



PASŪTĪTĀJS:
LR EKONOMIKAS MINISTRIJA

Pētījums „Eurovelo tīkla Latvijas posmu attīstība”



Kopsavilkums



IZPILDĪTĀJS:
SIA „NK KONSULTĀCIJU BIROJS”

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



RĪGA, 2007.GADS

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;

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.

- **Zemju īpašnieku apzināšana** (iespēju robežās) un maršrutu izveidošanas saskaņošana;
- **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).

Pētījums strukturizēts 10 nodaļās:

- 1. nodaļa satur veikto apsekošanas darbu un izmantoto metožu darbu aprakstu;
- 2. nodaļā apkopoti vispārējie EuroVelo ieviešanas principi un vadlīnijas;
- 3. nodaļā sniegti statistikas dati par velobraucējiem un apskatīta ar velotransportu saistītā informācija politikas un likumdošanas aspektos;
- 4. nodaļa satur veikto pētījumu rezultātu apkopojumu un situācijas kvantitatīvi – kvalitatīvo analīzi par EV10, EV11 un NV1 velomaršrutos esošiem tūrisma resursiem un ar velo tūrisma saistīto infrastruktūru. Analizēta infrastruktūras – norāžu, informācijas stendu, autostāvlaukumu, atpūtas vietu, naktsmītņu, ēdināšanas uzņēmumu un sabiedriskā transporta, tajā skaitā sasaistes ar transporta mezgliem piemērotība un izmantošanas iespējas. Apkopta informācija par vietējiem un reģionāliem velotūrisma maršrutiem un to savienošanas iespējās ar potenciālajiem EuroVelo maršrutiem.
- 5. nodaļa satur veikto pētījumu rezultātu apkopojumu un situācijas analīzi par potenciālo EV10, EV11 un NV1 velomaršrutos ietilpstošiem ceļiem, to piemērotību velotransportam un satiksmes drošību;
- 6. nodaļā apkopota informācija par esošo un plānoto pašvaldību darbību velotransporta attīstībā, tajā skaitā teritorijas plānojumus;
- 7. nodaļā apkopota Lielbritānijas, Dānijas un Igaunijas līdzšinējā Euro Velo maršrutu ieviešanas, apsaimniekošanas un attīstības pieredze;
- 8. nodaļā sniegti secinājumi par tūrisma resursiem un infrastruktūru, velotūrisma infrastruktūru un produktiem, ceļu drošību un projektēšanu, teritoriālplānošanu un ārvalstu pieredzi Eurovelo maršruta tīklu izveidē.
- 9. nodaļa ietver ieteikumus par rīcības virzieniem un nepieciešamajiem pasākumiem EuroVelo maršrutu un velo infrastruktūras izveidei;
- 10. nodaļā dots izmantotās literatūras un informācijas avotu saraksts;

Pētījuma apjoms ir 92 lapaspuses. Tajā iekļauti 70 attēli, 10 tabulas un 28 pielikumi.

Pētījuma autori ir:

- **Juris Smalinskis**, 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

Balstoties uz apsekojuma laikā novēroto un Pētījuma rezultātiem, kā arī autoru ilgstošo praktisko pieredzi velotūrisma un velotransporta jomā tika sagatavoti priekšlikumi par Eurovelo maršruta tālākām attīstības perspektīvām, par potenciālajiem Eurovelo maršrutiem EV10, EV11 un NV1, par zīmju atrašanās vietām un minimālo skaitu un par velomaršrutu apzīmējumiem.

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 veloceliņu 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 veloceliņu 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 veloceliņu 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 veloceliņu 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, velotūrismu 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 velociņu tīkls ar asfaltbetona segumu, kas droši atdalīts no kopējās satiksmes:
 - Ieteicams būvēt divvirzienu velociņus vienā pusē brauktuvei ~3 m platumā. Tas atbilstu EV principam, ka divi velobraucēji var atrasties blakus. Velojoslas ir ne tik drošs risinājums, tās vairāk tiek lietotas abpus ceļa brauktuvei un nav piemērotas atpūtas, tūrisma braucieniem;
 - Velociņus 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 velociņus 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 velociņu, iespējami uzlabojumi īsā laikā un neieguldot lielus līdzekļus:
 - ceļa malu sakopšana, uzlabojot redzamību atsevišķos ceļu posmos, kur to traucē krūmiem, kokiem aizaugušās nomaļas;
 - 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.

Par potenciāliem EuroVelo maršrutiem

Priekšlikums EV 10 maršrutam³

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**⁴ (*Planīcas iela – Liepājas iela – Baznīcas iela – Senais tilts – Kaļķu iela – Ventpils iela – Virkas iela – Lapegļu iela – Ventpils 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 – Melsils – Ģipka – **Roja** (*Jūras iela – Plūdoņa iela*) – **Valdemārpils** (*Lielā iela – Talsu iela vai Raiņa iela – Kalna iela - Parka iela – Dzirnāvu iela – Talsu iela*) – Valdgale – **Talsi**⁵ (*Dundaga iela – K. Valdemāra iela – Zvaigžņu iela – Fabrikas iela – Saules iela – Stendes iela*) – Dižstende – Stende – **Sabile** (*Meža iela - Talsu iela, Rīgas vai Ventpils iela – Kuldīgas iela – Brīvības iela*) – **Kandava – 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 – Līduma iela – ceļš gar Gaujas krastu*) - ... **Lilaste – Saulkrasti** (*Rīgas iela – Ainažu iela – Bīriņu iela*) – Bīriņi – Igate – Lādezers – **Limbaži** (*Rīgas iela – Jaunā iela – Parka iela – Cēsu iela – Stacijas iela*) – Pāle – **Salacgrīva – Ainaži** (*Valdemāra iela*).

Maršruta garums: **770 km.**

³ Pilsētu maršruti sastādīti saskaņā ar pašvaldību iesniegtajiem ieteikumiem un pilsētu teritoriju plānojumiem;

⁴ Kurzemes tūrisma asociācijas ieteikums virzīt maršrutu cauri Kuldīgai;

⁵ Talsu TIC ieteikums virzīt maršrutu cauri Talsiem.

Priekšlikums EV 11 maršrutam⁶

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 – Pils iela – Grāfu Plāteru iela – Rīgas iela – Lāčplēša iela – Brīvības iela – Rīgas iela – Augusta iela*) – Daugavas loku maršruts (*Šķērskāni – Vilmaņi – Augustiniški – Tartaks – Žuravki – Zapoļņiki – Šlutiški – Rudāni – Diļeviči – Juzefova*) – **Daugavpils** (*18. novembra iela – Viestura iela – Imantas iela – Cietokšņa iela – Daugavas iela*) – Ļūbaste – 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**.

Priekšlikums NV 1 maršrutam

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

Maršruta garums: **22** km.

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

⁶ Pilsētu maršruti sastādīti saskaņā ar pašvaldību iesniegtajiem ieteikumiem un pilsētu teritoriju plānojumiem.



1. att. EV 10, EV11 un NV1 maršruta priekšlikumi.⁷
 Karšu izdevniecības „Jāņa Sēta” pamatne.

⁷ Sk. pētījuma 25. pielikumu. Attēls „EV10, EV11 un NV1 maršrutu priekšlikumi”. Maršruts atzīmēts JS Baltija kartogrāfiskajā materiālā.

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.

Kopā maršrutos, neskaitot pilsētas tika saskaitīti 280 nozīmīgi krustojumi.



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

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 68. – 70. attēlā.

Velomaršruta apzīmējuma priekšlikums

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



3. attēls. Velomaršrutu un EV apzīmējumi, ceļa zīmes Igaunijā.⁸

⁸ www.bicycle.ee