



Vides aizsardzības un  
reģionālās attīstības  
ministrija

LAND  
SEA  
ACT




Interreg  
Baltic Sea Region



EUROPEAN UNION

EUROPEAN  
REGIONAL  
DEVELOPMENT  
FUND



# BALTIJAS JŪRAS PIEKRASTES APMEKLĒTĪBAS, TĀS RADĪTĀS SLODZES UZ VIDI UN INFRASTRUKTŪRAS IZVĒRTĒJUMS

KOPSAVILKUMS 2020

# Saturs

Ievads .....	3
Piekrastes apmeklējums .....	4
Piekrastes sasniedzamība.....	6
Apmeklētāju slodze uz veģetāciju.....	7
Piekrastes publiskās infrastruktūras vērtējums .....	7
Atkritumu problēma pludmalēs .....	9
Priekšlikumi pasākumiem .....	9

Kopsavilkums sagatavots *Interreg* Baltijas jūras reģiona transnacionālās sadarbības programmas projekta #R098 “Land–Sea–Act” iepirkuma “Baltijas jūras piekrastes apmeklējuma un tā radītās slodzes uz vidi izvērtējums un piekrastes publiskās infrastruktūras apsekojums” (VARAM 2019/19) ietvaros.

Izvērstāka informācija apkopota 2 ziņojumos, kas pieejami [Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas mājaslapā](#) un projekta “Land-Sea-Act” mājaslapā <https://land-sea.eu/>.

Ziņojumi un [ģeotelpiskie dati](#) izmantoti 2016. gadā apstiprinātā Valsts ilgtermiņa tematiskā plānojuma Baltijas jūras piekrastes publiskās infrastruktūras attīstībai (turpmāk — piekrastes plānojums) īstenošanai, turpmākai izpētei un piekrastes pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas vajadzībām.

Autori:

Andris Klepers, tūrisma attīstības eksperts

Ieva Mārdega, sugu un biotopu aizsardzības jomas eksperte

SIA Jāņa Sēta, ĢIS speciālisti un kartogrāfi (Mareks Kilups, Dāvis Immurs, Agris Puriņš)

Jānis Ulme, vides eksperts jautājumos par atkritumiem piekrastē



Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija, 2020



## Levads

Jūras piekraste ir svarīga ekosistēma, kas vieno sauszemi ar Baltijas jūras procesiem. Arī Eiropas mērogā Baltijas jūras piekraste ir nozīmīga dzīvotne daudzām augu un dzīvnieku sugām. Dabas bagātības jūras piekrastes ainavā to padarījušas par pieprasītu dzīves un atpūtas telpu, turklāt ne tikai vietējā mērogā. Piekrastes ekonomiskais potenciāls tūrismā tiek izmantots arvien vairāk, tomēr vienlaikus ar apmeklējuma pieaugumu palielinās arī slodze uz vidi, tostarp pieaug sadzīves atkritumu daudzums pludmalē un slodze uz piekrastes veģetāciju, kas rada papildus riskus jūras krasta erozijai. Papildus piekrastes apmeklētāju plūsmām slodzi rada arī gadījuma rakstura precedenti, piemēram, kāpu izbraukāšanas gadījumi, ignorējot sabiedrības intereses. Ilgtspējīgai piekrastes pakalpojumu nodrošināšanai, nepieciešama tās atbilstoša apsaimniekošana. Vietās, kur pēdējo gadu laikā izveidota pārdomāta infrastruktūra piekrastei pie jūras, apmeklētāju radītā antropogēnā slodze ir mazinājusies. Papildus infrastruktūras izveidei nepieciešami arī elastīgāki risinājumi, gan attiecībā uz apmeklētāju plūsmas organizēšanu un vadīšanu, gan atkritumu apsaimniekošanu, gan arī apmeklētāju izglītošanu.

**Precīzi dati sniedz iespēju labāk plānot attīstību turpmākajā piekrastes plānojuma<sup>1</sup> ieviešanas procesā un pamatot ieguldījumu vajadzības šajā teritorijā.** Iegūtos izpētes datus var salīdzināt ar bāzes informāciju par piekrastes apmeklējumu, tā radīto slodzi uz vidi un publiskās infrastruktūras novērtējumu 2015. gadā, jo izmantota līdzīga pētījumu veikšanas metodika. Veikti apjomīgi lauka darbi, apsekojot piekrasti 2019. gada peldsezonas laikā visā tās garumā, veicot strukturētus pētījumus, īpašu uzmanību pievēršot prioritāri attīstāmajām vietām. Izvērstajos ziņojumos ietverta informācija par:

- 1) piekrastes attīstības tendencēm un antropogēnās (apmeklētāju radītās) slodzes kopsakarībām piekrastes pašvaldībās un piekrastes plānojuma noteiktajās prioritāri attīstāmajās teritorijās;
- 2) piekrastes apmeklētāju plūsmas izvērtējumu;
- 3) ilgtermiņa atkritumu slodzi un tās izmaiņām pludmalē;
- 4) antropogēno slodzi uz veģetāciju;
- 5) publiskās infrastruktūras kapacitātes un stāvokļa jeb kvalitātes izvērtējumu;
- 6) operatīvo dienestu piekļuves iespējamību pie jūras.

Ziņojumi papildināti ar uzskatāmu un precīzu kartogrāfisko materiālu, atjaunināta piekrastes ģeodatubāzes informācija, aktualizējot noejas un nobrauktuves līdž jūrai, izmērot publisko stāvlaukumu kapacitāti un atpūtai paredzētā labiekārtojuma stāvokli, uzskaitot visas faktiski darbojošās tūristu mītnes un to kapacitāti, kā arī precizējot citu saistītu informāciju. Visā piekrastes garumā 100 m posmu griezumā novērtēta piekrastes apmeklētības intensitāte, atkritumu slodze un antropogēnā slodze uz veģetāciju. Veikta 1199 piekrastes apmeklētāju aptauja.

---

<sup>1</sup> Valsts ilgtermiņa tematiskā plānojuma Baltijas jūras piekrastes publiskās infrastruktūras attīstībai

## Piekrastes apmeklējums

Latvijas teritorijā esošās Baltijas jūras piekrastē pietiek vietas vienlaikus atpūtai vienam miljonam cilvēku<sup>2</sup>, tomēr tas nebūtu ilgtspējīgi, ņemot vērā kāpu biotopu jutīgumu, stāvokli, kā arī atpūtnieku prasības un vietējo iedzīvotāju intereses. Apmeklējums gada laikā jūras piekrastē sadalās ļoti nevienmērīgi, sākot no pakalpojumiem bagātām pludmalēm līdz iespējami dabiskām, cilvēku maz apmeklētām Skandināvijas tipa pludmalēm. Publiskās infrastruktūras trūkumi un nekontrolēta antropogēnā slodze konstatēta visos pludmaļu veidos.

Apmeklētāju skaits piekrastē pieaug, **2019. gadā sasniedzot 8 miljonus apmeklējumu**. Tūrisma pieprasījums koncentrējas visā piekrastes garumā no Nidas ciema līdz Ainažiem, veidojot lineāru reģionālu galamērķi, kas raksturojošo pazīmju un apmeklējuma motivācijas ziņā ir samērā viendabīgs. Tas norāda uz iespējamu alternatīvu Latvijas tūrisma reģionālo galamērķu pārvaldībā (koncentrējoties uz ārvalstu tirgiem), nedalot tos pēc kultūrvēsturiskajiem reģioniem, bet vadoties pēc pieprasījuma un telpas ziņā funkcionāli saistītām **trim nošķiramām zonām — galvaspilsēta, piekraste un iekšzeme**.

Izteikti lielāka apmeklētāju plūsmas koncentrācija ir piekrastes pilsētās un pie galvenajiem tūristu mobilitātes mezgļpunktiem (starptautisko ostu un lidostu tuvumā, pie robežpārejas punktiem Rucavas pagastā un Ainažos, līdzās nozīmīgiem ceļiem) un vietās ar populārām tūristu piesaistēm (Kolkasrags, *Positivus* festivāls u. c.). Vairāk nekā divas trešdaļas Latvijas piekrastes ir maz un nenozīmīgi apmeklētas (sk. 1. attēlu), taču, salīdzinot ar 2015. gadu, **apmeklētības intensitāte ir pieaugusi**. Intensīvi apmeklēti ir ~2,2 % pludmaļu (11,6 km), ļoti liela apmeklētība ir 4,2 % pludmaļu (20,7 km).

Piekrastes apmeklējumiem ir izteikti **sezonāls raksturs**, ko ietekmē pludmales brīvdienām optimāli klimatiskie apstākļi. Tas izpaužas arī tūristu mītnu gultasvietu noslogotībā, kas ārpus pilsētām piekrastes pašvaldībās vidēji ir 10,7 % gadā. Tomēr atpūtas pieprasījums galvenajā peldsezonā ir pieaugošs un tik liels, ka **tūristu mītnu kapacitāte piekrastē nepilnu piecu gadu laikā palielinājusies par 26 %** 2019. gada peldsezonā sasniedzot 1109 tūristu mītnes. Visstraujāk palielinājusies viesdzīvokļu un brīvdienu māju piedāvājums, kas saistīts ar dalīšanās ekonomikas tendencēm un lielo globālo izmitināšanas pakalpojumu platformu darbību. **Ārvalstu nakšņotāju skaits ir virs 30 %**, tādējādi piekrastei nostabilizējoties par vienu no Latvijas eksportspējīgākajiem tūrisma galamērķiem. Vidēji viens ārvalstnieks piekrastes tūristu mītnēs pavadījis 2,3 nakts, kas ir ilgāk nekā iekšzemes reģionos. Visvairāk viesu ir no tuvākajām kaimiņvalstīm un Baltijas jūras reģiona (Krievijas, Lietuvas, Baltkrievijas, Vācijas, Igaunijas u. c.), kā arī tūristi no Nīderlandes.

Tūristi, kas piekrastē nakšņo komerciālajās tūristu mītnēs kopumā ir ~15 % no kopējā piekrastes apmeklētāju skaita. Šeit nav ietverti tie ārvalstu tūristi, kuri apmeklē jūras piekrasti, bet nakšņo citviet — ārpus piekrastes tūrisma galamērķiem. Otra lielā daļa (~30 %) ir **vienas dienas apmeklētāji**, kuri nenakšņo jūras tuvumā, bet atbrauc atpūsties uz vienu dienu. Ne visi ir Latvijas iedzīvotāji, īpaši pierobežā, kur vienas dienas viesu statusā ir arī lietuvieši un (mazāk) igauņi. Attiecīgi aptuveni **puse no visiem vienas dienas apmeklētājiem ir vietējie apmeklētāji** — piekrastes pašvaldību iedzīvotāji, arī vasarnīcu, otro māju īpašnieki vai to radi un draugi. Tas norāda uz infrastruktūras veidošanas papildus sniegto

<sup>2</sup> ja ņem vērā Vidusjūras pludmaļu standartu 5–10 m<sup>2</sup> pludmales laukuma vienam atpūtniekam

labumu – tai ir nozīmīgs pieņesums vietējo iedzīvotāju dzīves kvalitātei, kā arī ekonomikas veicināšanai un tūrisma attīstībai.

2019. gadā veiktā aptauja liecina, ka nedaudz vairāk par pusi no pludmales apmeklētājiem atpūtai nav izvēlējušies sev tuvāko piekļuves vietu jūrai. Lai arī jūra, pludmale un piekrastes ainava ir **galvenais apmeklētāju plūsmas piesaistošais faktors** un vidējais uzturēšanās laiks pludmalē ir nedaudz palielinājies, papildus alternatīvu veido tūristu piesaistes – dabas vai cilvēka radīti tūrisma objekti un publiskie pasākumi, kam jābūt saskaņotiem ar piekrastes publiskās infrastruktūras kvalitāti un kapacitāti.

Pamatā apmeklētāju vietas izvēli motivē labāki pakalpojumi, labiekārtojums vai personiski iemesli apmeklēt kādu konkrētu vietu saistībā ar tās sniegtajām priekšrocībām izvēlētajam atpūtas veidam. Kopumā brīvā laika pavadīšanas aktivitātes pie jūras ir dažādojušās un apmeklējumu skaits ārpus vasaras siltā laika ir pieaudzis.



1. attēls. Galvenās apmeklētāju plūsmas Baltijas jūras piekrastē un pludmaļu apmeklētības intensitāte 2019. gadā

Avots: Nocticus, Jāņa Sēta, 2020

Vienlaikus šāds pieprasījuma pieaugums un tirgvedības saturā izceltais apsoltījums (tīras, baltas pludmales smiltis; iespēja nodoties sapņiem nepiesārņotā vidē; iespēja baudīt privātu satikšanos ar jūru) rada citas problēmas: pārāk lielu apmeklētāju koncentrēšanos atsevišķās vietās, radot slodzi uz vidi, noplicinot

piekrastes kāpas un radot sadzīves atkritumu slogu. Tas vēl vairāk akcentē vajadzību pēc piekrastes — kā tūrismam un rekreācijai īpaši vērtīgas, bet arī jutīgas vietas — ilgtspējīgas apsaimniekošanas, meklējot vienotus risinājumus administratīvi fragmentētā teritorijā.

## Piekrastes sasniedzamība

Galvenais mobilitātes līdzeklis 2019. gadā bija automašīna, ko izmantojot, piekrastē nokļūva gandrīz puse no apmeklētājiem, kuri nav vietējie iedzīvotāji. Jūrmalas pilsēta ir vienīgā, kurā jau kopš 1996. gada ieviesta automašīnu caurlaides maksa ar mērķi ierobežot tranzīta satiksmi kūrorta zonā un veicināt videi draudzīgāku transportlīdzekļu izmantošanu, iekasēto nodevu novirzot tūrisma un kūrorta attīstībai labvēlīgas vides radīšanai. **Lielais automašīnu skaits, kas nogādā apmeklētājus piekrastē, rada vajadzību pēc autostāvvietām jūras tuvumā.** Esošajos stāvlaukumos 2019. gadā vieglajām automašīnām kopā bija 18 169 vietas (rēķinot 25 m<sup>2</sup> uz automašīnu), neskaitot ceļmalas un ielas pilsētās, kur iespējams novietot auto. Autostāvlaukumu kapacitāte ir lielāka pilsētās, taču autostāvvietu skaits starp Rīgas līča austrumu un rietumu krastu vai atklāto jūru sadalās vienmērīgi, un katrā no šiem posmiem ir aptuveni 6000 autostāvvietu. No esošajiem autostāvlaukumiem nepietiekama kapacitāte ir ~20 %, taču arī tad, ja tā vērtēta kā pietiekama, puse no autostāvlaukumiem ir zemas kvalitātes. Attiecīgi **tikai 39 % autostāvlaukumu Latvijas jūras piekrastē ir labā stāvoklī un ar atbilstošu kapacitāti.**

No sabiedriskā transporta veidiem stratēģiski nozīmīga ir **vilcienu satiksme**. Tas ir ērtākais pie jūras nokļūšanas veids Jūrmalas un Saulkrastu virzienā no galvaspilsētas. Piemēram, Jūrmalas dzelzceļa stacijās apkalpoto pasažieru skaits vasaras mēnešos pieaug par ~33 % no pārējā gada vidējiem rādītājiem, kas skaitliskā izteiksmē ir ~250 000 pasažieru braucienu, kuri pamatā uzskatāmi par ceļotājiem ar nolūku atpūsties. Kritiski vērtējama nespēja nodrošināt regulāru vilcienu satiksmi starp Rīgu un Liepāju (2020. gada martā bijuši divi vilcienu reisi nedēļā, kamēr starp Rīgu un Liepāju dienā kursē 26 autobusu reisi). Vilciens ir ērtākais (un vienīgais) sabiedriskā transporta veids veloceļotājiem, turklāt ātrāks par autobusu satiksmi. Trūkst arī labi savstarpēji saskaņotu **multimodālu transporta risinājumu ar pārsēšanās iespējām**, ko varētu kombinēt ar mikromobilitātes risinājumiem. Pilnībā netiek izmantots arī vilciena līnijas Skultes virzienā infrastruktūras attīstības potenciāls.

Līdzīga situācija attiecināma arī uz piekļuvi jūrai kājāmgājējiem un velobraucējiem, jo **lielākā daļa noeju ir bez jebkādas infrastruktūras**. Tās pastāv dabā kā takas, mežu kvartālstīgas, meža ceļi, arī celiņi no piekrastes mājām vai ielu turpinājumi ciemos un pilsētās. Latvijas piekrastē šādu neformālu piekļuves vietu pie jūras skaits pārsniedz 2500, nereti šķērsojot privātīpašumus. Dažviet infrastruktūra iztrūkst apbūves blīvuma vai ostu darbības dēļ. Visā piekrastē identificētas ~200 vietas, kur atbilstoša piekļuves pie jūras infrastruktūra varētu samazināt apmeklētāju radīto slodzi uz veģetāciju. Attiecībā uz tām noejām, kurās veikta infrastruktūras izveide, 13 % noejas līdz jūrai nav ar pietiekamu kapacitāti, bet no visām noejām ~70 % ir sliktā vai apmierinošā stāvoklī, kas būtu pilnveidojams. Daudzviet tieši esošās infrastruktūras sliktā uzturēšana rada vēl lielāku apmeklētāju radīto slodzi, jo bieži tās ir vietas ar lielāku apmeklētāju plūsmu.

Piekrastes tūrisma piedāvājumā, līdzīgi kā reģionos, trūkst plašu, nefragmentētu, funkcionāli ērtu un tematiski vienotu risinājumu. Šajā ziņā kā pozitīvs impulss

izceļama iniciatīva “**Jūrtaka**”<sup>3</sup>, kas ar minimāliem resursiem, uz pamatā esošās bāzes izveidoja vienotu sistēmu Eiropas nozīmes garās distances pārgājienu maršruta E9 daļai gar Baltijas jūras piekrasti, kas šī posma ietvaros aptver visu Latvijas piekrasti. Jūrtakas maršruts ir sadalīts pa dienām un grūtības pakāpēm un sasaistīts ar komercpakalpojumiem. Šādu risinājumu ieviešanā līdz šim nozīmīga loma bijusi plānošanas reģionu īstenotajiem tūrisma attīstības projektiem, arī vairākām tūrisma asociāciju iniciatīvām un īstenotajiem projektiem.

## Apmeklētāju slodze uz veģetāciju

**Aptuveni 30 % no piekrastes veģetācijas kāpu zonā cieš no apmeklētāju radītās slodzes — ir stipri vai pat ļoti stipri ietekmēta.** Piekrastes biotopi ārpus apdzīvotām vietām ir labākā stāvoklī un ar mazāku apmeklētāju radīto slodzi, vietām atsākušas veidoties embrionālās kāpas, kas ir dabisks process, kas var mazināt krasta erozijas riskus.

**Kritiska slodze uz veģetāciju** vērojama vairākās konkrētās un sistemātiski atkārtotošās situācijās:

- 1) vietās, kur pastāv regulāra apmeklētāju plūsma, taču tā netiek regulēta ar pārdomāti ieviestu infrastruktūru (vai izvēlētais (ne)apsaimniekošanas veids ir ignorēt šo infrastruktūru, uzskatot, ka tai tur nav jābūt);
- 2) vietās, kur apmeklētāju skaits ir pārāk liels un slodze pārsniedz biotopu ilgtspējīgas pastāvēšanas iespēju robežu (pat tad, ja tai ir sezonāla slodze — ārpus veģetācijas sezonas dabiskā pamatne nespēj tik ātri atjaunoties);
- 3) atsevišķu apmeklētāju patvaļīgas un bezatbildīgas rīcības dēļ, klaji ignorējot jau pastāvošos noteikumus un citas sabiedrības daļas intereses;
- 4) apbūvei pakļautās zonās vai vietās, kur norisinās zemes transformācija, dominē citi sabiedrībai prioritāri mērķi, kas vienlaikus samazina dabiskās teritorijas.

Pusē piekrastes garuma atrodas īpaši aizsargājamās dabas teritorijās (ĪĀDT), šajās vietās palielinās apmeklētāju slodze, jo tur koncentrētas izcilas ainaviskākas vērtības, vērojama lielāka dabas daudzveidība un bieži vien ir arī laba piekļuves infrastruktūra, ko veidojusi Dabas aizsardzības pārvalde.

## Piekrastes publiskās infrastruktūras vērtējums

Piekrastes publiskās infrastruktūras nodrošinājums veic trīs galvenās funkcijas:

- stiprina vietas pievilcību un veicina teritoriju apmeklēšanu, tādējādi investīcijas infrastruktūras attīstībā veido **vietas konkurētspējīgo priekšrocību**;
- **koncentrē un virza apmeklētāju plūsmas, mazinot apmeklētāju radītās slodzes ietekmi uz apkārtējo vidi**, Eiropas mērogā nozīmīgiem biotopiem;
- kā publiskās telpas elementu **kopums uzlabo dzīves kvalitāti vietējām kopienām un apmeklētājiem**, veicinot kvalitatīvu ekosistēmas pakalpojumu saņemšanu ikdienā. Līdz ar to tās ir rūpes par sabiedrības labklājību ilgtermiņā, būtisks fizisko un garīgo labsajūtu nodrošinošs elements.

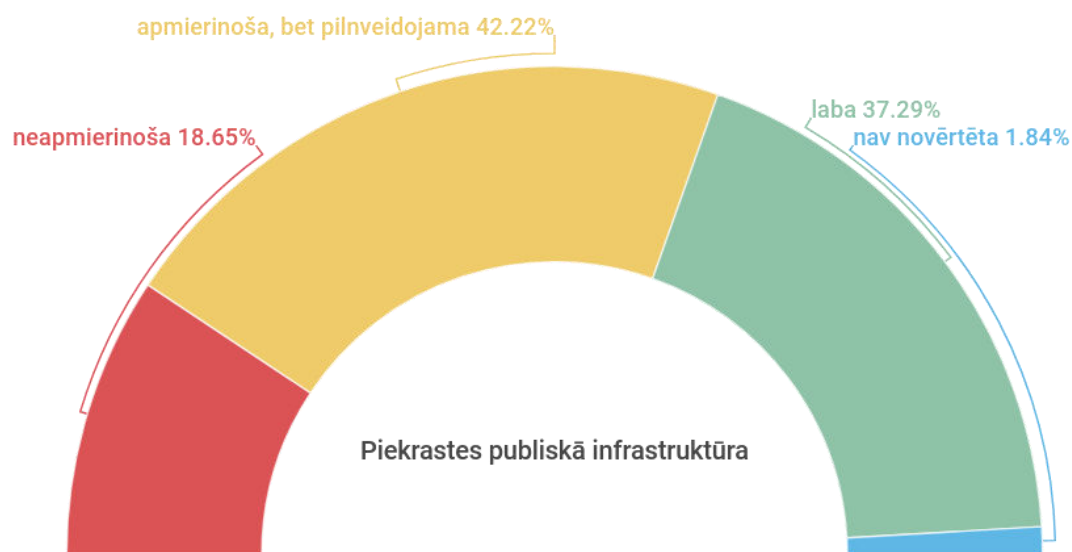
---

<sup>3</sup> <https://coastalhiking.eu/lv>

Saskaņā ar 2019. gada ekspertu vērtējumu **labā stāvoklī** ir apmēram **37% no Latvijas jūras piekrastē esošās publiskās infrastruktūras** (drošas un ērtas piekļuves iespējas jūrai, atpūtas vietu labiekārtojums, autostāvlaukumi un multimodāli transporta risinājumi). Taču arī “labu” vērtējuma ietilpst atsevišķi trūkumi, kuru novēršana ir tās apsaimniekošanā iesaistīto pušu interese un pienākums, piemēram, ~95 % no piekrastē publiski izvietotajām sausajām tualetēm karstākajā peldsezonas laikā neatbilst elementārām sanitārajām normām. Par apmierinošu, taču pilnveidojamu, atzīstami 42 % no vērtētās publiskās infrastruktūras. Neapmierinošā stāvoklī ir 18,7% infrastruktūras. Joprojām **nepietiekama tā ir 77,2 km garā piekrastes posmā (14,6 % no kopējā piekrastes garuma)**, kur ir vidēji liela, liela vai intensīva apmeklētība un vidēji, stipri vai ļoti stipri ietekmēti biotopi no lielas antropogēnās slodzes.

Ļoti **mazattīstīta ir EuroVelo 10 (Baltijas jūras veloaplis) un EuroVelo 13 (Dzelzs priekšgars) starptautisko velomaršrutu infrastruktūra**, kas atsevišķos posmos ir izbūvēta tikai pilsētu teritorijās. Piekrastes attīstībai svarīga ir šo maršrutu tālāka ieviešana dabā un drošas, labi uzturētas un labiekārtotas braukšanas iespējas visā maršrutu garumā (ne tikai pilsētās).

**Labāka situācija ir vērojama piekrastes garo distanču pārgājiena maršrutā Jūrtaka**, kas lielākajā daļā tā posmu (atšķirībā no Igaunijas) atrodas pludmales daļā, pirmo reizi sistemātiski izvietojot norādes no jūras puses uz iekšzemes pakalpojumiem tuvākajos ciemos, ko bieži no jūras puses vispār nevar nojaust. Šajā ziņā tehnoloģijas un arvien labākas navigācijas un ģeolokācijas pakalpojumu iespējas viedtālruņos novērš esošo norāžu un zīmju trūkumu.



**2. attēls. Piekrastes publiskās infrastruktūras stāvokļa vērtējums 2019. gadā**

Avots: Nocticus, 2019

Šobrīd piekrastes apmeklētāji kopumā ir samierinājušies ar publiskās infrastruktūras stāvokli un piekļuvi jūrai. Lielākā daļa (60,5 %) aptaujāto Baltijas jūras Latvijas piekrastes daļas apmeklētāju uzskata, ka publiskā infrastruktūra atbilst viņu brīvā laika pavadīšanas prasībām. Pārējie ir pretējās domās, paužot neapmierinātību, nosaucot virkni infrastruktūras nepilnību, apsaimniekošanas paviršību vai arī trūkstošu pakalpojumu. Ārvalstnieki piekrastes labiekārtojumu novērtē augstāk kā vietējie iedzīvotāji.



Lai garantētu cilvēku drošību, ir svarīgi nodrošināt operatīvo dienestu piekļuves iespējas pie jūras glābšanas operāciju veikšanai vai neatliekamās medicīniskās palīdzības sniegšanai. Kopumā **problemātiska lokālā piekļuve pie jūras operatīvajam transportam Valsts ugunsdzēsības un glābšanas dienesta (VUGD) speciālistu vērtējumā ir aptuveni 226 km no 496 km piekrastes**. Lielākā daļa no tiem atrodas Kurzemes plānošanas reģiona pašvaldībās, un garākie krasta posmi ar ierobežotu piekļuvi ir Ventspils novads. Primāri pilnveidojamas visas nobrauktuves prioritāri attīstāmajās vietās.

Saskaņā ar starptautiskās Zilā karoga programmas publiskotajiem 2019. gada peld sezonas kopējiem rezultātiem Latvija, salīdzinot ar pārējām Baltijas valstīm, vairāk iegulda ilgtspējīgā piekrastes apsaimniekošanā un tūrisma ietekmes mazināšanā. Igaunijā 2019. gadā atbilstoši Zilā karoga kritērijiem bija sertificētas trīs pludmales, Lietuvā — piecas, bet Latvijā — 12. Tās ir pozitīvas iestrādes, kas gan attiecināmas tikai uz nelielu, taču intensīvi apmeklētu piekrastes daļu. Uz vides problēmu saasināšanos ciešā saistībā ar apmeklētāju plūsmas pieaugumu norāda jūras piesārņojošo atkritumu skaita palielināšanās.

## Atkritumu problēma pludmalēs

Latvijā 2016.-2019. gadā vidējais atkritumu skaits piekrastē sasniedza jau 197 atkritumu vienības uz 100 pludmales metriem, kas par 51 % pārsniedz normu, kura izvirzīta par sasniedzamo vides kvalitātes mērķi šajā pozīcijā. Turklāt **Latvijas piekrastē kopš 2016. gada atkritumu daudzums ir pieaudzis par 19 %**. Starp Latvijas piekrastē atrodamajiem atkritumiem vislielāko daudzumu, proti, 57 %, veido plastmasas un mākslīgo polimēru atkritumi (plastmasas un putuplasta vienības, kam seko papīra un kartona atkritumi). Atkritumu apsaimniekošanā problēmu ir daudz, taču sešu gadu laikā tomēr uzlabojusies gan izpratne, gan rīcības centienos nodrošināt atbilstošu atkritumu apsaimniekošanu, kas varētu samazināt jūras piesārņojošo atkritumu daudzumu nākotnē.

## Priekšlikumi pasākumiem

Lai mazinātu apmeklētāju radīto slodzi uz vidi un pilnveidotu piekrastes publisko infrastruktūru, ziņojumos sniegti priekšlikumi vajadzīgajiem pasākumiem situācijas uzlabošanai pētījuma tematiskajās jomās, kas skar arī izglītošanu, reģionālo attīstību un teritorijas plānošanu, dabas aizsardzību un citas jomas.

Pozitīvu pārmaiņu veicināšana jūras piekrastē nenozīmē tikai dedzīgi atbalstāmu ekonomisko izaugsmi, bet ir jāturpina kritiski diskutēt par ilgtspējīgas attīstības aspektiem, tostarp aktualizējot globālo klimata pārmaiņu ietekmi mazinošu rīcību. Svarīgi ir ne tikai tūrisma attīstības jautājumi, bet arī vietējo kopienu dzīves kvalitāte, piemēram, Nidas un Papes ciemos, kur pastāvīgo vietējo iedzīvotāju skaits ir daudz reižu mazāks par viesu skaitu. Īpaši Rucavas pagastā, kurā daži Lietuvas pilsoņi faktiski sniedz viesmīlības/viesu uzņemšanas pakalpojumus, apejot saimnieciskās darbības nosacījumus t.sk. nodokļus, bet vienlaikus izvirzot prasības par kvalitatīvu publisko infrastruktūru.

Nepieciešama gan esošās infrastruktūras kvalitātes celšana un nodrošināšana, gan arī jaunas publiskās infrastruktūras radīšana vietās, kur tās nav, jo apmeklētāju radītā antropogēnā slodze aizvien palielinās.

Par dabas pamatnes publiskās infrastruktūras uzturēšanas resursu dažādošanu zinātniskos pētījumos un attīstītāko valstu piemēros bieži tiek apspriestas iespējas kā daļu līdzmaksājuma piesaistīt no gala lietotājiem, piemēram, iebraukšanas

maksas, maksa par autostāvvietu, ziedojumi ar elastīgām viedtālruņu maksāšanas iespējām, ziedojumu shēmas, pieaug arī brīvprātīgā darba nozīme u. tml. Pārņemot labās prakses pieredzi, arī vairākos piemēros Latvijā (piemēram, Slīteres un Ķemeru Nacionālajā parkā, Piejūras un Bernātu dabas parkā) iespējams ieviest pilotprojektus šādu sistēmu darbībai.

Galveno piekrastes attīstību ietekmējošo rādītāju turpmākai uzraudzībai būtiska ir regulāra monitoringa sistēma ar galveno bāzes rādītāju mērīšanu — atbilstoši Eiropas ilgtspējīgu tūrisma galamērķu izstrādātajiem kritērijiem<sup>4</sup> (*ETIS*). Jāaktivizē viedo risinājumu ieviešana labākai energoefektivitātes panākšanai, siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisiju mazināšanai un jauniem mobilitātes risinājumiem. Taču arī publiskās infrastruktūras stāvoklis vēl ir tālu no pilnības un risinājumu neesamība vietām izraisa neatgriezenisku antropogēnās slodzes ietekmi, īpaši attiecībā uz jutīgajiem pelēko kāpu biotopiem. Par pozitīvu dabas aizsardzības jomā uzskatāms piemērs ar putnu ligzdošanas sezonas lieguma izveidošanu kāpu zonā un pludmales daļā Ovišu dabas liegumā, kas norāda uz iespējām nepakļaut pilnīgi visu jūras piekrasti tikai cilvēka atpūtas interesēm. Pretstatā tam joprojām aktuāla ir mazākās sabiedrības daļas vai atsevišķu indivīdu nekritiskā pieeja, izbraukājot kāpu zonu ar kvadricikliem u. c. transportlīdzekļiem. Infrastruktūra šādās situācijās nav vienīgais risinājums apmeklētāju radītās antropogēnās slodzes mazināšanai, būtiska ir arī paralēli īstenota vides izglītība un dabas vērtību respektēšana.

Tām pludmalēm, kas atrodas apdzīvotās vietās, tiek plaši reklamētas un ir populāras viesu vidū, noteikti jābūt atzītām par oficiālām peldvietām un jātiecas uz atbilstību Zilā karoga standartiem. Tas ir atbildīgi gan pret vidi, gan arī pret apmeklētājiem, jo arī attiecībā uz atpūtnieku drošību ir konstatēti trūkumi.

Sabiedrības drošības un glābšanas darbu organizēšanas infrastruktūras nodrošinājums piekrastē joprojām nav izveidojies kā optimāls un viegli izmantojams nobrauktuvju tīkls. Sadarbībā ar atbildīgajiem operatīvajiem dienestiem (īpaši VUGD) būtu jāveido nobrauktuves pie vietām, kur lokālā piekļuve pie jūras ir sarežģītāka, prioritāri: Jūrkalnē, Užavā, Miķeļtornī, Kolkā, Apšuciemā, Ragaciemā, Jūrmalas (Lielupes) ostā, Mangaļsalā, Lilastē un Ainažos (novērtētas neapmierinoši), kā arī Rojā un Saulkrastos (novēršami konkrēti trūkumi). Vietās, kur tas netiek darīts vai nav iespējams, būtu jāveido atbilstošas brīdinājumu zīmes par operatīvo dienestu ierobežotajām iespējām savlaicīgi sniegt palīdzību.

Jāstrādā, lai apkārtnē būtu aktivitātes, izbraucienu iespējas ar velo, pārgājienu iespējas, takas dabā vai kultūras mantojuma objekti. Tie ir piemēroti ne tikai kā alternatīva sliktu laikapstākļu gadījumā, bet sniedz iespēju pavadīt laiku jēgpilni un uzturēties attiecīgajā vietā ilgāk. Tūristu piesaistēm jābūt saskaņotām ar piekrastes publiskās infrastruktūras kvalitāti un kapacitāti.

---

<sup>4</sup> [https://ec.europa.eu/growth/sectors/tourism/offer/sustainable/indicators\\_lv](https://ec.europa.eu/growth/sectors/tourism/offer/sustainable/indicators_lv)



Foto: A. Klepers, jūlijs, 2019

Projekta mājaslapa: [www.land-sea.eu](http://www.land-sea.eu)

Atrodi mūs sociālajos tīklos izmantojot tēmturi [#LandSeaAct](https://twitter.com/LandSeaAct)