



PASŪTĪTĀJS:
LR EKONOMIKAS MINISTRIJA

Pētījums „Eurovelo tīkla Latvijas posmu attīstība”

Noslēguma ziņojums



IZPILDĪTĀJS:
SIA „NK KONSULTĀCIJU BIROJS”

PĒTĪJUMA AUTORI:
A. JAKOVELA
J. SMAĻINSKIS
M. ŠLĒZIŅŠ
U. BUŠS



RĪGA, 2007.GADS

Saturs

I daļa

Saturs.....	2
Lietotie saīsinājumi.....	5
Lietotie termini.....	6
Ievads.....	7
1. Pētījuma izstrādes metodika.....	9
2. EuroVelo vadlīnijas.....	12
3. Velotransports Latvijā.....	16
4. Tūrisma resursu un ar tūrisma saistītās infrastruktūras analīze potenciālajos EuroVelo EV10, EV11 un NV1 maršrutos.....	21
4.1 Tūrisma resursi.....	23
4.2 Ar tūrisma saistītā infrastruktūra.....	26
4.3. Tūrisma infrastruktūras piemērotības izvērtējums un izmantošanas iespējas.....	30
4.3.1. Norādes, tūrisma informācijas stendi.....	30
4.3.2. Autostāvlaukumi.....	31
4.3.3. Atpūtas vietas.....	32
4.3.4. Naktsmītnes.....	33
4.3.5. Ēdināšanas uzņēmumi.....	34
4.3.6. Sabiedriskās tualetes.....	35
4.3.7. Sabiedriskais transports.....	36
4.3.8. Sasaiste ar starptautiskiem transporta mezgliem.....	39
4.4. Vietējie un reģionālie velotūrisma maršruti un to savienošanas iespējas ar potenciālajiem EuroVelo maršrutiem un to alternatīvajiem posmiem.....	43
5. Ceļu un satiksmes drošības analīze potenciālajos EuroVelo EV10, EV11 un NV1 maršrutos.....	47
6. Pašvaldību teritorijas plānojumu analīze potenciālajos EuroVelo EV10, EV11 un NV1 maršrutos.....	56
7. Ārvalstu pieredzes apkopojums.....	63
7.1. Dānija.....	64
7.2. Lielbritānija.....	71
7.3. Igaunija.....	77
8. Secinājumi.....	81
9. Priekšlikumi.....	86
9.1. Par EuroVelo maršrutu tālākām attīstības perspektīvām.....	86
9.2. Par potenciāliem EuroVelo maršrutiem.....	88
9.3. Zīmju atrašanās vietas un skaits.....	91
9.4. Velomaršrutu apzīmējumi.....	93
10. Literatūras un informācijas avotu saraksts.....	94
Pielikumi.....	96

Pielikumu saraksts

- 1. pielikums.** Tehniskā specifikācija.
- 2. pielikums.** Shēma „Potenciālo EuroVelo maršrutu „koridors” saskaņā ar darba uzdevumu”.
- 3. pielikums.** Shēma „Potenciālo EuroVelo maršrutu „koridors” iekļaujot darba grupas ierosinājumus”.
- 4. pielikums.** Attēls „Pētījuma laikā apsektie potenciālie EuroVelo maršruti un to alternatīvie posmi”
- 5. pielikums.** EuroVelo velomaršruta EV 11 *Nordkaps – Atēnas* Latvijas pamatmaršruta Valka – Medumi apsekojumu gaitā fiksētie tūrisma un infrastruktūras objekti, apsektie alternatīvie maršruta posmi.
- 6. pielikums.** EuroVelo velomaršruta EV 10 *Baltijas jūras aplis* Latvijas pamatmaršruta Rucava – Ainaži apsekojumu gaitā fiksētie tūrisma un infrastruktūras objekti, apsektie alternatīvie maršruta posmi.
- 7. pielikums.** EuroVelo nacionālā velomaršruta NV 1 *Ādaži – Krimulda* apsekojumu gaitā fiksētie tūrisma un infrastruktūras objekti, apsekotais alternatīvais maršruta posms.
- 8. pielikums.** Latvijas Velokartes fragments (paraugs).
- 9. pielikums.** EuroVelo velomaršruta EV10 „Baltijas jūras aplis” Latvijas Republikas posma: Rucava – Ainaži, savienojošā nacionālā velomaršruta NV1 Ādaži – Krimulda maršruta un alternatīvo posmu ceļu raksturojums vērtējot satiksmes drošību.
- 10. pielikums.** EuroVelo velomaršruta EV11 „Nordkaps - Atēnas” Latvijas Republikas posma: Valka - Medumi maršrutu un alternatīvo posmu ceļu raksturojums vērtējot satiksmes drošību.
- 11. pielikums.** Vidējā satiksmes intensitāte valsts galvenajos un 1. šķiras ceļos.
- 12. pielikums.** Sadalījums pa ātruma grupām valsts 1. šķiras ceļos un diennakts vidējā autotransporta plūsma valsts 1. un 2. šķiras ceļos.
- 13. pielikums.** Informācija par pašvaldību teritorijas plānojumos plānotajiem veloceļiem un pašvaldību turpmāko darbību velotransporta attīstības jomā EuroVelo velomaršrutu EV10 „Baltijas jūras aplis” un EV11 „Nordkaps - Atēnas”, kā arī savienojošā nacionālā velomaršruta NV1 Latvijas Republikas posmos.
- 14. pielikums.** Dalībnieku saraksts EM darba sanāksmēs.
- 15. pielikums.** Shēma „EuroVelo priekšlikuma maršruta vērtējums no LR ceļu satiksmes drošības prasībām”.
- 16. pielikums.** Shēma „Apsekoto ceļu posmu vērtējums pēc EV kritērijiem attiecībā uz drošības prasībām”.
- 17. pielikums.** Latvijas Republikas teritorijas plānošanas līmeņu shēma.

- 18. pielikums.** Plānošanas reģionu teritorijas plānojumos plānotie EV maršruti.
- 19. pielikums.** Attēls. „Pašvaldības, kuru teritorijas šķērso EV un to alternatīvu maršruti”.
- 20. pielikums.** Attēls. „Apsekoto pašvaldību apstiprinātos TP vai to redakcijās iekļautā informācija par velo”.
- 21. pielikums.** Attēls. „Pašvaldību teritorijas, kuras šķērso EV maršruti un to alternatīvas un valsts 2. šķiras un pašvaldību autoceļu tīkls”.
- 22. pielikums.** Veloceliņi atsevišķu pašvaldību teritoriju plānojumos, pašvaldību priekšlikumi.
- 23. pielikums.** EV10 maršruta gaitas priekšlikuma pamatojums atbilstoši teritoriālās plānošanas, tūrisma un ceļu drošības aspektiem, kā arī ieteikumi ceļu uzlabojumiem drošai velobraukšanai.
- 24. pielikums.** EV11 maršruta gaitas priekšlikuma pamatojums atbilstoši teritoriālās plānošanas, tūrisma un ceļu drošības aspektiem, kā arī ieteikumi ceļu uzlabojumiem drošai velobraukšanai.

II daļa

- 25. pielikums.** Attēls „EV10, EV11 un NV1 maršrutu priekšlikumi un iespējamās EV zīmju atrašanās vietas”.
- 26. pielikums.** Pētījuma laikā fiksētās koordinātas.
- 27. pielikums.** Sarakste ar pašvaldībām, arhivēta NK konsultāciju birojā.

Lietotie saīsinājumi

A	Automašīna
A/c	Autoceļš
ANO	Apvienoto Nāciju organizācija
Apst.	apstiprināts
a/s	Akciju sabiedrība
Att.	attēls
DUS	Degvielas uzpildes stacija
ERF	Eiropas Riteņbraucēju federācija
EUR	eiro
EM	Ekonomikas ministrija
EV	EuroVelo
g.	gads
g.k.	galvenokārt
GPS	Globālā pozicionēšanas sistēma
h	Stunda
IO	Infrastrukturas objekts
ĪADT	Īpaši aizsargājama dabas teritorija
JS	Karšu izdevniecība „Jāņa Sēta”
km	kilometrs
LLTA	Latvijas Lauku tūrisma asociācija
LR	Latvijas Republika
LVC	VAS „Latvijas valsts ceļi”
LVM	VAS Latvijas valsts meži
LVS	Latvijas valsts standarts
m	Metrs
Nr.	Numurs
P 124	Valsts 1. šķiras autoceļš, tā numurs
RAPLM	Reģionālās attīstības un pašvaldību lietu ministrija
Red.	redakcija
RKP	Robežkontroles pārejas punkts
Sab. apspr.	Sabiedriskās apspriešana
Sk.	skatīt
TAVA	Tūrisma attīstības valsts aģentūra
TIC	Tūrisma informācijas centrs
t/l	Transporta līdzeklis
TO	Tūrisma objekts
TP	Teritorijas plānojums
TS	Tehniskā specifikācija
t.sk.	Tai skaitā
u.c.	Un citi
V 125	Valsts 2. šķiras autoceļš, tā numurs
VAS	Valsts akciju sabiedrība
z/s	Zemnieku saimniecība

Lietotie termini

Dabas piemineklis	Atsevišķi vai savrupi dabas veidojumi - aizsargājami koki, dendroloģiskie stādījumi, alejas, ģeoloģiski un ģeomorfoloģiski dabas objekti un citi dabas retumi, kam ir zinātniska, kultūrvēsturiska, estētiska vai ekoloģiska vērtība.
Dabas taka	Kājāmgājējiem domāta marķēta un ar citiem infrastruktūras elementiem aprīkota taka dabā, kuras mērķis ir iepazīstināt ar teritorijas dabas (nereti arī - kultūras) objektiem un veicināt vides un apkārtējās teritorijas izziņu.
Īpaši aizsargājamas dabas teritorijas	Ģeogrāfiski noteiktas platības, kas atrodas īpašā valsts aizsardzībā un tiek izveidotas, saudzētas un apsaimniekotas ar nolūku aizsargāt un saglabāt dabas daudzveidību, nodrošināt zinātniskos pētījumus un vides pārraudzību, kā arī saglabāt sabiedrības atpūtai (t.sk. tūrismam), izglītošanai un audzināšanai nozīmīgas teritorijas - nacionālie parki, biosfēras rezervāti, dabas parki, dabas liegumi, aizsargājamo ainavu apvidi, dabas pieminekļi u.c.
NATURA 2000 teritorijas	Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju tīkls, kuru galvenais izveides mērķis ir Eiropā retu un apdraudētu augu un dzīvnieku sugu un to dzīves vietu (biotopu) aizsardzība.
Velotūrisms	<i>Šī pētījuma kontekstā</i> - aktīvā tūrisma veids, kur ceļojuma laikā galvenais pārvietošanās līdzeklis ir velosipēds.
Tūristu apmetne	Ar noteiktu infrastruktūras elementu kopumu labiekārtota un apsaimniekota vieta, kas paredzēta tūristu atpūtai un/vai nakšņošanai, kā arī cita veida aktivitātēm.
Teritorijas plānojums	Ilgtermiņa teritorijas plānošanas dokuments vai plānošanas dokumentu kopums, kurš izstrādāts un stāties spēkā normatīvajos aktos noteiktajā kārtībā un kurā atbilstoši plānošanas līmenim un plānojuma veidam rakstveidā un grafiski attēlota teritorijas pašreizējā un noteikta plānotā (atļautā) izmantošana un šīs teritorijas izmantošanas aprobežojumi.
Starptautiskais transporta mezgls	Vietas, kur pieejamas tālsatiksmes transporta infrastruktūra.
Veloceliņš	Ceļš, kas paredzēts braukšanai ar velosipēdu.
Velosipēds	Transporta līdzeklis, kuru ar savu muskuļu spēku virza cilvēks, kas atrodas uz tā (izņemot invalīda ratiņus).

Ievads

Saskaņā ar ANO Pasaules Tūrisma organizācijas pētījumiem un prognozēm, visā pasaulē arvien vairāk pieaug pieprasījums pēc ceļojumiem un aktīvas atpūtas dabā. To apliecina arī Tūrisma attīstības valsts aģentūras veiktie tūrisma tirgus pētījumi.

Latvijā ir nepieciešamie resursi un lielas neizmantotas iespējas aktīvajam tūrismam, savukārt esošā aktīvā tūrisma infrastruktūra ir mazattīstīta un komersantu/saimnieciskās darbības veicēju piedāvāto pakalpojumu klāsts ir ierobežots un fragmentēts, kā rezultātā Latvija nevar piedāvāt vispieprasītāko aktīvā tūrisma produktu – vairāku dienu velomaršrutus.

Latvijā, atšķirībā no daudzām Eiropas valstīm, pagaidām praktiski nav attīstīta velotūrisma infrastruktūra un izveidoti velotūrisma produkti. Velotūrisma produktu veido - tūrisma resursi, atbilstošs materiāli tehniskais nodrošinājums un pakalpojumu infrastruktūras bāze. Atkarībā no šo komponentu esamības un kvalitātes, veidojas velotūrisma produkta popularitāte ārvalstu un vietējo tūristu vidū. Atbalstot velotūrisma infrastruktūras attīstību, tiek veicināta arī to teritorijā esošo pakalpojumu sniedzēju (naktsmītņu, ēdināšanas uzņēmumu, apskates objektu, muzeju, tirdzniecības vietu, izklaides vietu) attīstība.

1995. gadā Eiropas Riteņbraucēju Federācija apstiprināja EuroVelo projektu, lai izveidotu Eiropas velomaršrutu tīklu, kas aptvertu visu kontinentu. Pateicoties šim projektam, velosipēdistiem Eiropā radās iespēja nokļūt no vienas valsts otrā pa apzīmētiem velomaršrutiem. Eiropas valstīs EuroVelo ir atpazīstams visiem velotūristiem, tādēļ fakts, ka Latvijā nav izveidots šis maršrutu tīkls, rada maldīgu priekšstatu par iespējām apceļot Latviju ar velosipēdu. Neieklāšanās šajā maršrutu tīklā, nozīmē arī Latvijas posma neieklāšanu kopējā informācijas tīklā, starptautiskajās velomaršrutu kartēs, kā arī ārvalstu tūristiem atpazīstamu maršrutu apzīmējumu un norāžu trūkumu.¹

Pētījuma mērķis:

Analizēt EuroVelo maršruta izveidošanas iespējamību Latvijā, sniedzot priekšlikumu konkrētiem maršrutiem.

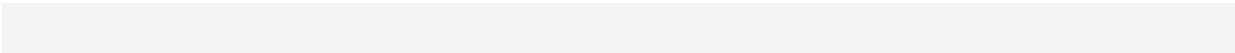
Galvenie pētījuma uzdevumi:²

- **Maršrutu apsekošana dabā** (tūrisma apskates objektu, tūrisma saistītās infrastruktūras vietējo un reģionālo velo maršrutu uzskaitē, digitālā foto fiksāzā, GPS koordinātu noteikšana un atzīmēšana karšu sistēmas „JS Baltija” kartogrāfiskajā materiālā);
- **Ceļu izvērtējums un raksturojums** (ceļu veidi, pašreizējais stāvoklis, pieejamība, satiksmes intensitāte) un sasaistes analīze ar starptautiskajiem transporta mezgliem;
- Esošo un teritorijas attīstības plānos paredzēto **veloceliņu un veloinfrastruktūras apzināšana pašvaldību teritorijās**;
- Līdzšinējās EuroVelo maršrutu **ieviešanas, apsaimniekošanas un attīstības pieredzes apkopojums** un analīze Igaunijā, Dānijā un Lielbritānijā;
- **Zemju īpašnieku apzināšana** (iespēju robežās) un maršrutu izveidošanas saskaņošana;

¹ SIA „NK konsultāciju biroja un EM noslēgtā līguma Nr. 2007/86 tehniskā specifikācija.

² Saskaņā ar SIA „NK konsultāciju biroja un EM noslēgtā līguma Nr. 2007/86 tehniskā specifikāciju, sk. 1. pielikumu.

- **Maršrutu noteikšana atbilstoši** Latvijā pastāvošajām satiksmes drošības normām, normatīvajiem aktiem vides aizsardzības jomā, pašvaldību teritoriālajiem plānojumiem un citiem dokumentiem;
- **Priekšlikumu sagatavošana** velomaršrutu apzīmējumu ieviešanai;
- **Pētījuma izstrādes administrēšana** (darba sanāksmes, darbību saskaņošana, starpziņojumi, gala ziņojums, gala prezentācija).



1. Pētījuma izstrādes metodika

Pētījums „EuroVelo tīkla Latvijas posmu attīstība” un tā īstenošanas metodika izstrādāta saskaņā ar Ekonomikas ministrijas līguma Nr. EM 2007/86 tehnisko specifikāciju (turpmāk tekstā – „Specifikācija”). Tehniskā specifikācija pievienota 1. pielikumā.

1. Pētījums ir izstrādāts laika posmā no 2007. g. 1. oktobra līdz 15. decembrim.
2. Ar automašīnu un velosipēdu 2007. g. oktobrī **dabā apsekoti**. Specifikācijā minētie potenciālie EuroVelo maršruti un pēc darba grupas ieteikumiem – visi alternatīvie velomaršrutu posmi:
 - a. Ar automašīnu kopumā nobraukti **3773 km**;
 - b. Ar velosipēdu kopumā nobraukti **275 km**.
3. Apskojamo maršrutu noteikšana notika pēc shēmas, kas aprakstīta nākamajos trijos punktos. Specifikācijā dotie EV un NV1 potenciālie **maršruti** tika savienoti **ar taisnēm (virzienlīnijām) apzīmējot maršruta virzību caur valstij**, skatīt 2. pielikumu.
4. Konsultējoties ar EM un tūrisma nozares, satiksmes drošības institūciju pārstāvjiem tika noteikti svarīgākās apdzīvotās vietas, kas iekļaujamās EV perspektīvajos maršrutos Latvijā. Viena laikus **punktu skaits tika uz kartes palielināts**, lai iegūtu interesantāku maršrutu. Kartē šie **punkti tika savienoti ar taisnēm virzienlīnijām apzīmējot maršruta virzību caur valstij**, skatīt 3. pielikumu.
5. Apskatot iegūto shēmu saistībā **ar esošo ceļu tīklu**, tika meklēts **variants kā savienot maršruta punktus**. Pēc šī pētījuma kamerālā darba, dabā tika vizuāli apsekoti tūrisma objekti un autoceļu posmi un papildus alternatīvie varianti, skatīt 4. pielikumu.
6. Minētajos velomaršrutu posmos uzskaitīti un fiksēti visi apsekotie esošie, topošie un potenciālie velotūrismā iesaistāmie **tūrisma apskates objekti** (kopā – 620), kā arī fiksētas arī minēto objektu ģeogrāfiskās koordinātes un veikta to digitālā fotofiksācija. Skatīt 5., 6., 7. pielikumus.
7. Uzskaitīta un fiksēta tūrisma **infrastruktūra** (sk. 5., 6., 7. pielikumus – kopā **1488 objekti**, t.sk.: norādes, atpūtas vietas, autostāvvietas, naktsmītnes, ēdināšanas uzņēmumi, sabiedriskais transports un tualetes. Pētījumā papildus veikta infrastruktūras **analīze**. Aplūkots infrastruktūras objektu veidu klāsts ir aptuveni trīs reizes lielāks, kā minēts Specifikācijā. Fiksētas augstāk minēto infrastruktūras objektu **ģeogrāfiskās koordinātes** (sk. 26. pielikumu) un veikta to **digitālā fotofiksācija** (sk. 5., 6., 7. pielikumu).
8. Pētījumā uzskaitīti **vietējie un reģionālie velomaršruti**, kā arī izvērtētas to savienošanas iespējas ar potenciālajiem EuroVelo maršrutiem – kopā 36 velomaršruti, no kuriem visi tika apsekoti³ 2007. g. vasaras sezonā. 8. pielikumā paraugam pievienota „Latvijas Velokartes” fragmenti.
9. Potenciālajos velomaršrutu posmos vērtēti autoceļi, veloceļi no satiksmes drošības viedokļa, vērtēts **atļautais braukšanas ātrums, redzamība, ceļa līkumotība, autotransporta intensitāte, brauktuves platums, ceļa reljefs, ceļa tehniskais stāvoklis**,

³ Sk. „Latvijas Velokarte”. Autors: Juris Smaļinskis. Izdevējs LLTA „Lauku ceļotājs”, 2007. g.

ceļa segums (sk. 9., 10. pielikumu). Apsekojuma laikā veikta ceļu posmu **digitālā fotofiksācija** (sk. 23., 24. pielikumu).

10. Pētījumā izmantoti **satiksmes intensitātes** 2006. gada **dati** par valsts galvenajiem un 1. šķiras ceļiem, kas pieejami LVC interneta mājas lapā www.lad.lv, kā arī pašvaldību sniegtie dati (sk. 11., 12. pielikumu).
11. Noskaidrotas pašvaldību **iestādes teritorijas plānojumos** attiecībā uz **veloceliņiem, velomaršrutiem un velotransportu**, kā arī identificēti **autoceļu rekonstrukciju** turpmākie plāni. Veikta šīs informācijas analīze. (sk. 13. pielikumu). Kopā pašvaldībām sagatavotas un nosūtītas 165 vēstules. Atbildes saņemtas no 75 pašvaldībām (vēstule, e-pasts, mutiska informācija), tātad atbildējušas 45 % no uzrunātajām pašvaldībām. Neskaidrā vai pretrunīgā informācija par veloceliņiem teritorijas plānojumos pārbaudīta un analizēta LR Reģionālās attīstības un pašvaldību lietu ministrijas arhīvā, pašvaldību mājas lapās, kā arī zvanot pašvaldībām. 27. pielikumā pievienotas pašvaldību atsūtīto atbilžu kopijas.
12. Analizēta EuroVelo tīkla attīstība **Lielbritānijā, Dānijā un Igaunijā**. Analīze veikta sadarbībā ar attiecīgo valstu ekspertiem – Philip Insall (Sustrans Ltd., direktors, Lielbritānija), Jens Erik Larsen (Dānijas un EuroVelo maršrutu koordinators), Toomas Lelov (velotūrisma eksperts, CityBike Ltd., Igaunija) un Rein Lepik (EuroVelo maršrutu koordinators Igaunijā, Vanta Aga).
13. Apsekoti un fiksēti tūrisma apskates objekti, tūrisma infrastruktūras objekti. Informatīvo norāžu zīmju atrašanās vietas **atzīmētas interaktīvajā karšu sistēmā „JS Baltija”**, kas nodota Pētījuma pasūtītājam. Noteikts iespējamais informatīvo zīmju, norāžu zīmju, atpūtas un apstāšanās vietu skaits.
14. Veiktas **intervijas** un iegūts tūrisma informācijas centru un pašvaldību darbinieku viedokli EuroVelo kontekstā.
15. Saskaņā ar Specifikāciju, pētījuma izstrādes laikā regulāri notika darba sanāksmes Ekonomikas ministrijā, kurās piedalījās Ekonomikas ministrijas, Satiksmes ministrijas, VAS „Latvijas valsts ceļi”, Ceļu satiksmes drošības direkcijas, biedrības „EuroVelo Latvija” un reģionu pārstāvji. Šajās sanāksmēs tika saskaņoti apsekojamie maršruti un alternatīvas, diskutēts par problēmām un iespējamiem risinājumiem. Notikušas četras **darba sanāksmes**, (darba sanāksmju dalībnieku sarakstu sk. 14. pielikumā).
16. Balstoties uz Pētījuma rezultātiem, sagatavoti **secinājumi un priekšlikumi**:
 - a. Par situāciju kopumā;
 - b. Par potenciālo un perspektīvo EV10, EV11 un NV 1 velomaršrutu gaitu;
 - c. Velomaršrutu apzīmējumu ieviešanai;
 - d. Velomaršrutu zīmju atrašanās vietām un skaitu;
 - e. Par EuroVelo turpmākās attīstības jautājumiem.
17. Sagatavots **Pētījums**, kura apjoms ir 95. lpp. Tajā iekļauti 71 attēli, 10 tabulas un 27 pielikumi;

18. Pētījuma autori ir:

- **Juris Smaļinskis**, Vidzemes augstskolas docents, LLTA „Lauku ceļotājs” tūrisma un vides eksperts. Pētījuma tūrisma eksperts, pētījuma iekļauto fotoattēlu autors;
- **Aiva Jakovela**, SIA „NK konsultāciju birojs” projektu vadītāja. Pētījuma teritoriālās plānošanas speciāliste;
- **Uldis Bušs**, Projektu vadītājs Autoceļu un ielu projektēšanā (SIA „BRD projekts”). Pētījuma ceļu drošības eksperts, pētījuma iekļauto fotoattēlu autors;
- **Māris Šlēziņš**, Projektu vadītājs Autoceļu un ielu projektēšanā (SIA „BRD projekts”). Pētījuma ceļu drošības eksperts, Būvprakses sertifikāts ceļu projektēšanā Nr.20-573.
- **Aiga Petkēvica**, SIA „NK konsultāciju birojs” tūrisma projektu vadītāja, tūrisma eksperte;
- **Elza Ozoliņa**, SIA „NK konsultāciju birojs” projektu vadītāja, tūrisma projektu asistente;
- **Philip Insall**, Sustrans Ltd., direktors, Lielbritānija. Pētījuma velotūrisma eksperts Lielbritānijā;
- **Jens Erik Larsen**, Dānijas un EuroVelo maršrutu koordinators; Pētījuma velotūrisma eksperts Dānijā;
- **Toomas Lelov**, CityBike Ltd., Igaunija. Pētījuma velotūrisma eksperts Igaunijā;
- **Jānis Ansabergs**, SIA „NK konsultāciju birojs”, projektu asistents.

2. EuroVelo vadlīnijas⁴

EuroVelo

Eiropas ritenbraucēju ceļu tīkls ir Eiropas Ritenbraucēju federācijas (ERF) projekts, kas paredz izveidot velo ceļu tīklu ar 12 maršrutiem (sk. 1. attēlu), kas aptvertu visu Eiropu. Velo ceļu tīkls paredzēts gan vietējiem iedzīvotājiem, kas vēlas izmantot velo kā transporta līdzekli, gan tuvākiem un tālākiem izbraucieniem brīvdienās. Tas nodrošina drošu, videi draudzīgu un veselīgu pārvietošanās veidu ar velosipēdu kā alternatīvu parastajam motorizētajam transportam un sastrēgumiem pilsētās. Iecerētais velo ceļu tīkla kopgarums ir 60 000 km, no kuriem 30 000 km jau ir izveidoti. Velo ceļi ved cauri pilsētām, kā arī gar dažādiem interešu objektiem.



1.att. EuroVelo maršrutu tīkls.

⁴ 2. nodaļa sagatavota izmantojot: „EuroVelo the European cycle route network Guidelines for Implementation”, EuroVelo, 2002

EuroVelo nozīme velotransporta attīstībā

Videi draudzīga transporta attīstība ir viens no priekšnoteikumiem globālo klimata pārmaiņu novēršanā. EuroVelo veloceļu ieviešana dos atbalstu gan tūrisma attīstībā, gan arī veicinās droša transporta attīstību, kā arī palīdzēs uzlabot gaisa kvalitāti vietējā mērogā.

Velomaršruti ved cauri gan mazākām, gan lielākām apdzīvotām vietām. Vietējo apkaimju iedzīvotājiem tiek dota iespēja izvēlēties velosipēda transportu gan ikdienas vajadzībām, lai pārvietotos uz darbu, gan atpūtai. Lielākās pilsētās velo ceļa tīkla izveide var būt kā alternatīva parastajam transportam un piesaistīt plašāku velotransporta izmantotāju loku, atslogojot pilsētas satiksmi.

EuroVelo izveides priekšnoteikumi

EuroVelo maršrutu izveidei tiek noteiktas īpašas prasības, lai nodrošinātu veloceļu izmantošanu un maksimālu pievilcīgumu velobraucējiem. Tiek izstrādātas prasības gan attiecībā uz infrastruktūras pieejamību, gan arī ceļa drošību un citiem tehniskiem parametriem. EuroVelo maršrutu izveidei ERF ir izstrādājusi kritērijus, kas balstās uz pieciem pamatprincipiem, kas būtu jāievēro veidojot ikvienu velosipēdistiem domātu infrastruktūras objektu.

Standarti maršruta izveidei:

DROŠĪBA - maršruts, kas ir drošs velobraucējiem, gājējiem un citiem lietotājiem, neapdraud tos;

SASKAŅOTĪBA - maršrutam jābūt nepārtrauktam un skaidri atpazīstamam ar EuroVelo raksturu, tas ir saistīts ar vietējiem ceļiem un velosipēdistu takām;

TIEŠUMS - maršruts tiek veidots maksimāli samazinot veicamo attālumu, izslēdzot apvedceļus arī tad, ja tas ved caur interešu objektiem;

PIEVILCĪGUMS - maršruts, kas iederas un tiek veidots sakārtotā vidē tādā veidā padarot pārvietošanos ar velosipēdu pievilcīgu;

ĒRTĪBA - veloceļš, kas nodrošina pietiekamu velotransporta plūsmu un padara to ērtu lietošanai.

ERF kritēriji maršruta noteikšanai:

- jāšķērso Eiropas kontinents;
- jāsavieno pilsētas, jāved cauri pilsētu centriem, nodrošinot ērtu piekļuvi nozīmīgākajām dzelzceļa stacijām;
- jāietver esošos starppilsētu veloceļus, kā arī jāpievieno vietējie maršruti un jāveicina to labiekārtošana;

- jāpilnveido un jāpiemēro esoši maršruti līdz pieņemamai kvalitātei;
- jāseko kādam noteiktam motīvam, kam var būt gan ģeogrāfiska, gan kulturāla ievirze, piem. veloceliņš ved gar upes krastu vai sekojot svētceļnieku maršrutam utt.;
- jāspēj rosināt uz fiziskām aktivitātēm, jāveicina apkārtējās vides apzināšanos, kā arī jaunu sakaru nodibināšanu visā Eiropā;
- jācenšas piepildīt EuroVelo galveno mērķi - savienot visas Eiropas valstis vismaz ar vienu maršrutu;
- jāšķērso pēc iespējas vairāk valstu, pēc iespējas izvēloties īsāko maršrutu;
- jāiekļauj īpaši velo braucējiem saistoši apvidi un ainavas;
- jāizvairās no vienveidīga un nesaistoša apvidus iekļaušanas maršrutā.

Sekojošiem pieciem EuroVelo maršrutu izveides standartiem (drošībai, saskaņotībai, tiešumam, pievilcīgumam un ērtībai) maršruts:

- nodrošina velo braucēju neapdraudētu pārvietošanos visā maršrutā;
- nodrošina patstāvīgu velo braukšanai piemērotu ceļa segumu, izvairoties no biežas seguma materiāla maiņas;
- tiek plānots tā, lai būtu izmantojams velo braucējiem ar smagu bagāžu un ļautu pārvietoties droši, ātri un ērti ar dažāda tipa velosipēdiem;
- tiek nodrošināts ar atbilstošām ceļa zīmēm, atvieglojot tūristu pārvietošanos;
- nodrošina ar naktsmītņu pieejamību un iespējamību paēst regulāros attālumos;
- garantē piedzīvojumiem bagātu braucienu un neaizmirstamu pieredzi;
- informē velo tūristus, kā arī vietējos lietotājus ar marķētam ceļazīmēm, ar aktuālu, uzticamu un drošu informāciju, kas ietver vietējās paražas un likumus.

EuroVelo galvenie tehniskie kritēriji un atbilstības parametri

Divi galvenie problēmjautājumi EuroVelo maršrutu izveidē ir drošība un saskaņotība, tie veido pamatu tehnisko kritēriju noteikšanai.

EuroVelo ir izstrādāti tehniskie pamatkritēriji un tie nosaka:

- Satiksmes intensitāte uz koplietošanas ceļiem, kur velobraucēji pārvietojas gar ceļa malu, nepārsniedz 1000 motorizēto transporta (t/l) līdzekļu dienā un tikai atsevišķos ārkārtas gadījumos t/l skaits var pārsniegt 3000 t/l dienā;
- Satiksmes intensitāte uz koplietošanas ceļiem, kur velobraucēji pārvietojas pa speciāli tiem norādītu joslu gar lielceļa malu nedrīkst pārsniegt 10 000 motorizēto t/l dienā, atskaitot gadījumos, kad veloceliņa josla ved gar lielceļu noteiktu attālumu, kas nepārsniedz 2 km;

- Satiksmes intensitāte maršruta posmos, kas apzīmēti kā „bez satiksmes” posmi, nedrīkst pārsniegt 50 motorizēto t/l dienā;
- Veloceliņa platumam „bez satiksmes” posmos, jābūt tādām, lai pa to netraucēti vienā virzienā varētu pārvietoties divi velobraucēji viens otram blakus un sastopoties ar pretim braucošiem velobraucējiem būtu iespēja droši samainīties. Ceļa platums var mainīties, ievērojot iepriekš minētos nosacījumus;
- Iespēju robežās jāizvairās no ceļu posmiem, kur ceļa slīpums pārsniedz 6 %, taču posmos, ar izteiktu paugurainu reljefu ceļa slīpums var sasniegt 10 % un pat vairāk;
- Maršruti jābūt sakoptiem un izbraucamiem visa gada garumā jebkādos laika apstākļos, lai arī ziemeļos un kalnainos apvidos to ne vienmēr var nodrošināt;
- Ieteicams izvērtēt un apsvērt apvedceļus posmos, kas noslogoti ar nemotorizētu satiksmi (gājēji, jātnieki, u.c.), lai izvairītos no iespējamām sadursmēm starp satiksmes dalībniekiem;
- Ceļa klātnē jābūt ar segumu (piem., asfaltu) vai citu labas kvalitātes segumu, kas 80 % no maršruta, neatkarīgi no teritorijas piederības, nodrošina neapgrūtinātu pārvietošanos. Īpaša nozīme tam var būt kalnainā apvidū. Seguma virsmai jābūt piemērotai, lai pa to varētu pārvietoties ar ikviena tipa velosipēdu. Tas cik lielu uzmanību jāpievērš šim kritērijam, ietekmē vietējais klimats;
- Iespēju robežās maršruta posms jānodrošina iespēja paēst un atpūsties ik pēc 30 km, naktsmītnes ik pēc 50 km, un piekļuve tālsatiksmes transporta līdzekļiem (vilciens, autobuss u.c.) ik pēc 150 km. Maršrutu vajadzētu veidot estētisku un pievilcīgu, ievērojot veloceliņu izveides pamatprincipus.

3. Velotransports Latvijā

Politika

Satiksmes ministrija ir vadošā valsts pārvaldes iestāde transporta un sakaru nozarē, kas izstrādā nozari reglamentējošos tiesību aktus un politikas plānošanas dokumentu projektus, nodrošina politikas īstenošanu ministrijas padotībā esošajās valsts pārvaldes iestādēs un kapitālsabiedrībās, kurās tā ir kapitāla daļu turētāja.⁵

Transporta nozare ietver dzelzceļa, autosatiksmes, jūrniecības un aviācijas apakšnozares, kā arī pasažieru pārvadājumu un tranzītpārvadājumu jomas. Autosatiksmes apakšnozare ietver autotransporta, autoceļu un ceļu satiksmes drošības jomas.⁶

1999. gadā valstī tika izstrādāta „Velotransporta attīstības valsts programma” 1999.-2015.gadam, kā galvenais mērķis ir nodrošināt velotransporta plānveidīgu attīstību. Minētajai valsts programmai izstrādātas vairākas apakšprogrammas, t.sk. velotūrisma attīstīšana, velotransporta infrastruktūras attīstīšana un uzturēšana, sadarbība ar kaimiņvalstīm un iekļaušanās EuroVelo maršruta tīklā un citos. Noteikta valsts programmas izpildīšanas vadība, nosakot izpildāmos darbus, atbildīgos par izpildi un izpildes datumu.

Programmas ietvaros pēc LR Satiksmes ministrijas pasūtījuma a/s „Ceļuprojekts” veica pētījumu „EuroVelo tīkla trašu kamerālā nospraušana Latvijā”, kas bija viens no velotransporta attīstības programmā noteiktajiem pasākumiem. Pētījuma mērķis bija veikt nepieciešamo trašu novietnes analīzi un precizēt to Latvijas teritorijā, iekļaujot maršrutos daudz interesantākas vietas, vienlaikus saskaņojot maršrutus ar relatīvi labākas kvalitātes ceļu. Pētījums bija pamatā plānotāju darbam iestrādāt iespējamās EuroVelo trases gan reģionu, gan rajonu, gan pašvaldību teritorijas plānojumos, tāpat projektējot un pēc tam būvējot, rekonstruējot autoceļus, papildus tika domāts par velosipēdistu drošību tieši šajos trases posmos.

Satiksmes ministrijas darbības stratēģijā 2007.-2009. gadam (Apst. MK 06.07.2006. Rīk. Nr. 507. prot. Nr. 30., 44.§.) noteikta darbības virziens: „Kopējā Eirāzijas transporta sistēmā integrēta, kvalitatīva, konkurētspējīga transporta infrastruktūra, uzņēmējdarbības vide un droša satiksme”. Līdz 2013. gadam sasniedzamais mērķis autosatiksmes jomā ir: pieprasījumam un finansiālajām iespējām atbilstoša komfortabla un droša satiksme valsts autoceļu tīklā. Viens no galvenajiem uzdevumiem ir: paaugstināt satiksmes drošību, rekonstruējot satiksmei bīstamos posmus vai krustojumus un izbūvējot divlīmeņu gājēju pārejas, gājēju – velosipēdistu celiņus un līdz 2008.gadam likvidēt 30 „melnos punktus” un izbūvēt sešas divlīmeņu gājēju pārejas.

⁵ Satiksmes ministrijas darbības stratēģija 2007.–2009.gadam

⁶ turpat



2. att. 2000. g. pētījumā nospraustā trase⁷.
Karšu izdevniecības „Jāņa Sēta” pamatne.

Transporta attīstības pamatnostādnes 2007.-2013. gadam (apst. MK 12.07.2006. Rīk. Nr. 37., 27.§.) izstrādātas kā politikas plānošanas dokuments, kurā noteikti politikas pamatprincipi, attīstības mērķi un prioritātes transporta nozarē no 2007. līdz 2013.gadam, kas atbilst Eiropas Savienības finansējuma plānojuma periodam. 1. nodaļas „Situācijas raksturojums” apakšpunktā „autotransports un autoceļi” ir minēts arī velotransports. Tur teikts, ka tuvāko gadu laikā nav paredzēta konkrēta rīcība tieši velotransporta attīstībai, bet velotransporta jautājumi ir pakārtoti satiksmes drošības pasākumiem – veicot autoceļu rekonstrukciju vai būvniecību, tiek izvērtēta nepieciešamība atdalīt velosipēdu un gājēju satiksmi no brauktuvēm atbilstoši standarta LVS 190-2:1999 prasībām. **Tiek ņemti vērā arī konsultantu izstrādātie maršruti, kuri apkopoti 2000. gadā izstrādātajā pētījumā „EuroVelo tīkla trašu kamerālā nospraušana Latvijā”.**

Ievērojot pamatnostādnes tiek īstenota Ceļu satiksmes drošības programma 2007.-2013. gadam (Apst. MK 13.04.2007. Rīk. Nr. 209. prot. Nr.22., 22.§.). Ceļu satiksmes drošības programmas mērķis ir panākt, lai līdz 2013. gadam bojā gājušo skaits ceļu satiksmes negadījumos salīdzinājumā ar 2001. gadu samazinātos par 70%. Lai sasniegtu izvirzīto mērķi, jāatrisina vairāki uzdevumi, kuri būtiski ietekmē ceļu satiksmes drošību. Kā pirmais uzdevums noteikts: „Mazaizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku drošības garantēšana”, lai līdz 2010. gadam samazināt bojā gājušo skaitu no mazaizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku grupas par 50 % no 265 (2001. g.) līdz 130 (2010. g.), attiecīgi līdz 2013. gadam par 70 %. Kā viena no

⁷ A/s „Ceļuprojekts” veiktais pētījums „Eurovelo tīkla trašu kamerālā nospraušana Latvijā”, 2000; kartes pamatnei izmantots karšu izdevniecības Jāņa Sēta kartogrāfiskais materiāls

mazaizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku drošības garantēšanas problēmām minēta, ka gājēju un velosipēdistu plūsma daudzviet nav atdalīti no transportlīdzekļu plūsmas. Novēršot problēmas programmā piedāvāti risinājumi attieksmes un kontroles veidošanai, kā arī noteikti arī inženiertehniskie risinājumi, to starpā:

Ceļu/ielu infrastruktūras un satiksmes organizēšanas uzlabošana stacionārā apgaismojuma pilnveidošana apdzīvotās vietās un bīstamās vietās uz autoceļiem;

- satiksmes mierināšanas pasākumi pilsētās un apdzīvotās vietās;
- bīstamo gājēju pāreju likvidācija vai rekonstruēšana par drošām;
- gājēju/velo celiņu izbūve;
- gājēju tiltiņu/tuneļu izbūve;
- aizsargbarjeru izveidošana uz intensīvas kustības ceļiem un ielām;
- drošības salīņu izveide, u.c.

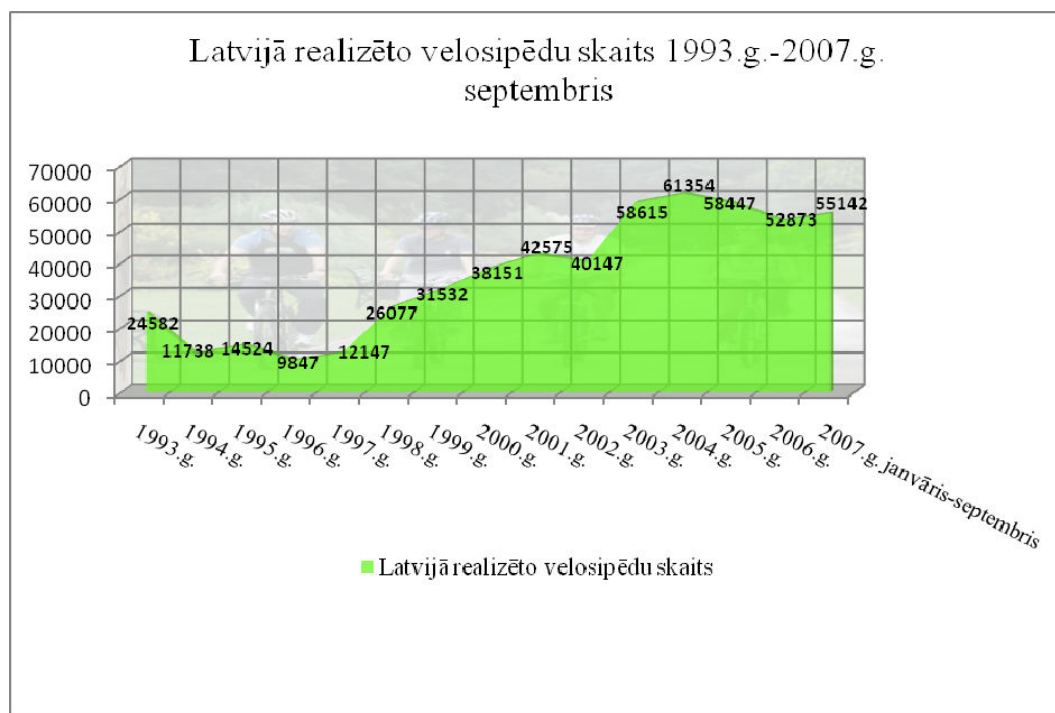
Programmā ietverts apkopojums par Ceļu satiksmes drošības nacionālās programmas 2000.-2006. apakšprogrammas „Mazaizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku drošības garantēšana izvērtējums”, kur minēts, ka velosipēdistu drošības problēmas atrisināšana vairāk ir ideju līmenī (veloceliņu būve, joslu izdalīšana, u.c.), nekā praktiskā darbībā, kaut gan velosipēdistu un “skrejriteņu” skaits pieaug ik gadu.

Velobraucēji

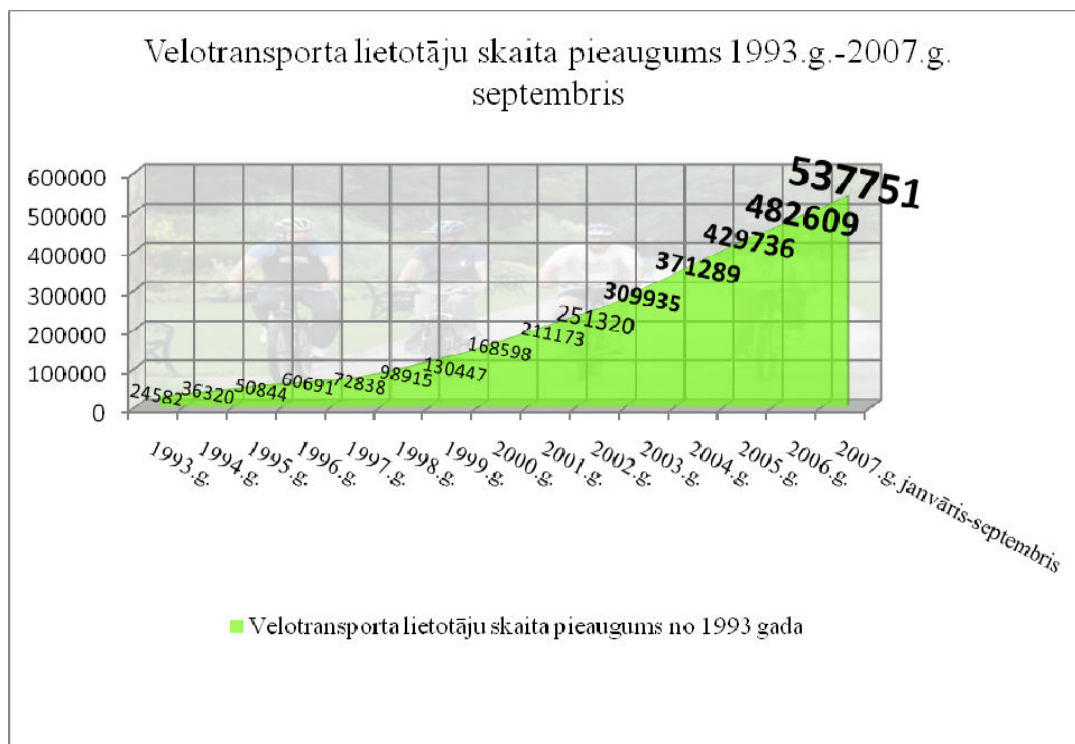
Latvijā netiek apkopota statistika par velobraucējiem, bet tas, ka šāda statistika netiek apkopota nenorāda, ka nav velobraucēju, tieši otrādi, autoru vizuālie novērojumi rāda, ka velobraucēju skaits katru gadu pieaug. Aptuveno skaitu ir iespējams iegūt no LR Centrālā Statistikas pārvaldes pieejamiem datiem par pārdoto velosipēdu skaitu Latvijā.

Saskaņā ar LR Centrālās Statistikas pārvaldes pieejamo informāciju Latvijā pēdējo piecu gadu laikā pārdoti vairāk kā 250 000 velosipēdu. Ja salīdzina 10 gadu laikā, tad 2007. gada deviņos mēnešos pārdoti 4,5 reizes vairāk velosipēdu nekā 1997. gadā (sk. 3.attēlu). Visi velosipēdu īpašniekus var uzskatīt par potenciālie velobraucējiem.

Statistika par pārdoto velosipēdu skaitu tiek apkopota kopš 1993. gada. Pēdējo četrpadsmit gadu laikā Latvijā kopā pārdoti 537 751 velosipēdi, kas nozīmē, ka velosipēds ir katram piektajam iedzīvotājam (sk.4.attēlu). Šie dati nav pieejami par iepriekšējiem gadiem, taču arī pirms 1993. gada tika iegādāti velosipēdi, ar kuriem brauc vēl šobrīd.



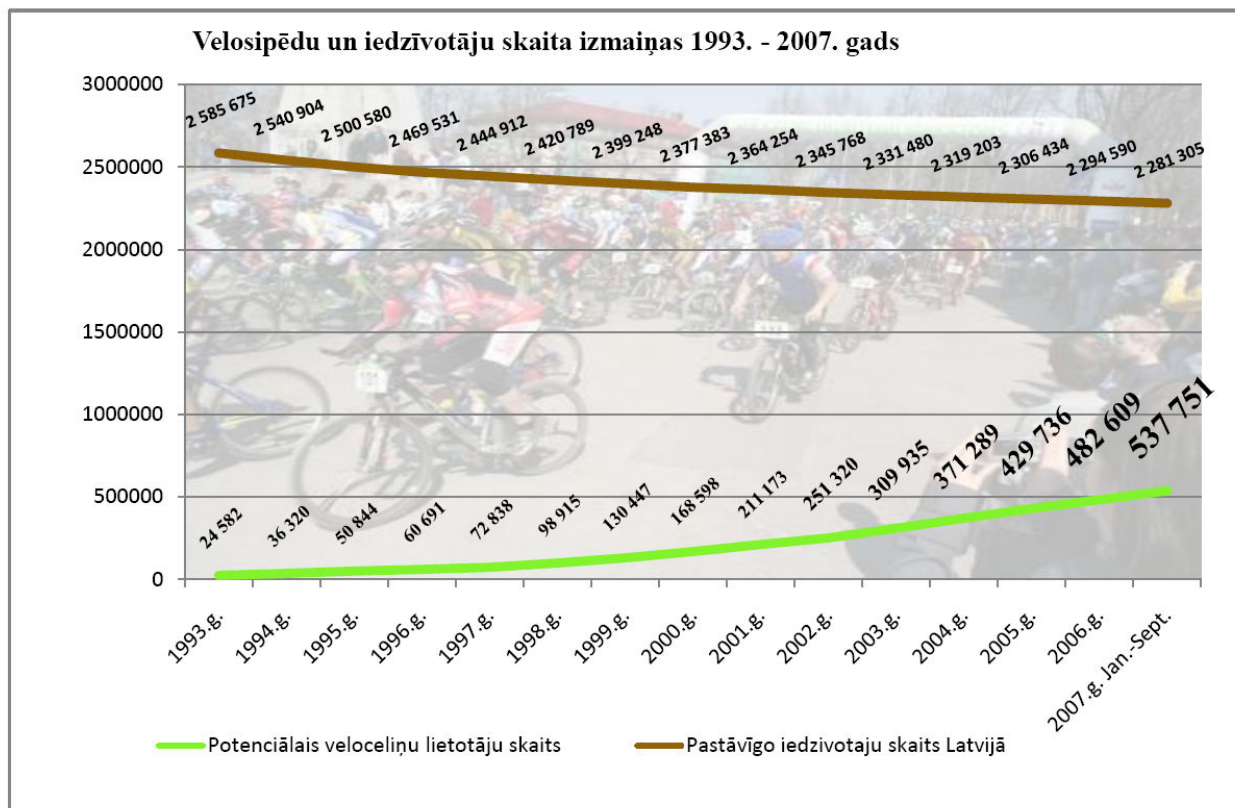
3. att. Latvijā realizēto velosipēdu skaits no 1993. gada – 2007. gada septembrim⁸



4. att. Velotransporta lietotāju skaita pieaugums no 1993. – 2007. gada septembrim⁹

⁸ LR Centrālās statistikas pārvaldes dati

Salīdzinot potenciālo riteņbraucēju skaitu ar iedzīvotāju skaitu, secinām, ka vismaz katram ceturtajam Latvijas iedzīvotājam ir velosipēds un katrs ceturtais iedzīvotājs ir potenciālais velosipēdu lietotājs Latvijā. (sk.5.att.)



5. att. Potenciālo velobraucēju skaita un iedzīvotāju skaita izmaiņas no 1993. – 2007. gada septembrim¹⁰

2002. gadā aģentūra „Baltijas Datu Nams” pēc Rīgas domes Satiksmes departamenta pasūtījuma veica socioloģisko aptauju, kurā iegūtie rezultāti liecināja, ka 48 % pilsētas iedzīvotāji ir velosipēdu īpašnieki.

⁹ LR Centrālās statistikas pārvaldes dati

¹⁰ turpat

4. Tūrisma resursu un ar tūrismu saistītās infrastruktūras analīze potenciālajos EuroVelo EV10, EV11 un NV1 maršrutos

4. nodaļā veikta īsa esošo un potenciālo tūrisma resursu un ar tūrismu saistītās infrastruktūras kvantitatīvi – kvalitatīvā analīze. Skaitliskie dati apkopoti 1. tabulā.

Īss potenciālo maršrutu raksturojums

EuroVelo 10 „Baltijas jūras aplis”

Potenciālā velomaršruta pamattēma ir **Baltijas jūras piekraste un ar to saistītie dabas un kultūras resursi**. Tas ietilpst divos vēsturiskajos Latvijas novados – Kurzemē un Vidzemē. Teritorijā, cauri kurai iet potenciālais maršruts, vēl joprojām Eiropas mērogā ir saglabājusies cilvēka mazskarts un mazietekmēts jūras krasts un tam pieguļošās piekrastes teritorijas, kas atsevišķos posmos, īpaši – Baltijas jūras piekrastē, ir saglabājis savu pirmatnību – to nav skārusi apbūve un civilizācijas „industrializācija”. Maršruts ietver daudzas Eiropas mēroga NATURA 2000 teritorijas kā Papes ezera dabas parks, Ziemupes dabas liegums, Slīteres nacionālais parks, Talsu pauguraines dabas parks, Abavas ielejas dabas parks, Ķemeru nacionālais parks, Ziemeļvidzemes biosfēras rezervāts, Randu pļavu dabas liegums u.c., kuros ir novērojama augsta biotopu un sugu daudzveidība. Maršrutā ietilpst tādi Baltijas un pat Eiropas mēroga kultūrvēstures objekti kā Liepājas Karosta, Kuldīgas vecpilsēta, Ventpils pils, Irbenes radioteleskops, Abavas ielejas kultūrvēsturiskā ainava, Ķemeru kūrorts, Rīgas vēsturiskais centrs un Jūgendstila pieminekļi, Limbažu vecpilsēta u.c., kā arī citi populāri tūrisma galamērķi, kā piemēram, Ventspils, Talsi, Tukums, Saulkrasti. Maršruts piemērots tiem, kas vēlas ne tikai aktīvi ceļot, bet arī baudīt atpūtu jūras krastā un vērot dabu.

Iespējamā devīze: Latvijas unikālās piekrastes dabas vērtības.

EuroVelo 11 „Nordkaps – Atēnas”

Velomaršruta pamattēma ir **Latvijas kultūras un vēstures mantojums** un divu Latvijas reģionu kultūras un ainavas atšķirības. Potenciālais velomaršruts ietilpst divos Latvijas novados – Vidzemē un Latgalē. Maršruts ietver daudzus Latvijas, Baltijas un Eiropas mēroga kultūrvēstures pieminekļus kā Cēsu pils, Āraišu ezerpils, Līgatnes pārceltuve, Turaidas muzejrezervāts, Mores kauju piemiņas parks, Ludzas vēsturiskais centrs, Latgales amatnieki (īpaši – podnieki) un ar tiem saistītās tradīcijas, Aglonas bazilika – Eiropas svētceļnieku viens no galamērķiem, Krāslavas apbūve, Slutišķu vecticībnieku sādža u.c. Tajā pat laikā maršrutā ietilpst tādas Eiropas mēroga nozīmes NATURA 2000 teritorijas kā Ziemeļgaujas aizsargājamo ainavu apvidus, Gaujas nacionālais parks (populārākais tūrisma galamērķis ārpus Rīgas), Vestienas aizsargājamo ainavu apvidus ar Latvijas augstāko reljefa punktu, Lubāna mitrājs (starptautiskas nozīmes mitrājs), Rāznas nacionālais parks, Daugavas loku dabas parks u.c. Salīdzinājumā ar EuroVelo 10, šajā maršrutā kopumā ir daudz sliktāks infrastruktūras stāvoklis un mazāks infrastruktūras objektu blīvums. Maršruts piemērots g.k. aktīviem un ekstrēmākiem braucējiem, kurus nebaida mazapdzīvotas vietas un sliktākas kvalitātes infrastruktūra atsevišķos maršruta posmos.

Iespējamā devīze: Latvijas vēsture un unikālais kultūras mantojums.

1. tabula. Apsekojumu laikā fiksēto tūrisma apskates un infrastruktūras objektu kvantitatīvie rādītāji¹¹

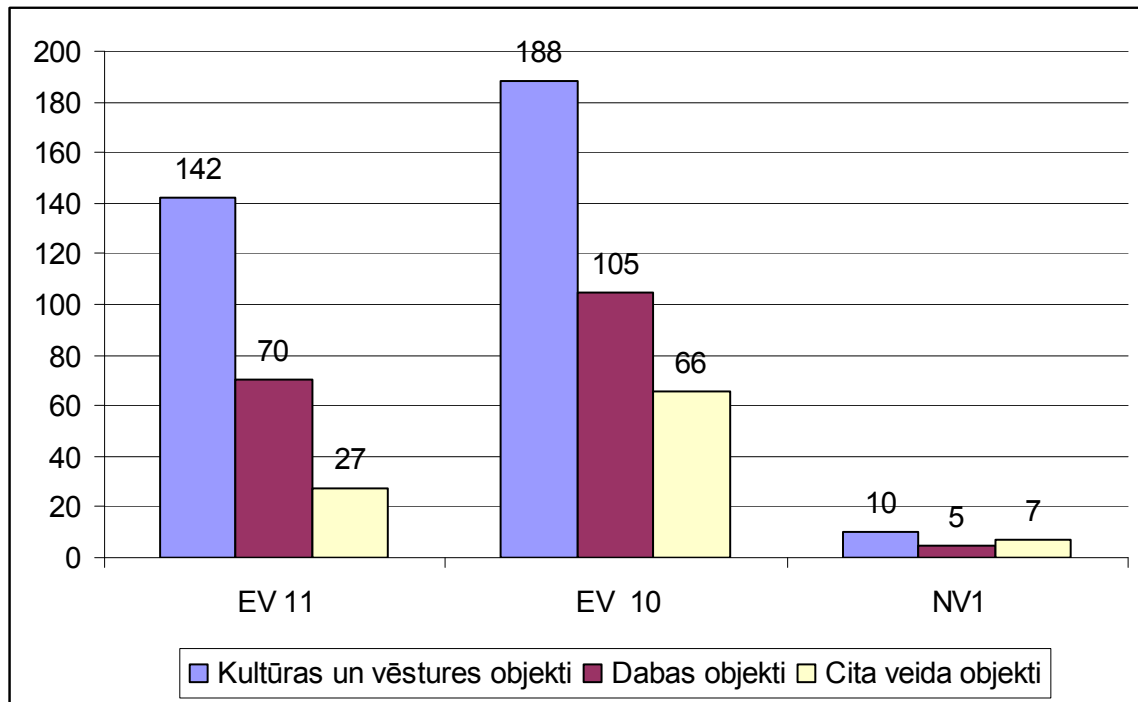
Postenis	EV 11	EV 10	NV1	KOPĀ
Apsekojumu laikā kopējais nobraukto km skaits maršrutos	1105	1138	59	2302
Apsekojumu laikā nobrauktie pamatmaršruta km	620	831	47	1498
Apsekojumu laikā nobrauktie alternatīvo maršr. km	485	307	12	804
Apsekojumu laikā fiksēto objektu kopējais skaits	673	1355	80	2108
Fiksēto infrastruktūras objektu skaits	434	996	58	1488
Fiksēto tūrisma apskates objektu skaits	239	359	22	620
Tūrisma apskates objektu veidi:	239	359	22	620
Kultūras un vēstures objekti	142	188	10	340
Dabas objekti	70	105	5	180
Cita veida objekti	27	66	7	100
Dabas objektu grupas	70	105	5	180
Īpaši aizsargājamas dabas/NATURA 2000 teritorijas	17	17		34
Ezeri	14	13		27
Reljefa formas	8	7		15
Parki	8	17		25
Dabas takas	6	17	1	24
Avoti	5	1		6
Akmeņi	4	6		10
Iežu atsegumi, alas	3	5	4	12
Koki/dižkoki	3	11		14
Upes, strauti	2	6		8
Ūdenskritumi		5		5
Kultūras/vēstures objektu grupas	142	188	10	340
Baznīcas, sakrālas celtnes	56	55	4	115
Muižas, pilis	21	29	3	53
Muzeji, memoriālās vietas, izstāžu vietas	17	24		41
Pilskalni, pilsdrupas	15	15		30
Pieminekļi, piemiņas vietas	13	21	2	36
Amatnieki, darbnīcas	6	5		11
Pilsētu/apdzīvotu vietu vēsturiskie centri	5	9		14
Kapi	3	3		6
Sabiedriskas ēkas, sociālas celtnes	2	4	1	7
Laukumi	2	5		7
Interesantas celtnes	1	12		13
Arheoloģijas pieminekļi	1	6		7
Cita veida objekti	27	66	7	100
Industriāli objekti, tehnikas pieminekļi u.c.	9	24	2	35
Zemnieku saimniecības, lauku labumi	6	3		9
Suvenīru tirdzniecības vietas	4	2	1	7
Citi	4	27	4	35

¹¹ J. Smaļinska apkopotie dati, sk. 5.,6.,7. pielikumu.

Dzīvnieku dārzi, savvaļas dzīvnieki, kolekcijas, zoo	3	6		9
Padomju un militārie objekti	1	4		5
Ar tūrismu saistītie infrastruktūras objekti	434	996	58	1488
Norādes	92	184	5	281
Informācijas stendi, kartes u.c. informācijas nesēji	51	76	3	130
Naktsmītnes	37	98	2	137
Atpūtas vietas	34	88	2	124
Veikali	28	56	4	88
Autostāvlaukumi	27	98	6	131
Atkritumu urnas	26	75	7	108
Skatu vietas, skatu torņi	19	33	4	56
Ēdināšanas uzņēmumi	16	66	4	86
Telšu vietas	16	41	1	58
Tualetes	16	64	5	85
Velostatīvi	14	29	1	44
Laivu noma	13	12	1	26
Peldvietas	12	24		36
TIC, apmeklētāju centri	9	20	1	30
Velonoma/serviss	6	11	4	21
Kalnu/distanču slēpošana	5	2	2	9
DUS	4	8	1	13
Biļešu kases	3	4	3	10
Zirgu noma	3	5	1	9
Tūristu apmetnes	2	1	1	4
Interneta pieeja (norādes zīme uz interneta pieeju)	1			1
Suvenīri		1		1

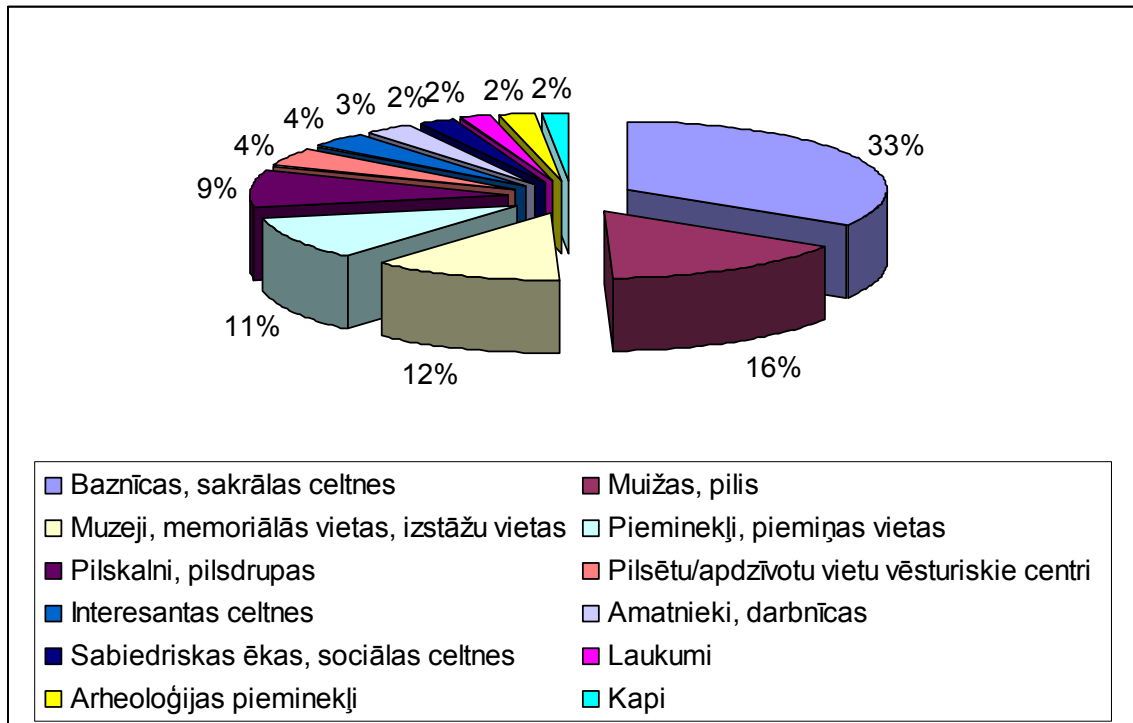
4.1 Tūrisma resursi

Apsekojumu laikā visos potenciālajos EuroVelo maršrutos kopumā ir konstatētas 620 esošas vai potenciāli tūrisma piesaistes vietas, no kurām lielāko daļu sastāda dažāda veida ar kultūru un vēsturi saistīti objekti (resursi). Saskaņā ar iegūtajiem rezultātiem, lielāko daļu no tiem sastāda kultūrvēstures objekti, par aptuveni 50 % mazāk ir dažādu dabas objektu, bet ~ 1/6 daļu sastāda cita veida resursi. Vidējais objektu blīvums potenciālajos EuroVelo maršrutos ir ~ 1 objekts uz 3,7 kilometriem, taču svarīgs ir ne tikai objektu skaits, bet arī šo objektu koncentrācija dažādos reģionos, to pieejamība, labiekārtojums, atraktivitāte, piesaiste u.c. faktori.



6. att. Dažādu esošo un potenciālo tūrisma resursu skaits un to proporcijas potenciālajos EuroVelo maršrutos.

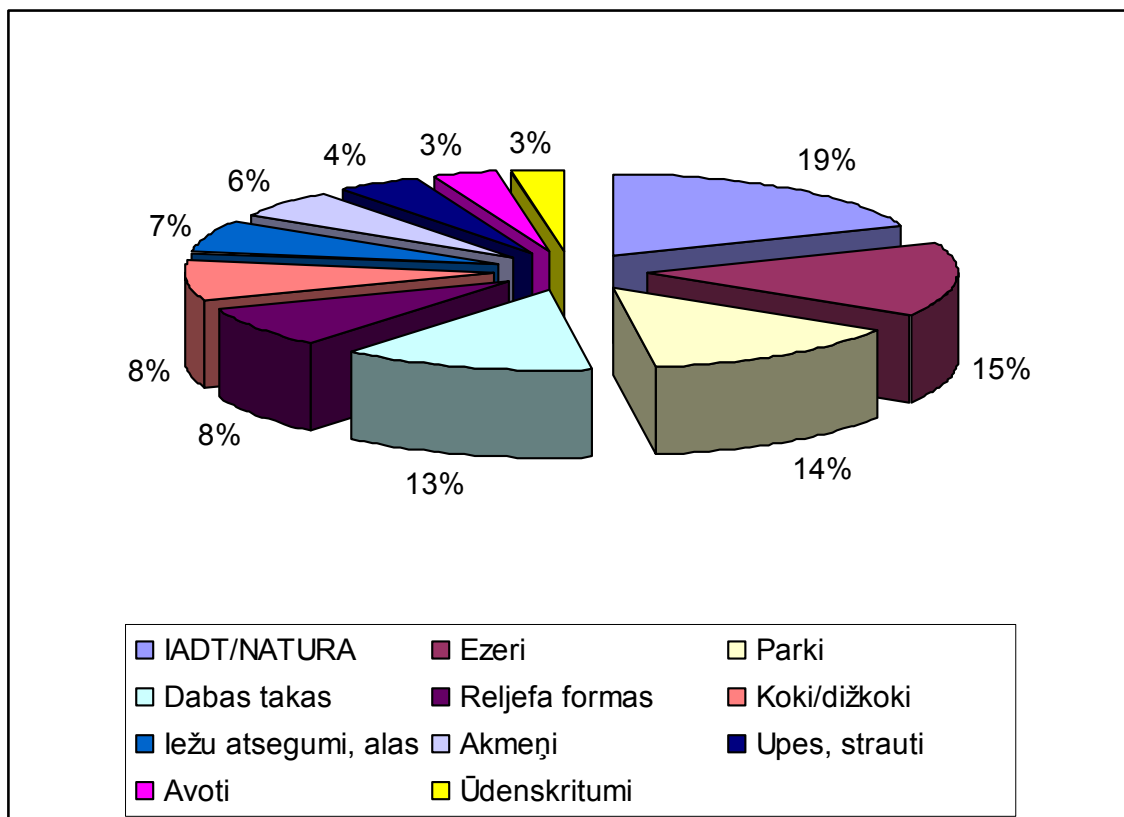
6. attēlā dots tūrisma resursu skaitliskais sadalījums pēc to veida, no kuriem lielākā daļa ir kultūras un vēstures objekti. No tiem lielāko daļu (33%) sastāda dažāda veida sakrālās celtnes, g.k. baznīcas. Apskrojumu laikā tikai neliela daļa bija apskatāmas arī no iekšpuses. Otra lielākā grupa (16%) ir muižas un pilis, taču arī šo objektu grupu saistītā problēma ir tā, ka daļa no muižām ir privātīpašumi un daļa ir sagruvuši un apmeklējumiem bīstami. Trešā lielākā grupa (12%) ir dažāda veida muzeji, ekspozīcijas, memoriālās vietas u.c., no kurām lielākā daļa ir labiekārtoti un šobrīd esoši tūristu apskates objekti. 11% no kopējā skaita sastāda dažādi pieminekļi un piemiņas vietas, bet 9% - pilskalni un viduslaiku pilsdrupas, no kuriem liela daļa ir apskatei nelabiekārtoti. Iepriekš minētās 5 grupas aizņem 81% no kopējā kultūrvēstures objektu skaita.



7. att. Dažādu esošo un potenciālo kultūrvēstures objektu grupas un to proporcijas potenciālajos EuroVelo maršrutos.

Aptuveni 1/5 no apsekotajiem dabas objektiem (sk. 8. attēlu) aizņem īpaši aizsargājamas dabas un NATURA 2000 teritorijas, kas vēlreiz uzsver ne tikai šo objektu lomu, bet arī aizsardzības nepieciešamību dažādu tūrisma aktivitāšu kontekstā. 15% no kopējā skaita sastāda dažāda veida ūdeņi – upes, ezeri, dīķi, kuru „labiekārtojums” dažādās vietās un reģionos ir ļoti atšķirīgs. Viens no nozīmīgākajiem Latvijas dabas resursiem ir jūra, smilšainie liedagi, pludmales, kāpu meži u.c. ar piekrasti saistītie rekreatīvie resursi. Diemžēl, arī šis resurss daudzviet nav labiekārtots lielu apmeklētāju, kā tas parasti ir sezonas laikā, plūsmas uzņemšanai. Dažāda veida parki, dendroloģiskie u.c. veida stādījumi aizņem 14%, bet 13% sastāda dabas takas, kas pārsvarā ir apmeklētājiem labiekārtoti objekti.

Augstāk minētās pirmās četras dabas objektu grupas sastāda ~ 2/3 no kopējā objektu skaita. Pārējo daļu veido dažādi dzīvās un nedzīvās dabas, piemēram, ģeoloģiski un ģeomorfoloģiski, pieminekļi – koki, iežu atsegumi, akmeņi, avoti, ūdenskritumi u.c.



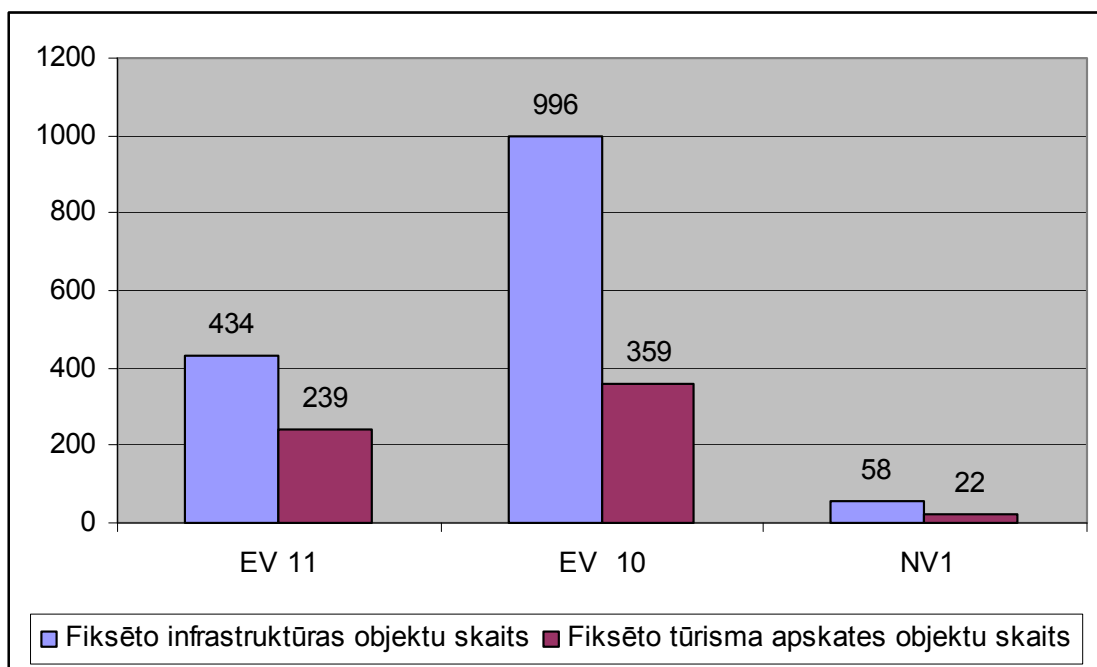
8. att. Dažādu esošo un potenciālo dabas objektu grupas un to proporcijas potenciālajos EuroVelo maršrutos.

4.2 Ar tūrismu saistītā infrastruktūra

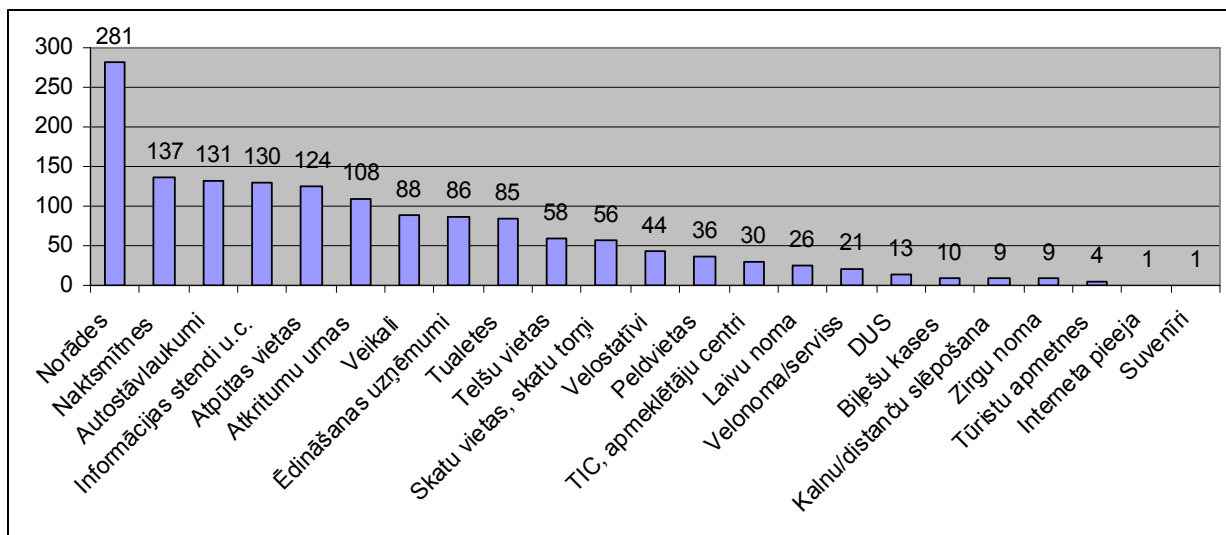
Apsekojumu laikā potenciālajos EuroVelo maršrutos konstatēti un fiksēti 1488 dažādi infrastruktūras objekti – aptuveni 1 objekts uz 1,5 maršruta kilometriem. Dažādos velomaršrutu posmos tika novērots ļoti nevienmērīgs šo objektu sadalījums, kā arī ne vienmēr tie bija atbilstošas kvalitātes un velotūrisma aktivitātēm piemēroti.

9. attēlā ir redzams absolūtais infrastruktūras objektu skaits trijos velomaršrutos, kā arī salīdzinājumam pievienots esošo un potenciālo tūrisma objektu kopējais skaits.

Saskaņā ar Pētījuma Specifikācijā minēto darba uzdevumu, bija jāfiksē tikai septiņas infrastruktūras objektu grupas - norādes, atpūtas vietas, autostāvvietas, naktsmītnes, ēdināšanas uzņēmumi, sabiedriskais transports, sabiedriskās tualetes, pilnīgākām situācijām atspoguļojumam Pētījuma autori kopumā iekļāva 23 infrastruktūras objektu grupas (sk.10. attēlu). Šo objektu kvantitatīvās proporcijas un absolūtais skaits ir sava veida indikators dažādu infrastruktūras objektu pieejamībai un blīvumam arī valstī kopumā, respektīvi, šie dati ir reprezentējoši un attiecināmi arī uz pārējo teritoriju. Piemēram, indikators, ka visu trīs potenciālo EuroVelo maršrutu garumā Pētījuma autori konstatēja tikai **vienu informatīvu norādes zīmi uz publiski pieejamu un reklamētu** interneta pieejas vietu, nenorāda patieso šī pakalpojuma esamības biežumu un pieejamību gan Latvijas lauku teritorijās, gan valstī kopumā.



9. att. Fiksēto infrastruktūras un tūrisma apskates kopējais objektu skaits potenciālajos EuroVelo maršrutos.

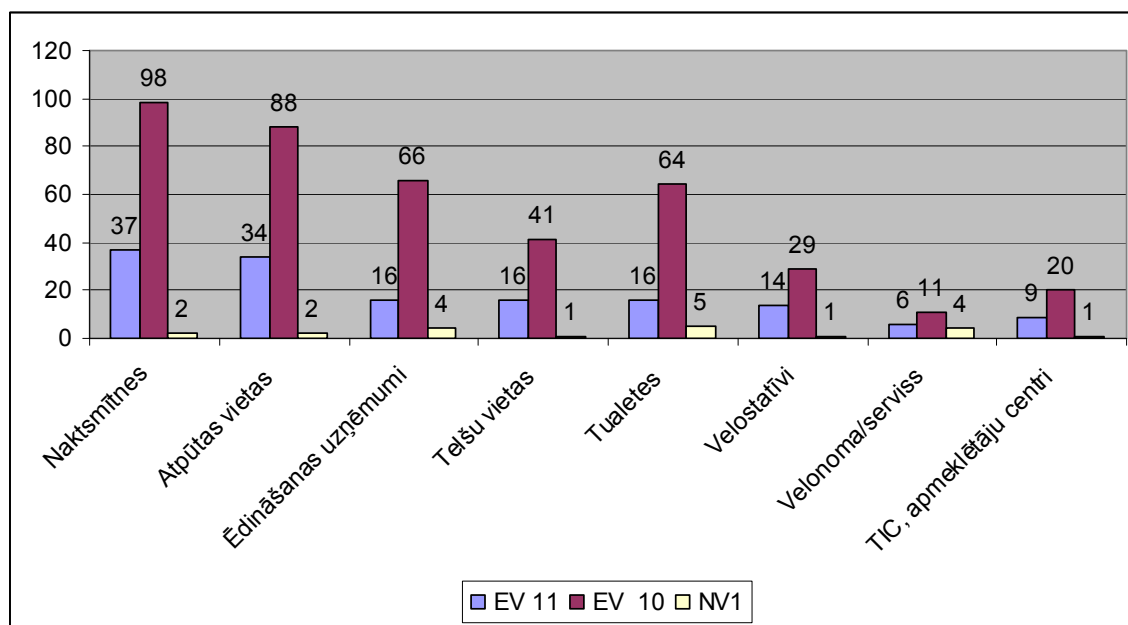


10. att. Fiksēto dažādu infrastruktūras objektu grupu kopējais skaits potenciālajos EuroVelo maršrutos.



11. att. Norāde uz publiski pieejamu interneta vietu Morē. Foto: Juris Smaļinskis.

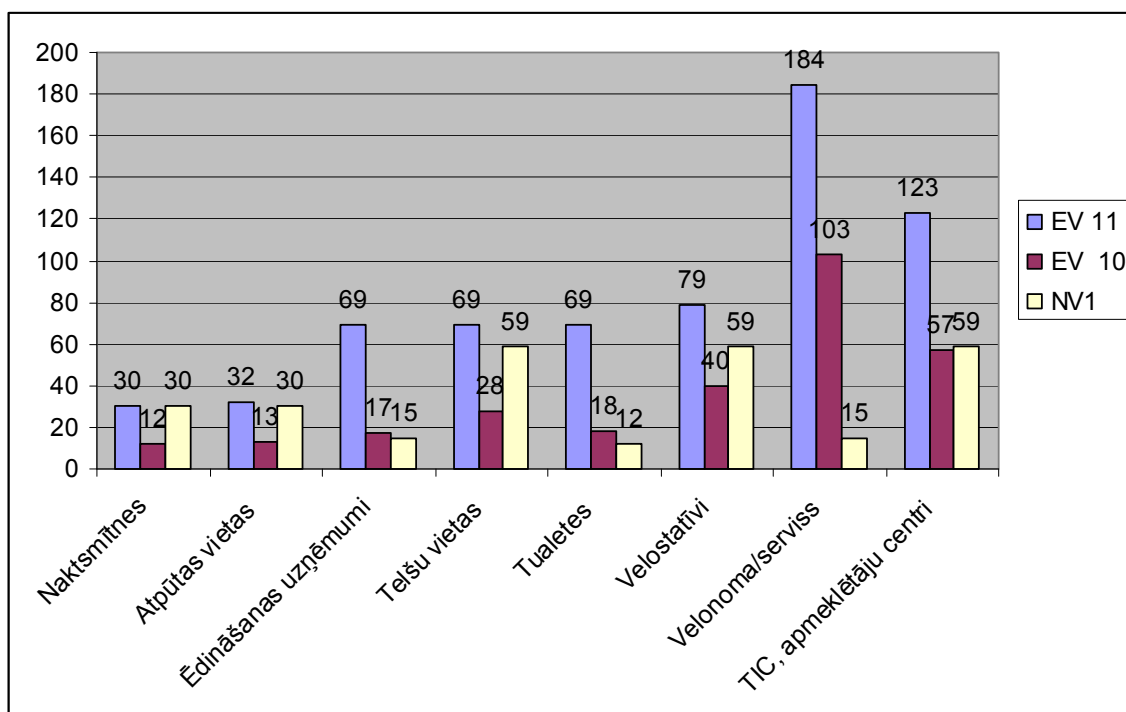
12. attēlā redzamas atsevišķu velotūrisma pasākumu norisei īpaši nepieciešamās infrastruktūras objektu grupas un to elementu kopējais daudzums katrā no trijiem EuroVelo maršrutiem.



12. att. Dažādu infrastruktūras objektu grupu kopējais skaits sadalījums pa potenciālajiem EuroVelo maršrutiem.

Tā kā 12. attēls parāda tikai absolūtās kvantitatīvās vērtības, daudz nozīmīgs rādītājs ir augstāk minēto un velotūrisma nepieciešamo objektu vidējais blīvums katrā no potenciālajiem EuroVelo maršrutiem, kas daudz labāk parāda attiecīgo situāciju un atšķirību starp maršrutiem, arī tajos esošās infrastruktūras jomā. No 13. attēlā redzamā var secināt, ka dažādu

infrastruktūras objektu blīvums EV 10 maršrutā ir apmēram divas reizes lielāks, nekā EV 11 maršrutā. Vismazākais infrastruktūras objektu blīvums ir novērojams Latgales plānošanas reģionā). Piemēram, EV 10 maršrutā ir pieejama viena naktsmītne uz 12 velomaršruta kilometriem, bet EV 11 – uz 30 kilometriem; EV 10 maršrutā ir viens ēdināšanas uzņēmums uz 17 velomaršruta kilometriem, bet EV 11 – tikai uz 69 km, kas ir pietiekami liels attālums tādām pārvietošanās veidam, kā braukšana ar velosipēdu. Kritiska situācija ir novērojama arī ar publiski pieejamām tualetēm, piemēram, EV 11 maršrutā – viena tualete uz 79 km, veloservisu u.c. Turklāt, ne mazāk svarīgi ir arī šo objektu, piemēram, tualesu piemērotība un „kvalitātes” aspekti. Kopumā jāsecina, ka infrastruktūras daudzuma un kvalitātes ziņā labāka situācija ir EV 10 un NV 1 velomaršrutos.



13. att. Dažādu infrastruktūras objektu skaits uz velomaršruta kilometriem (atlikti uz „X” ass).

Ja aplūkojam šo situāciju kontekstā ar vienu no ERF izstrādātajiem kritērijiem par naktsmītņu vidējo blīvumu EuroVelo maršrutos (noteikts, ka šim pakalpojumam ir jābūt pieejamam ik pēc 25 km), tad redzam, ka šim kritērijam (ļoti būtisks velotūrismā!) atbilst tikai 59 km garais savienojošais maršruts NV 1 un nosacīti EV10 maršruts. Nemot vērā autoceļu slikto kvalitāti, drošības aspektus, infrastruktūras objektu blīvumu, to kvalitāti, kā arī esošos tūrisma apskates objektus, to stāvokli, pieejamību, kvalitāti u.t.t., pēc būtības ir aktuāls jautājums par šo maršrutu un tajos esošo objektu kopumā atbilstību Eiropas līmenim kopumā un termina „EuroVelo” izpratnei.

4.3. Tūrisma infrastruktūras piemērotības izvērtējums un izmantošanas iespējas

4.3. nodaļā saskaņā ar Specifikācijas uzdevumu analizēta sešu velotūrismam būtisku infrastruktūras elementu grupu piemērotība un izmantošanas iespējas velotūrismā. Detālāka informācija (fotoattēli, infrastruktūras uzskaitījums, koordinātes u.c.) par infrastruktūras elementiem potenciālajos EuroVelo maršrutos ģeogrāfiskā secībā atrodamas 5., 6., 7. pielikumā.

4.3.1. Norādes, tūrisma informācijas stendi



14. att. „Brūnās” norādes uz tūrisma objektiem Rāznas nacionālajā parkā.
Foto: Juris Smaļinskis.



15. att. Norādes uz dažādiem infrastruktūras objektiem Bernātos.
Foto: Juris Smaļinskis.

Situācija norāžu¹², gan uz tūrisma objektiem, gan atsevišķiem infrastruktūras elementiem, jomā Latvijā ar katru gadu uzlabojas. Dažādos rajonos situācija nedaudz atšķiras, taču uz populārākajiem un iecienītākajiem tūrisma objektiem norādes lielākoties ir izliktas visā Latvijas teritorijā.

Līdzīga situācija ir novērojama arī ar tūrisma informācijas stendiem, kartēm u.c. vides informatīvajiem materiāliem. Kā pozitīvas iniciatīvas jāvērtē gan Tūrisma attīstības valsts aģentūras (TAVA) izvietotie tūrisma informatīvie stendi un kartes, gan ĪADT vienotā stilā veidotie informatīvie stendi teritorijās ar dabas aizsardzības statusu. Kopumā varētu secināt, ka norādes un stendi šobrīd ir viena no daudzveidīgākajām un tūristiem piemērotākajām infrastruktūras elementu grupām.

Taču arī šajā jomā ir novērojamas būtiskākās problēmas:

- Dažādos Latvijas rajonos ir atšķirīgs šo elementu blīvums un daudzums;

¹² Domātas visa veida (t.sk. – „brūnās”) norādes uz dažādiem tūrisma un infrastruktūras objektiem

- Ne vienmēr informācija ir pieejama svešvalodās;
- Nereti katrā rajonā ir atšķirīgs norāžu stils un forma, piemēram, atšķirīgi norāžu tipi uz naktsmājām, kas mainās, šķērsojot pašvaldību administratīvās robežas.



16. att. TAVA sagatavotais informācijas stends Lubāna ezera mitrājā.
Foto: Juris Smaļinskis.



17. att. ĪADT vienotā stila stends Daugavas loku dabas parkā.
Foto: Juris Smaļinskis.

4.3.2. Autostāvlaukumi

2004. g. LR Ekonomikas ministrija pasūtīja pētījumu¹³, kura galvenais mērķis bija apzināt autostāvvietu uz valsts galvenajiem ceļiem piemērotību un kvalitāti, jaunu autostāvvietu izveides un izmantošanas iespējas tūrisma attīstības veicināšanai.

Kaut arī kopš pētījuma izstrādes ir pagājuši trīs gadi, regulāri apsekojot šos objektus ne tikai šī Pētījuma ietvaros, bet arī ikdienā, jāsecina, ka situācija autostāvvietu infrastruktūras kvalitātes jomā valsts mērogā, izņemot atsevišķas vietas, faktiski nav mainījies. Turklāt, joprojām ļoti daudzas no autostāvvietām netiek pienācīgi apsaimniekotas un tiek izmantotas kā lokālas atkritumu izgāšanas/izmešanas/atstāšanas vietas. Šāda „tradicionāla” un tipiska autostāvvietu aina ir redzama 18. attēlā.

Bez augstāk minētās problēmas, jāmin arī citas:

- No fiksētajiem 130 autostāvlaukumiem par tūristiem piemērotiem var uzskatīt tikai aptuveni 1/3;
- Autostāvlaukumos parasti nav specifiski velotūristiem nepieciešamā infrastruktūra, piemēram, velostatīvi;
- Kopumā autostāvlaukumu skaits ir vērtējams kā pietiekams, taču nepietiekama ir ar tiem saistītā infrastruktūra un tās kvalitāte, kas ir „fiziski” un „morāli” novecojusi un bieži vien – salauzta;

¹³ Pētījums „Tūristu autostāvvietu izveides iespējas uz valsts galvenajiem autoceļiem”. Autors: J.Smaļinskis, 2004. g.

- Valstī kopumā autostāvlaukumu infrastruktūras stāvoklis ir vērtējams kā slikts – viduvējs;
- Šobrīd autostāvlaukumos no infrastruktūras viedokļa vislielākā problēma ir tuaļu un piemērotu atpūtas vietu trūkums;
- Autostāvlaukumi ar slikto infrastruktūras stāvokli un vides piesārņojumu rada negatīvu valsts tēlu un ir uzskatāms kā tūrisma neveicinošs faktors.



18. att. Praktiski nelabiekārtota un piesārņota autostāvvietā pie A ceļa.
Foto: Juris Smaļinskis.



19. att. Labiekārtota autostāvvietā ar visiem nepieciešamajiem infrastruktūras elementiem Kolkas ragā (Slīteres nacionālais parks).
Foto: Juris Smaļinskis.

4.3.3. Atpūtas vietas

Apsekojumu laikā tika fiksētas 124 atpūtas vietas. Atpūtas vietas tiek veidotas pie autostāvlaukumiem, interesantiem tūrisma objektiem, rekreatīviem objektiem (ūdeņu krastmalas, jūras piekraste), skaistās – ainaviskās vietās, pie naktsmītnēm, ēdināšanas uzņēmumiem, nozīmīgos ceļu krustojumos u.c.

Ārkārtīgi liela nozīme atpūtas vietu izveidē un to apsaimniekošanā ir ĪADT administrācijām un šo teritoriju apsaimniekotājiem un a/s „Latvijas valsts meži”. Minētās institūcijas ir izveidojušas Latvijas mēroga kvalitatīvu atpūtas vietu (t.sk. tūrisma apmetņu – Gaujas, Amatas krastos) tīklu, kuram ir liela nozīme videi draudzīga un rekreatīvā tūrisma attīstībai valstī kopumā. Atpūtas vietas veido arī pašvaldības un uzņēmēji.

Tā kā samērā bieži konkrētās atpūtas vietas apsaimniekotājs ir ieinteresēts par šo vietu izmantošanu – līdz ar to arī uzturēšanu un infrastruktūras kvalitāti, atpūtas vietu jomā, salīdzinot ar pārējiem infrastruktūras elementiem, Latvijā situācija kopumā ir vērtējama kā laba. Atsevišķās vietās pat ir izvietoti velostatīvi.

Kā lielākā problēma attiecīgajā jomā ir jāmin biežais infrastruktūras elementu vandālisms, kas īpaši raksturīgs Latvijai.



20. att. Kvalitatīva atpūtas vieta Būšnieku ezera krastā pie Ventspils.
Foto: Juris Smaļinskis.



21. att. Atpūtas vieta pie Krimuldas baznīcas.
Foto: Juris Smaļinskis.

4.3.4. Naktsmītnes

Apsekojumu gaitā tika fiksēta 134 naktsmītņu esamība potenciālo EuroVelo maršrutu tiešā tuvumā. Naktsmītnes tika uzskaitītas g.k. lauku teritorijās, ar atsevišķiem izņēmumiem, dažās lielākajās pilsētās, kur to daudzums parasti ir pietiekams.

Kopumā naktsmītņu sadalījums Latvijā un līdz ar to – arī potenciālajos EuroVelo velomaršrutos, ir ļoti nevienmērīgs. Visvairāk naktsmītņu koncentrējas piekrastes reģionos, mazāk – „iekšzemē” un Latgales plānošanas reģionā. Taču arī piekrastē ir vietas, kur naktsmītņu blīvums ir neadekvāti mazs, piemēram, posmā starp Ventspili un Kolkasragu. Pilnīgs pretstats tam ir Jūrmalciems, Bernāti, Jūrkalne, ciemi Rīgas līča Kurzemes piekrastē u.c. vietas.

Ļoti atšķirīgs ir arī naktsmītņu piedāvātais produkts un pakalpojumu kvalitāte. Fiksēto naktsmītņu sniegtie pakalpojumi detālāk uzrādīti 5., 6., 7. pielikumā.

Kā galvenās problēmas naktsmītņu sektorā velotūrisma kontekstā ir jāmin:

- Naktsmītņu vidējais blīvums Latvijā šobrīd neatbilst ERF noteiktajam EuroVelo kritērijam par šādu objektu esamību ik pēc 25 kilometriem;
- Salīdzinoši maz naktsmītņu piedāvā velosipēdu nomu un ar tiem saistītos veloservisa pakalpojumus;
- Ļoti liela daļa naktsmītņu ir specializējušās uz „lielāka mēroga” pasākumu rīkošanu, nodrošināšanu – svinībām, semināriem, lielāku kompāniju uzņemšanai, sporta spēlēm u.c. Tādējādi, atsevišķi velobraucēji ne vienmēr ir īstā šo uzņēmumu mērķauditorija;
- Naktsmītnēs pamazām izzūd tāds velotūristiem absolūti nepieciešams pakalpojumu veids kā ēdināšana (arī nozīmīga valsts tēla sastāvdaļa ēdiena tradīciju kontekstā);

- Tūrisma sezonas laikā, īpaši piekrastes reģionos, bez iepriekšējas rezervācijas bieži nav iespējams dabūt naktsmītņi, kas kontekstā ar to mazo blīvumu ir diezgan nozīmīgs aspekts.



22. att. Hotelis „Roja” Rojā.
Foto: Juris Smaļinskis.



23. att. Viesu nams un krogs – Pilsberģu
krogs Jūrkalnē.
Foto: Juris Smaļinskis.

4.3.5. Ēdināšanas uzņēmumi

Apsekošanas laikā tika fiksēti 86 ēdināšanas uzņēmumi – bistro, kafejnīcas, krogi, bāri, restorāni u.c.¹⁴. Šajā kategorijā netika iekļautas tās ēdināšanas vietas, kas atrodas naktsmītnēs. Ēdināšanas uzņēmumu spektrs un piedāvāto pakalpojumu klāsts ir ļoti plašs.

Kā galvenā problēma velotūrisma kontekstā ir jāmin ēdināšanas uzņēmumu mazais blīvums lauku teritorijās un to koncentrēšanās pārsvarā lielākajās apdzīvotās vietās – g.k. pilsētās. Piemēram, potenciālajā EuroVelo 11 maršrutā vidējais ēdināšanas uzņēmumu blīvums sanāk viens objekts uz 69 km, kas ir attālums, ko velotūrists var paveikt aptuveni vienas dienas laikā. Vienīgā alternatīva - pārtikas iegāde iespējama mazajos lauku veikalos.

¹⁴ Netika uzskaitīti pilsētās



24. att.. Kafējnīca Kandavā.
Foto: Juris Smaļinskis.



25. att.. Igates pils krodziņš.
Foto: Juris Smaļinskis.

4.3.6. Sabiedriskās tualetes

Apsekojumu gaitā tika fiksētas 85 publiski un brīvi pieejamas tualetes¹⁵. Kā atsevišķi infrastruktūras objekti tās tika uzskaitītas g.k. ārpus republikas nozīmes pilsētām un pilsētām – rajonu centriem.

Attiecībā uz šo infrastruktūras objektu, kas ir ļoti nozīmīgs sanitāri – higiēnisks elements, ir šādi galvenie secinājumi:

- Tualetes kā velotūristiem publiski izmantojami infrastruktūras objekti šobrīd trūkst ne tikai Latvijas lauku teritorijās, bet arī rajona un Republikas nozīmes pilsētās (vai arī vides informācija par tām);
- Velotūristiem (un tūristiem) izmantojamās tualetes g.k. pieejamas:
 - Degvielas uzpildes stacijās;
 - Muzejos u.c. regulāri apsaimniekotos tūrisma apskates objektos;
 - Ēdināšanas uzņēmumos;
 - TIC;
 - Naktsmītņēs, kempingos (g.k. to klientiem);
- Dažkārt augstāk minētajos objektos tualetes ir slēgtas „tehnisku iemeslu” dēļ;
- Pat populāros Latvijas tūrisma galamērķos nereti ir katastrofāls publiski izmantojamo tuaļu infrastruktūras un sanitāri – higiēniskais stāvoklis;
- Vidējais publiski pieejamo tuaļu blīvums E 10 maršrutā ir viena tualete uz 18 km, bet EV 11 maršrutā – viena tualete uz 69 km (!), kas ir aptuvenais attālums, ko velotūrists var veikt vienas dienas laikā;
- Stāvoklis tuaļu izveides un „sakārtošanas” jomā kopumā uzlabojas pārāk lēni, bet daudzās vietās izmaiņas vispār nenotiek;

¹⁵ Komentārs: atsevišķi netika uzskaitītas tualetes naktsmītņēs, ēdināšanas uzņēmumos, TIC’os un muzejos

- Šī brīža tualesu blīvums un kvalitātes aspekti (nepiemērotība) neveicina konkurētspējīga tūrisma piedāvājuma attīstību Latvijā.



26. att. „Tualetes” vienā no Latvijas populārākajiem galamērķiem – Siguldā (Siguldas dzelzceļa stacijā).
Foto: Juris Smaļinskis.



27. att. Pārvietojamā tualetes, aizslietnis un roku mazgāšanas vieta autostāvlaukumā pie Mores kauju piemiņas parka.
Foto: Juris Smaļinskis.



28. att. Norādes zīme (t.sk. uz WC) Liepājā.
Foto: Juris Smaļinskis.



29. att. Vandāļu apgāzta tualetes Slīteres nacionālajā parkā.
Foto: Juris Smaļinskis.

4.3.7. Sabiedriskais transports

Vilciens

Ar vilcienu šobrīd ir pieejamas šādas potenciālo EuroVelo maršrutu lielākās apdzīvotās vietas:

- Liepāja (maršruts: Rēzekne - Rīga – Liepāja vienu reizi dienā);
- Jūrmala, Tukums (maršruts: Rīga – Tukums – regulāra un bieža satiksme);
- Saulkrasti (Rīga – Saulkrasti, regulāra satiksme 1 – 2 reizes stundā);

- Sigulda, Līgatne, Cēsis, Valmiera, Valka (maršruts: Rīga – Lugaži; līdz Siguldai apt. 10 reizes dienā, līdz Cēsīm un Valmierai – 5 reizes dienā, līdz Lugažiem 3 reizes dienā);
- Ērgļi (maršruts: Rīga – Ērgļi) – 2007. g. beigās tehnisku iemeslu dēļ – atcelts;
- Madona (maršruts: Rīga – Gulbene, vienu reizi dienā);
- Viļāni, Rēzekne (maršruti: Rīga – Rēzekne, Rīga – Zilupe, Rīga – Maskava un Sanktpēterburga – 7 reizes dienā);
- Malta (maršruts Viļņa – Sanktpēterburga – vienu reizi dienā);
- Daugavpils (maršruts: Rīga – Daugavpils – 4 reizes dienā).

Analizējot šī brīža¹⁶ vilcienu maršrutus un kustību grafikus, jāsecina, ka:

- Kopumā potenciālajos EuroVelo maršrutos ir tikai 13 pilsētas (neskaitot Rīgu un Jūrmalu), kas pieejamas braucot ar vilcienu;
- Tādā Latvijas novadā kā Kurzeme, izņemot Rīgas – Liepājas dzelzceļa līniju, vispār nav pieejama dzelzceļa satiksme;
- Ar vilcienu šobrīd nevar nokļūt tādos nozīmīgos tūrisma galamērķos kā Ventspils, atsevišķās lielākas apdzīvotas vietas Latgalē, piemēram, Krāslava;
- Vilciens, salīdzinot ar citām Eiropas valstīm, Latvijā vēl joprojām ir pārāk lēns transporta līdzeklis;
- Atsevišķos maršrutos (Rīga - Liepāja, Rīga – Madona, Daugavpils - Rēzekne) vilciens kursē tikai vienu reizi dienā;
- Izņemot Valku, nav pieejami potenciālo EuroVelo sākuma un beigu punkti;
- Ne vienmēr vilcienos ir izveidotas velosipēdam domātās novietnes, vai arī to skaits ir nepietiekams (parasti trīs), īpaši tūrisma sezonas laikā;
- Maskavas un Sanktpēterburgas vilcienos velosipēds ir jānodod bagāžā.

¹⁶ 2007. g. novembris, avots: www.1188.lv;



30. att. Velosipēdiem paredzēta moderna vieta pasažieru vilcienā.

Foto: Juris Smaļinskis.



31. att. Velosipēdi vilcienā.
Foto: Aiva Jakovela.

Autobusu satiksme

Galvenās problēmas¹⁷, kas saistītas ar autobusu satiksmi velotūrisma kontekstā ir jāmin:

- Salīdzinoši ērta un bieža autobusu satiksme ir g.k. tikai starp (un ap) Rīgu un republikas nozīmes pilsētām un lielākiem rajonu centriem;
- Maršruta autobusus ir ļoti apgrūtināta vai pat neiespējama velosipēdu (u.c. tūrisma inventāra) pārvadāšana. Tas ir g.k. atkarīga no autobusa vadītāja attieksmes un „labās gribas”, nevis bagāžas pārvadāšanas noteikumiem;
- Nereti īpaši lauku reģionos, kur kursē veci autobusi, ir arī objektīvs iemesls – maza bagāžas kapacitāte, kā rezultātā ir grūti vai neiespējami ievietot velosipēdu, lielu velosomu, nemaz nerunājot par vairākiem velosipēdiem;
- Lauku teritorijās vēl joprojām ir saglabāties nolietots un nekvalitatīvs autobusu parks, kas kontekstā ar sliktajiem lauku ceļiem nerada ērtus ceļošanas apstākļus;
- Latvijā ir teritorijas un autobusu maršruti, kur autobuss nekursē katru dienu;
- Dažkārt starp relatīvi tuviem rajonu centriem autobuss kursē neadekvāti ilgi. Piemēram, rīta autobusa no Valmieras līdz Madonai (100 km rādiuss !) brauciena ilgums ir gandrīz četras stundas;
- Starp relatīvi tuviem un blakus esošiem rajonu centriem (piemēram, Valmiera – Madona – Alūksne) autobusi kursē (starp Alūksni un Valmieru vispār nav „tiešā satiksme”) neadekvāti ilgi, neērtos laikos un tikai 1 – 2 reizes dienā;

¹⁷ T.sk. Pētījuma autoru ilggadēja pieredze

No augstāk teiktā izriet, ka autobusu satiksme Latvijā šobrīd kopumā nav „draudzīga” un izmantojams kā ceļošanas – pārvietošanās līdzeklis, ja tūristam ir jāpārvadā veloinventārs.

4.3.8. Sasaiste ar starptautiskiem transporta mezgliem

EV 10 maršruts savieno Latvijā nozīmīgus starptautisko pasažieru pārvadājumu centrus Liepāju, Ventspili un Rīgu.

Liepāja

Liepājas autoosta: A/S „Liepājas Autobusu Parks” nodrošina regulārus starptautiskos reisus uz Lietuvu (Palanga, Klaipēda, Viļņa), Poliju (Belastoku) un Krieviju (Kaļiņingrada).

Liepājas lidosta nodrošina regulārus reisus uz Rīgu, Hamburgu un Kopenhāgenu, lidojumus nodrošina AirBaltic, kā arī tiek piedāvāti čartera lidojumi.

Ventspils

Ventspils osta nodrošina prāmju satiksmi maršrutā Ventspils – Nīneshamna (Zviedrija), Ventspils - Karlshamna (Zviedrija), Ventspils – Rostoka (Vācija), kā arī Ventspils – Sārema (Igaunija).

Ventspils lidosta nodrošina čartera lidojumus grupām līdz 40 cilvēkiem, netiek piedāvāti regulārie reisi.

Rīga

Rīgas autoostā starptautiskos pasažieru pārvadājumus piedāvā kompānijas „Ecolines” un „Eurolines”, un nodrošina starptautisko satiksmi uz Lietuvu, Igauniju, Beneluxa valstīm, Poliju, Lielbritāniju, Vāciju, Ukrainu, Krieviju, Bulgāriju, Slovākiju, Austriju, Itāliju un Moldovu.

Rīgas osta nodrošina regulārus starptautiskos pasažieru pārvadājumus maršrutā Rīga-Stokholma (Zviedrija).

Rīgas lidostas 2007. gada novembrī nodrošina regulāros tiešos lidojumus uz 59 pilsētām un 26 valstīm (sk. 31. att.). Var aizlidot uz Krieviju, Īriju, Ukrainu, Austriju, Čehiju, Vāciju, Somiju, Nīderlandi, Poliju, Norvēģiju, Lielbritāniju, Zviedriju, Turciju, Uzbekistānu, Azerbaidžānu, Spāniju, Itāliju, Dāniju, Baltkrieviju, Ēģipti, Franciju, Igauniju, Gruziju, Izraēlu, Lietuvu un Amerikas Savienotajām Valstīm. Pārvadājumus nodrošina vairākas aviokompānijas un katrai ir savi nosacījumi bagāžas pārvadājumiem.

Rīgas dzelzceļa stacijā Latvijas dzelzceļš nodrošina regulārus starptautiskos pasažieru pārvadājumus uz Lietuvu, Baltkrieviju, Krieviju un Ukrainu.

Esošs veloceliņš ir tikai Rīgā, tādēļ pētījuma ietvaros ar velosipēdu tika apsekota esošo veloceliņa sasaiste ar starptautiskajiem transporta mezgliem – ostu, lidostu, autoostu. Maršruts tika izvēlēts pēc Rīgas teritorijas plānojumā noteiktajiem veloceliņiem.

Rīgas ostas, autoostas, dzelzceļa stacijas sasaiste ar esošo veloceliņu Rīga - Jūrmala



32. att. Rīgas ostas, autoostas sasaiste ar esošo veloceliņu Rīga – Jūrmala¹⁸.
Karšu izdevniecības „Jāņa Sēta” pamatne. Foto: Jānis Ansabergs.

Novērojumi maršrutā Rīgas osta, Rīgas autoosta – veloceliņš Rīga - Jūrmala:

- Velosipēdu novietnes ostā nav pieejamas, taču apsardzes darbinieki neiebilda pret velosipēda novietošanu ostas iekšējās.
- Nokļūšanu uz ostu apgrūtina Pils ielas un Muitas ielas krustojums, kā arī Muitas ielas un Eksporta ielas krustojums. Abos krustojumos šķērsošana ar velotransportu vai kājām nav paredzēta, līdz ar to ir jāveic velosipēdistam nepiemērots apkārtceļš, lai šķērsotu Muitas ielu pie regulējamā krustojuma. Pārvietošanās pa gājēju ietvi, kas ved no Citadeles ielas un Muitas ielas krustojuma līdz Eksporta ielai, ir apgrūtināta augsto ietvju apmaļu pie iebrauktuvēm dēļ. Nokļūšana līdz ostai pa ietvi nav iespējama, jo tā ir sadrumstalota un vietām to aizšķērso automašīnas.

¹⁸ Karšu izdevniecības „Jāņa Sēta” pamatne, foto: Jānis Ansabergs

- Rīgas Starptautiskajā autoostā ir pieejamas trīs novietnes, kas atrodas pie autoostas ieejas.

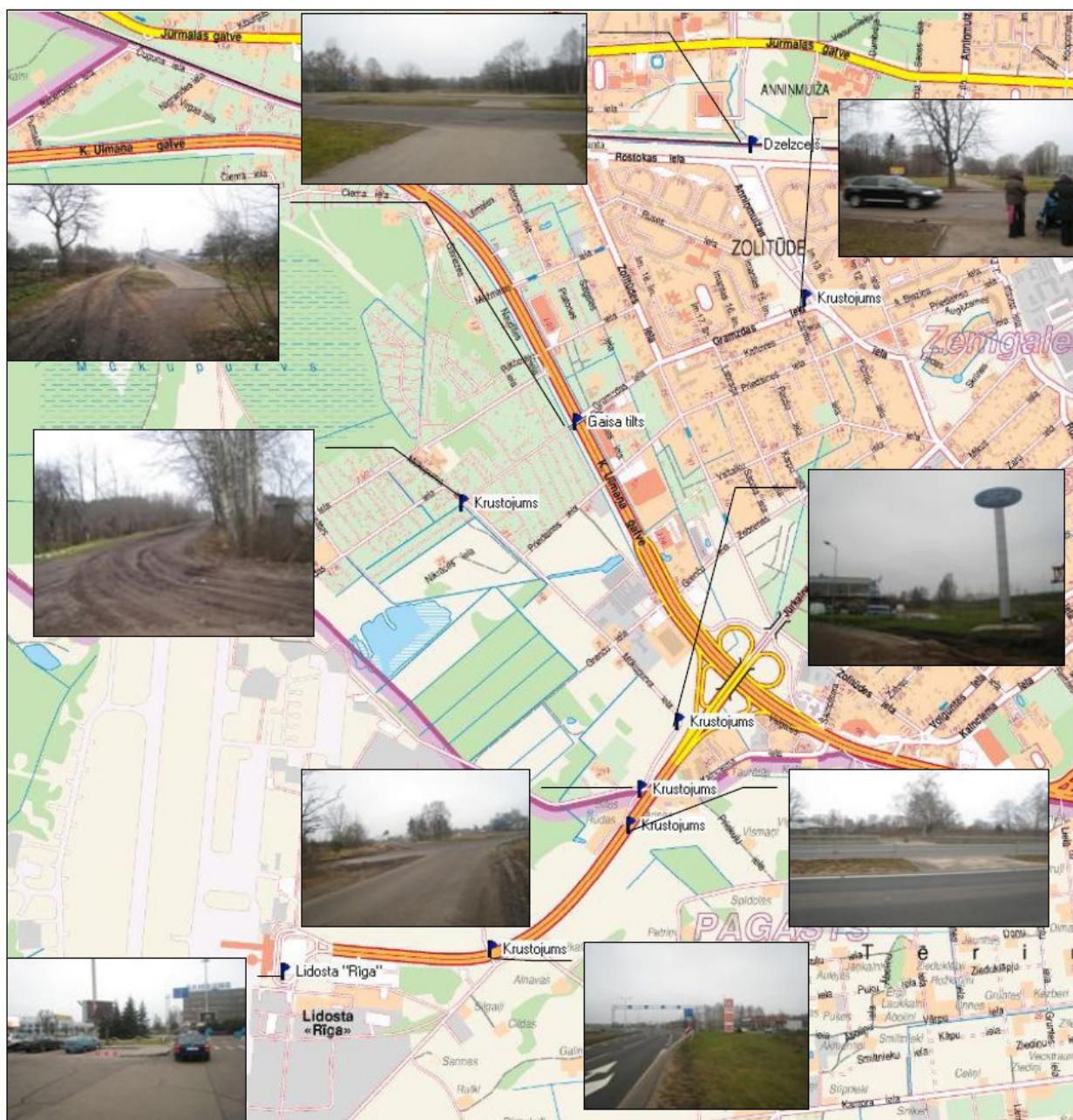
Nokļūšana autoostā braucot pa ietvi Daugavmalā gar 11. Novembra ielu ir apgrūtināta, jo nav nodrošināta iespēja to šķērsot ne pie Muitas ielas un Eksporta ielas krustojuma, ne arī caur gājēju tuneli pie Turgeņeva ielas, lai nokļūtu autoostā. Ir iespēja braukt caur Vecrīgu, taču arī šajā gadījumā nokļūšanu apgrūtina pazemes pārejas, kas nav piemērotas velotransportam.

Rīgas lidostas sasaiste ar esošo veloceliņu Imanta – Jūrmala

Rīga ir nozīmīgākais starptautiskais transporta mezgls. Pētījuma ietvaros apsekojām veloceliņa Rīga - Jūrmala un tā iespējamās sasaistes ar lidostu, ostu un autoostu apsekošanu dabā. Maršruts bija izvēlēts balstoties uz Rīgas teritorijas plānojumā norādītajiem veloceliņiem.

Novērojumi maršrutā lidosta „Rīga” – veloceliņš Imanta-Jūrmala (sk. 32. att.):

- Velosipēdu novietne, kas paredzēta četriem velosipēdiem izvietota automašīnu stāvlaukumā pie lidostas;
- Pārvietošanās posmā apgrūtināta un bīstama intensīvās satiksmes dēļ posmā no lidostas līdz ielas šķērsojumam pie Mūkupurva ielas. Nokļūšanu apgrūtina neapdomāti izveidotās ietves, kas ir pārāk sadrumstalotas pa fragmentiem, kuru garums nepārsniedz 250m, līdz ar to velobraucējam nākas braukt gar šosejas malu, kur vidējais automašīnu pārvietošanās ātrums pārsniedz 90km/h;
- Mūkupurva ielas sākumposmā izveidots jauns asfaltbetona segums, taču pēc nepilna kilometra posma veikšanas segums nomainās uz grants segumu. Pēc pagrieziena pa labi, dubļainā un bedrainā „taka”, kas ved uz Ulmaņa gatvi izveidoto šķērsojumu gājējiem un velobraucējiem pie lielveikala „SKY” ir ļoti nepiemērota velosipēdu satiksmei, it sevišķi pavasarī un rudenī;
- Posmā no Ulmaņa gatves pārvada pa Gramzdas ielu līdz Aniņmuižas ielai, vietām jāpārvietojas pa brauktuves daļu, savukārt ietves seguma stāvoklis ir neapmierinošs, it sevišķi velosipēdiem ar smagām somām. Aniņmuižas ielas šķērsošanu apgrūtina augstās ietvju apmales un sarežģītā ielas šķērsošanas kārtība.
- Pirms pievienošanās Rīga-Jūrmala veloceliņam nav izveidota ietve, kas piemērota sliežu šķērsošanai ar velosipēdu.



32. att. Rīgas lidostas sasaiste ar esošo veloceliņu Rīga – Jūrmala¹⁹.
Karšu izdevniecības „Jāņa Sēta” pamatne. Foto: Jānis Ansbergs.

EV 11 maršruta savienojums ar starptautiskajiem transporta mezgliem.

Daugavpils

Daugavpils dzelzceļa stacija apkalpo regulārus tranzīta reisu pāra datumos maršrutā Viļņa – Sanktpēterburga.

¹⁹ Karšu izdevniecības „Jāņa Sēta” pamatne, foto: Jānis Ansbergs

Rēzekne

Rēzeknes dzelzceļa stacija apkalpo regulārus reisus uz Pleskavu, Sanktpēterburgu un Maskavu (Krievija) un Viļņu (Lietuva).

Lai gan Latvijā ir starptautiskie transporta mezgli, tomēr reālā piekļūšana pie tiem ir pagaidām neatrisināta un velosipēdistiem nedraudzīga.

4.4. Vietējie un reģionālie velotūrisma maršruti un to savienošanas iespējas ar potenciālajiem EuroVelo maršrutiem un to alternatīvajiem posmiem

2007. g. LLTA „Lauku ceļotājs” īstenoja projektu²⁰, kura ietvaros tika apsekoti visi uz to brīdi esošie un piedāvātie Latvijas velotūrisma maršruti. Tā kā viens no minētā projekta realizētājiem bija arī šī Pētījuma autors, nākošajā nodaļā ir apkopota aktuālākā un apsekotā informācija par minētajiem velomaršrutiem, proti, saskaņā ar Specifikācijas darba uzdevumu - analizētas to savienošanas iespējas ar potenciālajiem EuroVelo maršrutiem.

Plānojot un iesakot potenciālo EuroVelo maršrutu, ir izmantots EuroVelo noteiktais maršrutu veidošanas kritērijs, ka tos vēlams virzīt pa jau esošiem velomaršrutiem/veloceliņiem, vai pa to atsevišķiem posmiem.

Saskaņā ar Pētījumā veikto analīzi, šobrīd potenciālie EuroVelo maršruti robežojas vai daļēji sakrīt ar šādiem 33 vietējiem/reģionāliem velotūrisma maršrutiem²¹. Informācija par tiem ģeogrāfiskā secībā sniegta 2. tabulā.

Vietējo/reģionālo velomaršrutu viena no problēmām ir to kvalitātes aspekti, piemēram, ne visi no minētajiem maršrutiem šobrīd ir marķēti un dabā „atpazīstami” kā velomaršruti. Dažkārt tie ir plānoti pa lauksaimniecībā un mežsaimniecībā intensīvi izmantojamām zemēm (sk. 34. att.), no kā tiešā veidā ir atkarīga šo maršrutu ceļu kvalitāte. Maršrutos bieži nav pieejama nekāda veida informācija, kā arī nereti nav pieejama aktuālā (attiecīgā brīža) informācija par maršrutu stāvokli. Tie ir tikai daži problēmaspekti, kā rezultātā potenciālajos EuroVelo maršrutos tika iespēju robežās iekļauti tādi reģionālie maršruti, kur apsekošanas brīdī nebija novērojamas šādas problēmas.

²⁰ Projekts „Ilgtspējīgs un videi draudzīgs velotūrisms Latvijas īpaši aizsargājamās dabas teritorijās un NATURA 2000 teritorijās”, īstenotājs LLTA „Lauku ceļotājs”, 2007. g.

²¹ Avots: J.Smaļinskis

2. tabula. Reģionālie un vietējie velomaršruti un to savienošanas iespējas ar potenciālajiem EuroVelo maršrutiem²²

Velomaršruta nosaukums <i>1</i>	Garums km <i>2</i>	Savienošanas iespējas <i>3</i>
EuroVelo maršrutā EV 11		
<i>Valga – Valka - Cēsis</i>	93	Šobrīd plānotais E 11 posms iekļaujas visā minētā maršruta garumā. Nemarkēts
<i>Smiltenes velotakas</i>	~ 30	Smiltenes velotakas atrodas pilsētas ZA daļā un tās izmantojamas g.k. kā papildus iespēja velobraukšanas aktivitātēm Smiltenes tuvākajā apkārtnē. Markētas
<i>Cēsis – Valmiera</i>	42	Velomaršruts, ņemot vērā zemes un grantēto ceļu īpatsvaru, izmantojams g.k. sezonas (maijs – oktobris) laikā. Piemērots g.k. aktīvākiem un ekstrēmākiem braucējiem. Uzlabojot ceļu kvalitāti atsevišķos maršruta posmos ne – sezonas laikā, šo maršrutu būtu ieteicams izmantot kā nacionālās nozīmes velomaršrutu. Markēts
<i>Cēsis – Sigulda</i>	40	Sākot no Līgatnes, Līgatnes – Siguldas posms sakrīt ar EV 11 maršrutu. Nemarkēts
<i>Allažu Lielais loks</i>		Ja EV 11 maršruts ietu cauri Mālpilij, tad Siguldas – Allažmuižas posmu varētu virzīt pa jau esošo Allažu Lielā loka maršruta daļu. Nemarkēts, bet ir informācijas stendi
<i>Ērgļi – Braki – Meņģeļi - Ērgļi</i>	~ 20	Ērgļu – Meņģeļu maršruta daļa jau ietilpst plānotajā EV 11 maršruta posmā. Nemarkēts
<i>Lielais Lubāns</i>	~ 50	Maršruta Z un A daļa līdz Nagļiem ietilpst plānotajā EV 11 posmā. Interesentiem ir iespēja apbraukt Lubāna ezeru arī no R puses. Plānots marķējums
<i>Apkārt Mazam Ludzas ezeram</i>	~ 6	Lieliska iespēja iepazīt Ludzas pilsētu ar tās tuvāko apkārtni. Markēts
<i>Latgales virsotnē</i>	~ 30	Neliela (asfaltētā) maršruta daļa sakrīt ar potenciālo E 11 gadījumā, ja EuroVelo maršruts no Rēzeknes tiktu virzīts uz Ezerniekiem pa P 55 ceļu. Sliktās ceļa kvalitātes dēļ nebūtu lietderīgi E 11 maršrutu virzīt pa minētā maršruta Lielā Liepukalna daļu. Nemarkēts
<i>Ežezera noslēpumi</i>	~ 36	Apmēram puse no maršruta sakrīt ar E 11. Interesenti var papildus apbraukt apkārt Ežezeram pa marķētu velomaršrutu

²² Informācija aktualizēta un atbilst situācijai 2007. g. rudenī

<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>
<i>Ekstremālais loks</i>	~ 120	Minētais maršruts robežojas ar E 11 Jaunokrā un Aglonā. Ceļu stāvokļa, norāžu trūkuma u.c. apsvērumu dēļ nav lietderīgi E 11 virzīt pa šo maršrutu
<i>Lielais ģimenes loks</i>	~ 20	Neliela E 11 daļa (Aglonas apkārtnē) sakrīt ar minēto maršrutu. Interesenti, kas paliek Aglonā, var doties lokālā izbraukumā pa minēto maršrutu. Nemarķēts
<i>Iepazīsti Krāslavu</i>	9	Daļa E 11 ietilpst minētajā maršrutā. Papildus iespēja iepazīt Krāslavu. Nemarķēts
<i>Saulkrastu taka</i>	~ 8	E 11 daļu (gar Daugavu Kaplavas virzienā) var virzīt pa jau esošu un marķētu velomaršrutu, kurā interesants apskates objekts – skatu tornis. Marķēts
<i>Daugavas loki</i>	< 40	Alternatīva tiem, kas uz Daugavpili vēlas braukt ap dabiskām teritorijām, meža un lauku ceļiem. Marķēts
EuroVelo maršrutā EV 10		
<i>Jūrmalciema velotakas</i>	5 – 50	E 10 daļa sakrīt ar minēto maršrutu. Jūrmalciema velotakās – smilšaini ceļi, kas traucē braukšanu ar somām, tādēļ tikai šī maršruta asfaltētie vai grants ceļi ir savienojami ar E 11. Daļēji marķēts
<i>Karostas velomaršruts</i>	Līdz 20	Liela E 10 maršruta daļa sakrīt ar minēto maršrutu. Lieliska alternatīva iepazīt unikālu pilsētībūvniecības pieminekli. Nemarķēts
<i>Kuldīga - Suiti</i>	68,5	Minētā maršruta posms no Alsungas līdz Kuldīgai (apmēram puse) sakrīt ar E 10. Daļēji marķēts
<i>Ventas ieleja</i>	50,8	Nedaudz mazāk par pusi (asfaltētā daļa) sakrīt ar E 10. Daļēji marķēts
<i>Lielais loks</i>	120	Minimālas savienošanas iespējas, jo Kuldīgas - Rendas maršruts ved g.k. pa smilšainiem un meža ceļiem, kur notiek mežistrāde. Marķējums tikai atsevišķās vietās
<i>Dundagas veloaplis</i>	~ 29	Kā atsevišķi izbraucams velomaršruts tiem, kas ilgāku laiku uzturas Dundagā. Nemarķēts
<i>Slīteres NP velomaršruts</i>	~ 30	Maršruta Mazirbes – Kolkas posms sakrīt ar E 10. Marķēts.
<i>Kr. Valdemāra bērņības zeme</i>	88	Maršruta Rojas – Talsu posms, kā arī posms no Rojas līdz Mērsragam sakrīt ar plānoto vai potenciālo E 10. Daļēji marķēts
<i>Rojas velomaršruti</i>	Dažāda garuma	Lokāli velomaršruti, kas izmantojami kā papildus iespēja tiem, kas paliek Rojā. Nemarķēti
<i>Talsu pauguraine</i>	Maršruts iztrādes stadijā	Ainavisks velomaršruts, kas izveidots Talsu pauguraines dabas parkā – izmantojams kā alternatīva tiem, kas nevēlas braukt pa autoceļu. Marķējums izvietots tikai atsevišķās vietās, plānots arī pārējos posmos

<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>
<i>Meža aplis</i>	16	Alternatīvs posms ar meža un grantētiem ceļiem Ķemeru nacionālā parka teritorijā līdz Lapmežciemam. Marķēts
<i>Lustužkalna aplis</i>	22	Posms starp Milzkalni un Klapkalncienu – marķēta alternatīva tiem, kas nevēlas braukt pa autoceļu
<i>Pa ceļiem un takām Ķemeru un Kauguru pusē</i>	~ 14	Maršruta posms no Jaunķemeriem līdz Kauguriem sakrīt ar E 10 maršrutu. Nemarkēts, bet veidots uz gājēju – veloceliņu bāzes
<i>Sigulda - Salacgrīva</i>	136	Minētā maršruta lielākais posms no Bīriņiem līdz Salacgrīvai sakrīt ar plānoto E 10. Nemarkēts
<i>Ainaži – Sarkanās klintis</i>	~ 10	Alternatīvs maršruts līdz Sarkanajām klintīm. Turpinās Igaunijas teritorijā. Marķēts
Maršrutā NV 1		
<i>Sigulda - Salacgrīva</i>	136	Maršruta posms no Siguldas līdz Bīriņiem sakrīt ar NV 1. Nemarkēts
<i>Kalnu velotūrisma maršruts</i>	13	Alternatīva ekstrēmākiem braucējiem Siguldas – Turaidas posmu veikt pa alternatīvu maršrutu. Nepiemērots braucējiem ar velosomām. Marķēts
<i>Rāmkalnu velomaršruts</i>		Maršruta posms starp Rāmkalniem un Vangažu baznīcu sakrīt ar sākotnējo NV 1 versiju, kas pēcāk tika virzīta uz Bīriņiem. Marķēts



34. att. Meža izstrādes rezultātā izbaukts lauku ceļa (velotūrisma maršruts) posms Kurzemē.
Foto: Juris Smaļinskis.

5. Ceļu un satiksmes drošības analīze potenciālajos EuroVelo EV10, EV11 un NV1 maršrutos

5. nodaļā veikta īsa esošo ceļu tīkla kvantitatīvi – kvalitatīvā analīze.

Dabā tika vizuāli apsekoti Specifikācijā noteiktā (kamerāli nospraustā trase) un papildus alternatīvie varianti, kas tika pieņemti darba sanāksmē uzsākot pētījumu. Iegūtā informācija apkopota 9., 10., 23. un 24. pielikumā tabulu veidā. Tabulās apkopoti dati par autotransporta intensitāti, ceļa seguma veidu, ceļa tehnisko stāvokli, brauktuves platumu, atļauto braukšanas ātrumu, redzamību, līkumotību un ceļa reljefu. Ņemot vērā šos aspektus kartēs iezīmēti apsektie posmi vērtējot tos no satiksmes drošības viedokļa attiecībā uz velotūristu, saistībā ar EuroVelo kritērijiem.

3. tabulā apkopoti dati par esošiem ceļiem, kas atrodas izvēlētajos EV10 un EV11 perspektīvajos „koridoros”.

3. tabula. Perspektīvajos EV maršrutos fiksēto ceļu infrastruktūras kvantitatīvie u.c. rādītāji - km²³

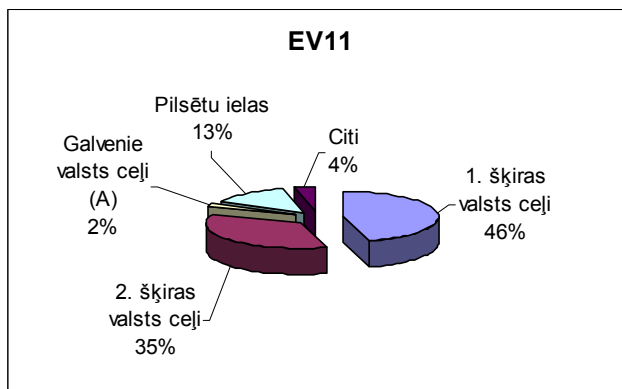
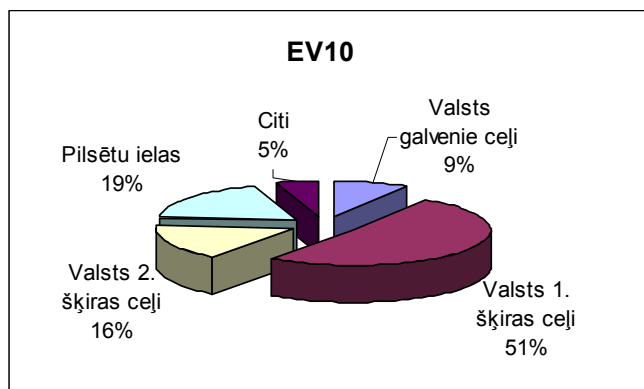
Postenis	EV 11	EV 10	KOPĀ
Apsekojumu laikā fiksēto ceļu īpašuma piederības veids, km			
Galvenie ceļi, A kategorija, km	15	69	84
Valsts 1. šķiras ceļi, km	312	392	704
Valsts 2. šķiras ceļi, km	241	125	366
Pašvaldību autoceļi apdzīvotās vietās, km	91	146	237
Citi ceļi, km	25	38	63
Kopā	684	770	1454
Autotransporta intensitāte ārpus nozīmīgām apdzīvotām vietām			
Km skaits ar autotransporta intensitāti virs 1000 mašīnām/dn	32	280	312
Km skaits ar autotransporta intensitāti zem 1000 mašīnām/dn	538	322	860
Ceļu seguma veidi			
Asfalts, km	266	483	749
Grants, km	263	56	319
Ielas, km	91	146	237
Citi (zemes ceļi, velociņi u.c.), km	64	85	149

²³ U. Buša apkopotie dati un JS Baltija dati, sk. 9. un 10. pielikumu.

Latvijā pastāv ceļu klasifikācija, pētījuma ietvaros apsektajos maršrutos bija:

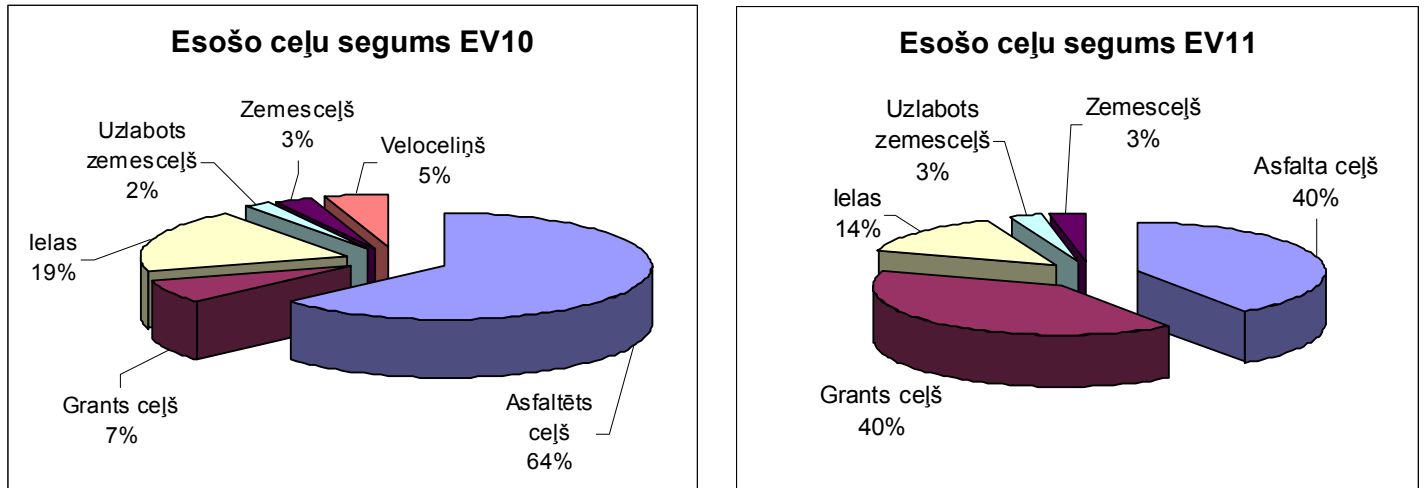
- Valsts galvenie autoceļi (A);
- Valsts 1. šķiras autoceļi (P);
- Valsts 2. šķiras autoceļi (V);
- Pagastu ceļi;
- Pārējie ceļi;

Galvenie valsts autoceļi savieno LR ar citu valstu ceļu tīklu un galvaspilsētu ar rajonu administratīvajiem centriem. Valsts 1. šķiras ceļi savieno savā starpā rajonu administratīvos centrus. Valsts 2. šķiras ceļi ir visi pārējie, kas par tādiem noteikti saskaņā ar LR SM un pašvaldību iestāžu vienošanos.

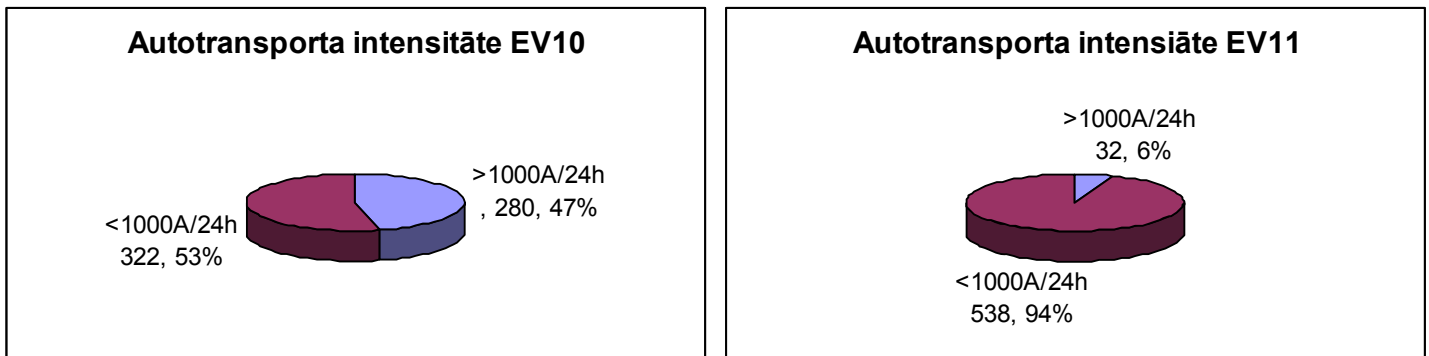


35. att. Ceļu veids pēc Latvijas ceļu tīkla klasifikācijas.

Potenciālais EV10 posms Latvijā ir 770 km garš, EV11 – 684 km garš. EV 10 potenciālajā maršrutā 24 % sastāda pašvaldību ceļi, t. sk. ielas un veloceliņi. Abos maršrutos ap 50 % no kopgaruma perspektīvā veloceliņu tīkla trasējuma attīstībai tiktu izmantots valsts 1. šķiras autoceļu tīkls. EV11 35 % no trasējuma kopgaruma sastāda valsts 2. šķiras autoceļi. Šie ceļi tika izvēlēti dodot priekšroku velobraucēju drošībai, piemēram, posmā no Viļāniem uz Rēzekni, no Rēzeknes uz Ludzu, kur maršrutā nav iekļauts valsts galvenais autoceļš A 12, bet ceļi caur Strupļiem, Ciskādiem, Ozolmuižu, Sprūževu un Stoļerovu. Tikai posmos, kur pašreiz nav alternatīvu maršruts tiek virzīts pa valsts galvenajiem autoceļiem (A kategorija). EV11 valsts galvenais autoceļš trasējumā atrodas jau esošā velomaršruta „Daugavas loki” posmā un nelielos posmos pie Daugavpils. EV10 posmā galvenie valsts autoceļi sastāda aptuveni 9% no trasējuma kopgaruma. Tie virzās tikai no robežkontroles punktiem, no Latvijas – Lietuvas robežas pārejas punkta Rucavā un Latvijas – Igaunijas robežas pārejas punkta Ainažos, arī posmā Lilaste – Carnikava, kurā pašreiz velobraucējiem drošākais risinājums izmantot vilcienu līdz tiek atrisinātas drošības prasības attiecībā uz velobraucējiem. Citu ceļu kategorijās klasificēti pašvaldību ceļi, kas nav ielas. Piemēram, EV10 maršruta posmā esošais piejūras ciematu savienojošais ceļš no Mazirbes līdz Kolkai (sk. 35. att.).



36. att. Ceļu seguma veids. Datu avots: JS Baltija.



37. att. Autotransporta intensitāte.

Ceļi ar asfalta segumu ārpus pilsētām EV10 ir 64%, bet EV11 tikai 40% (sk. 36. att.). Tikai EV10 potenciālais maršruts atbilst EuroVelo prasībām pēc seguma kvalitātes. Savukārt velobraucējam EV11 potenciālajā maršrutā šobrīd jāreķinās, ka gandrīz puse posma jāveic pa grants un zemes ceļiem.

Ceļu segums nav svarīgākais rādītājs velomaršrutu izveidē. Ir jāvērtē velobraucēju drošība uz ceļiem, un šeit viens no svarīgākajiem rādītājiem autotransporta intensitāte. Autotransporta intensitāte ir augstāka EV10, kur vairāk par 1000A/24h ir 47% no maršruta kopgaruma, turpretī EV11 tikai 6%. Tas izskaidrojams ar to, ka EV10 perspektīvajā „koridorā” ir vairāk asfalta seguma posmu ar augstākas nozīmes ceļiem nekā EV11 (sk. 37. att.). Ceļu vērtējumi no drošības aspektiem apkopoti 9. un 10. pielikumā, savukārt diennakts autotransporta plūsmas un satiksmes intensitātes dati pievienoti 11. un 12. pielikumā. Priekšlikumi ceļu uzlabojumiem un posmu raksturojums apkopots 23. un 24. pielikumā.

Ierobežots braukšanas ātrums 50km/h ir apdzīvotajās vietās, kas ir aptuveni 20% no perspektīvo EV posmu kopgaruma.

No satiksmes drošības viedokļa, laba situācija šobrīd ir tikai dažviet apdzīvotajās vietās, kur izveidoti no brauktuves atdalīti veloceliņi, vai arī tie ir apvienoti ar gājēju ietvēm. Mazāk apdzīvotās vietās vai lielāku pilsētu nomalēs par pieņemamām var uzskatīt ielu brauktuves, ja jaukta tipa satiksmē autosatiksmes intensitāte nepārsniedz **2500A/24h** un atļautais maksimālais ātrums **50km/h**²⁴.

Ārpus pilsētām jaukta tipa satiksmē velobraucējam atrasties ir nedroši, jo auto atļautais braukšanas ātrums ir **90km/h**. EuroVelo pamatprincipos minēts, ka satiksmes intensitātei jaukta tipa satiksmes apstākļos vajadzētu būt <1000A/24h, bet nav minēts par atļauto braukšanas ātrumu.

Izveidotais perspektīvais EuroVelo maršruts raugoties no šodienas apstākļiem ir nedrošs velobraucējiem gan starppilsētu posmos, gan pilsētās, kur nav izbūvēti veloceliņi un satiksmes intensitāte pārsniedz 2500A/24h (skat.41.att).

Velobraucēji kopējā satiksmē uz autoceļiem.



38. att. A11 posmā no Rucavas uz RKP pusi.
Foto: Uldis Bušs



39. att. Sabile, Rīgas iela.
Foto: Uldis Bušs

Visi EV maršruti starppilsētu posmos šobrīd raksturojami kā velobraucējam nedroši, izņemot esošos veloceliņus, velomaršrutus pa vietējas nozīmes ceļiem (skat. 38. – 40. att.).



40. att. Ceļš Ventspils-Dundaga posmā Ance-Pāce.
Foto: Uldis Bušs

²⁴ P.6.1. Rekomendācijas veloceļu projektēšanai. LR SM, Rīga 2001

41. attēlā attēlots maršruta vērtējums, vērtējot visas LR likumdošanā noteiktās ceļu satiksmes drošības prasības. Šobrīd maršrutā velobraucējs droši var pārvietoties no Jūrmalas uz Rīgu un Cēsu apkārtnē pa esošiem veloceliņiem, kā arī Slīteres Nacionālajā parkā pa piekrastes savienojošo ceļu tīklu, noteiktu kā velomaršrutu. Shēmā nav attēlots, bet nelielu gabalu droši ir pārvietoties arī Daugavas loku maršrutā. Šis posms attēlots kā nedrošs, jo atsevišķās vietās šajā maršruts ved pa valsts galveno A ceļu.



41. att. Piedāvāto EuroVelo maršrutu vērtējums pēc LR satiksmes drošības prasībām²⁵.

Pētījumam ir pievienots darba materiāls - karte, kurā redzami apsektie ceļu posmi un to vērtējums (sk. 42. attēlu). Tā sastādīta vadoties pēc EV kritērijiem attiecībā uz drošības prasībām, un raksturo šodienas nelabvēlīgo situāciju. Pēc šīs kartes var labāk spriest par velobraucējam patiesi bīstamiem posmiem, kuros veloceliņu attīstībai būtu prioritāte.

²⁵ 15. pielikums. Shēma „EuroVelo priekšlikuma maršruta vērtējums no LR ceļu satiksmes drošības prasībām”



42. att. Apsekoto ceļu posmu vērtējums pēc EV kritērijiem attiecībā uz drošības prasībām²⁶.

Kartē atspoguļots galā vērtējums, kas nosacīti sadalīts 3 grupās:

- 1) bīstami velobraucējam (satiksmes intensitāte pārsniedz EV principos noteikto maksimumu 3000A/24h vai arī ceļa konfigurācija, pārskatāmība ir kritiska kaut satiksmes intensitāte ir ap 1000A/24h);
- 2) vidēji nedroši velobraucējam (satiksmes intensitāte >1000-3000A/24h vai arī viduvējs ceļa raksturojums);
- 3) pēc EV kritērijiem un Latvijas apstākļos pieļaujami velobraucējam (satiksmes intensitāte līdz 1000A/24h un ceļš pārsvarā labi pārskatāms, maz līkumots, līdzens).

Šajā kartē (sk. 42. attēlu) maršruti un to posmi balstoties uz EV kritērijiem vērtēti vadoties no autotransporta intensitātes un ceļa raksturojuma. Vērtēts tika arī braukšanas ātrums un ņemta vērā iespējamība attīstīt atļautos 90km/h. Piemēram, asfaltēts autoceļš, kur satiksmes intensitāte ir ap 1000A/24h, ceļš līkumots, paugurains ar sliktu pārskatāmību tika pieskaitīts 1. grupai, ja reālais braukšanas ātrums iespējams ap 90 km/h. Līdzīga raksturojuma nelīdzens grants seguma ceļš ar satiksmes intensitāti zem 1000A/24h, tika pieskaitīts 2. grupai, jo reālais braukšanas ātrums vairumam autovadītāju būs 50 – 70 km/h.

²⁶ 16. pielikums. Shēma „Apsekoto ceļu posmu vērtējums pēc EV kritērijiem attiecībā uz drošības prasībām”

Attiecībā uz velo, nozīmīgākie tehniskie kritēriji vadoties no EV principiem:

- autotransporta intensitātei nebūtu ieteicams pārsniegt 1000A/24h, izņēmuma gadījumos līdz 3000A/24h jaukta tipa satiksmē. Ja intensitāte <50A/24, tos var uzskatīt par „ceļiem bez auto”;
- ja satiksmes intensitāte >10000A/24h, tad veloceliņam nevajadzētu atrasties blakus autoceļam (vismaz ne garākos posmos par 2 km);
- ceļa garenslīpums nedrīkst pārsniegt 6%;
- asfalta ceļa segumam jābūt 80% no trases kopgaruma.

Autoceļu posmu sagrupējums no drošības viedokļa ir dots uzskatāmībai, jo no ceļu drošības viedokļa ārpus apdzīvotām vietām vienīgais drošais velosatiksmes risinājums ir **no autosatiksmes atdalīts velocelš**. Nākotnē jārēķinās ar jaunu velo celiņu izbūvi abos EV Latvijas maršrutos.

Satiksmes intensitātes datus ir dota gada vidējā diennakts intensitāte, līdz ar to vasaras tūrisma sezonā tā var būt lielāka par uzrādīto. Īpaši tas attiecas uz piekrastes ceļiem un no pilsētām uz jūru piebraucamajiem ceļiem, kā arī pie daudzām populārām apskates vietām, ko iecienījuši autotūristi.

EuroVelo attīstības perspektīvas Latvijā vērtējot esošo ceļu infrastruktūru

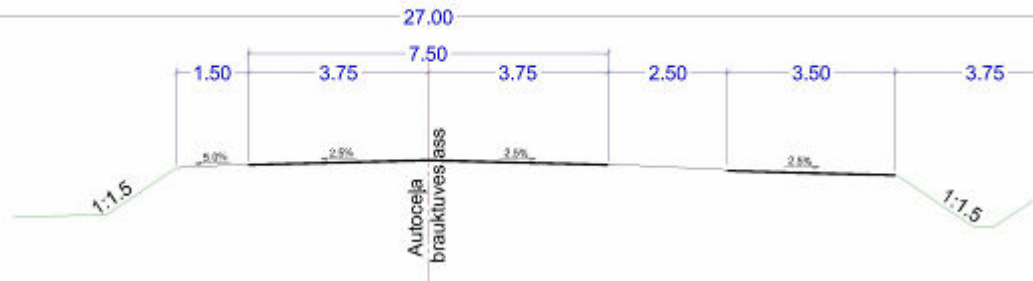
Skatoties pēc ceļu nozīmes, veloceliņu attīstība nebūtu vēlama pie augstākas nozīmes ceļiem, tomēr EV principus nebūs iespējams ievērot arī pavisam mazsvarīgos ceļos. Saistībā ar EV nepieciešama vieta jeb „koridors”, kur perspektīvā izbūvēt EV principiem atbilstošu veloceliņu. Tā būtu brīvītelpa, kur nav nepieciešams uzreiz risināt zemju jautājumus, jo EV kopgarums Latvijā ~1500 km.

Valsts galvenie autoceļi. Autotransporta intensitāte uz Valsts galvenajiem autoceļiem Rīgas rajonā jau šobrīd pārsniedz EV kritērijos minētos 10000A/24h, kad veloceliņu izbūve garākos posmos par 2km blakus ir nevēlama. Pie šādiem ceļiem ir paaugstināts trokšņu līmenis un gaisa piesārņojums. Tālākā nākotnē pakāpeniski Valsts galvenie autoceļi var pārtapt par automaģistrālēm.

1. šķiras autoceļi. Autotransporta intensitāte pārsvarā ~1000A/24h, lielāku pilsētu tuvumā tā ir ap 1000-3000A/24h, izņemot lokālas vietas un Rīgas rajonu, kur tā ir augstāka. Nodalījuma joslas platums ir 27m. Tad standarta situācijā iespējams izbūvēt no brauktuves atdalītu veloceliņu, neskarot īpašumu robežas. Skatīt 43. attēlu.

Autoceļa nodalījuma josla / zemiņu robeža

Tipveida pirmās šķiras autoceļa šķēršprofils NP10.5 ar atdalītu velosliedzi



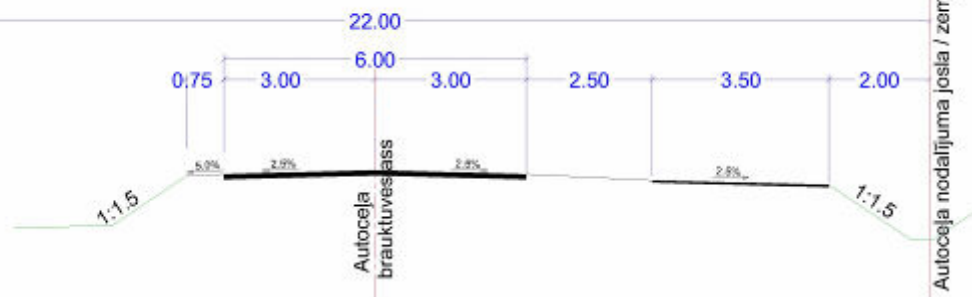
Autoceļa nodalījuma josla / zemiņu robeža

43. att. Tipveida 1. šķiras autoceļa šķēršprofils²⁷.

2. šķiras autoceļi. Pēc LVC vidējiem satiksmes intensitātes datiem var secināt, ka vidējā autotransporta plūsma šāda tipa ceļiem ir ap 200-300A/24h. Nodalījuma josla ir 22m (19m), kas daudzviet jau būtu nepietiekami velosliedzi izbūvei bez zemes jautājumu kārtošānas. Šāda tipa ceļiem drīzāk iespējama velojoslu izveide blakus brauktuvei. Skatīt 44. attēlu.

Autoceļa nodalījuma josla / zemiņu robeža

Tipveida otrās šķiras autoceļa šķēršprofils NP7.5 ar atdalītu velosliedzi



Autoceļa nodalījuma josla / zemiņu robeža

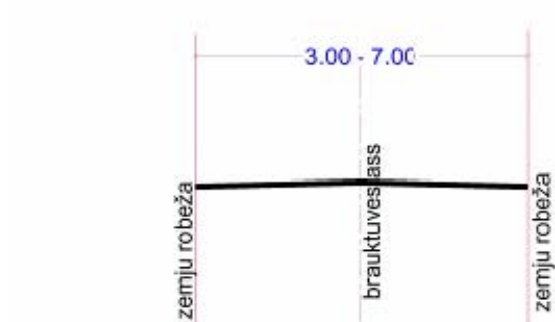
44. att. Tipveida 2. šķiras autoceļa šķēršprofils²⁸.

Pārējiem pagastu, uzņēmumu, māju u.c. mazāk svarīgiem ceļiem ir mazāka satiksmes intensitāte, bet ir problēma, ka aiz brauktuves malas sākas īpašumi, pie kam arī brauktuves platums bieži vien 3-4m. Šādus ceļus varētu izmantot EV pie nosacījuma, ka perspektīvā pārbūvējot ar asfalta segumu, tiek slēgta arī autosatiksmē, tikai tad tie patiesi atbilst EV principiem. Otrs variants šos vietējos ceļus nepārbūvējot atstāt to 20% skaitā no EV kopgaruma, kas var būt ar grants segumu, pēc iespējas arī ierobežojot braukšanas ātrumu uz 50km/h. Skatīt 45. attēlu.

²⁷ Ceļu šķēršprofils pēc LVS 190-2:1999 „Ceļu tehniskā klasifikācija, parametri, normālprofili”.

²⁸ turpat

Tipveida pagastu, māju ceļu šķērsprofils



45. att. Tipveida pagastu, māju ceļu šķērsprofils²⁹.

Autoceļu iedalījumu un nodalījuma joslu platumus nosaka likums „Par autoceļiem”. Attēlos redzamie ceļu šķērsprofili pēc LVS 190-2:1999 „Ceļu tehniskā klasifikācija, parametri, normālprofili”.

²⁹Ceļu šķērsprofils pēc LVS 190-2:1999 „Ceļu tehniskā klasifikācija, parametri, normālprofili”.

6. Pašvaldību teritorijas plānojumu analīze potenciālajos EuroVelo EV10, EV11 un NV1 maršrutos

Šajā nodaļā apkopota informācija par teritorijas plānošanu valstī, teritorijas plānojumiem, teritorijām, kuras šķērso EV maršruti. Noteiktas būtiskākās problēmas saistībā ar tiem.

Likumdošanas konteksts

Teritorijas plānošanu valstī regulē „Teritorijas plānošanas likums”, kas pieņemts Saeimā 2002. gada 22. maijā. Katram plānošanas līmenim attiecīgi izstrādāti un apstiprināti saistošie Ministru kabineta noteikumi.

Teritorijas plānojums ir normatīvais akts, kas nosaka esošo un plānoto zemes izmantošanu noteiktā administratīvajā teritorijā. Ja teritorijai ir spēkā esošs plānojums, tas nozīmē, ka ir plāns un iedzīvotāju akcepts dažādu būvniecības interešu īstenošanai, tajā skaitā veloceliņiem. **Spēkā esošā teritorijas plānojumā attēlots veloceliņš ir šķērsojošo un piegulošo teritoriju īpašnieku, kā arī valsts pārvaldes institūciju un pašvaldību saskaņots viedoklis.**

Teritorijas plānojuma izstrādes process ir ilgstošs, jo nepieciešams saņemt dažādu institūciju ieteikumus, nosacījumus tā izstrādei, piemēram, no vides aizsardzības institūcijām, dažādu infrastruktūras objektu apsaimniekotājiem, blakus esošajām pašvaldībām u.c. Nepieciešams organizēt divus sabiedriskās apspriešanas posmus, saņemt pozitīvus atzinumus no institūcijām, kas izsniegušas nosacījumus, kā arī saņemt pozitīvus atzinumus no RAPLM, kas izvērtē TP atbilstību citiem politikas plānošanas dokumentiem un tiesību aktiem.

TP ir ilgtermiņa plānošanas dokuments un to izstrādā 12 gadiem. Pašvaldībās tas tiek apstiprināts kā saistošie noteikumi.

Latvijā pastāv četri plānošanas līmeņi: nacionālais, reģionu, rajonu, kā arī vietējās pašvaldības (pagastu, novadu, un pilsētu). Plānojumiem savā starpā jābūt saistītiem un integrētiem, tie nevar būt pretrunīgi. Plānošanas līmeņu shēmu pievienota 17. pielikumā.

Nacionālais plānojums un reģionu plānojumi

Latvijas Nacionālais plānojums nav vēl izstrādāts. Saistoša dokumenta spēku ir ieguvušas vienīgi tā atsevišķās sadaļas - priekšlikumi par nacionālas nozīmes lauksaimniecības teritorijām. Ministru kabineta noteikumi Nr.142 „Par nacionālas nozīmes lauksaimniecības zemēm” pieņemti 2006. gada 14. februārī.

Plānošanas reģiona teritorijas plānojums attiecas uz visu plānošanas reģiona teritoriju. Latvijā ir 5 plānošanas reģioni: Kurzemes, Rīgas, Zemgales, Vidzemes un Latgales. Plānotais EV10 maršruts atrodas Kurzemes un Rīgas plānošanas reģionā, savukārt EV 11 – Vidzemes, Rīgas un Latgales plānošanas reģionos. Tajos izvērtē reģiona esošos un perspektīvos attīstības resursus, kā arī funkcionālo sasaisti ar citiem reģioniem. 3 reģionu plānojumu izstrādātajās redakcijās - Rīgas, Vidzemes un Kurzemes kartogrāfiskajā materiāla ir apskatīti iespējamie perspektīvie EuroVelo maršruti. Tajos norādīti šādi EV maršruti:

Rīgas reģionā:

- EV10 – Sabile – Kandava-Talsi un Mērsrags – Engure –Lapmežciems – Jūrmala – Rīga – Garkalne – Carnikava – Saulkrasti – Zvejniekiems – Salacgrīva – Ainaži;
- NV1 – Rīga – Garkalne – Vangaži – Sigulda;
- EV 11 – Sigulda – Līgatne.

Vidzemes reģionā:

- EV 11 – Valka – Vijciems – Valmiera – Cēsis – Sigulda – Nītaure – Vecpiebalga – Ērgļi – Madona – Varakļāni.

Kurzemes reģionā:

- Lietuvas robeža – Rucava – Nīca – Liepāja – Vērgale – Pāvilosta – Jūrkalne – Alsunga – Ēdole – Kuldīga – Renda – Sabile – Kandava;
- Ieteikums no Kandavas maršrutu virzīt sekojoši: Jaunpagasts – Talsi – Vandzene – Valdemārpils – Roja – Mērsrags.

Latgales reģionā:

- Nav ieteikts vai dots konkrēts variants, bet norādīts, ka iespējamais EV maršruts šķērsos reģionu un potenciālā trase jānosaka vietējo pašvaldību teritorijas plānojumos.

Reģionu plānojumos iestrādātās veloceliņu shēmas skatīt 18. pielikumā.

Plānošanas reģionu teritoriju plānojumos potenciālie EV maršrutu priekšlikumi doti saskaņā ar 2000. gadā veiktā pētījuma „EuroVelo tīkla trašu kamerālā nospraušana Latvijā” rezultātiem, ko veica a/s „Ceļuprojekts”.

Nacionālajā plānā un reģiona plānojumā tiek iestrādāti vēlamie jomu attīstības virzieni bez konkrētām, detalizētām piesaistēm. Nacionālā plāna neesamība un reģiona plānojumu spēkā neesamība, rada diskusiju maršruta noteikšanai. EuroVelo maršrutu noteikšanai vajadzētu ir jābūt nacionālam un reģionu plānošanas jautājumam, jo jāredz valsts resursi kopumā.

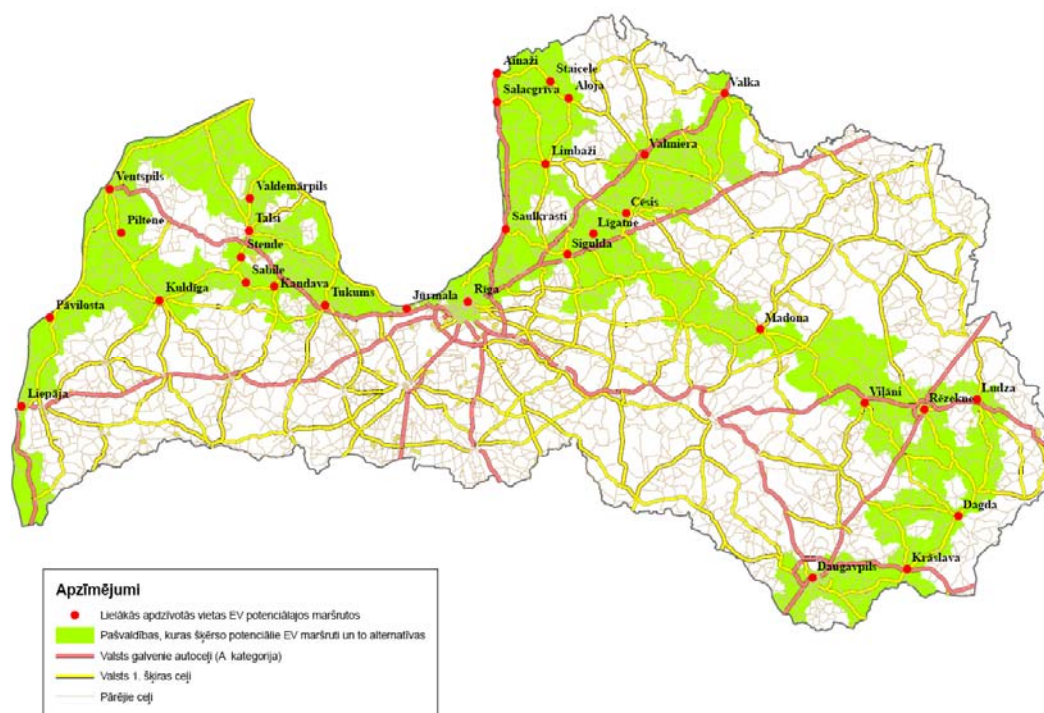
Rajonu teritoriju plānojumi

Potenciālie EuroVelo maršruti ietilpst 16 Latvijas rajoni: Liepājas, Ventspils, Kuldīgas, Talsu, Tukuma, Rīgas, Limbažu, Valkas, Valmieras, Cēsu, Madonas, Rēzeknes, Ludzas, Krāslavas, Preiļu un Daugavpils rajonus. Gandrīz visiem no tiem ir spēkā esoši teritorijas plānojumi un līdz ar to saistoši jebkurai fiziskai vai juridiskai personai. Vienīgais rajons maršrutā, kam nav spēkā esošs plānojums ir Valmiera. Jāpiebilst, ka atsevišķi rajoni ir sākuši veikt grozījumus teritorijas plānojumos. No visiem minētajiem rajoniem veloceliņi plānoti – Ventspils, Kuldīgas, Tukuma, Rīgas un Limbažu rajonam, EuroVelo maršruts no tiem pieminēts Kuldīgas, Tukuma, Rīgas un Limbažu rajona plānojumos. Limbažu un Kuldīgas rajona plānojumos ir noteikts salīdzinoši blīvs veloceliņu tīkls, un tajā attēlots gan EV maršruts attēlots, gan rajona veloceliņi, Ventspils rajons noteicis veloceliņus apdzīvotās vietās, Tukuma rajons attēlojis EV maršrutu un Rīgas rajons devis galvenos tūrisma plūsmas virzienus un maršrutus. Visi iepriekšminētie rajoni atrodas EV10 maršrutā. EV11 maršrutā spēkā esošo rajonu plānojumos nav minēts ne par veloceliņiem, ne par EV, lai gan jāpiemin, ka atsevišķi rajoni, piemēram, Valkas rajona padome veic grozījumus un iestrādā velomaršrutus un celiņus plānojumā.

Būtisks jautājums EuroVelo kontekstā Rīga un Rīgas rajons. Šeit jādomā gan par EV 10, gan par EV maršrutu savienojošo posmu NV1. Rīgas rajona plānojums neparedz jaunu atsevišķu velosipēdu trašu veidošanu – perspektīvie velosipēdu tīkli tiks integrēti vienotā koridorā ar esošajiem autoceļiem, izbūvējot papildus joslu, vai paralēlu celiņu velosipēdistiem un gājējiem. Šāds risinājums tiek plānots gar autoceļu E22 (A10) no Varkāļu kanāla līdz Spuņņupei. Rajona plānojums atbalsta EuroVelo maršruta izveidi caur Siguldu un Gaujas Nacionālo parku, taču perspektīvie velo maršruti un ceļu posmi, kur iespējama velosipēdu celiņu izbūve ir jānosaka vietējo pašvaldību teritoriju plānojumos. Velosipēdu maršruti ir jāintegrē kopēja tūrisma infrastruktūras un pakalpojumu tīklā, nodrošinot naktsmītnes, stāvlaukumus, velosipēdu nomas un remonta pakalpojumus. Būtiski ir veidot kopīgu velosipēdu tīklu ar Rīgas pilsētu, sasaistot Rīgas centru ar Pierīgas urbānās attīstības centriem un rekreācijas teritorijām Rīgas piepilsētas areālā. Vietējo pierīgas pašvaldību teritoriju plānojumos ir jāizvērtē Rīgas pilsētas attīstības plānā iezīmētie velosipēdu tīkli, lai varētu veidot vienotu velosipēdu tīklu.³⁰ Jūrmala, Carnikava, Ādaži TP ir izstrādājušas velo celiņu tīklus un paredzējušas savienojumus ar Rīgas velosipēdu tīkliem.

Vietējo pašvaldību teritoriju plānojumi³¹

Potenciālo EV un NV1 maršruti un to alternatīvas šķērso 165 vietējās novadu, pagastu un pilsētu pašvaldības Latvijā. To teritorijas parādītas 46. attēlā.



46. att. Pašvaldības, kuru teritorijas šķērso EV un to alternatīvu maršruti³².

³⁰ Rīgas rajona teritorijas plānojums, paskaidrojuma raksts

³¹ 22. pielikumā pievienoti pašvaldību plānojumos attēloto velosipēdu tīkli

³² 19. pielikums. Attēls „Pašvaldības, kuru teritorijas šķērso EV un to alternatīvu maršruti”

Par veloceliņiem vietējo pašvaldību TP tiek runāts satiksmes infrastruktūras sadaļā, vai arī tūrisma nozares attīstības ietvaros. Apskatot satiksmes infrastruktūru TP tiek izdalīti ceļu veidi un noteikta to attīstība, tajā skaitā veloceliņu. Pie šīs klasifikācijas netiek nodalītas konkrētas mērķauditorijas, kam tas tiek veidots, piemēram, tūristiem vai skolniekiem utt. Savukārt, pieminot veloceliņus tūrisma sadaļā, tā galvenais izveides mērķis būtu infrastruktūras attīstība tūristam un mazāk vietējam iedzīvotājam.

EV10 maršruts un alternatīvas skar 64 pašvaldības, EV11 – 96 pašvaldības, NV1 - 5 pašvaldības. No tām, spēkā esoši pašvaldību teritoriju plānojumi EV10 maršrutā ir 75 % pašvaldību, EV11 – 67 % pašvaldību. Veloceliņu, velomaršrutu vai velotransporta attīstība noteikta EV10 maršrutā – 58 %, EV11 – 46% apstiprinātajās vai arī izstrādātajās, bet ne apstiprinātajās TP redakcijās. 4. tabulā apkopota informācija par pašvaldību TP apsektajās EV10, EV11 un NV1 maršrutos un alternatīvās. Grafiski attēlots 47. attēlā.

4. tabula. EV un nacionālā maršrutu salīdzinājums³³

	EV 10 un tā alternatīvas	EV 11 un tā alternatīvas	NV1
Pašvaldību skaits, kuras šķērso maršruti	64	96	5
Pašvaldību skaits, kam spēkā esošs plānojums un kuras šķērso maršruts	48	64	4
Pašvaldību skaits, kam apstiprinātajā TP vai izstrādātajā redakcijā noteikta veloceliņu vai velotransporta vai velomaršrutu attīstība	37	44	2
Pašvaldību skaits, kuru TP pieminēts EV un kuras šķērso maršruts	9	3	0
Pašvaldību skaits, kas pēdējo 5 gadu laikā ir veidojušas veloceliņus	13	7	2

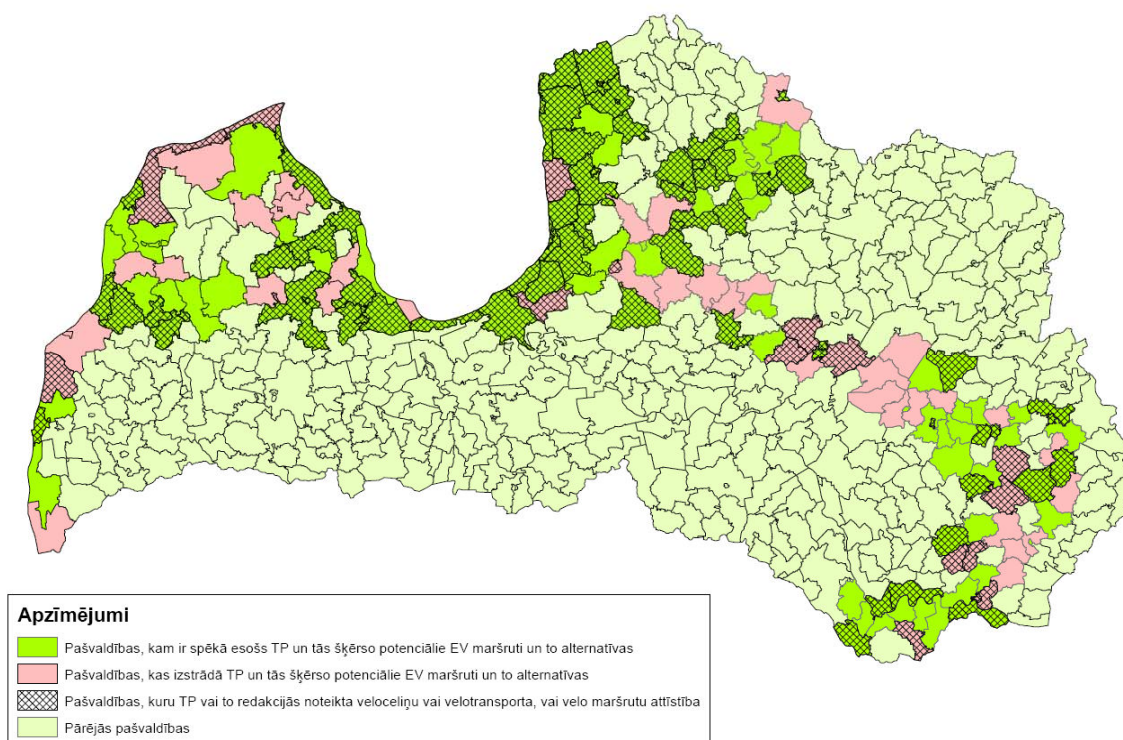
Svarīgi, lai pašvaldību plānotāji sadarbotos ar tūrisma speciālistiem. Kuldīgas rajons darbojas vienoti gan tūrismā, gan plānošanā – tiek noteikta veloceliņu attīstība, iekļauti velomaršruti gan reģiona, gan rajona, gan vietējo pašvaldību teritoriju plānojumos. Kuldīgas rajona pašvaldības - Alsunga, Kurmāle, Īvande un Kuldīga, ir iekļāvušas ne tikai veloceliņu, bet arī EV maršrutus. (sk. 5. tab.). Plānos iecerētais tiek īstenots dabā – rajonā ir izveidoti 6 velomaršruti.

Diemžēl ne visās pašvaldībās ir novērojami sadarbība starp speciālistiem. Talsu rajonā, kur ne rajonu plānojumos, ne Talsu pilsētas plānojumā, ne pašvaldību rīcībās nav vērojama vēlme attīstīt veloceliņus vai velotransportu, tomēr tūrisma speciālisti aktīvi piedalās EV priekšlikumu apspriešanā un aktīvi veido velomaršrutus rajonā. Pie šādas shēmas pastāv risks, ka maršruti ir, bet veloinfrastruktūras nav.

³³ A. Jakovelas apkopotie dati. Sk. 13. pielikumu

Latgales reģionā projekta „Velomaršrutu tīkla attīstīšana Baltijas Ezeru zemē” izveidoti velomaršruti, taču tikai atsevišķām pašvaldībām tie tiek iekļauti TP. Nevienā no rajona TP nav plānota veloceliņu attīstība, lai gan reģiona plānojumā minētas vadlīnijas, ka veloceliņi jāiestrādā rajona un vietējo pašvaldību TP.

Svarīgi, lai pašvaldības ne tikai plāno, bet, lai plānoto īsteno dzīvē. Ir pašvaldības, kas pēdējo 5 gadu laikā ieguldījušas finanses velomaršrutu un veloceliņu izveidē, starp tām ir Rīga, Jūrmala, Cēsis, Madona, Salacgrīva, Smārde u.c.



47. att. Apsekoto pašvaldību apstiprinātos TP vai to redakcijās iekļautā informācija par velo³⁴.

Pašvaldību iniciatīva

Kopš neatkarības atgūšanas, Latvijā papildus esošajam Rīgas – Jūrmalas veloceliņam, ir izbūvēti vai izveidoti gājēju, riteņbraucēju celiņi atsevišķās pilsētās (piem., Rīgā: Centrs – Mežaparks, Cēsis, Siguldā, Jūrmalā). Daļa jauno gājēju, veloceliņu izveidoti programmas „Satiksmes drošības uzlabošanas apdzīvotās vietās” ietvaros (Kandavā, Pūrē, Alsungā u.c.). Daļa jaunizveidoto veloceliņu ir atsevišķu pašvaldību iniciatīva (Cēsis, Rīga u.c.).

Visnopietnāk par velotransportu tiek domāts Rīgā, kur ir izveidota velotransporta attīstības programma, izveidoti jauni veloceliņi, tiek izstrādāti jauni tehniskie projekti veloceliņu izbūvei. Rīgas Satiksmes departaments izveidojis arī mājas lapu Velo Rīga (www.veloriga.lv),

³⁴ 20. pielikums. Shēma „Apsekoto pašvaldību apstiprinātos TP vai to redakcijās iekļautā informācija par velo”

kur velobraucējs var iegūt informāciju par veloceliņiem, statīviem, veikaliem un citām noderīgām lietām.

Citi ierobežojumi

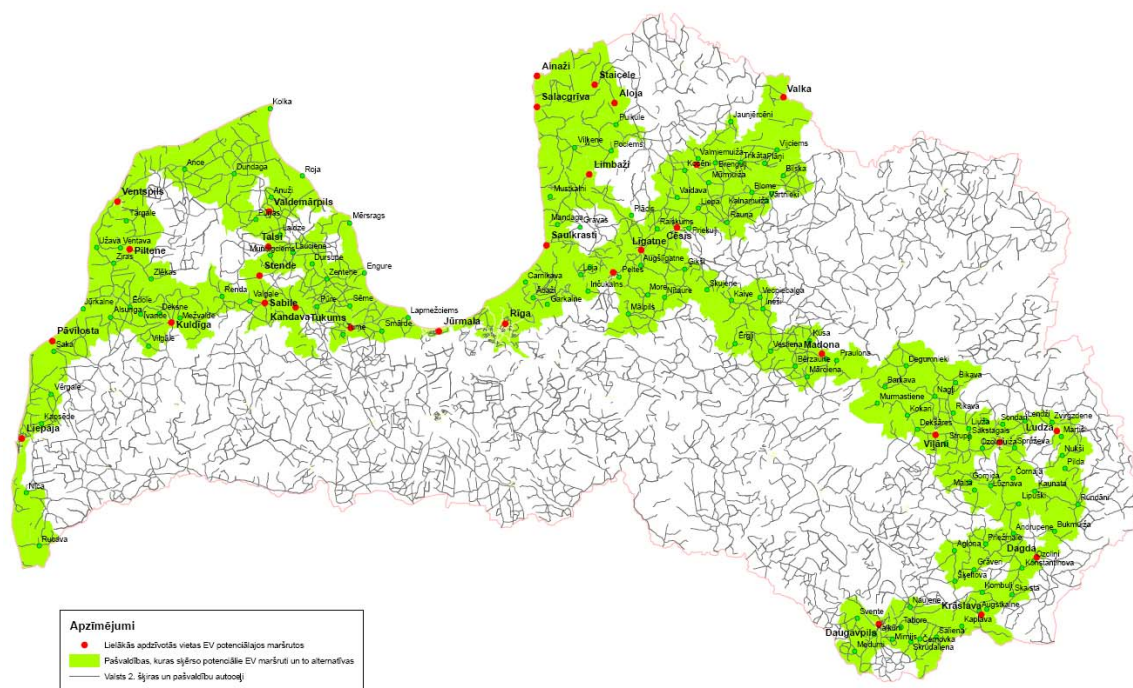
Bez TP ir vēl virkne normatīvo aktu, kas ir jāievēro, veidojot maršrutus un veloceliņus. Tieši EV10 „Apkārt Baltijas jūrai” skar ierobežojumi, kas noteikti Krastu kāpu aizsargjoslā. Novirzot veloceliņu tuvāk jūrai, kad attālums sauszemes virzienā ir ne mazāks par 300 m, tas atrodas kāpu aizsargjoslā. Aizsargjosla nosaka stingrus ierobežojumus, darbībām šajā teritorijā. Bez speciāli izstrādātiem noteikumiem nav iespējama būvniecība, tajā skaitā maršrutu izveide vai piem., veloceliņa seguma uzlabošana.

Te gan jāpiemin, ka EV 10 skar vairākas dabas aizsardzības teritorijas, kam ir izstrādāti noteikumi, kas apstiprināti MK. Ja šajos noteikumos ir ietverts veloceliņš, maršruta izveidošana, tad atļauts to veidot un vēl labāk, ja noteikumos ir ielikta veloceliņa seguma uzlabošana. Vienīgais precedents Latvijā, kur atļauta veloceliņu asfaltēšana krasta kāpu aizsargjoslā ir dabas parkā „Piejūra”. Dabas parka „Pape” un Slīteres nacionālā parka individuālos un aizsardzības un izmantošanas noteikumos ir atļauts veidot veloceliņus, noteikt maršrutus, bet nekas nav minēts par seguma uzlabošanu, kas ir ļoti būtiski jebkuram velobraucējiem. Piejūras smiltis nav braucamas, un labāka ceļa meklējumos jebkurš velobraucējs nobrauks no celiņa, kas varbūt nav atļauts no dabas aizsardzības viedokļa.

Apkopojot pašvaldību sniegto, secinām, ka daudzas pašvaldība vēlas, lai EV maršruts šķērsotu tās administratīvo teritoriju. Pētījuma gaitā, pašvaldība, kura nebija iekļauta maršrutā vai alternatīvā, izrādīja interesi, lai to iekļauj. Tāpat jārod kompromisi dažādu administratīvo institūciju interesēm. Dodot priekšroku velobraucēju drošībai, izvēlējamies neiekļaut Medzes pagasta padomes priekšlikumu virzīt velobraucējus pa šoseju P111. Savukārt Tārgales pagasta priekšlikumu neiekļāvām maršrutā, jo arī Dundagas pagastā ir nozīmīgi tūrisma resursi un brauciens tikai gar piejūru varētu būt ilgstoši garlaicīgs un sliktā ceļu seguma dēļ fiziski grūts.

Pētījumā netika ņemts vērā ceļu satiksmes institūciju kategoriskais priekšlikums: nenoteikt velomaršrutus pa valsts galvenajiem un 1. šķiras ceļiem, jo:

- 1) TS minēts, ka maršruts jānosaka pa esošiem ceļiem. Izmantojot tikai pašvaldību, valsts 2. šķiras, veloceliņus, meža celiņus, nav iespējams izveidot vienotu, nepārtrauktu maršrutu (sk. 48. attēlu);
- 2) Ievērojot SM un autoceļu direkcijas kategorisko prasību, maršruts nesaskanētu ar TS noteiktajām pilsētām, kas jāšķērsos un virzītos pa mazapdzīvotām un tūristam maz interesantām vietām ar vāju infrastruktūru, lai gan atsevišķos posmos, kur bija iespējams nosakot maršrutu šī prasība ir ievērota;



48. att. Pašvaldību teritorijas, kuras šķērso EV maršruti un to alternatīvas un valsts 2. šķiras un pašvaldību autoceļi³⁵

³⁵ 21. pielikums shēma „Pašvaldību teritorijas, kuras šķērso EV maršruti un to alternatīvas un valsts 2. šķiras un pašvaldību autoceļi”

7. Ārvalstu pieredzes apkopojums³⁶

EuroVelo ideja ir dzimusi 1995. gadā, vairākus gadus pēc tam, kad Eiropā veidojās vietējie, reģionālie un visbeidzot nacionālie velomaršruti.

Šobrīd Eiropas teritorijā EuroVelo maršrutu kopgarums sasniedz 65 380 km, no kuriem marķēti ir ~30 000 km. 6. tabulā dota statistikas informācija par EuroVelo maršrutiem Dānijā, Lielbritānijā un Igaunijā. EuroVelo maršruti šķērso reģionus visas valsts teritorijā, sniedzot iespēju velobraucējam iepazīt vairākus valsts reģionus viena brauciena laikā, turpretī nacionālie/ reģionālie/ vietējie maršruti blīvi klāj visu valstu teritorijas un padziļināti sniedz izpratni par konkrētām teritorijām.

Vidēji 80 % maršruta seguma veids ir asfalts vai līdzvērtīgs ciets segums, tomēr pastāv atšķirības atsevišķu reģionu un maršrutu ietvaros (sk. 5. tabulu).

5. tabula. Statistikas dati par Eurovelo maršrutiem Dānijā, Lielbritānijā un Igaunijā.

	Dānija	Lielbritānija	Igaunija
EV maršruti valstu teritorijās, km	2275 km	4900km	1470 km
EV maršrutu skaits valstī	4	4	2
Asfalta segums	70 – 96%	90%	85 – 90%
Velobraucienu skaits (kā arī pārgājieni kājām), vidēji gadā (2006/ 2007)	Nav datu	338 miljoni	Nav datu
Braucieni ar velosipēdu no visiem braucieniem, %	18	2	Nav datu

6. tabulā dots salīdzinošs pārskats par veloceliņu būvniecības un uzturēšanas izmaksām. Lai gan būvniecības izmaksas ir samērā līdzīgas, uzturēšanas izmaksas atšķiras (iespējams, katrā valstī ar „uzturēšanu” tiek izprastas dažādas aktivitātes: Igaunijā – iekļauta maršrutu apsekošana un zīmju labošana, Lielbritānijā un Dānijā šajās izmaksās iekļauta gan maršrutu apsekošana, zīmju labošana, gan arī mazās infrastruktūras - zīmes, mazā infrastruktūra – soliņi, tiltiņi, laipas, nelieli seguma uzlabojumi, celiņu tīrīšana u.tml., labošana un uzturēšana.

Visās trijās valstīs zīmju standarta noteikšanai tika izstrādātas nacionālās vadlīnijas, kas saskaņotas ar iesaistītajām pusēm – lai neradītu apjukumu velobraucējiem, vienota zīmju standarta noteikšana ir būtisks ieteikums valstīm, kurās velomaršrutu izveide un marķēšana ir attīstības posmos.

6. tabula. Veloinfrastruktūras attīstība un izmaksas.

	Dānija	Lielbritānija	Igaunija
Zīmes	Visās trijās valstīs zīmju standarta noteikšanai tika izstrādātas nacionālās vadlīnijas, kas saskaņotas ar iesaistītajām pusēm – lai neradītu apjukumu velobraucējiem, vienota zīmju standarta noteikšana ir būtisks ieteikums valstīm, kurās velomaršrutu izveide un marķēšana ir attīstības posmos		
Būvniecības izmaksas	Pilsētā	~145 000 EUR/ km	125 000 – 200 000

³⁶ Nodaļa sagatavota pēc ārvalstu ekspertu sniegtajiem datiem, eksperti norādīti pētījuma 9. lpp.

	(Kopenhāgena) – 830 000 EUR/ km ³⁷		EUR/ km
Uzturēšanas izmaksas, gadā	Ziemeļjūrmalas reģionā – > 1500 EUR/ km Sniega tīrīšana visai sezonai ³⁸ – 562 000 EUR	> 3000 EUR/ km	200 000 EUR/ visā valsts teritorijā/ 3706 km

Ārvalstu pieredze rāda, ka EV maršrutu atbilstību EV standartiem nav iespējams nodrošināt 100%, bet atkarībā no konkrētās valsts situācijas un iespējām, nodrošinot kāda standarta labāku izpildi, iespējams izpildīt mazākā mērā kādu citu standartu. Standartu izpilde:

Drošība (*security*): iespēju robežās tiek izveidoti jauni veloceliņi vai paredzēta atsevišķa josla velobraucējiem uz ceļa; uzstādītas ceļazīmes, kas informē/ brīdina par velobraucējiem/ joslu velobraucējiem;

Nepārtrauktība (*coherence*): maršruta nepārtrauktība tiek nodrošināta izvietojot zīmes un izstrādājot maršrutu kartes; atsevišķu posmu sasniegšanai/ turpināšanai tiek izmantoti vilcieni vai prāmji, kas papildus tam, ka tie nodrošina iespēju nokļūt uz nākamo vietu, ir arī piedzīvojums un pārmaiņas maršruta gaitā, kas paliek atmiņā kā atšķirīgais;

Ainaviskums/atraktivitāte (*attractiveness*): iespēju robežās maršruti tiek novirzīti pa ainaviskiem mežu un lauku celiņiem, gar jūru, ezeriem vai upēm, cauri pilsētām un parkiem, gar dažādiem apskates objektiem, tādējādi sniedzot velobraucējam iespēju gūt ne tikai fizisku, bet arī estētisku gandarījumu;

Komforts (*comfort*): iespēju robežās maršruts tiek virzīts kvalitatīviem ceļiem un celiņiem/ ceļu un celiņu segums tiek uzturēts, lai gan pilnībā to kvalitāti nav iespējams nodrošināt. Lai gan velomaršrutiem vēlams būt izbraucamiem visās sezonās, tomēr tipiski velobraucēji (pretstatā sportistiem) velomaršrutus izmanto sezonas laikā (maijs – septembris), kas laika apstākļu ziņā ir sausākie un siltākie gada mēneši;

Tiešums (*directness*): maršruts savieno pilsētas un apdzīvotas vietas, apskates objektus – pieļaujami lielāki līkumi/ līnijas samežģījumi uz atsevišķiem tūrisma un infrastruktūras objektiem, kas tikai nelielā mērā ietekmē trases viengabalainību.

7.1. Dānija

Dāniju var ierindot starp pionieriem veloinfrastruktūras un velotūrisma attīstības jomā.

Lai gan Dānija ir par trešdaļu mazāka valsts teritorijas ziņā nekā Latvija, iedzīvotāju tajā ir divarpus reizi vairāk (5,4 milj.). Pēc statistikas datiem gandrīz katram bērnam ir divritenis un vidēji braucieni ar riteni sastāda 18% no visiem braucieniem, Kopenhāgenā – pat 36%. Dānijā reģistrēti 1,8 miljoni automašīnu un 5 miljoni – velosipēdu!

³⁷ Cycle Policy 2002 – 2012 City of Copenhagen

³⁸ Ebd.

Veloinfrastruktūras plānošana aizsākusies 60tajos gados un turpinās joprojām:

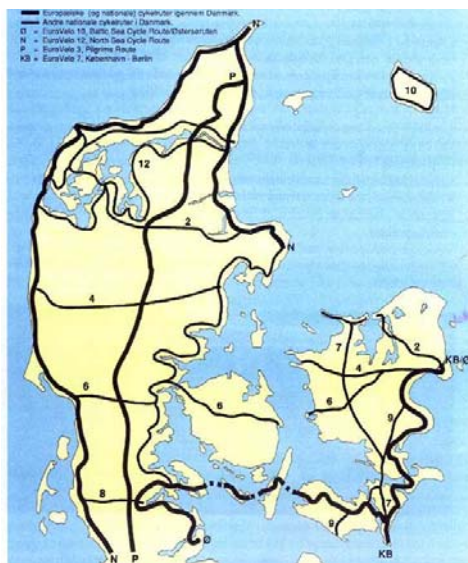
- 1960 – ... Kopenhāģenas pilsētas pašvaldība uzsāk veloinfrastruktūras plānošanu un būvniecību, atzīstot velotransportu kā būtisku pārvietošanās veidu, kas samazina slodzi uz satiksmes intensitāti un apkārtējo vidi.
- 1970 – ... Reģionos tika izveidotas virkne t.s. atpūtas taku (*recreational paths*) – vietējās pašvaldības nopirka bijušo dzelzceļa līniju zemi, kur tika ierīkoti veloceliņi. Lielākā daļa Dānijas reģionālo pašvaldību izplānoja reģionālos velomaršrutus (kopā apm. 10 000 km), uz kā pamata savukārt tika attīstīts nacionālais velotīkls.
- 1980 – ... Atbildīgās institūcijas par ceļu plānošanu un būvi analizēja skolnieku pārvietošanās maršrutus, kas bija par pamatu atzīt un iekļaut infrastruktūras plānos ideju par veloceliņu izbūvi paralēli ielām/ ceļiem.
1989. gadā Gar Jitlandes piekrasti tika atklāts Pirmais nacionālais velomaršruts.
1993. gada maijā pēc 2 gadu plānošanas perioda tiek atklāts nacionālais velotīkls (pirmajā valstī Eiropā) – kopumā 3500 km garumā marķēti maršruti.

Šobrīd (2007) visu Dānijas maršrutu kopgarums ir sasniedzis 4233 km.

Dānijas teritoriju šķērso 4 EV maršruti 2275 km garumā (skatīt 49. attēlu):

1. Velomaršruts Apkārt Ziemeļjūrai – EV 12
2. Svētceļnieku maršruts – EV 3
3. Saules Maršruts – EV 7
4. Apkārt Baltijas jūrai – EV 10

EuroVelo maršruti tika attīstīti nacionālo maršrutu ietvaros, tāpēc arī uz norādes zīmēm (skatīt 50. attēlu) dots nacionālā velomaršruta numurs un EuroVelo maršruta nosaukums, savukārt 7. tabulā apkopotā veidā sniegta informācija par EuroVelo maršrutiem Dānijas teritorijā.



49. att. EuroVelo maršruti Dānijā.



50. att. Velomaršruta zīme, uz kuras dots nacionālā velomaršruta nr. un EV maršruta nosaukums.

7. tabula. Apkopojums par EuroVelo maršrutiem Dānijas teritorijā

EuroVelo maršruti Dānijā	EV12	EV3	EV7	EV10
EV nosaukums	Velomaršruts Apkārt Ziemeļjūrai	Svētceļnieku maršruts	Saules Maršruts	Apkārt Baltijas jūrai
Nacionālā velomaršruta nr.	1 & 5	3	9	8
Nacionālais nosaukums	Vestkyststruten + Østkyststruten	Hærvejen	København – Berlin Ruten	Sydhavsruten
Garums Dānijas ter.	800 km	450 km	225 km	800 km
Segums % asfalts	70% N1, 90% N5	78%	91 %	96 %
mājaslapa	www.northsea-cycle.com	www.haervej.dk	www.bike-berlin-copenhagen.com	www.bikeandseadenmark.com

Velomaršrutu **plānošanā**, **uzturēšanā** un **pārvaldībā** Dānijā ir iesaistīti šādi partneri:

- Ceļu direktorāts (vadlīnijas un valsts ceļi);
- Vides ministrija (Mežu un dabas departaments);
- Reģionu padomes (līdz 2007. gada 1. janvārim);
- Pašvaldības (ceļu un veloceliņu tīkli);
- Tūrisma organizācijas (mārketingi);
- Dānijas Riteņbraucēju federācija (informatīvas kampaņas);
- Idéværkstedet De Frie Fugle (tehniskie konsultanti).

Lēmumus par jauniem nacionāliem velomaršrutiem pieņem pašvaldības, kas par to savukārt informē Ceļu direktorātu, bet attiecīgo ceļu pārvalžu atbildība ietver nodrošināt maršrutu marķēšanu un zīmju uzturēšanu. Zīmju uzstādīšanai tika izstrādāti vienoti standarti (skatīt 8. tabulu un velomaršrutu zīmju paraugus 51. attēlā).

8. tabula. Zīmju standarti.

EV	Velosipēda piktogramma baltā krāsā uz zila fona ar maršruta nr.
Nacionālais velomaršruts (numurēti no 1 – 15)	Maršruta numurs baltā krāsā uz sarkana fona (nacionālās krāsas); var būt arī ar nosaukumu
Reģionālais velomaršruts (16 – 99)	Maršruta numurs baltā krāsā uz sarkana fona; var būt arī ar nosaukumu
Vietējais velomaršruts (100 – 999)	Uz zila fona ir maršruta nr. vai - uz balta fona ir logo vai nosaukums



51. attēls. Velomaršrutu zīmes (nacionālās un vietējā mēroga).

Papildus maršrutu numuriem uz zīmēm, ir tendence pievienot arī servisa infrastruktūras ikonas (nakšņošana, stacija, atpūtas vieta u.c.).

Pašvaldību pienākumos ietilpst:

- nodrošināt, lai Transporta departaments veloceliņus atzīst par leģitīmu transporta sistēmas daļu, kā rezultātā tiek nodrošināta celiņu uzturēšana;
- noteikt kvalitātes kritērijus maršrutiem;
- vismaz vienreiz gadā pārbaudīt maršrutus, izbraucot tos ar riteni (segums, zīmes u.c.);
- organizēt veidu kādā lietotāji var ziņot par problēmām, sniegt atsauksmes un ieteikumus;
- mārketinga aktivitāšu ieviešana.

Pēc nacionālā velotīkla atklāšanas pašvaldības izstrādāja velokartes pēc vienotiem standartiem (simboli, krāsas, mērogs (1:100 000 u.c.). Svarīgi, lai kartē izmantotie simboli būtu atpazīstami arī dabā, bet kopumā mārketinga aktivitātes ir reģionālo tūrisma pārvalžu, TIC un pašvaldību atbildība.

Mārketinga izdevumi: 1993. gadā – katrs no reģioniem mārketinga aktivitātēs ir ieguldījis 2 miljonus DKK (188 600 LVL), vēlāk šo funkciju pārņēma Dānijas Tūrisma padome un šim nolūkam vidēji tērēja 1,5 milj. DKK gadā (141 450 LVL).

Mārketinga aktivitātes ietvēra interneta mājaslapu izveidi, bukletu un citu informatīvu izdevumu sagatavošanu; divās Dānijas pilsētās (Aalborg, Odense) iespējams izmantot arī GPS navigāciju veloceliņu izvēlei.



52. attēls. Maršruta posms.



53. attēls. Atpūtas vieta.

EuroVelo maršrutu ieviešanai un [veloceliņu] **uzturēšanai** nekad nav ticis atsevišķi izdalīts budžets, jo šis maršruts ir ticis ieviests nacionālā velotīkla attīstības ietvaros. Šo darbu veica reģionu padomes (šis administratīvais līmenis vairs nepastāv kopš 2007. gada 1. janvāra), tāpēc informācija par **finansējumu** vairs nav pieejama.

Neliels piemērs no Ziemeļjūtlāndes reģiona:

Lai uzturētu 1000 km velomaršrutu, gadā tika tērēti 250 000 DKK (23 575 LVL), respektīvi, 2357 LVL / km.

700 000 DKK (66 010 LVL) tika tērēts jaunu velomaršrutu labiekārtošanai jeb 1343 EUR/ km (943 LVL/ km) – šajā gadījumā šīs izmaksas lielākoties ietvēra zīmju izgatavošanu un uzstādīšanu, atpūtas vietu iekārtošanu, kā arī nelielus maršruta seguma uzlabojumus un tiltiņu pār upēm būvniecību.

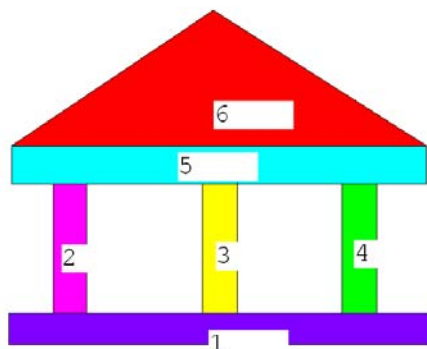
Segumu celiņiem, kuriem nav asfalta segums, jāmaina/ jāatjauno ik pēc 10 gadiem, kamēr asfalta klājuma celiņiem – ik pēc 20-25 gadiem atkarībā no nolietojuma pakāpes.

Meža un lauku grants ceļu lielākā problēma ir tāda, ka tās izbraukā smagās mežizstrādes un lauku tehnika – šajā gadījumā attiecīgo ceļu pārvaldītājiem jānodrošina to pienācīga uzturēšana vai jāmeklē iespējas, kā novirzīt maršrutu.

Konsultējoties ar Jens Erik Larsen, Dānijas ekspertu veloattīstības jautājumos, tika sniegtas sekojošas **rekomendācijas** par velomaršrutu attīstību:

- koordinācija nozaru/ organizāciju/ institūciju starpā (ceļu infrastruktūra, telpiskā plānošana un tūrisms) – ieteikums izveidot sava veida padomi, kas ietvertu šo nozaru pārstāvjus nacionālo velomaršrutu attīstībai;
- velotūrisma maršrutu plānošanu veikt saskaņā ar Dānijas izstrādāto velotūrisma plānošanas paraugu – templi (skatīt 54. attēlu);
- izstrādāt nacionālās vadlīnijas par zīmju standartiem;

- mārketinga aktivitātes;
- papildus infrastruktūra – velobraucējus pozitīvi ietekmēs, ja maršrutā būs pieejama papildus infrastruktūra – nelielas, bet labas atpūtas vietas, pārceltuves u.tml.



1. pamatdati (valsts, klimats, ainava);
2. nakšņošana un citi pakalpojumi;
3. kultūras un dabas objekti;
4. infrastruktūra velotūristiem, ieskaitot pieeju un informācija;
5. tūrisma produkti velobraucējiem;
6. mārketingi.

54. attēls. Velotūrisma plānošanas paraugs – templis



55. attēls. Atpūtas vietas un pārceltuve Dānijas velomaršrutu ietvaros



56. attēls. Nacionālie un reģionālie velomaršruti Dānijā.

7.2. Lielbritānija

Iedzīvotāju skaits Lielbritānijā pārsniedz 60,6 miljonus, un vidēji gadā iedzīvotāji 2/3 no visiem braucieniem veic ar motorizētajiem transporta līdzekļiem, bet tikai 2% ar velosipēdu (kājām ~ 27%)³⁹.

Lai raksturotu EuroVelo tīkla attīstību Lielbritānijā, būtiski zināt dažus vēstures faktus. EuroVelo attīstība un plānošana nenotiek kā atsevišķs process, bet gan Nacionālā Velotīkla plānošanas un attīstības ietvaros, jo tas ietver EuroVelo maršrutus. Šis process netiek centralizēti koordinēts un finansēts, bet to plāno un koordinē nevalstiskā organizācija *Sustrans*. *Sustrans* Lielbritānijā darbojas kā projekta (Nacionālais Velotīkls) koordinators un idejas iniciators (kopīga plānošana, lobēšana, informēšana), bet vietējās pašvaldības – kā reālais ieviesējs.

Organizācija tika dibināta 1977. gadā, kad daži veloentuziasti apvienojās ar mērķi veicināt veselībai un videi labvēlīgus ceļošanas veidus. Sākotnēji velo un kājāmgājēju celiņi tika būvēti uz neizmantotas zemes – lielākoties pa vecām dzelzceļa līnijām un esošajiem celiņiem, bet vēlāk tika būvēti arī atsevišķi veloceliņi.

Īsa vēsture:

1980/90	izveidotas <i>Sustrans</i> filiāles gandrīz visās Lielbritānijas daļās;
1993 – 1995	tiek plānots nacionālais velotīkls un gatavoti pieteikumi finansējuma piesaistei;
1995	uzsāk realizāciju: iesākumā 63 milj. eiro no <i>Millenium Fund of National Lottery</i> priekš 8000 km tīkla, bet līdz ar pieaugošu sabiedrības atbalstu, līdz 2005. gadam izveidoti 16 000 km (2006. gada beigās – 18 000 km).

Lielbritānijā vēsturiski ir izveidojies zemas intensitātes ceļu un celiņu tīkls – sabiedriskie celiņi, celiņi jāšanai, kā arī dažādaiz izmantošanai paredzēti neasfaltēti sabiedriskie ceļi un celiņi⁴⁰:

- sabiedriskie celiņi 146 000 km;
- celiņi jāšanai 32 400 km;
- mazie lauku celiņi ar ierobežotu izmantošanu 6000 km;
- mazie lauku celiņi visa veida satiksmes līdzekļiem 3700 km.

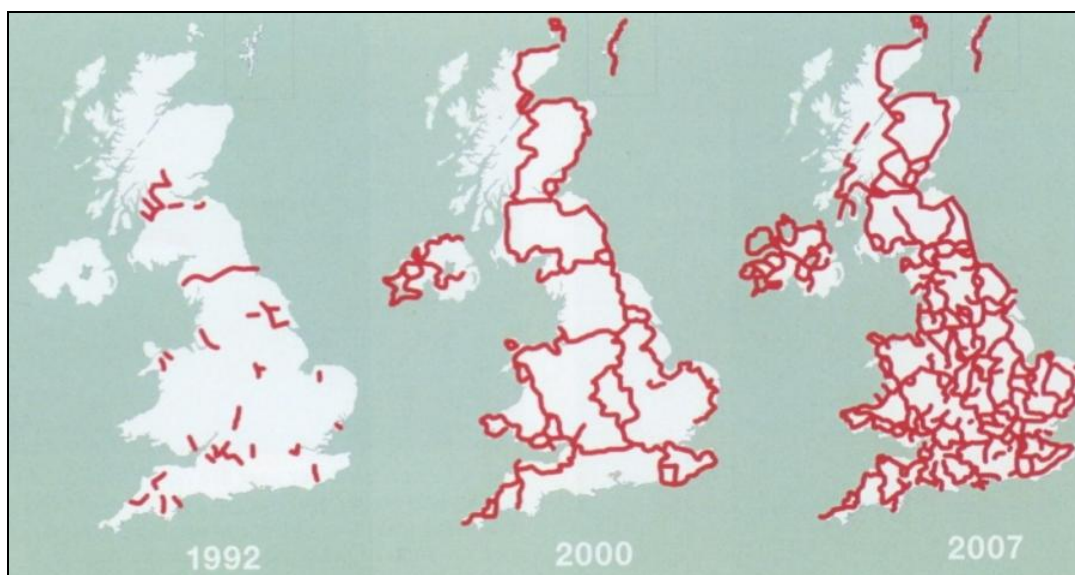
Bez jau minētajiem ceļiem un celiņiem velomaršrutu veidošanai tiek izmantoti arī meža celiņi, celiņi, kas ved caur pilsētu parkiem, piejūras promenādes, celiņi un takas gar upēm, ezeriem, cauri rūpnieciskām teritorijām.

³⁹ Connect2 and Greenway Design Guide, 220. – 222.lpp.

⁴⁰ Connect2 and Greenway Design Guide, 9.lpp.

9. tabula. Pirmo veloceliņu attīstība.

1979 (-1984)	Bitton uz Bath	(8 km); pilnībā pabeigts 1984. gadā (27,2 km <i>Bristol & Bath Railway Path</i>) – šis maršruts ieguva tūlītēju popularitāti lietotāju vidū, un šobrīd pa to tiek veikti gandrīz 2 miljoni braucienu gadā
1980	Ashton to Pill Riverside Path	6 km
1981	Swindon Old railway Path	4 km
1981	Plymouth to Clearbrook for Dartmoor	8 km

57. attēls. Veloceliņu attīstība 1992 – 2007 Lielbritānijā⁴¹.

Sākotnēji tika izveidoti veloceliņi starp atsevišķām pilsētām (1979 – 1992). 1993. – 1995. gadā notika Nacionālā Velotīkla plānošana un attīstība (57. un 58. attēls), bet pēdējos gados arvien vairāk uzmanības tiek vērsts uz veloceliņu izveidi tieši pilsētu teritoriju ietvaros – līdz ar šo tīklu attīstību ievērojami audzis arī kopējais lietotāju skaits. Lai gan velomaršruti pilsētās sastāda tika 20% no to kopgaruma visā Lielbritānijā, to lietotāju skaits attiecīgi ir 80%.

EuroVelo tīkla Lielbritānijā plānošanai tika izveidota multinacionāla darba grupa, kurā bija pārstāvētas šādas puses:

- Eiropas Riteņbraucēju federācija;
- *Sustrans* (UK);
- *De Frie Fugle* (DK).

⁴¹ Connect2 and Greenway Design Guide, 8. lpp.



58. attēls. Nacionālais velotīkls Lielbritānijā.

Lielbritānijas teritoriju šķērso 4 EV maršruti 4900 km garumā:

1. Atlantijas Piekrastes Maršruts: Nordkaps – Sagres – EV1;
2. Lielpilsētu Maršruts: Galveja – Maskava – EV2;
3. Via Romea Francigena: Londona – Roma un Brindisi – EV5;
4. Velomaršruts Apkārt Ziemeļjūrai – EV12;

11. tabulā dots EuroVelo maršruta sadalījums pa attiecīgo trases veidu.

10. tabula. EuroVelo maršrutu kopgaruma sadalījums

	„Bez satiksmes”	Paralēli/ pa autoceļiem
EV maršrutu kopgarums, km	1350	3550
EV maršrutu kopgarums, %	27	73

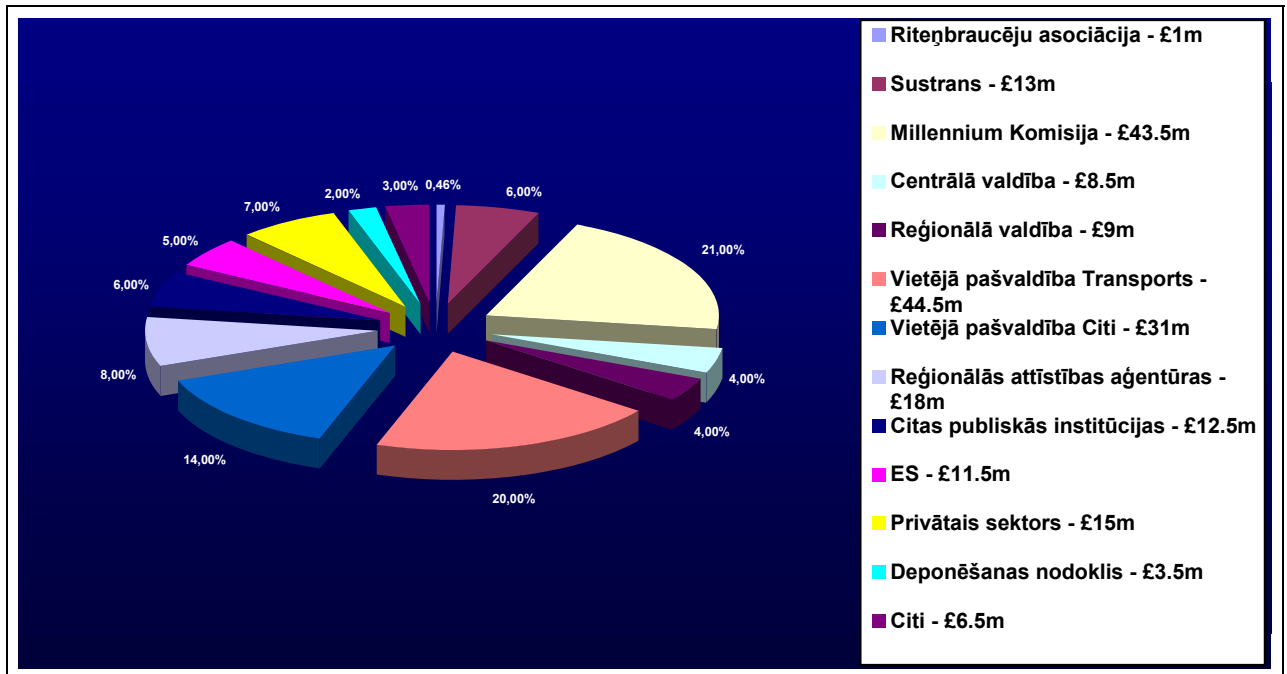
EuroVelo misija ir veicināt eiropiešus par savu atpūtas braucienu veidu izvēlēties velosipēdu, nevis automašīnu. Katrā valstī EuroVelo tīkls (jeb Nacionālais velotīkls) savā būtībā, pirmkārt, nozīmē - nodrošināta infrastruktūra un iespējas droši un kvalitatīvi pārvietoties ar velosipēdu (un kājām). Vietējiem iedzīvotājiem, tas nepieciešams, lai nokļūtu tiem ikdienišķi svarīgās vietās uz skolu, veikalu, darbu, pie radiem un draugiem, vienkārši – pavadīt brīvdiena svaigā gaisā, neizmantojot autotransportu. Ārvalstu tūristi ir tikai pakārtots lietotāju segments. Pamatojoties uz to, arī Lielbritānijā veloceliņu tīkla izveides kustībai bija vairāki motivācijas aspekti:

- Veicināt alternatīvu (pretēji autotransporta izmantošanai) pārvietošanās veidu izvēli, vienlaicīgi mazinot transporta sastrēgumus un uzlabojot sabiedrības veselību;
- nodrošināt alternatīvas pārvietošanās iespējas visiem – bērniem drošu ceļu uz skolu, vecākiem ļaudīm un cilvēkiem ar kustību traucējumiem – drošu un ērtu pārvietošanās telpu (sociālā kohēzija);
- mazināt ietekmi uz vidi, samazinot emisiju daudzumu, ko rada autotransporta izmantošana.

Pirms veloinfrastruktūras attīstības, arī Lielbritānijā netika veikta velobraucēju statistika, tomēr, apzinoties šī jautājuma nozīmi, tika uzsākta tās realizācija. Šobrīd *Sustrans* veic celiņu izmantotāju uzskaiti, kā arī regulāras aptaujas, lai noskaidrotu to viedokli. Velobraucēju uzskaiti veic ar speciālām ierīcēm.

2006. gada beigās tika uzskatīti 338 miljoni braucienu un pārgājienu kājām (proporcijā apmēram 50:50).

Velobraucēju un gājēju celiņu plānošanai un attīstībai **finansējums** tiek piesaistīts no dažādiem finansējuma avotiem (skatīt 59. attēlu par kopējo līdzšinējo finanšu ieguldījumu Nacionālā velotīkla (un līdz ar to – EuroVelo attīstībā).



59. attēls. Finanšu avoti nacionālā velotīkla attīstībai.

Lai gan *Sustrans* darbojas neatkarīgi no Lielbritānijas valdības, bet, atsaucoties uz F. Insalu (Philip Insall, Sustrans, Director, International Liaison) organizācija uzsver, ka tas nav labākais piemērs velomaršrutu attīstībai.

Pirmās priekšizpētes finansēja Eiropas Komisija, kā arī vairāk kā 60 valsts un privātā sektora partneri no 25 valstīm.

Vietējo maršrutu izveidei finansējumu piešķīris Anglijas Transporta departaments (programma „Drošs ceļš uz skolu”), Skotijas valdība, kā arī Ziemeļīrijas Lauksaimniecības un Lauku attīstības departaments ir iesaistīties līdzīgās aktivitātēs.

Lai sniegtu aptuvenu priekšstatu par **vidējām būvniecības izmaksām** - piemērs: 25 km „bez satiksmes” posms (intensitāte: līdz 50 mehāniskie transporta līdzekļi diennaktī) starp Linkolnu un Bostonu 2004. gadā izmaksāja 2,3 miljoni EUR, līdz 2008. gadam tā turpmākā izmaksas noteiktas 3,6 miljoni EUR apmērā.

Vidēji 3m plats *traffic-free* celiņš ar nožogojumiem, pieejas punktiem un rampām izmaksā 145000 EUR/km.

Veloceliņu **uzturēšana**⁴² ir attiecīgā „īpašnieka” pienākums: velomaršruta posmi, kas ved pa autoceļiem (josla) ir attiecīgo ceļu pārvalžu pārziņā, turpretī „bez satiksmes” celiņu posmi ir *Sustrans* „īpašums”.

⁴² Ar uzturēšanu saprot celiņu apsekošanu; seguma atjaunošanu/ labošanu pēc nepieciešamības; nožogojumu, vārtu, soliņu un citas mazās infrastruktūras remonts/ uzstādīšana; krūmu apgriešana un ainavas veidošana; koku, krūmu stādīšana; atkritumu savākšana u.tml., kā arī personāla izmaksas.

Vidējās uzturēšanas izmaksas:

- 9500 EUR/ gadā/ km – ZR Anglija (kur intensīvs tīkls);
- 4900 EUR/ gadā/ km – mazāk apdzīvotās/ ne tik blīvās teritorijās.

Arī personāls tīkla uzturēšanai tiek piesaistīts atkarībā no tā, kam pieder celiņš:

- *Sustrans* iekšējais un ārējais personāls;
- Vietējās pašvaldības/ ceļu pārvaldes;
- Brīvprātīgie (2500 visā Lielbritānijā).

Brīvprātīgo loma ir apsekt maršrutus, lai konstatētu to stāvokli par nepieciešamajiem uzlabojumiem). Brīvprātīgo iesaiste ir arī sava veida mārketinga instruments, lai veicinātu celiņu popularitāti un to izmantošanu.

Lai veicinātu veloceliņu izmantošanu, kā arī informētu iedzīvotājus un tūristus, *Sustrans* sadarbībā ar vietējām pašvaldībām, privātā sektora partneriem un brīvprātīgajiem, veic dažādas **mārketinga** aktivitātes: regulāri izdod dažādus informatīvus materiālus (kartes, bukletus, infolapas), kā arī organizē dažādas akcijas – mākslas, veselības dienas, motivācijas pasākumus, kas veicina riteņbraukšanu un iešanu kājām. *Sustrans* ir arī uzsākusi sadarbību ar universitātēm, veicinot tās izmantot maršruta tīklu kā vietu, kur veikt pētījumus par sabiedrības veselību, fizisko kustību ietekmi uz kopējo veselības stāvokli, kā arī riteņbraukšanas kā alternatīva pārvietošanās veida ietekmi uz klimata pārmaiņām, tādējādi popularizējot velotīklu un iegūstot pārliecinošu, attaisnojošu informāciju velotīkla attīstībai. Informācija drukātā veidā lielākoties ir pieejama TIC'os, velonomās un tūrisma un trasē esošos komerciālos objektos. Informācija par velo iespējām atrodama arī vairākās mājaslapās, kur ir gan atsevišķu maršrutu apraksts, gan iespējams kartes (skatīt 60. un 61. attēlu).



60. attēls. Maršrutu karšu izdevumi Lielbritānijā

61. attēls. Interaktīvas kartes paraugs

Nacionālais Velotīkls pēdējo gadu laikā ir ieguvis balvas par ieguldījumiem ilgtspējīga tūrisma, mākslas, kā arī liekā svara problēmu risināšanas attīstībā, kas arī veicina šī zīmola popularitāti.

7.3. Igaunija

Salīdzinot ar Dāniju un Lielbritāniju, kas ir valstis ar ilgstošāku pieredzi veloinfrastruktūras attīstības jomā, Igaunijas nacionālo velomaršrutu tīkls tika izveidots tikai 2001. gadā pēc trīs gadu darba, ko veica veloklubs *Vanta Aga* sadarbībā ar Igaunijas Ceļu pārvaldi, Vides ministriju, *Enterprise Estonia* (uzņēmējdarbības atbalsta institūcija), *REC Estonia* (Reģionālais Vides Centrs), Vides investīciju centru un visām reģionālajām pašvaldībām.

Igaunijā nav apkopoti dati par velobraucēju skaitu ne pirms, ne pēc velomaršrutu izveides, tomēr, apzinoties šī jautājuma nozīmi, tika pieņemts lēmums par maršrutu izveidi.

Īsa vēsture veloceliņu attīstībā:

1998	tiek izveidota darba grupa par nacionālā tīkla attīstību, kuras sastāvā darbojās: reģionu, Ceļu pārvaldes, ministriju, Igaunijas tūrisma padomes, velobraucēju un tūrisma organizāciju pārstāvji;
1999/ 2000	tika izstrādāta nacionālā velotīkla shēma Igaunijā, kuru apstiprināja reģioni, ministrijas, Ceļu pārvalde un Tūrisma padome;
1999 – 2001	Riteņbraucēju klubs <i>Vanta Aga</i> sadarbībā ar Ceļu pārvaldi izstrādā vienotus standartus velomaršrutu zīmēm un apzīmējumiem. Marķēšanas projektu (fiksētas vietas, kur zīmēm atrasties, zīmju veidi u.tml.) realizēja <i>Vanta Aga</i> , bet finansējumu piešķir Vides ministrija. Dabā zīmes uzsākts uzstādīt 2001. gadā. Zīmes maršrutā Nr. 1 80% apjomā uzstādīja Ceļu pārvalde, bet pārējā tā daļa, kā arī citos maršrutos, zīmes uzstādīja <i>Vanta Aga</i> (finansējums no Vides ministrijas). 2001. gada laikā zīmes tika uzstādītas uz nacionālajiem velomaršrutiem Nr. 1 – 5, kā arī reģionālajiem velomaršrutiem Nr. 11 – 16 (turpmākajos gados pamazām tiek uzstādītas zīmes uz katra no maršrutiem);
2002 – 2007	tiek izbūvēti atsevišķi veloceliņi (arī EV maršrutu ietvaros).

Šobrīd Igaunijas ekspertu prognozes par ārvalstu velobraucēju skaitu, kas dodas vairāku dienu velobraucienos, ir: 6000 – 8000 braucēju gadā.

Igaunijā ir izveidoti trīs pakāpju velomaršruti:

- nacionālie (apzīmē ar vienciparu skaitli: 1-9);
- reģionālie (apzīmē ar divciparu skaitli: 11 – 99);
- un vietējā līmeņa (apzīmē ar trīsciparu skaitli 101 – 380, kur skaitļa pirmais cipars apzīmē reģionālo pašvaldību).

Igaunijas teritoriju šķērso 2 EV maršruti 1470 km garumā:

1. Apkārt Baltijas jūrai – EV10;

2. Nordkaps – Atēnas – EV11;

Nacionālais Nr. 1 ir EV10 maršruta daļa, bet EV11 ir nacionālo maršrutu Nr. 3 un Nr. 4 daļa. EV maršrutu apzīmēšanai uz nacionālo maršrutu norādes zīmēm ir EV uzlīmes.

EV maršrutu kopējais garums Igaunijas teritorijā pārsniedz 1450 km, un tie galvenokārt iet pa 1. šķiras ceļiem, tikai atsevišķās vietās (EV10: no Ainažiem virzienā uz Pērnavu (~20km) un EV11: no Narvas virzienā uz Tallinu (~35km)) tie iet pa A klases ceļiem, jo nav citu alternatīvu. Vietās, kur notiek jaunu ceļu posmu būvniecība (lielceļi un pilsētu teritorijās) tiek izbūvēti jauni celiņi paralēli ceļam vai paredzēta atsevišķa josla, pārējos gadījumos velobraucējs brauc kopā ar citiem satiksmes dalībniekiem pa ceļu vai tā nomali.

Attiecībā uz ceļu šķērsojumiem: nav speciālu zīmju, kas brīdinātu par velobraucējiem vai ātruma samazināšanu, tāpēc uz autoceļiem ārpus pilsētām velobraucēju drošība ir pašu braucēju ziņā, toties pilsētās ielu šķērsošanu regulē satiksmes pārejas un luksofori. Pagaidām tilti un tuneļi kā ceļu šķērsošanas veids netiek izmantoti (finanšu apsvērumu dēļ).

EV10 maršruts, kas iet arī pa grantētiem lauku celiņiem (galvenokārt uz salām), sliktos laika apstākļos ir grūtāk izbraucams, nav iespējams nodrošināt iespēju izbraukt visu maršrutu visos laika apstākļos.



62. attēls. Nacionālie (ietverot EV) un reģionālie maršruti Igaunijā

Zīmju standarti Igaunijas gadījumā tika pielāgoti pēc Lielbritānijas un Dānijas prakses, saskaņojot tos ar Ceļu pārvaldi (papildus *Vanta Aga* arī iztulkoja Instrukcijas par zīmju izstrādi, kas tika izmantotas kā vadlīnijas).

Zīmju uzstādīšanā galvenokārt iesaistījās *Vanta Aga* klubs, Ceļu pārvalde, kā arī atsevišķu pilsētu pašvaldības (Tallina, Pērnavā, Kuresārē). Līdz 2004. gada beigām kopumā zīmes bija uzstādītas uz divdesmit četriem maršrutiem 3700 km garumā kopā 3080 zīmes. Tomēr zīmju uzturēšana vienlaicīgi ir arī finansiāli ietilpīgs pasākums, jo katru gadu tiek labotas vai atjaunotas ap 1000 zīmēm – par zīmju uzturēšanu rūpējas *Vanta Aga*, bet finansējumu ir piešķīris Vides investīciju centrs. Vidēji nepieciešama viena zīme uz katriem 5 km, bet pilsētās un sarežģītākos apvidos nepieciešams arī lielāks zīmju skaits.



63. attēls. Velomaršrutu un EV apzīmējumi, ceļa zīmes Igaunijā.

Laika posmā zīmju uzstādīšanu un uzturēšanu *Vanta Aga* sadarbībā ar Vides investīciju centru, bet kopš 2005/ 2006. gada finansējums no VIC vairs nav pieejams (mainītas atbildības). Pēc ilgām diskusijām šī funkcija nodota Ceļu pārvaldei, kura ar to gandrīz nenodarbojas.

Pēc Igaunijas piemēra tiek dots ieteikums, ka tiek izsludināts iepirkums un ar to nodarbojas un par zīmju sistēmas uzturēšanu visā valstī atbildīga ir viena atsevišķa kompānija.

Projekta izstrādes laikā nebija iespēju iegūt informāciju par veloceliņu **būvniecības izmaksām**, jo veloceliņi tiek izbūvēti ceļu būvniecības ietvaros, kā arī maršruti ved pa maziem lauku un mežu celiņiem.

Vidēji katru gadu tiek izbūvēti 10 – 40 km jaunu veloceliņu (izmaksas sastāda apmēram: 2 – 5 miljoni EUR).

Igaunijas šī brīža lielākais izaicinājums ir nevis veloceliņu būvniecība, bet pārvaldība – kam un par kādu naudu jāatbild par veloceliņu uzturēšanu.

Pirmajos šī projekta darbības gados velomaršruta **mārketinga** pasākumu organizēšanu un koordinēšanu (kartes, ceļveži, (skatīt 64. un 65. attēlu) bukleti, mājaslapa – www.bicycle.ee) veica *Vanta Aga* sadarbībā ar Igaunijas tūrisma padomi, bet kopš neilga laika sadarbība ar

Igaunijas tūrisma padomi ir pārtrūkusi, kā rezultātā apgrūtināta ir turpmāko mārketinga aktivitāšu realizācija.

Informācija par tēmu „velotūrisms, aktīvā atpūta” pieejama Tūrisma informācijas birojos un reģionu mājaslapās pie tēmas „tūrisms”.



64. attēls. Igaunijas velomaršrutu karte, 2004



65. attēls. Ceļvedis velobraucējiem Igaunijā, 2003

8. Secinājumi

1. Pētījuma autori atbalsta EuroVelo maršrutu ieviešanu Latvijā, ja tas nākotnē būs saistīts ar kompleksu pieeju esošās un pētījumā minētās situācijas (velotūrisma, velotransporta, drošības, ceļu, pārējās infrastruktūras jomās u.c.) uzlabošanu visos līmeņos (pašvaldību, valsts) un visos plānošanas reģionos kopumā, uzskatot, ka minētā projektā pārdomāti ieguldītie līdzekļi ilgtermiņā ne tikai palielinās ārvalstu velotūristu plūsmu Latvijā, dodot ekonomisku labumu vietējiem uzņēmējiem, bet arī veicinās kompleksu tūrisma infrastruktūras attīstību reģionos un valstī kopumā, uzlabos infrastruktūras un līdz ar to – arī sniegto tūrisma pakalpojumu kvalitāti, bet jaunizveidotie veloceliņi, uz kuru bāzes turpmāk vajadzētu uzsākt EuroVelo maršrutu izveidi, būs ļoti svarīgi vietējo iedzīvotāju pārvietošanās (velotransporta) „koridori”, īpaši lauku teritorijās un lielajās pilsētās, kas šobrīd ir ļoti aktuālas un neatrisinātas ar satiksmi un transportu saistītas problēmas. No tā izriet, ka EuroVelo projekta ieviešanas rezultāti ir ne mazāk svarīgi arī vietējiem tūristiem un ikvienam Latvijas iedzīvotājam.

Tūrisma resursu joma

2. Latvijā ir augsts dažādu tūrisma resursu (dabas – jūras piekraste, ainavas, bioloģiskā daudzveidība, ĪADT, interesanti dabas pieminekļi; kultūrvēstures – baznīcas, muižas, pils, pilskalni u.c.) potenciāls un iespējas, taču tās nereti pilnībā vai lielā daļā teritoriju un gadījumu netiek adekvāti izmantotas;
3. Esošie un potenciālie tūrisma resursi, piemēram, kultūrvēstures, bieži atrodas sliktā/avārijas stāvoklī, ir sabiedrībai nepieejami vai daļēji pieejami, bet daudzi dabas tūrisma objekti t.sk. teritorijas, neskatoties uz to popularitāti, bieži nav labiekārtoti ar nepieciešamajiem infrastruktūras elementiem (kvalitatīva informācija, laipas, kāpnes, norobežojošā infrastruktūra, tualetes, atkritumu urnas, atpūtas vietas, skatu vietas – torņi, autostāvlaukumi u.c.);

Tūrisma infrastruktūras joma

4. Latvijā, salīdzinot ar pārējām Baltijas valstīm, daudzās jomās (veloceliņi u.c. ar velotransportu saistītā infrastruktūra, autoceļu stāvoklis, norādes (ceļazīmes uz infrastruktūras objektiem, apdzīvotām vietām), dažādu tūrisma objektu labiekārtojums, Interneta publiskā pieeja u.c.) kopumā ir daudz sliktākā stāvoklī;
5. Kā īpaši problemātiski objekti tūrisma un pozitīva valsts tēla kontekstā ir jāmin tādi infrastruktūras elementi kā autostāvlaukumi (bieži piesārņoti ar sadzīves atkritumiem, nereti bez labiekārtojuma), tualetes (nepietiekams blīvums, neadekvāti sanitāri – higiēniskie apstākļi u.c.) un daudzie nelabiekārtotie vai nepilnīgi iekārtotie dabas un kultūras pieminekļi – tūrisma apskates objekti;
6. Latvijā sabiedriskais transports (autobusu satiksme, vilcieni) no kursēšanas maršrutu blīvuma un ģeogrāfiskā sadalījuma, reisu biežuma un transporta līdzekļa fiziskām

izmantošanas iespējām, šobrīd kopumā ir vērtējams kā ļoti neērts, vai pat daudzos gadījumos –velotūrisma aktivitātēm praktiski neizmantojams;

7. Kā pozitīvs jāmin fakts, ka, acīmredzami, uzlabojas situācija tūrisma norāžu (uz tūrisma objektiem) un vides informācijas (tūrisma informācijas stendi) jomā, sevišķi ĪADT;

Velotūrisma infrastruktūras un drošības joma (potenciālo EuroVelo maršrutu kontekstā)

8. Latvijas autoceļi (īpaši – grants seguma – visos gadalaikos, sevišķi pavasaros un pēc lietavām) pārsvarā no kvalitātes viedokļa ir nepiemēroti braukšanai ar velotransportu. Tie ir nedroši (autobraucēju braukšanas „kultūra”, attieksme, bieži satiksmes pārkāpumi – ātruma pārsniegšana, braukšana alkohola u.c. vielu reibumā u.c.) braukšanai ar šādu transporta veidu;
9. Velotransportam (ir tikai atsevišķi pozitīvi piemēri) kopumā ir nepiemērota arī Latvijas pilsētu vide, kas īpaši aktuāli Rīgā, auto sastrēgumu problēmu risināšanas kontekstā;
10. Lai gan Latvijā ir starptautiskie transporta mezgli un tie pakāpeniski attīstās, tomēr to sasaiste ar esošajiem veloceliņiem nav.
11. Valstī trūkst un ir nepietiekams tādu nozīmīgu velotūrisma infrastruktūras elementu kā velostatīvu, veloservisa vietu daudzums, ir nepietiekams naktsmītņu un ēdināšanas uzņēmumu (g.k. – lauku teritorijās) blīvums (EuroVelo noteikto kritēriju kontekstā), kas dažādos maršruta posmos gan ir krasi atšķirīgs;
12. Šobrīd potenciālo EuroVelo maršrutu lielākā daļa neatbilst „Eiropas līmenim” vai nosaukumiem, kuros ietverts vārds „Eiro ...” t.sk. Eiropas riteņbraucēju federācijas izvirzītajiem maršrutu veidošanas kritērijiem;
13. Kaut arī Pētījuma autori, balstoties uz Pētījumā iegūtajiem rezultātiem un pašvaldību nereti kategoriskajiem priekšlikumiem par maršrutu gaitu cauri attiecīgajām pašvaldībām ir izveidojuši priekšlikumus potenciālo EuroVelo maršrutu „mugurkaulam” un iespējamām to alternatīvām, jeb „perspektīvajiem maršrutiem”, jāuzsver, ka tajos eksistē daudzi ceļu posmi un vietas, kas šī brīža situācijā ir velobraukšanai nepiemēroti, nedroši vai pat bīstami;
14. No augstāk teiktā izriet, ka nedrošajās un bīstamajās vietās velomaršrutus dabā var veidot tikai tādā gadījumā, ja tiek atrisināti ar velotūrisma – velotransportu un to dalībnieku drošību saistītie ceļu un situācijas uzlabojumi;

Velotūrisma produkta joma

15. Tūrisma informācija (kartes, bukleti, Interneta mājas lapas) Latvijā visbiežāk tiek gatavota, arī plānota un izplatīta, balstoties uz teritoriju administratīvo principu - rajonu, pagastu griezumā, kā rezultātā valstī nav (ar atsevišķiem izņēmumiem) aktīvā tūrisma maršrutu, t.sk. velotūrisma, kas šķērsotu vairākus rajonus, vēsturiskos novadus vai pat valsti kopumā;
16. Šobrīd esošo un reklamēto vietējo un reģionālo Latvijas velomaršrutu infrastruktūras stāvoklis (ceļu kvalitāte, norādes, to loģistika, pieejamība ar sabiedrisko transportu, drošība u.c.) kopumā ir vērtējama kā - apmierinoša, atsevišķos gadījumos – ļoti slikta (smago mehānisko transporta līdzekļu izbraukti vietējās nozīmes ceļi, salauzti infrastruktūras

elementi, norāžu trūkums, to pieejamība tikai ar personīgo transportu, informācijas nepietiekamība, novecojusi un neaktuāla informācija u.c.);

17. Šobrīd kā pozitīvākie velotūrisma maršrutu plānošanas piemēri Latvijā ir jāmin atsevišķas ĪADT (Slīteres, Ķemeru un Gaujas nacionālie parki u.c.), Kuldīgas rajons un Latgales novada iniciatīvas (izveidoti > 40 velotūrisma maršruti) un aktīvā tūrisma centra „Eži” veidotais maršruts „Cēsis – Sigulda”;

Ceļu drošības, projektēšanas joma

18. Atsaucoties uz materiālā EuroVelo „Guidlines for Implementation” idejām, svarīgākais velotūristam garos ceļojumos attiecībā uz maršrutu ir divas lietas – maršruts, kas ir interesants un drošība.
19. Latvijā ir blīvs autoceļu tīkls. Veloceliņi salīdzinoši maz. Velotransportam līdz šim ir bijusi maznozīmīga loma kopējā transporta sistēmā. Skatoties no drošības viedokļa situācija uz valsts autoceļiem velobraucējiem ir nelabvēlīga.
20. Velotransports ir transporta veids, kas pilsētas teritorijā ar blīvu satiksmi var būt alternatīva autotransportam. Paredzot atsevišķas brauktuves velosipēdistiem, tiktu radīta drošības sajūtu ne tikai velosipēdistiem, bet arī autobraucējos.
21. Vērtējot šodienas nelabvēlīgo situāciju velobraucējam, pētījumā sniegts priekšlikums par perspektīvo EV maršrutu, kā nākotnē izbūvējamo velociņu tīklu, kas droši atdalīts no kopējās satiksmes.
22. Veloceliņu attīstībai, ievērojot EuroVelo principus, Latvijas apstākļos atbilstošāka ir *brīvteļa*, kas atrodama pie valsts 1. šķiras ceļiem (nodalījuma joslas platums ir 27 m). Standarta situācijā iespējams izbūvēt no brauktuves atdalītu velociņu, neskarot īpašumu robežas. 2. šķiras ceļiem *brīvteļa* ir mazāka, kas daudzviet jau būtu nepietiekami velociņu izbūvei bez zemes jautājumu kārtošana. Šāda tipa ceļiem drīzāk iespējama velojoslu izveide blakus brauktuvei.
23. Autoceļu asfalta seguma brauktuves platums Latvijā pārsvarā ir 6-7m, tas nozīmē, platums ir par mazu, lai velojoslas izveidotu vienkārši ar marķējumu atdalot no auto braukšanas joslām.
24. Ekspertu pieredze rāda, ka veicot velociņu projektu saskaņošanu institūcijās ir jāsakaras ar neizpratni par velociņu nepieciešamību. Latvijas situācijā – primāri jāmaina cilvēku domāšana t.i. jāmaina cilvēku izpratne par pārvietošanās veidu izvēli, izprotot tās nozīmi satiksmes plūsmas uzlabošanā un ietekmes uz vidi samazināšanā.

Pašvaldību un teritorijas plānošanas joma

25. Latvijā ir četri plānošanas līmeņi. Nacionālam līmenim nav izstrādāts plānojums, reģioniem ir izstrādātas plānojumu redakcijas. Pastāv diskusija par maršrutu variantiem. EuroVelo maršrutu noteikšana ir vairāk nacionālā un reģionālā plānošanas līmeņa jautājums nekā vietējo pašvaldību;
26. Potenciālie EV maršruti un to alternatīvas šķērso 165 Latvijas pašvaldības, 70% no tām ir spēkā esošs teritorijas plānojums. Spēkā esošā teritorijas plānojumā attēlots velociņš ir

šķērsojošo un piegulošo teritoriju īpašnieku, kā arī valsts administratīvo institūciju saskaņots viedoklis. Veloceliņu, velomaršrutu vai velotransporta attīstība noteikta 50% no apstiprinātajiem TP vai to redakcijām. 7% pašvaldību TP pieminēts EV;

27. Latvijā nav attīstīts veloceliņu tīkls, vienīgais Latvijā pastāvošais veloceliņš, kas nebeidzas vienas pašvaldības administratīvajās robežās ir Rīga – Jūrmala. Atsevišķas pašvaldības pēdējo gadu laikā ir sākušas būvēt jaunus veloceliņus blīvi apdzīvotās vietās galvenokārt vietējiem iedzīvotājiem, kā, piemēram, Rīga, Cēsis, Salacgrīva, Jūrmala, Lapmežciems, Kandava, Madona utt. Nepieciešams šo iniciatīvu turpināt un savienot tuvāk apdzīvotās vietas ar veloceliņiem. Tas radītu priekšnosacījumu vietējo un reģionālo velomaršrutu attīstībai.
28. Vietējo pašvaldību teritoriju plāņos ar atsevišķiem izņēmumiem nav rezervētas teritorijas jaunu, nozīmīgu infrastruktūras objektu būvniecībai. Nosakot veloceliņus pašvaldību teritoriju plāņos, tie plānoti galvenokārt gar esošiem autoceļiem. Šobrīd EV maršrutu veloceliņu tīkla veidošanai iespējamais risinājums ir *brīvtempas* izmantošana esošo valsts autoceļu un dzelzceļu nodalījuma joslās;
29. EuroVelo ieviešana nav vienas institūcijas atbildība un aktivitāte. To ieviešanai nepieciešams sadarboties dažādu nozaru un līmeņu institūcijām, kā piem., vides aizsardzības, ceļu drošības, vietējām un rajonu pašvaldībām;
30. EuroVelo maršrutu turpmākā ieviešana attiecīgajām pašvaldībām „uzliek” zināmu atbildību turpmākā veloinfrastruktūras plānošanā un izveidē tās teritorijā, lai varētu nodrošināt vienotu, nepārtrauktu maršrutu reālu esamību visā valsts teritorijā, t.sk. arī atrisinot ar velobraucēju drošību saistītos aspektus;

Ārvalstu pieredze par EuroVelo

31. Lielbritānijā, Dānijā un Igaunijā, EuroVelo maršrutu pamatā ir nacionālie un reģionālie līmeņa maršruti. Vispirms tiek izveidots nacionālais tīkls un tikai pēc tam uz šī tīkla bāzes tiek veidots EuroVelo.
32. Ārvalstīs primāri tiek domāts par velotransporta attīstību vietējiem iedzīvotājiem kā alternatīvu pārvietošanās līdzekli, lai mazinātu sastrēgumus pilsētās, atslogojot satiksmi un veicinot drošību. Tā ir iespēja uzlabot vispārējo iedzīvotāju veselību un labsajūtu. Tikai pēc tam tas ir potenciāls ārvalstu tūristu piesaistes „objekts”.
33. Bieži vien transporta infrastruktūras plānošanā vairāk tiek domāts par infrastruktūras kapacitātes palielināšanu proporcionāli pieaugošajam transporta līdzekļu skaitam un to veidotajai noslodzei, kamēr tiek aizmirsts par alternatīvu transporta veidu izmantošanas veicināšanu satiksmes plūsmas uzlabošanai, gan uzlabojot un veicinot sabiedriskā transporta izmantošanu, gan attīstot un veicinot pārvietošanos kājām un ar velosipēdu pa speciāli izveidotiem, dalītas satiksmes celiņiem.
34. Lai gan sākotnēji nav iespējams aprēķināt reālu statistiku par celiņu izmantotāju skaitu, tomēr hipotēze, ka „cilvēki dotos veloizbraucienos un pārgājienos kājām, ja vien viņiem būtu tāda iespēja (atbilstoša infrastruktūra)”, gūst apstiprinājumu.
35. Veloinfrastruktūras attīstība nevar tikt balstīta tikai uz atsevišķu entuziastu darbību – šāda ideja tiek virzīta, gūstot atbalstu un izprotot tās nozīmi nacionālā, vietējā līmenī, un

sadarbojoties dažādām iesaistītajām pusēm (attiecīgi atbildību pārdalīšana – plānošana, būvniecība, uzturēšana, mārketingš): pašvaldības, ministrijas (transporta, vides, ekonomikas, veselības), ceļu infrastruktūras uzturētāji, tūrisma informācijas centri un nacionālās tūrisma pārvaldes. Veloinfrastruktūras attīstība, pirmkārt, ir infrastruktūras joma, un tai pakārtotas ir tūrisma un veselības jomas.

36. Veloinfrastruktūras izveide ir vairāku gadu plānošanas un veicināšanas rezultāts.
37. Dabā galvenokārt tiek marķēti nacionālie, reģionālie, vietējie velomaršruti – par to piederību EV tīklam liecina speciālas uzlīmes, atsevišķs apzīmējums.
38. Maršruti plānoti pa dažāda veida ceļiem (kopējā plūsmā ar autosatiksmi, atsevišķi veloceliņi, pilsētu promenādes, meža un lauku celiņi, bijušās dzelzceļa līnijas u.c.), tomēr vēlams izvairīties no garu posmu ar sliktu segumu iekļaušanas. Rēķinot vidējo distanci, ko velobraucējs var veikt vienas dienas braucienā, 50 – 60 km, šādu posmu garumam nevajadzētu pārsniegt 15 – 20 km.
39. Maršruti ar zemāku atbilstību standartiem var tikt apstiprināti, bet pie nosacījuma, ka attiecīgā posma pārvaldītājs uzņemas atbildību par pakāpenisku tā uzlabošanu.
40. Ja maršruts nav pievilcīgs, praktiski lietderīgs un nepaliek atmiņā, to visticamāk lietos maz braucēju, tāpēc primāri ir izveidot veloceliņus/ velomaršrutus konkrētie, mērķiem – braucieniem uz skolu, darbu, veikalu, ciemos pie radiem un draugiem, dodoties atpūtas braucienus, ko iespējams noskaidrot, veicot analīzi par iedzīvotāju pārvietošanās nolūkiem un maršrutiem.
41. Lai veicinātu velosipēdu izmantošanu, kā arī pārvietošanos kājām, samazinot autotransporta izmantošanu, tiek organizētas dažādas informatīvas kampaņas un akcijas – mākslas dienas, veselības dienas.

9. Priekšlikumi

Priekšlikumi ir sagatavoti, balstoties uz Pētījuma rezultātiem, kā arī autoru ilgstošo praktisko pieredzi velotūrisma un velotransporta jomā.

9.1. Par EuroVelo maršrutu tālākām attīstības perspektīvām

1. Ņemot vērā secinājumus tūrisma un velotūrisma infrastruktūras, drošības, kā arī citās jomās (sk. 5. nodaļu), Pētījuma autori iesaka potenciālos un plānotos finanšu līdzekļus, kas tiks iezīmēti un piešķirti EuroVelo maršruta tīkla turpmākai attīstībai un ieviešanai (gan pašvaldību, gan valsts mērogā), novirzīt uz **jaunu, kvalitatīvu veloceļu būvniecību**, kas ir atdalīti no kopējās autoceļu plātnes;
2. Veloceliņu būvniecību sākotnēji vajadzētu uzsākt apdzīvotajās vietās (šobrīd vairākās pilsētās ir labas iestrādes un prakse). Kā nākamais solis būtu veloceļu virzīšana ārpus republikas nozīmes pilsētām (Liepāja, Ventspils, Jūrmala, Rīga, Daugavpils, Rēzekne) un rajonu pilsētām (Kuldīga, Talsi, Tukums, Saulkrasti, Limbaži, Ainaži, Valka, Smiltene, Cēsis, Sigulda, Ērgļi, Viļāni, Dagda, Krāslava), tālākajos etapos – savienojot minēto veloceļu posmus starp blīvāk apdzīvotajām vietām, kur šī infrastruktūra ir ne mazāk būtiska vietējiem iedzīvotājiem un aktīvās atpūtas cienītājiem, kas kā savu pārvietošanās/atpūtas veidu izvēlas/izmanto velotransportu;
3. Ņemot vērā ārvalstu pieredzi, ieteicams nākotnē pievērsties nacionālā veloceļu tīkla attīstībai. Prioritāri tas būtu Rīgas rajonā, kur tādi perspektīvi virzieni uz iecienītām atpūtas vietām kā Rīga - Saulkrasti, Rīga - Sigulda ir neattīstīti. Attīstot virzienus no galvaspilsētas var cerēt arī uz maksimāli lielāku velobraucēju skaitu.
4. Ņemot vērā **EuroVelo marķējuma (norādes)** zīmju nolietojumu laika gaitā, kā arī Latvijā raksturīgos infrastruktūras ļaunprātīgās bojāšanas biežos gadījumus, Pētījuma autori neuzskata par lietderīgu minēto zīmju plānveida izvietojumu pie esošās šī brīža situācijas (un bez esošās situācijas būtiska uzlabojuma arī citās infrastruktūras jomās), jo šāda rīcība nerisinās valstī ar EuroVelo, velotūrisma un velotransporta infrastruktūru saistītās problēmas pēc būtības;
5. EuroVelo maršrutu marķējuma zīmes būtu ieteicams izvietot tikai tad (vai vismaz tajās vietās), kad visā attiecīgā potenciālā maršruta kopgarumā kā minimums - ir maksimāli nodrošināta velobraucēju drošība un ar to saistītie jautājumi.
6. Perspektīvā EV10 un EV11 posmos nākotnē izbūvējams veloceļu tīkls ar asfaltbetona segumu, kas droši atdalīts no kopējās satiksmes:
 - Ieteicams būvēt divvirzienu veloceļus vienā pusē brauktuvei ~3 m platumā. Tas atbilstu EV principam, ka 2 velobraucēji var atrasties blakus. Velojoslas ir ne tik drošs risinājums, tās vairāk tiek lietotas abpus ceļa brauktuvei un nav piemērotas atpūtas, tūrisma braucieniem;
 - Veloceliņus vajadzētu attīstīt tajā brauktuves pusē, kur koncentrējas vairāk apskates objektu, lai brauktuves būtu jāšķērso retāk. Ieteicams šķērsojumus veidot apdzīvotās

- vietās, kur braukšanas ātrums ierobežots uz 50 km/h, apvienojot pēc iespējas ar esošām gājēju pārejām.;
- Ārpus apdzīvotām vietām labākais variants brauktuves šķērsošanai ir divlīmeņu risinājums – tunelis vai viadukts velobraucējiem, pretējā gadījumā nepieciešams ierobežot braukšanas ātrumu, uzstādīt luksoforus, veidot speciālas drošības salīņas un ierīkot papildus apgaismojumu;
 - Prioritāte, kur izveidot veloceliņus būtu piešķirama posmiem, kur augstāka satiksmes intensitāte, kur biežāk notiek vai ir iespēja notikt ceļu satiksmes negadījumiem. Tāpat autoceļu posmos, kur slikta redzamība, ceļi līkumoti, paugurains reljefs un tml., arī vietās ar ļoti sliktu ceļa segumu.
7. Posmos, kur nebūs iespējams izbūvēt no brauktuves atdalītu veloceliņu, iespējami uzlabojumi īsā laikā un neieguldot lielus līdzekļus:
- ceļa malu sakopšana, uzlabojot redzamību atsevišķos ceļu posmos, kur to traucē krūmiem, kokiem aizaugušās nomales;
 - braukšanas ātruma ierobežošana uz 50 km/h (bīstamos ceļu posmos, kur tas vienlaicīgi arī būtu drošākais ātrums autobraucējam);
 - regulāru uzturēšanas apkopju veikšana grants seguma ceļiem, lai neveidotos lielas bedres;
 - ceļa slēgšana autotransportam (maznozīmīgu, kas nesavieno savā starpā apdzīvotas vietas, lauku viensētas un tml., ja tas iespējams).
8. Nepieciešama valsts atbilstošo nozaru institūciju, pašvaldību un nevalstisko organizāciju savstarpēja sapratne un vēlme sadarboties, lai tiktu realizēta iniciatīva veloceliņa tīklu izveidei Latvijā.

9.2. Par potenciāliem EuroVelo maršrutiem

Priekšlikums EV 10 maršrutam⁴³

Lietuvas/Latvijas robeža – Rucava (cauri Rucavas centram) – Nīca – Bernāti (cauri Bernātu centram) – Liepāja (*Klaipēdas iela – Jūrmalas parks – Zvejnieku aleja – Roņu iela – Uliha iela – Promenāde – Jūras iela – Raiņa iela – Kaiju iela – Kapsētas iela – O. Kalpaka iela – Kalpaka tilts (pēc atjaunošanas) – Atmodas bulvāris – Tērvetes iela – Viestura iela*) – **Saraiķi – Ziemepe (centrs) – ceļš P 111 – Saka – Pāvilosta** (*Dzintaru iela – Tirgus iela – Smilšu iela – Kalna iela – Dzintaru iela*) – **Ulmale – Jūrkalne – Alsunga – Ēdole – Īvande – Kuldīga**⁴⁴ (*Planīcas iela – Liepājas iela – Baznīcas iela – Senais tilts – Kaļķu iela – Ventspils iela – Virkas iela – Lapegļu iela – Ventspils iela*) – **Ventava – Ventspils** (*Zvaigžņu iela – Kuldīgas iela – Lielais prospekts – Vasarnīcu iela – Ostas iela – Vecpilsēta – Lielais prospekts – Dzintaru iela – Lidotāju iela – Talsu iela*) – **Būšnieki – Irbene – Rinda – Ance – Pāce – Dundaga** (*Pāces iela – Talsu iela – Pils iela – E. Dinsbergā iela – Talsu iela – Šlīteres iela*) – **Neveja – Šlītere – Mazirbe – Košrags – Pitrags – Saunags – Vaide – Kolkas rags – Kolka – Melnsils – Ģipka – Roja** (*Jūras iela – Plūdoņa iela*) – **Valdemārpils** (*Lielā iela – Talsu iela vai Raiņa iela – Kalna iela – Parka iela – Dzirnāvu iela – Talsu iela*) – **Valdgale – Talsi**⁴⁵ (*Dundagas iela – K. Valdemāra iela – Zvaigžņu iela – Fabrikas iela – Saules iela – Stendes iela*) – **Dižstende – Stende – Sabile** (*Meža iela, Talsu iela, Rīgas vai Ventspils iela – Kuldīgas iela – Brīvības iela*) – **Kandava** (*Sabiles iela, Lielā iela, Jelgavas iela, Daigones iela*) – **Pūre – Vecmokas – Tukums** (*Talsu iela – Revolūcijas iela – Lielā iela – Pils iela – Pasta iela – Dzelzceļa iela – Rīgas iela*) – **Milzkalne – Klapkalnciems – Ragaciems – Lapmežciems – Kauguri – Jūrmala** (*Asaru prospekts – Kāpu iela – Strēlnieku prospekts – Z. Meirovica pr. – veloceliņš*) – **Rīga** (*pa esošajiem veloceliņiem līdz Mežaparkam*) – **Trīsciems – Kalngale – Garciems – Carnikava** (*Rīgas iela, O. Vācieša iela, Rūpnieku iela, Līdumu iela, ceļš gar Gaujas krastu*) – ... **Lilaste – Saulkrasti** (*Rīgas iela – Ainažu iela – Bīriņu iela*) – **Bīriņi – Igate – Lādezers – Limbaži** (*Rīgas iela – Parka iela – Vecpilsēta – Jūras iela – Ozolaines iela*) – **Pāle – Salacgrīva – Ainaži** (*K. Valdemāra iela*)

Maršruta garums: ~ 770 km.

Maršruta pamatojums no tūrisma, no ceļu drošības un teritoriālās plānošanas viedokļa pievienots 23. pielikumā.

⁴³ Pilsētu maršruti sastādīti saskaņā ar pašvaldību iesniegtajiem ieteikumiem un pilsētu teritoriju plānojumiem;

⁴⁴ Kurzemes tūrisma asociācijas ieteikums virzīt maršrutu cauri Kuldīgai;

⁴⁵ Talsu TIC ieteikums virzīt maršrutu cauri Talsiem.

Priekšlikums EV 11 maršrutam⁴⁶

Valka (*Rīgas iela – Vienības gatve*) – Vijciems – Bilska – **Smiltene** (*Valkas iela – Daugavas iela – Baznīcas laukums – Raiņa iela – Gaujas iela – Rīgas iela*) – Branti – Rauna – Priekuļi – **Cēsis** (*Jāņa Poruka iela – Valmieras iela – Maija parks – Rīgas iela*) – Āraiši – Kārļi – Līgatne – Vildoga – **Sigulda** (*Nurmižu ceļš – Dārza iela – K. Barona iela – Pils iela – Raiņa iela – Pils iela – Ausekļa iela – Stacijas iela – Gāles iela*) – Jūdaži – More – Nītaure – Ģērķēni – Skujene – Spuldzēni – **Vecpiebalga** – Ineši – Jumurda – **Ērgļi** (*Piebalgas iela – Rīgas iela līdz centram – Vestienas iela*) – Vestiena – Gaiziņkalns – Viesiena – Zelgauska – **Madona** (*Augu iela – Martas Riekstas iela – Skolas iela – Valmieras iela – Saieta laukums – Blaumaņa iela – Poruka iela – Saules iela līdz dzelzceļa krustojumam – Lazdonas iela – Rūpniecības iela – pa celiņiem gar Salas ezera krastu*) – Stalidzāni – Gaigalieši – Degumnieki – Īdeņa – Nagļi – Piliskolns – **Viļāni** (*Rīgas iela – Kultūras laukums – Brīvības iela – Ceriņu iela*) – Strupļi – Ciskādi – Ozolmuiža – **Rēzekne** (*Torņa iela – Viļānu iela – Brīvības iela – Atbrīvošanas aleja – Pulkveža Brieža – Dārzu iela – Latgales iela – Ludzas iela – Rēznas iela*) – Sprūževa – Stoļerova – Auziņi – **Ludza** (*Krāslavas iela – Latgales iela – Baznīcas iela – Latgales iela – Ludzas iela*) – Ņukši – Pilda- Ezernieki – **Dagda** (*Daugavpils iela – Lāčplēša iela – Asūnes iela – Alejas iela*) – Jaunokra – **Aglona** (*Dagdas iela – Krāslavas iela*) – Grāveri – Kombuļi – Krāslavas stacija – **Krāslava** (*Stacijas iela – Aglonas iela – Pils iela – Grāfu Plāteru iela – Rīgas iela – Lāčplēša iela – Brīvības iela – Rīgas iela – Augusta iela*) – Daugavas loku maršruts (*Skerškāni – Vilmaņi – Augustiniški – Tartaks – Žuravki – Zapoļniki – Šlutiški – Rudāni – Diļeviči – Juzefova*) – **Daugavpils** (*18. novembra iela – Viestura iela – Imantas iela – Cietokšņa iela – Daugavas iela*) – Jaunušāni – Urbaniški – Bundiški – Svente – Juneļi – Medumi (gar Sventes un Medumu ezeriem, ne A 13 ceļu!) – Latvijas/Lietuvas robežkontroles punkts.

Maršruta garums: ~ **684** km.

EV 11 maršruta posmam Valka – Smiltene – Cēsis iesakām papildus alternatīvu: **Valka** – Vijciems – **Valmiera** – **Cēsis**.

Maršruta pamatojums no tūrisma, no ceļu drošības un teritoriālās plānošanas viedokļa pievienots 24. pielikumā.

Priekšlikums NV 1 maršrutam

Sigulda (*Gaujas iela – Turaidas iela*) – **Turaida** – **Ragana** – Bīriņi

Maršruta garums: ~ **22** km.

Nākotnē, kā alternatīvu EV maršrutu savienojošam posmam, nacionālajam veloceliņam, veidojot jaunu veloceliņu infrastruktūru, iesakām maršrutu: **Rīga** – **Sigulda**.

⁴⁶ Pilsētu maršruti sastādīti saskaņā ar pašvaldību iesniegtajiem ieteikumiem un pilsētu teritoriju plānojumiem.



66. att. EV 10, EV11 un NV1 maršruta priekšlikumi.⁴⁷
 Karšu izdevniecības „Jāņa Sēta” pamatne.

⁴⁷ Sk. 25. pielikumu. Attēls „EV10, EV11 un NV1 maršrutu priekšlikumi”. Maršruts atzīmēts JS Baltija kartogrāfiskajā materiālā.

9.3. Zīmju atrašanās vietas un skaits

EV 10 maršruta priekšlikuma garums ~ 770 km un EV11~ 684 km, NV1 – 22 km. Ņemot vērā EuroVelo ieteikumus un ārvalstu pieredzi EV10 maršrutā **minimāli** izvietojamais zīmju skaits: ~ 536, EV11 ~ 466 un NV1 ~ 32. 68. attēlā norādītas iespējamās zīmju atrašanās vietas (katrā norādītajā vietā plānotas divas zīmes, pa vienai abos braukšanas virzienos). Kopā potenciālajos maršrutos, neskaitot pilsētas tika saskaitīti 280 nozīmīgi krustojumi. Šie krustojumi fiksēti ar koordinātām un parādīti 67. attēlā. Pētījuma laikā ar koordinātām fiksētas arī norādes zīmes uz potenciālajiem tūrisma objektiem, tūrisma informācijas stendi, potenciālās atpūtas un apstāšanās vietas, minētie dati pievienoti 26. pielikumā un elektroniski CD diskā.



67. att. Ar koordinātām fiksētie krustojumi apsekotajos maršrutos.⁴⁸
Karšu izdevniecības „Jāņa Sēta” pamatne.

⁴⁸ Sk. 26. pielikumu. Pētījuma laikā fiksētās koordinātas.



68. att. Iespējamās EV zīmju atrašanās vietas potenciālajos maršrutos.⁴⁹
Karšu izdevniecības „Jāņa Sēta” pamatne.

⁴⁹ Sk. 25. pielikumu. EV10, EV11 un NV1 maršrutu priekšlikumi un iespējamās EV zīmju atrašanās vietas.

9.4. Velomaršrutu apzīmējumi

Lai Baltijā būtu vienots un atpazīstams EuroVelo apzīmējumu stils un forma, kā arī Latvija šajā ziņā nebūtu izņēmums, ieteicams izmantot jau Igaunijā un Lietuvā ieviesto EuroVelo marķējumu stilu un apzīmējumu formas, kas parādītas 69. – 71. attēlā.

Velomaršruta apzīmējuma priekšlikums

Velosipēda piktogramma baltā krāsā uz zila fona.
Maršruta numurs baltā krāsā uz sarkana fona.



69. attēls. EuroVelo marķējums Igaunijā.
Foto: J. Smaļinskis



70. attēls. EuroVelo marķējums Igaunijā.
Foto: J. Smaļinskis



71. attēls. EuroVelo marķējums un
veloceliņš Lietuvā.
Foto: www.celotajs.lv

10. Literatūras un informācijas avotu saraksts

1. **Connect2 and Greenway Design Guide.** Izdevējs: Sustrans, Lielbritānija, 2007.g.;
2. **EuroVelo tīkla trašu kamerāla nospraušana Latvijā.** A/s Ceļuprojekts, Rīga, 2000. g.;
3. **EuroVelo the European cycle route network Guidelines for Implementation**, EuroVelo, 2002);
4. J. Smaļinskis. **Aktīvā atpūta.** LLTA „Lauku ceļotājs”, 2005. g.;
5. J. Smaļinskis, M. Vimba, K. Blekte. **Latvijas ceļvedis.** Karšu izdevniecība „Jāņa sēta”, 2007. g.;
6. J. Smaļinskis. **Latvijas velokarte.** LLTA „Lauku ceļotājs”, 2007. g.;
7. J. Smaļinskis. **Velocēļvedis, Latvija.** LLTA „Lauku ceļotājs”, 2007. g.;
8. **Latvijas autoceļu atlants.** Mērogs 1: 200 000. Karšu izdevniecība „Jāņa sēta”, 2005. g.;
9. **Velomaršruti Baltijas ezeru zemē.** Izdevējs: Biedrība Eiroreģions „Ezeru zeme”, 2007. g.;
10. Karšu izdevniecības „Jāņa sēta” sagatavotās un izdotās **Latvijas rajonu (mērogs 1: 100 000) un pilsētu kartes;**
11. Latvijas **Plānošanas reģionu, rajonu un pašvaldību teritoriju plānojumi;**
12. Velomaršrutos ietilpstošo pašvaldību – **rajonu, novadu, pagastu un pilsētu reģionālie tūrisma izdevumi;**

Normatīvie akti:

13. **Aizsargjoslu likums,** 1997.g.;
14. **Likums „Par autoceļiem”,** 1992.g.;
15. **Likums „Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām”,** 1993.g.;
16. **Teritorijas plānošanas likums,** 2002.g.;
17. **Tūrisma likums,** 1998.g.;
18. MK noteikumi Nr.571 „**Ceļu satiksmes noteikumi**”, 29.06.2004.;
19. MK noteikumi Nr.235 „**Plānošanas reģiona teritorijas plānošanas noteikumi**”. Apst. 05.04.2005.;
20. **Ceļu satiksmes drošības programma 2007.-2013. gadam.** Apst. MK 13.04.2007.;
21. „**Velotransporta attīstības valsts programma 1999.-2015.gadam**”, LR Satiksmes ministrija, 1999.;
22. **Latvijas tūrisma attīstības rīcības plāns 2007. g.** Akceptēts MK 2007. g.;
23. LVS 190-2:1999 „**Ceļu tehniskā klasifikācija, parametri, normālprofilī**”;
24. „**Rekomendācijām veloceļu projektēšanai**”, LR Satiksmes ministrija, 2001.;

Interneta resursi:

25. www.raplm.gov.lv LR Reģionālās attīstības un pašvaldību lietu ministrija;
26. www.sam.gov.lv LR Satiksmes ministrija;
27. www.em.gov.lv LR Ekonomikas ministrija;
28. www.dap.gov.lv Dabas aizsardzības pārvalde;
29. www.lad.gov.lv VAS „Latvijas valsts ceļi”;
30. www.csdd.lv Ceļu satiksmes drošības direkcija;
31. www.lvm.lv VAS „Latvijas valsts meži”;
32. www.veloriga.lv Rīgas Domes Satiksmes departamenta velotransporta mājas lapa;
33. www.satdep.lv/Demo/Velo/Ievads.html Velotransporta attīstības programma Rīgas pilsētai;
34. www.csb.gov.lv Centrālā Statistikas pārvalde;
35. www.1188.lv Uzziņas;
36. www.balticlake.com Projekts „Baltijas ezerzeme”;
37. www.celotajs.lv LLTA „Lauku ceļotājs”, informācija par naktsmītnēm un velomaršrutiem;
38. www.ezi.lv Aktīvā tūrisma centrs „Eži”;
39. www.velonoma.lv Velosipēdu noma Ķemeru nacionālajā parkā;
40. <http://vic.velokurjers.lv/> Velokurjers;
41. www.bicycle.ee Velotūrisma lapa Igaunijā;
42. www.citybike.ee Organizācija „Citybike”, Igaunija;
43. www.sustrans.co.uk Organizācija „Sustrans”, Lielbritānija;
44. www.friefugle.dk Organizācija „Friefugle”, Dānija;
45. www.ecf.com Eiropas Riteņbraucēju federācija;
46. www.riga-airport.com Starptautiskā lidosta Rīga;
47. www.liepaja-airport.com Liepājas lidosta;
48. www.airport.venstpils.lv Ventspils lidosta;
49. Velomaršrutos ietilpstošo pašvaldību – rajonu, novadu, pagastu un pilsētu mājas lapas.

Pielikumi