dalyje, jei išskirtas 1.1 juosta].
6. Dviračių sąvoka papildyta., kad taką būtina atskirti ir horizontaliuoju ženklinimu, nes ženklais atskirti tako neįmanoma, nelogiška.

Dviračių takas privalomai paženklintas vertikaliu ir horizontaliu ženklinimu, nes vien horizontalaus nepakanka (užsninga, nusitrina, kt.).

Pastaba, kad dviračių juosta ir dviračių takas yra vienas ir tas pats, todėl neverta dubliuoti sąvokų ir palikti tik „dviračių takas“. Nes juosta yra tokia pat tako dalis.

Eduardas Kriščiūnas: 3.5.10. Ženklas 413 "Pėsčiųjų ir dviračių takas" naudojamas tako, kuriuo leidžiamas ir pėsčiųjų, ir dviračių eismas pažymėjimui. Ženklas statomas tako pradžioje dešinėje pusėje arba virš jo ir pakartojamas už kiekvieno tako susikirtimo su keliu. Jeigu esant intensyviam dviračių ir (arba) pėsčiųjų eismui yra tikslinga nurodyti, kuri tako pusė yra skirta dviratininkams, o kuri pėstiesiems, leidžiama ženklo simbolius išdėstyti vienas šalia kito (atitinkamoje ženklo pusėje), atskiriant juos vertikaliu baltu brūkšniu.

Keistinas LST LST 1405:1995 punktas: 3.5.9. Ženklas 412 "Pėsčiųjų takas" naudojamas tik pėsčiųjų eismui skirto tako arba pėsčiųjų zonos pažymėjimui. Ženklas statomas pėsčiųjų tako pradžioje dešinėje pusėje nuo tako arba virš jo ir pakartojamas už kiekvieno tako susikirtimo su keliu. Paženklinant pėsčiųjų zoną (tik pėstiesiems skirtą keto ruožą), ženklas 412 turi būti statomas prieš pat šios zonos pradžią ir iš visų jos pusių. Apie pėsčiųjų zonos pradžią vairuotojai turi būti informuojami iš anksto, pastatant ženklus 401 - 406 arba 507 - 512, arba (ir) kitokius reikalingus ženklus.

Suderinti ir pataisyti LST pagal naujus KET pasiūlymus.

3. Siūlome įteisinti važiavimą dviračiu šaligatviais, kur nėra įteisinti dviračių ar pėsčiųjų dviračių takai, bet pabrėžti neginčytiną pėsčiojo pirmumą ir dviratininko atsakomybę už pirmumo nepaisymą, nesaugų važiavimą.

Šaligatvis – pėstiesiems ir dviračių vairuotojams skirta kelio dalis, esanti prie važiuojamosios dalies arba atskirta nuo jos. Šaligatvyje pėstieji turi pirmumą kitų eismo dalyvių atžvilgiu.

Argumentai: Dalis žmonių važiuoja ir važiuos šaligatviais, to neišvengsi, nes kartais tai geras pasirinkimas. Pvz., tušti ir platūs šaligatviai miestų pakraščiuose šalia pagrindinių gatvių. Tokių ir specialiai ženklinti kaip dviračių takų nebūtina. Įteisinimas važiuoti šaligatviu ypač parankus vaikams iki 12-14 metų, kitoms jautrioms grupėms (pvz. žmonėms su fizine negalia, kuriems sunku būtų atsakingai važiuoti gatve ir pan.). Taip pat žiemą, kai užpustomi ir nevalomi dviračių takai, gatvių pakraščiai susiaurėja dėl sniego pusnių, o nuvalytas šaligatvis kartais geriausias pasirinkimas. Toks įteisinimas nėra skatinimas specialiai važinėti šaligatviais, bet realybės pripažinimas ir lankstumo padidinimas. Toks įteisintas važiavimas šaligatviu neskatinėtų piešti "akvarelinius" dviračių takus šaligatviuose. Plečiantis geros kokybės dviračių takų tinklui, važinėjimas dviračiu šaligatviais natūraliai mažės.

4. Siūlome taisyti 63 punktą įteisinant dviratininkų iki 12-14 metų amžiaus važiavimą dviračių takais, kelkraščiais ir šaligatviais.

63. Važiuoti kelio važiuojamąja dalimi dviračiu leidžiama ne jaunesniems kaip 14 metų asmenims, o išklausiems atitinkamą mokymo kursą ir turintiems mokymo įstaigos išduotą pažymėjimą, – ne jaunesniems kaip 12 metų asmenims. Kelkraštyje, dviračių take, šaligatvyje, gyvenamojoje zonoje dviračių vairuotojų amžius neribojamas.

Argumentai:

Kelio sąvokai priklauso dviračių takai ir šaligatviai, kur realiai dviračiais važinėja ir suaugusieji, ir vaikai, nes taip dažnai yra saugiau negu važiuoti važiuojamąja kelio dalimi. Pagal KET vaikai iki 12-14 metų iš viso neturi galimybės išvažiuoti dviračiais į miestą, mokyklą ar parduotuvę, netgi prie gatvių įrengtais saugiais dviračių takais. Dabar yra problema, kaip vaikams su tėvais ar jauniems sportininkams pasiekti dar saugesnius autonominius dviračių takus, pvz., Kuršių nerijoje?

5. Siūlome taisyti 65 ir 71.1 punktus

- leidžiant dviratininkams važiuoti pasirinktinai važiuojamąja kelio dalimi, dviračių taku (jeigu įrengtas kokybiškai) arba šaligatviais

- įteisinant važiavimą dviem eilėmis vietoj važiavimo viena eile

- įteisinant daugiau atvejų kai dviratininkas gali važiuoti toliau nuo dešiniojo kelkraščio neapsiribojant tik šių taisyklių 111 punkte numatytais atvejais

65.

Važiuojamąja kelio dalimi važiuoti dviračiu leidžiama ne daugiau kaip dviem eilėmis kraštine dešine eismo juosta, kuo arčiau jos dešiniojo krašto, išskyrus šių taisyklių 111 punkte numatytus atvejus. Važiuodamas kelkraščiu ar šaligatviu, dviračio vairuotojas neturi trukdyti ar kelti pavojaus pėstiesiems.

66. Jeigu eismas intensyvus ir reikia pervaziuoti į kitą kelio pusę ne sankryžoje, dviračio vairuotojas turi nulipti ir kirsti važiuojamąją dalį vesdamas dviratį, nesudarydamas kliūtis kitoms transporto priemonėms.

Keisti reikia tik tam atvejui, kai dviratininkas važiuodamas keliu bet kurioje leistinoje vietoje (nereguliuojamoje), sugalvoja kirsti kelią. Tada jis privalo elgtis kaip pėstysis. Sukimo į kairę ir apsisukimo reglamentavimas šiame punkte neturi logikos ir siūlome išmesti.

67. Ne sankryžoje esančiame nereguliuojamame dviračių tako ir kelio susikirtime eismo dalyvių judėjimo pirmumą nustato kelio ženklai.

Šioje vietoje taisyti LST, kad būtų privalomas dviračių takų ir kitų kelių susikirtimo ženklinimas pirmumo ženklais 201-206

71. Dviračių vairuotojams draudžiama

Šitą visai išmesti ir perkelti 7.8 punktą į 7.1. „važiuoti įsikibus į kitas transporto priemones”.

Argumentai dėl leidimo dviratininkams važiuoti pasirinktinai važiuojamąja kelio dalimi, dviračių taku (jeigu įrengtas kokybiškai) arba šaligatviais:

1. Esanti dviračių takų infrastruktūra nenuosekli, todėl jei nėra dviračių tako į reikiamą vietą, vykstant pažeidžiamos KET, kai važiuojama keliu ar šaligatviu. Pvz., dviračių takas nutiestas vienoje 4 eismo juostų gatvės pusėje, todėl norint patekti į šį taką

važiuojant priešinga kryptimi reikėtų kirsti ištisinę skiriamąją ar žaliąją juostą (dažnai su apsaugine tvorele).

Taisyti 71.3. važiuoti nelaikant rankomis vairo;
Logiškenė redakcija buvusiam punktui.

Argumentai dėl įteisinimo važiuoti dviem eilėmis vietoj važiavimo viena eile.

2. Dažnai didelės dviratininkų grupės (turistai, sportininkai, parodų dalyviai) turi važiuoti dviem eilėmis dėl įvairių priežasčių. Dažna problema, kai ištysusią dviratininkų grupę aplenkęs automobilis bando labai pavojingai įlįsti į tokios grupės tarpą važiuodamas ta pačia kryptimi. Pakeitus šį punktą, būtų padidintas dviratininkų saugumas, įteisintos dviračių sporto plente normalus treniruotės režimas.
3. Leidimas važiuoti dviese gretai galioja Olandijoje ir D. Britanijoje.

Argumentai dėl įteisinimo daugiau atvejų kai dviratininkas gali važiuoti toliau nuo dešiniojo kelkraščio ir neapsiribojant tik šių taisyklių 111 punkte numatytais atvejais:

4. Kartais dviratininkai priversti važiuoti dešinės juostos viduriu, nes dažnai taip yra saugiau, bet pagal KET tai gali būti įvertinta kaip pavojingas manevravimas. Gatvių važiuojamosios dalies pakraščiai daugelyje šalies miestų yra duobėti, su išsikišusiomis arba prasmegusiomis kanalizacijos šulinių grotelėmis, todėl tokios vietos labai pavojingos dviračių eismui, ypač per lietų, kai gilios duobės prilija ir nesimato pavojaus. Yra ne vienas atvejis su žuvusiais dviratininkais dėl šios priežasties, pvz., Kaune leidžiantis nuo Baršausko gatvės kalno.
5. Pataisytas šis punktas neprieštarautų Vakarų Europos miestuose plačiai taikomai nuostatai, kad dviratininkai turi atsistoti mašinų priekyje prie reguliuojamos sankryžos, kad automobilių vairuotojai juos matytų judėdami tiesai ar sukdami. Tas galioja ir tais atvejais, kai sukama iš trečios juostos į kairę. Numatyti STR pakeitimus, kad tokių saugumo salelių ar papildomų STOP juostų, paženklinėtų dviratininkams, atsiradimas prieš tolimesnę automobiliams skirtą Stop juostą būtų privalomas remontuojant ar iš naujo ženklinant gatves/kelius. Įteisinti KET'e dviračių stovėjimą sankryžose prieš automobilius nekainuoja, kol bus visur pažymėtos saugumo salelės.

6. Siūlome patikslinti 66 punktą, kad jis neprieštarautų 65, 108 ir 111 punktams, kurie sankryžose dviračių vairuotojams leidžia važiuoti tiesiai, pasukti į dešinę, į kairę arba apsisukti persirikiavus į tam skirtą eismo juostą, o ne kirsti važiuojamąją dalį dviratį vedantis per sankryžą.

66. Jeigu eismas intensyvus ir reikia pasukti į kairę, apsisukti ar pervvažiuoti į kitą kelio pusę ne sankryžoje, dviračio vairuotojas turi nulipti ir kirsti važiuojamąją dalį vedamas dviratį, nesudarydamas kliūties kitoms transporto priemonėms.

Argumentai:

1. Šis punktas yra labai nekonkretus, prieštaringas ir dviprasmis, nes niekur nėra apibrėžta, kas yra intensyvus eismas, todėl dažnai šis punktas eismo dalyvių interpretuojamas skirtingai. Kelių policija taip pat dažnai interpretuoja šį punktą skirtingai ir taip sudaromos sąlygos korupcijai. Todėl svarbu, kad šis punktas būtų kuo aiškesnis, neprieštarautų kitiems KET punktams ir būtų taikomas kuo mažiau atvejų.
2. Šis punktas yra nelogiškas ir jis neturėtų galioti sankryžose. Pagal galiojančias KET 65 ir 111 punktus dviratininkas privalo judėti kuo arčiau važiuojamosios dalies, skirtos važiuoti tiesiai, į kairę arba dešinę, krašto. Tokiu būdu esant neintensyviame eisme (pvz., nėra nei vieno automobilio) jis gali atsidurti vidurinėje eismo juostoje prieš sankryžą degant raudonam šviesoforo signalui, bet šio signalo fazės metu ir užsidegus žaliajam šviesoforo signalui eismo intensyvumas gali padidėti. Tada dviratininkas pagal KET turėtų vidury sankryžos nultipti nuo dviračio ir kirsti važiuojamąją dalį veddamas dviratį.
3. Šis KET punktas prieštarauja KET 108 punktui, kuris nurodo, kad išvažiuodamas iš kelio, vairuotojas privalo duoti kelią juo važiuojančioms transporto priemonėms, tame tarpe ir dviratininkams, važiuojantiems šiame kelyje įrengtu dviračių taku. Pagal dabar galiojantį 66 punktą ši dviratininkų teisė pažeidžiama, nes dažnai LR teismai ir kelių policija interpretuoja kaip intensyvų eismą net ir vieną automobilį, kurį dviratininkai turi praleisti net važiuodami pagrindinio kelio statusą turinčiu dviračių taku.

7. Siūlome patikslinti 67 punktą, kuris prieštarauja 107 ir 108 punktams, įteisinant dviratininko pirmumą dviračių takuose ant šaligatvio, kertant įvažiavimus į gretimas teritorijas, papildomai ženklinti tokias vietas, kad vairuotojas praleidžia dviratininkus.

67. Ne sankryžoje esančiame nereguliuojamame dviračių tako ir kelio susikirtime, išskyrus vietas, kur išvažiuojama iš kelio į esančias šalia jo teritorijas arba įvažiuojama į kelią iš esančių šalia jo teritorijų, dviračio vairuotojas privalo duoti kelią juo važiuojančioms kitoms transporto priemonėms ir pėstiesiems.

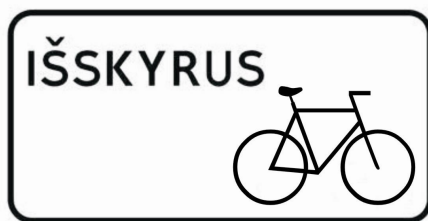
1.14. Dvi lygiagrečios linijos, sudarytos iš kvadratų, žymi vietą, kur dviračių takas kerta važiuojamąją dalį.

Argumentai

1. Dviračių takų (kurie yra prie šaligatvių) susikirtimai su įvažiavimais į kiemus, gretimas teritorijas ir t.t. labai dažna nelaimių ir avarijų vieta, kai iš gretimų teritorijų išvažiuojantys į kelią ar į jas įvažiuojantys iš kelio vairuotojai pažeisdami KET 107 ir 108 punktus nepraleidžia dviratininkų. Lietuvoje yra daug tokių atvejų su avarijomis, kai policija traktuoja tokias situacijas kaip dviratininko kaltę pagal KET 67 punktą ir vadovaudamiesi sankryžos apibrėžimu. Šios avarijos dalinai įvyksta dėl vienas kitam prieštaraujančių KET punktų, nes dviratininkai tokiose situacijose vadovaujasi 107 ir 108 punktais, o automobilių vairuotojai – 67 punktu.

2. KET 67 punkto galiojimo vieta turi būti aiškiai apibrėžta, kad nebūtų dviprasmybių. Šis punktas turi galioti situacijose, kai atskiras (autonominis) ne prie gatvės esantis dviračių takas kerta kelią ne sankryžoje, bet joku būdu ne vietose, kur išvažiuojama iš kelio į esančias šalia jo teritorijas arba įvažiuojama į kelią iš esančių šalia jo teritorijų.

8. Siūlome leisti priešpriešinį dviračių eismą vienos krypties gatvėse, įteisinant papildomą lentelę „išskyrus dviračius“ (žr. pavyzdį apačioje), kuri būtų derinama su transporto priemonių eismą draudžiančiu ženklu 301 ir vienpusio eismo ženklais 503, 505-506, ir patikslinant 68 punktą.



68. Važiuojamosios dalies pakraštyje pažymėta dviračių juosta, kuri nuo gretimos eismo juostos nėra atskirta veja, borteliu, atitvarais ir panašiai, dviračio vairuotojui leidžiama važiuoti tik ta pačia kryptimi, kuria vyksta eismas gretima eismo juosta, išskyrus atvejus kai dviračių juosta įrengta vienpusio eismo kelyje.

503	Vienpusis eismas		Kelias arba važiuojamoji dalis, kur transporto priemonių eismas per visą plotį vyksta viena kryptimi, išskyrus atvejus, kai leidžiamas dviračių eismas abiem kryptimis
-----	------------------	---	--

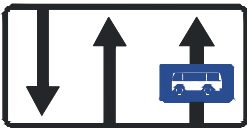
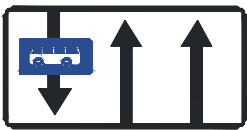
Argumentai:

1. Priešpriešinį dviračių eismą vienos krypties gatvėse yra įteisintas daugelyje Europos šalių, nes tai aktualu senamiesčiams ir mažo intensyvumo vienpusio eismo gatvėms centruose.
2. Papildoma lentelė „išskyrus dviračius“ galėtų būti derinama ir su kitais ženklais:
 - transporto priemonių eismą draudžiančiu ženklu 302, kuris dažnai naudojamas miestų senamiesčiuose siekiant apriboti motorizuoto transporto priemonių eismą;
 - informaciniais ženklais 613-615, kur aklakeliai dviratininkams dažniausiai yra pravažiuojami, todėl jiems nereikia važiuoti aplink kitais intensyvesnio eismo keliais.

9. Siūlome patikslinti 71.3 punktą, kuris dabar yra nelogiškas ir prieštaraujantis 88-92 punktam. Vadovaujantis 71.3 punktu dviratininkas negali parodyti įspėjamojo signalo ranka prieš darydamas posūkį.

71. Dviračių vairuotojams draudžiama:
71.3. važiuoti nelaikant abiem rankom vairo;

10. Siūlome panaikinti prieštaravimus tarp 186 punkto, kuris leidžia dviračių ir modelių eismą maršrutinio transporto juosta, ir kelio ženklų 523-524 bei horizontalaus ženklinimo 1.21 „Raidė A“, kurių apibrėžimuose dviračių ir modelių eismas neminimas.

523	Eismo juosta maršrutiniam transportui		Nurodo eismo juostą, skirtą tik maršrutiniam transportui, dviračiams ir mopedams, važiuojantiems ta pačia kryptimi kaip ir visas transporto priemonių srautas
524	Kelias su eismo juosta maršrutiniam transportui		Kelias, kuriame maršrutinis transportas, dviračiai ir mopedai važiuoja specialiai skirta eismo juosta prieš transporto priemonių srautą

1.21. Raidė „A“ žymi važiuojamosios dalies eismo juostą, skirtą tikrai maršrutiniam transportui, dviračiams ir mopedams, arba maršrutinio transporto stotelę.



11. Siūlome įteisinti nurodomųjų ženklų su eismo kryptimis sankryžoje 507 ir 509-512 derinimą su išpėjamoju ženklu 129 „Sankirta su dviračių taku“ (žr. pavyzdį apačioje), kuris išpėtų vairuotojus, ypač sukančius dešinėn į šalutinę gatvę, apie sankirtą su dviračių taku, kuriame eismas dažniausiai vyksta tiesiai.

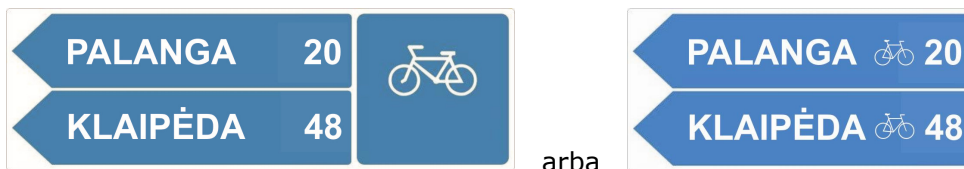


Argumentai:

1. Dažna susidūrimų priežastis šviesoforu reguliuojamoje arba nereguliuojamoje sankryžoje, kai automobilis iš kraštinės dešinės eismo juostos suka dešinėn ir nepastebi sankryžoje tiesiai važiuojančio dviratininko, kuris turi pirmumą automobilio atžvilgiu pagal 108 punktą. Manome, kad papildomas išpėjimas automobilių vairuotojams apie sankirtą su dviračių taku padėtų išvengti skaudžių nelaimių.

12. Siūlome įteisinti dviračių trasos krypties rodykles su gyvenviečių pavadinimais ir atstumais iki jų dešimtųjų kilometro dalių tikslumu. Taip pat šiose krypties

rodyklėse ir dabar kelio ženkluose nr.626 ir 627 turi būti galimybė pavaizduoti dviračių trasos numerį ir logotipą (pvz., tarptautinės trasos "EuroVelo", „R1“ ar pan.). Dviračių trasos krypties rodyklės gali būti kelio ženklai, panašūs į krypties rodyklės nr.606, nr. 607 ir nr. 608, tik su dviračio simboliu, mažesnio dydžio ir nebūtinai atspindintys šviesą, kad tamsoje neblaškytų automobilių vairuotojų dėmesio (žr. pvz.).



Argumentai:

1. Siekiant plėtoti dviračių turizmą ir užtikrinti saugesnį dviratininkų eismą, būtina dviratininkus nukreipti į saugesnes dviračių trasas, tokiu būdu sumažinant dviratininkų eismą nepageidaujamais pavojingais keliais, pvz., krašto keliu nr.167 Klaipėda-Nida. Dabar dviračių trasai pažymėti KET numatyti tik kelio ženklai nr.626 ir 627. Kaip rodo Lietuvos ir daugelio Europos šalių patirtis, to neužtenka.
2. 2009 metais Jungtinių tautų Ekonomikos ir socialinių reikalų tarybos Kelių eismo saugumo ir ženklavimo darbinė grupė patvirtino tarptautinių Europos dviračių trasų „EuroVelo“ ženklavimo standartus ir gaires, kuriomis vadovaujantis gali būti ženklinamos „EuroVelo“ trasos visoje Europoje. Lietuvoje numatytos 3 „EuroVelo“ trasos, dvi iš jų sutampa su jau egzistuojančia Pajūrio dviračių trasa.
3. Pajūrio dviračių trasa taip pat sutampa su tarptautine Europos dviračių trasa „R1“, einančia iš Calais miesto Prancūzijoje iki Sankt Peterburgo Rusijoje, kuri plačiai išreklamuota jau paženklinta „R1“ logotipu Vokietijoje, Lenkijoje, Estijoje ir kt.



2.7. Dviratininko lenkimas. Dažniausiai dviratininkas ne lenkiamas, o apvažiuojamas toje pačioje juostoje, nesilaikant saugaus atstumo ir sukeliant labai pavojingas situacijas, ypač kai apvažinėja sunkvežimiai, autobusai ir kiti didelių gabaritų automobiliai.

LDB siūlo: “Dviratininko apvažiavimas toje pačioje juostoje draudžiamas. Dviratininką reikia lenkti išvažiuojant į priešingą juostą arba į gretimą juostą”.

Dėl lenkimo. Taisant punktą siūlome, kad dviratininkas būtų lenkiamas 2 m atstumu.

Dėl dviratininkas vieniems kitų lenkimo važiuojant ta pačia kryptimi. Ar verta kažką galvoti.

Ar dviratininkas gali prie sankryžos įlysti pirmas ir atsistoti priekyje prieš mašinas.

Pasitikslinti. Pvz. Olandijoje: „3 Cyclists must overtake other cyclists on the left.

They may overtake other slower moving vehicles on the right.“.

Pagarbiai,

Lietuvos dviratininkų bendrijos pirmininkas Linas Vainius



Tel. (699) 33661