

Vadlīnijas videi/tūristiem draudzīga un ilgtspējīga velotūrisma maršrutu plānošanā un izveidē īpaši aizsargājamās dabas un NATURA 2000 teritorijās

Autors, foto:
Mg. biol. Juris Smaļinskis
LLTA Lauku ceļotājs



2007. gads



Saturs

Ievads	3
1. Termini un definīcijas	5
2. Lietotie saīsinājumi	6
3. Velotūrisms un velotransports Latvijā. Īss situācijas apskats un analīze	7
3.1. Velotūrisma un velotransporta institucionālā un tiesiskā bāze	7
3.2. Velotūrisma izmantojamie dabas resursi	10
3.3. Ar velotūrisma saistītā infrastruktūra un sektora būtiskākās problēmas	15
3.4. Velotūrisma maršruti	25
3.5. Veloceļotāju un velotransporta lietotāju statistika	26
3.6. Velotūrisma attīstībā iesaistītās puses un to ieguldījums	27
4. Velotūrisma maršrutu plānošanas un izveides līdzšinējā prakse	29
4.1. „Labās” prakses piemēri	29
4.2. „Sliktās” prakses piemēri	36
4.3. Velotūrisms – videi draudzīgs tūrisma veids?	43
5. Videi un dabai draudzīga un ilgtspējīga velotūrisma maršrutu plānošanas un izveides galvenie principi	45
5.1. Velotūrisma maršrutu plānošanas pamatprincipi	45
5.2. Veloinfrastruktūra un tās loma ilgtspējīga tūrisma attīstībā	48
5.3. Ar tiesību aktiem saistītie velotūrisma ierobežojumi	53
5.4. „Zaļie padomi” velotūristiem	56
6. Priekšlikumu piemēri jaunu maršrutu izveidei īpaši aizsargājamās dabas un NATURA 2000 teritorijās	58
6.1. Potenciālās velotūrisma maršrutu attīstības teritorijas	58
6.2. Velotūrisma maršruta gaitas plānošanas empīrisks piemērs uz Vestienas aizsargājamo ainavu apvidus bāzes	60
7. Izmantotie un ieteicamie informācijas avoti	64
8. Pielikumi	66
1. Pielikums. Dažu NATURA 2000 teritoriju apmeklētāju aptuvenā skaita dinamika 2004. – 2007. g	66
2. Pielikums. Apsektie velotūrisma maršruti	67
3. Pielikums. Velomaršrutu īpaši aizsargājamās dabas teritorijās/NATURA 2000 teritorijas pārskata karte	76

Ievads

Projekts „**Ilgospējīga un videi draudzīga velotūrisma veicināšana un popularizēšana Latvijas īpaši aizsargājamās dabas teritorijās un NATURA 2000 teritorijās**” (turpmāk tekstā – „Projekts”) tika īstenots 2007. g. un tā viens no mērķiem bija **Vadlīniju velotūrisma maršrutu galvenajiem plānošanas principiem dabas resursu un bioloģiskās daudzveidības saudzīgas un ilgtspējīgas izmantošanas kontekstā īpaši aizsargājamās dabas teritorijās (ĪADT) un NATURA 2000 teritorijās izstrāde** (turpmāk tekstā – „Vadlīnijas”), kas būtu kā praktiski izmantojama rokasgrāmata ar velotūrisma saistītu aktivitāšu plānotājiem un īstenotājiem.

Augstāk minētā mērķa sasniegšanai tika izvirzīti šādi galvenie Projekta **uzdevumi**:

1. Praktiski dabā **ar velosipēdu apsekot**¹ visus šobrīd esošos velotūrisma maršrutos ĪADT un NATURA 2000 teritorijās, kā arī velomaršrutos ārpus teritorijām ar dabas aizsardzības statusu;
2. Apsekot velotūrisma maršrutos iekļautos **dabas un infrastruktūras objektus**, veikt to (īpaši - dabas tūrisma objektu, biotopu, sugu) atbilstības novērtējumu minētai tūrisma aktivitātei pēc Projektā izstrādātas kritēriju sistēmas;
3. Veikt minēto **velomaršrutu izpēti, analīzi un novērtējumu**;
4. Balstoties uz iepriekš minēto uzdevumu realizācijas gaitā iegūto informācijas bāzi, kā arī Projekta realizētāju iepriekšējo pieredzi velotūrisma u.c. jomās - izstrādāt augstāk minēto dokumentu - **Vadlīnijas**, kurā:
 - Iekļauti velotūrisma maršrutu plānošanas un izveides **galvenie principi**, kas ir vērsi un bioloģiskās daudzveidības, sugu, ainavu, biotopu, dabas pieminekļu u.c. dabas resursu saudzīgu un ilgtspējīgu izmantošanu;
 - Analizēti konkrēti „**labie**” un „**sliktie**” **velomaršrutu veidošanas un dabas resursu izmantošanas piemēri**;
 - Skaidrota un uz praktiskiem piemēriem pamatota velotūrisma **infrastruktūras loma** videi draudzīga velotūrisma attīstībā;
 - Sagatavota un tūristiem „saprotamā valodā” no normatīviem aktiem u.c. politikas plānošanas dokumentiem „izvilktā” informācija par esošajiem **administratīvajiem u.c. veida dabas aizsardzības ierobežojumiem**, kādi pastāv attiecībā uz velotūrisma un ar to saistīto aktivitāšu organizāciju minētajās teritorijās;
 - Sagatavoti **priekšlikumi** par konkrētu, uz apsekojumu bāzes veidotu jaunu velotūrisma maršrutu sagatavošanas iespējām dažādās ĪADT un NATURA 2000 teritorijās;
 - Iekļauta arī **cita veida nepieciešamā informācija**.

¹ Lielu velomaršrutu daļu LLTA „Lauku ceļotājs” darbinieki bija apsekojuši iepriekšējo gadu laikā, taču projekta laikā tie tika atkārtoti apsekoti informācijas aktualizācijas nolūkos

Projekta iesniedzējs un administrētājs ir **Latvijas Lauku tūrisma asociācija (LLTA) „Lauku ceļotājs”**. Projektu finansēja **Latvijas Vides aizsardzības fonds** un ar līdzfinansējumu piedalījās LLTA „Lauku ceļotājs”.

Vadlīnijas **izstrādāja** Mg. biol., LLTA „Lauku ceļotājs” tūrisma un vides eksperts, Vidzemes augstskolas Tūrisma organizācijas un vadības nodaļas docents Juris Smaļinskis. Vadlīniju izstrādē izmantotie informācijas avoti ir norādīti 7. nodaļā.

Vadlīniju izstrādē tika pielietotas vairākas **metodes** – publiski pieejamās, Projekta laikā iegūtās, kā arī citos asociācijas realizētajos projektos iegūtās ar velotūrisma un dabas tūrisma resursu aizsardzības jomu saistītās informācijas analīze, velomaršrutu un tajā iekļauto objektu apsekojumi dabā, to fotofiksācija u.c.

Projekta laikā **aptvertā teritorija** bija visa valsts teritorija, un > 30 dažādas ĪADT un NATURA 2000 teritorijas (īpašs Projekta fokuss) – nacionālie parki, dabas parki, aizsargājamo ainavu apvidi, dabas liegumi u.c.

Izstrādāto Vadlīniju **mērķauditorija** ir tie, kas savā pārvaldītajā teritorijā reāli plāno vai veido velomaršrutus (vai arī inspicē attiecīgās teritorijas vides stāvokli) - ĪADT/NATURA 2000 teritoriju administrācijas, Dabas aizsardzības pārvalde u.c. vides un dabas aizsardzības politikas īstenotājas institūcijas, pašvaldības, tūrisma informācijas centri (TIC), plānošanas reģionu attīstības aģentūras, dažādas ar tūrismu saistītas NVO, tūrisma uzņēmēji u.c.

Projekta rezultātā sagatavotās Vadlīnijas ir **pēctecīgs turpinājums** 2006. g. LLTA „Lauku ceļotājs” īstenotajam projektam „*Ilgtspējīga dabas resursu izmantošana tūrisma piedāvājumā*”, kura rezultāti šobrīd ir publiski pieejami asociācijas veidotajā un uzturētajā Interneta vietnē www.macies.celotajs.lv.

Vadlīnijās ir analizēts viens no šobrīd Latvijā populārākajiem tūrisma veidiem – velotūrisms un ar velobraukšanu saistītās aktivitātes. **Vadlīniju aktualitāte** izriet no vairākiem apstākļiem, kas saistīti ar šī tūrisma veida attīstības šī brīža un nākotnes tendencēm un lielo neizmantoto potenciālu, faktu, ka ~ 2/3 šobrīd esošo velotūrisma maršrutu atrodas ĪADT/NATURA 2000 teritorijās, kā arī apstākli, ka daudzas no minētajām teritorijām kļūst par aizvien populārākiem tūrisma galamērķiem, kurās apmeklētāju skaita dinamikai pēdējo gadu laikā gan lokāli, gan globāli ir novērojamas augšupejošas tendences (sk. 1. Pielikumu).

Kā viens no galvenajiem Vadlīniju secinājumiem ir fakts, ka velotūrisms šobrīd ir uzskatāms kā viens no piemērotākajām alternatīvajiem ĪADT/NATURA 2000 teritoriju apsaimniekošanas veidiem un videi draudzīgākiem tūrisma veidiem, taču, diemžēl, šī tūrisma veida attīstību kavē ļoti sliktais ar velotūrisma saistītais infrastruktūras stāvoklis valstī kopumā u.c. Vadlīnijās minētie faktori.

Vadlīniju kopējais apjoms ir 76 lpp. un tajās iekļauti attiecīgo tēmu ilustrējoši 85 attēli.

1. Termini un definīcijas²

Aktīvais tūrisms	Tūrisma veids, kurā tūrists visas nepieciešamās darbības veic pats. Aktīvā tūrisma veidi – kājinieku tūrisms, ūdenstūrisms, velotūrisms u.c.
Bioloģiskā daudzveidība	Dzīvo organismu formu dažādība uz sauszemes, jūrā un citās ūdens ekosistēmās. Izšķir četrus bioloģiskās daudzveidības līmeņus - ģenētisko, sugu, ekoloģisko un ainavu līmeni. Visbiežāk ar bioloģisko daudzveidību saprot tieši sugu daudzveidību
Biotops	Dabiska vai cilvēka ietekmē veidojusies teritorija ar tikai tai raksturīgiem nedzīvās dabas apstākļiem un dzīvās dabas – mikroorganismu, sēņu, augu un dzīvnieku kopumu un to mijiedarbību
Dabas parks	Teritorija, kas pārstāv noteikta apvidus dabas un kultūrvēsturiskās vērtības un kas ir piemērota sabiedrības atpūtai, izglītošanai un audzināšanai. Atpūtas organizēšana un saimnieciskā darbība dabas parkos veicama, nodrošinot tajos esošo dabas un kultūrvēsturisko vērtību saglabāšanu
Dabas pieminekļi	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
Ekotūrisms	Ilgspējīgs un videi draudzīgs tūrisms, kura galvenais mērķis ir veicināt dabas un kultūras vērtību izziņāšanu un vides aizsardzību, kā arī pilnveidot sabiedrībā vides izglītību un apziņu (saskaņā ar Tūrisma likumu). Ekotūrisma viens no galvenajiem aspektiem ir vietējo iedzīvotāju un to sniegto pakalpojumu iesaistīšana tūrisma produktā un tūrisma aktivitāšu rezultātā gūto ienākumu godīga pārdale starp visiem dalībniekiem
Ilgspējīga attīstība	Attīstība, kas nodrošina šodienas vajadzību apmierināšanu, neradot draudus nākamajai paaudzei vajadzību apmierināšanai. Ilgspējīgā attīstībā vienlīdz būtiska ir visu trīs jomu (dimensijas, sektori) – vides aizsardzības, ekonomikas un sociālo jomu līdzsvarota un sabalansēta attīstība
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. tūrisma), izglītošanai un audzināšanai nozīmīgas teritorijas. Nacionālie parki, biosfēras rezervāti, dabas parki, dabas liegumi, aizsargājamo ainavu apvidi, dabas pieminekļi u.c.
Monitorings	Nepārtraukta un regulāra sekošana (novērošana, mērīšana u.c.) kādam procesam, objektam, sugai vai parādībai (u.c.) un iegūto datu fiksācija un

² Saskaņā ar spēkā esošajiem tiesību aktiem u.c. avotiem

NATURA 2000 teritorijas	interpretācija ilgstošā laika periodā 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
Tūristu apmetne	Ar noteiktu infrastruktūras elementu kopumu labiekārtota un apsaimniekota vieta, kas paredzēta tūristu atpūtai un/vai nakšņošanai, kā arī cita veida aktivitātēm
Tūrisma sezona	Latvijas apstākļos nosacīts laika posms no maija līdz oktobrim
Velosipēdu (veloceliņš) ceļš	Ar specifiskiem un braukšanai ar velosipēdu piemērotiem infrastruktūras elementiem aprīkots un labiekārtots ceļš, kas paredzēts braukšanai ar velosipēdu un atsevišķos gadījumos arī gājēju kustībai
Velomaršruts	Vadlīniju kontekstā – dabā izveidots un labiekārtots (vismaz daļēji) velotūrisma maršruts
Velosipēds	Transporta un pārvietošanās līdzeklis, kuru ar savu muskuļa spēku virza cilvēks
Velotūrisms	Vadlīniju kontekstā - aktīvā tūrisma veids, kur ceļojuma laikā galvenais pārvietošanās līdzeklis ir velosipēds

2. Lietotie saīsinājumi

a/s	Akciju sabiedrība
DUS	Degvielas uzpildes stacija
ĪADT	Īpaši aizsargājama dabas teritorija
LLTA	Latvijas Lauku tūrisma asociācija
LR	Latvijas Republika
NVO	Nevalstiska organizācija
TAVA	Tūrisma attīstības valsts aģentūra
TIC	Tūrisma informācijas centrs
VAS	Valsts akciju sabiedrība

3. Velotūrisms un velotransports Latvijā. Īss situācijas apskats un analīze

3.1. Velotūrisma un velotransporta institucionālā un tiesiskā bāze

Institucionālā bāze

Tūrisma (t.sk. velotūrisma) jomā politiku izstrādā **LR Ekonomikas ministrijas Tūrisma departaments**, bet par šīs politikas īstenošanu atbildīgā valsts pārvaldes institūcija ir Tūrisma attīstības valsts aģentūra (TAVA).

Saskaņā ar *Tūrisma likumu*³ **pašvaldības** izstrādā attīstības plānus un teritoriju plānojumus, nosakot tajos tūrisma attīstības perspektīvas (piemēram, iezīmē potenciālos velotūrisma maršrūtus un veloceļu izbūves vietas), nodrošina resursus un pasākumus tūrisma attīstībai, piedalās TIC izveidē un finansēšanā u.c. Līdz šim dažiem Latvijas TIC ir bijusi liela loma dažādu ar velotūrisma un velotūrisma maršrutu izveidi saistītu pasākumu organizēšanā un īstenošanā.

Tūrisma nozares politikas veidošanā piedalās **tūrisma asociācijas**. Šobrīd Latvijā ir 21⁴ tūrisma asociācija, kas pārstāv konkrētus valsts reģionus (Kurzemes, Vidzemes, Zemgales un Latgales), vai tūrisma sektorus (LLTA „Lauku ceļotājs”, Latvijas Ekotūrisma savienība, Latvijas Viesnīcu un restorānu asociācija u.c.). Šobrīd nav tādas tūrisma asociācijas, kas specifiski pārstāvētu tikai aktīvā tūrisma vai velotūrisma sektoru.

Latvijas Velo informācijas centrs⁵ ir institūcija, kuras darbības mērķis ir apkopot un sniegt ar velotūrisma saistītu informāciju un organizēt dažādas ar velotransportu un velotūrisma saistītus pasākumus un aktivitātes.

LR Satiksmes ministrija izstrādā politiku autoceļu, autotransporta un satiksmes drošības jomā. Ar autoceļu un satiksmes drošību cieši un neatņemami ir saistīta velotransporta joma. Satiksmes ministrijas mājas lapā⁶ minēts, ka, *Ceļu satiksmes drošības nacionālā programmas* galvenais uzdevums ir samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaitu gandrīz divas reizes. Lai to realizētu, Latvijā regulāri tiek veikta ceļu satiksmes dalībnieku kontrole, mazaizsargāto satiksmes dalībnieku, it īpaši gājēju un velosipēdistu, drošības pasākumu īstenošana, satiksmes dalībnieku izglītošana un apmācība, transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa kontrole, kā arī ceļa satiksmes drošības uzlabošana diennakts tumšajā laikā. Minētās aktivitātes izriet arī no *Veronas deklarācijas*, kuru parakstījuši visu Eiropas Savienības valstu satiksmes un transporta lietu ministri. Veronas deklarācija paredz samazināt bojā gājušo skaitu līdz 2010. gadam par 50 procentiem salīdzinājumā ar 2002. gadu. Minētais apstāklis ir īpaši svarīgs velotransporta jomā.

³ http://www.em.gov.lv/em/images/modules/items/item_file_13815_turisma_likums.htm;

⁴ www.em.gov.lv;

⁵ <http://vic.velokurjers.lv/bicycle/jaunumi.php> ;

⁶ <http://www.sam.gov.lv/satmin/content/?cat=89>;

Satiksmes ministrijas izstrādāto politiku ievieš vairākas valsts pārvaldes institūcijas. Ar velotransporta jomu ir saistītas VAS „Latvijas Valsts ceļi” un VAS „Ceļu satiksmes drošības direkcija”.

VAS „Latvijas Valsts ceļi”⁷ pārvalda valsts autoceļu tīklu, administrē tam piešķirto finansējumu, plāno un vada valsts autoceļu tīkla uzturēšanu un attīstību, organizē valsts pasūtījumu valsts autoceļu tīklā veicamajiem darbiem un pakalpojumiem, koordinē satiksmes drošības organizāciju uz autoceļiem (īpaši aktuāli velotransporta jomā!), pārrauga pašvaldību autoceļu tīklu un veic citus tiesību aktos noteiktos uzdevumus.

VAS „Ceļu satiksmes drošības direkcija”⁸ (saīsināti - CSDD) nodarbojas ar transportlīdzekļu reģistrāciju, autovadītāju kvalifikācijas eksāmenu pieņemšanu (t.sk. velobraucēju) un vadītāja apliecību izsniegšanu, tehniskās apskates nodrošināšanu, ceļu uzraudzību satiksmei drošā stāvoklī, kā arī transportlīdzekļu un vadītāju valsts nozīmes reģistra veidošanu un uzturēšanu.

Tiesiskā bāze

*Latvijas Tūrisma attīstības pamatnostādnes*⁹ (informatīvā daļa, Ministru kabineta 2004. gada 11. augusta rīkojums Nr. 559) velotūrisma joma nav pieminēta.

*Latvijas Tūrisma attīstības programmas 2006. – 2008. g.*¹⁰ (informatīvā daļa, Ministru kabineta 2006. gada 5. jūlija rīkojums Nr. 505) secināts, ka reģionos pietiekošā daudzumā un kvalitātē tūkst tādas svarīgas tūrisma infrastruktūras komponentes, kā autostāvvietas, veloceliņi, marķētas tūristu takas, stāvlaukumi, skatu torņi, tūrisma informācijas zīmes, stendi, tūrisma informācijas elektroniskie tablo u.c., kā arī novērojams esošās tūrisma infrastruktūras nolietojums. Programmā velotūrisma jomas attīstības virzieni nav iezīmēti un to aktualitāte nav norādīta.

*Latvijas Tūrisma attīstības rīcības plānā 2007. g.*¹¹ (Ministru kabineta 2007. gada 31. augustā rīkojums Nr. 552) **mērķa „Latvijas kā droša un atpazīstama tūristu galamērķa pozicionēšana” apakšmērķa „Jaunā ārvalstu ceļotāja identificēšana” pasākuma „Tūrisma tirgus pētījumu veikšana”** ietvaros 2007. g. tika realizēts pētījums „EuroVelo tīkla Latvijas posmu attīstība”, kura galvenais mērķis bija potenciālo velomaršrutu apsekošana dabā, esošo un potenciālo resursu un infrastruktūras stāvokļa foto un digitāla fiksācija, „galīgo” maršrutu gaitu nospraušana, ārzemju EuroVelo prakses izpēte, kā arī konkrētu priekšlikumu minētajā jomā izstrāde.

⁷ <http://www.lad.lv/LV/?i=99>;

⁸ <http://www.csdd.lv/>;

⁹ http://www.em.gov.lv/em/images/modules/items/item_file_5817_pamatnostadnes.doc;

¹⁰ http://www.em.gov.lv/em/images/modules/items/item_file_14268_2006-2008.doc;

¹¹ http://www.em.gov.lv/em/images/modules/items/item_file_18108_empl_240707.doc

*Ceļu satiksmes drošības programma 2007. – 2013. g.*¹² ir identificēta problēma, ka gājēji un velosipēdisti daudzviet nav atdalīti no transportlīdzekļu plūsmām, nav drošu autoceļu šķērsojuma vietu. Programmā minēts, ka nepieciešama ceļu/ielu infrastruktūras un satiksmes organizēšanas uzlabošana un velosipēdistu celiņu izbūve. Programmas pasākumu plānā minēts ikgadējs pasākums „*Mazaizsargāto satiksmes dalībnieku atdalīšanai no pārējās transporta plūsmas veidot gājēju (velosipēdu) celiņus (joslas), gājēju tiltiņus un aizsargbarjeras uz intensīvas kustības ceļiem un ielām, u.c.*” Par šī pasākuma īstenošanu ir atbildīga Satiksmes ministrija un pašvaldības.

Kaut arī valstī jau pirms deviņiem gadiem (šobrīd jau novecojusi) ir izstrādāta *Velotransporta attīstības valsts programma 1999. – 2015. g.*, izskatot tajā identificēto rīcību un veicamo darbu plānu pēc būtības, jāsecina, ka lielākā daļa notiem, diemžēl, g.k. ir palikuši tikai „uz papīra”.

Kopumā jāsecina, ka Latvijā šobrīd ir izveidota institucionālā bāze un izstrādāta tiesiskā bāze, taču, neskatoties uz to, ir pamats uzskatam, ka velotransporta un velotūrisma (īpaši - autoceļu kvalitātes un drošības jomā, kas ir svarīgs velotransporta attīstības faktors!) jomā šobrīd Latvija Baltijas valstu mērogā atrodas vissliktākajā stāvoklī. Argumentācija šādam apgalvojumam ir atrodama Vadlīniju tālākajās nodaļās.

¹² <http://ppd.mk.gov.lv/ui/DocumentContent.aspx?ID=5278>

3.2. Velotūrismā izmantojamie dabas resursi¹³

Tā kā Vadlīniju izstrādes mērķis bija rokasgrāmatas sagatavošana, kurā iekļauti velotūrisma maršrutu plānošanas galvenie principi ĪADT/NATURA 2000 teritorijās, 3.2. nodaļā ir apskatīti nozīmīgākie Latvijas dabas resursi, kas jau tiek, vai nākotnē kā potenciāls varētu tikt izmantoti ar velotūrismu saistītu aktivitāšu plānošanā un organizēšanā.

Vadlīniju dokumentā dabas resursi nosacīti ir sadalīti trīs grupās¹⁴.

I Dažāda veida dabas teritorijas, biotopi, ĪADT, cits:

- **Baltijas jūras un Rīgas līča piekraste un ar to saistītie biotopi un teritorijas** – smilšainie un akmeņainie liedagi, abrāzijas stāvkrasti, jūrmalas pļavas, kāpi biotopi, piekrastes meži u.c. ir viens no nozīmīgākajiem Latvijas rekreatīvajiem, aktīvā, dabas, izziņas un ekotūrisma resursiem;
- **Ūdeņi** – upes un ezeri un to krasti (arī upju senielejas) ir gan svarīga Latvijas mozaikveida ainavas sastāvdaļa, gan arī nozīmīgs rekreatīvās, aktīvās un pasīvās atpūtas un tūrisma resurss. Praktiski visi, šobrīd valstī esošie velotūrisma maršruti vairāk vai mazāk ir saistīti ar ūdens resursiem;
- **Meži** aizņem tikai nedaudz mazāk par pusi no valsts kopējās teritorijas, tādēļ tajos koncentrējas liela daļa no iespējamām izziņas un aktīvā tūrisma, t.sk. velotūrisma aktivitātēm. Mežu teritorijās ir izveidoti dažādi tūrisma infrastruktūras objekti – tūristu apmetnes, atpūtas vietas u.c. piesaistes, kā arī atrodas nozīmīgi dabas tūrisma objekti;
- **Purvi** kā interesantas un atraktīvas apskates teritorijas galvenokārt piesaista ar tajos izveidotajām dabas takām un unikālo ainavu, augu un dzīvnieku valsti;
- **Mitrāji** (ietver arī seklo jūras piekrasti, aizaugušos ezerus, purvus, mitros mežus u.c.) ir gan potenciālas, gan jau esošas - iecienītas putnu vērošanas vietas, kas lieliski papildina velotūrisma produktu ar vides izziņas un izglītības elementiem;
- **Pļavas** – līdz šim tikai atsevišķos gadījumos (g.k. jūras vai ezeru palieņu pļavas) izmantotas kā nozīmīgs dabas un izziņas tūrisma resurss;
- **Īpaši aizsargājamās dabas teritorijas** – šobrīd nacionālie parki, dabas parki (lielākā daļa) un atsevišķi aizsargājamo ainavu apvidi un dabas liegumi ir populāri un nozīmīgi vietējo un ārvalstu ceļotāju galamērķi, kuru apmeklētāju skaits pēdējo gadu laikā pieaug (sk. 1. Pielikumu). Daudzās no šīm teritorijām ir un tiek veidota šim nolūkam piemērota infrastruktūra, kas ir svarīgs tajās esošo resursu ilgtspējīgas izmantošanas un aizsardzības aspekts;
- **Ainavas** ir ļoti nozīmīgs, taču Latvijas gadījumā – tūrismā produktā absolūti neizmantots (tikai reti izņēmumi un pozitīvi piemēri) resurss.

¹³ Sk. 2. – 13. attēls;

¹⁴ Autora dalījums

II Atsevišķi dabas objekti, dabas pieminekļi, sugas:

- **Pamatiežu atsegumi** (g.k. smilšakmens un dolomīta), **kraujas un jūras abrazijas stāvkrasti** ir ļoti svarīga valsts ainavas sastāvdaļa. Daudzi izmēros iespaidīgākie no šiem objektiem ir arī populāri tūrisma galamērķi. Velotūrisma maršrutos smilšakmens atsegumi ir nereti iekļauti kā populāri tūristu apskates objekti;
- **Dažādas ledāja veidotās reljefa mikro - megaformas** – atsevišķi pauguri, pauguraines, drumlini un to lauki, osi, subglaciālās iegultnes, kritenes u.c. nereti tiek eksponētas kā interesantas tūristu piesaistes, kam ir svarīgs vides izglītības potenciāls. Turklāt, jebkura reljefa forma Latvijas gadījumā ir patīkama pārmaiņa gan ainavā (tikai retos gadījumos arī eksponēta kā ainaviska vērtība), gan arī velotūrisma maršruta veikšanas gaitā;
- **Dabas pieminekļi un atsevišķi dabas objekti** - akmeņi, dižakmeņi, ūdenskritumi, avoti, dižkoki, īpatnējas formas koki u.c. kā eksponēti tūrisma objekti ir viena no daudzskaitlīgākajām dabas resursu grupām;
- **Bioloģiskā daudzveidība un atsevišķas sugas vai dzīvnieku sistemātiskās grupas** (piemēram, putni un to vērošana) pamatā ir saistīta ar dabas, izziņas un ekotūrisma aktivitātēm, taču arī šobrīd esošajos velotūrisma maršrutos tiek izmantoti atsevišķi augstāk minētie elementi. Ņemot vērā šī resursa nozīmību Eiropas mēroga skatījumā, Latvijā bioloģiskai daudzveidībai tūrisma kontekstā piemīt vēl neizmantots potenciāls. Tajā pat laikā, sugu un biotopu izmantošanai tūrismā ir jābūt pārdomātai, plānotai, monitorētai un galvenais - resursus saudzējošai!

III Cilvēka veidoti ar dabu saistīti objekti/teritorijas:

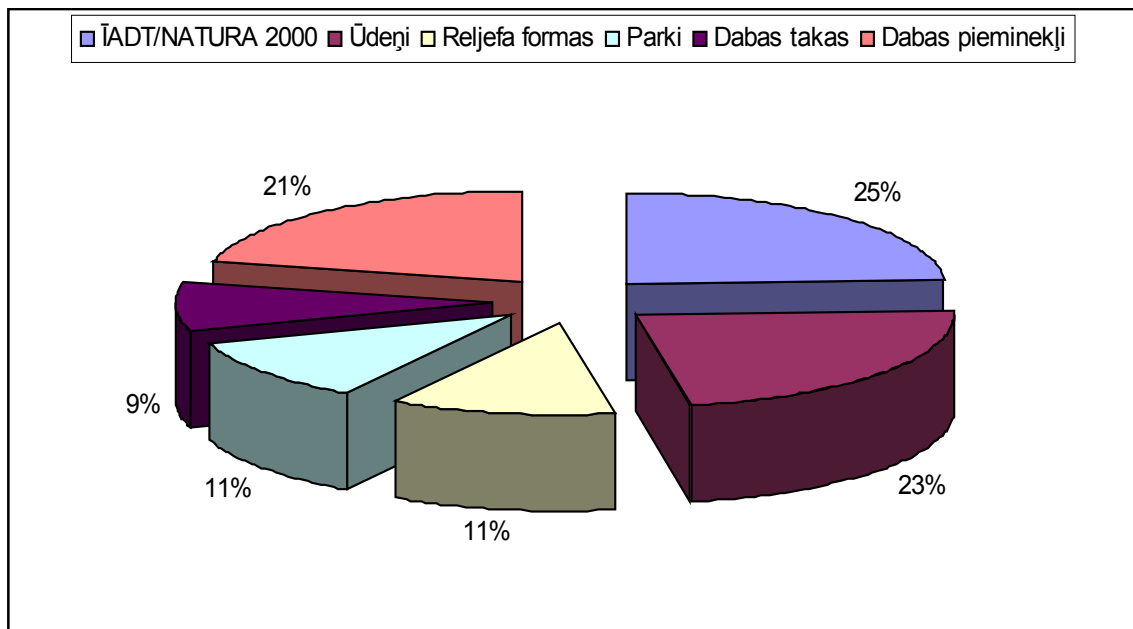
- **Parki** (pilsētu, muižu, dendrāriji u.c.) ir svarīgs apdzīvotu vietu un lauku teritoriju dabas un kultūrvēstures mantojums, nereti – vienīgā apkārtnes lokālā piesaiste;
- **Skatu vietas, skatu platformas un torņi** ir lielisks veids, kā nodoties dabas un dzīvnieku vērošanai no „distances”, minimāli ietekmējot dabiskos procesus. Skatu torņi „paver” arī citu ainavas dimensiju un redzes leņķi, tāpēc uzskatāmi par nozīmīgiem dabas izziņas, sugu un ainavas vērošanas objektiem;
- **Dabas takas** (t.sk. mācību un izziņas) ir ļoti populāra dabas izziņas forma. Šobrīd Latvijā ir izveidotas > 100 dabas takas, kuras būtu uzskatāmas par kvalitatīvu un videi draudzīgu tūrisma produktu;
- **Tūrisma maršruti** (pārgājienu, velo, ūdenstūrisma, nūjošanas, auto-moto, pārgājieni ar zirgiem), ko velotūristi var izmantot kā papildus tūrisma piedāvājumu;
- **Dzīvnieku dārzi, dzīvnieku/augu kolekcijas, brīvdabas ekspozīcijas u.c.**, kas pēdējā laikā piesaista aizvien vairāk interesentu, t.sk. velotūristu uzmanību, īpaši valsts lauku teritorijās.

Svarīgs velotūrisma plānošanas aspekts ir ne tikai pieejamie un potenciālie dabas tūrisma resursi, bet arī to atrašanās vietas, blīvums, koncentrācijas zonas, sastopamības biežums, pieejamība, labiekārtojums, vides informācija, līdzšinējā izmantošanas prakse, turpmākie attīstības un perspektīvie plāni, kā arī citi aspekti. Ir svarīgi, lai velotūrisma maršrutos

tiktu iekļauti arī kultūras un vēstures resursi, nekoncentrējot tūristu uzmanību (un novēršot papildus slodzi) tikai un vienīgi uz nozīmīgām dabas vērtībām.

2007. g. saskaņā ar Ekonomikas ministrijas izsludināto valsts iepirkumu tika īstenots pētījums „Latvijas EuroVelo tīkla attīstība”, kura ietvaros tika apsekoti potenciālie EuroVelo maršruti. Apsekošanas gaitā (nobraukti > 2300 km visā valsts teritorijā) tika fiksēti esoši vai potenciāli dabas tūrisma objekti, kuru aptuvenās proporcijas ir parādītas 1. attēlā.

Saskaņā ar 1. attēlā redzamo, ½ no kopējā dabas resursu daudzuma, kas tiek/var tikt izmantoti un atrodas potenciālo EuroVelo maršrutu tuvākajā apkārtnē ir ĪADT un dažādi dabas pieminekļi (koki, iežu atsegumi, akmeņi, avoti, ūdenskritumi u.c.), kas vēlreiz uzsver to ilgtspējīgas un plānveidīgu izmantošanas nepieciešamību un nākotnē. Nozīmīga loma ir arī ūdens resursiem (nedaudz mazāk par ¼) un dabas takām (svarīga to regulāra uzturēšana un monitoring!).



1. attēls. Dažādu dabas resursu grupas un to aptuvenās proporcijas potenciālajos EuroVelo maršrutos¹⁵.

¹⁵ Avots: Juris Smaļinskis, viens no minētā pētījuma autoriem

Velotūrismā izmantojamie dabas resursi



2. attēls. Mērsraga piekraste



3. attēls. Tipiska Latgales ezeraines ainava



4. attēls. Krāslavas priežu sils



5. attēls. Zemā purva izmantošanas veids - dabas taka Cenas tīrelī



6. attēls. Lubāna mitrāja apmeklētāju centrs
Lubāna ezera ziemeļu krastā



7. attēls. ĪADT piesaista velotūristus ar
savām dabas un vēsturiskajām vērtībām un
ainavu

Velotūrismā izmantojamie dabas resursi (turpinājums)



8. attēls. Ērģeļu (Ērģļu) klintis – viens no Latvijas populārākajiem smilšakmens atsegumiem



9. attēls. Valguma ezers atrodas ledāja veidotā – subglaciālā iegultnē



10. attēls. Interessants koks – Zviedru priede pie Vaidavas ezera



11. attēls. Saldsagnīte - samērā bieži sastopams paparžaugs uz smilšakmens atsegumiem, akmeņiem u.c. substrāta



12. attēls. Skatu platforma Abavas ielejas krasta nogāzē



13. attēls. Kaņiera pilskalna taka Ķemeru nacionālajā parkā

3.3. Ar velotūrisma saistītā infrastruktūra un sektora būtiskākās problēmas¹⁶

Autoceļi

Autoceļi u.c. veida ceļi (t.sk. velociņi) – to blīvums, kvalitāte, drošība u.c. aspekti ir viens no galvenajiem velotūrisma un velotransporta attīstības pamatnosacījumiem.

Pēc autora kā ilggadēja velobraucēja pieredzes, diemžēl jāsecina, ka Latvijas autoceļi kopumā (īpaši – grants seguma – visos gadalaikos, sevišķi pavasaros un pēc lietavām) to stāvokļa un **sliktās kvalitātes** dēļ pārsvarā ir nepiemēroti braukšanai ar velosipēdu. Bez iepriekš minētā – autoceļi kopumā ir **nedroši un bīstami** (autobraucēju braukšanas „kultūra”, nevērīgā un neiecietīgā attieksme pret citiem satiksmes dalībniekiem un autobraucējiem, bieži satiksmes un ceļu drošības pārkāpumi – ātruma pārsniegšana, braukšana alkohola un narkotisko vielu reibumā u.c.) braukšanai ar šādu, relatīvi nepasargātu transporta veidu.



14. attēls. Potenciālo EuroVelo maršrutu un to alternatīvu izvērtējums no drošības viedokļa velotūrisma un velotransporta attīstības kontekstā¹⁷

Jāatzīst, ka Latvija, **salīdzinot ar pārējām Baltijas valstīm**, daudzās jomās (velociņi u.c. ar velotransportu saistītā infrastruktūra, autoceļu kvalitāte, drošības aspekti, norādes (ceļazīmes uz infrastruktūras objektiem, apdzīvotām vietām), dažādu tūrisma objektu

¹⁶ Izmantoti autora dati. Sk. arī 17. – 28. attēlu;

¹⁷ Avots: Pētījums: “EuroVelo Latvijas tīkla attīstība”, NK Konsultāciju birojs, 2007. g.

labiekārtojums, Interneta publiskā pieeja u.c.) kopumā atrodas daudz **sliktākā stāvoklī**, nekā Lietuva un Igaunija, kas neveicina ne tikai vietējo, bet arī ārvalstu veloceļotāju (minētās problēmas uztver daudz asāk) aktivitātes. Vēl vairāk, daudzi ārvalstu velotūristi minēto apstākļu dēļ Latvijai izbrauc tranzītā, bet negatīvā informācija (gan no mutes – mutē, gan dažādos plašsaziņas līdzekļos) grauj valsts un tūrisma tēlu. Rezultātā zaudētāji ir uzņēmēji, reģionu un valsts ekonomika kopumā.

Būtiski un acīmredzami uzlabojumi (izņemot atsevišķas iniciatīvas) augstāk minēto problēmu kontekstā pēdējo gadu laikā nav novērojami arī valsts galvaspilsētā, neskatoties uz ilgstošajām un samilzušajām satiksmes sastrēgumu problēmām un tajā pašā laikā – reālu alternatīvu trūkumu.

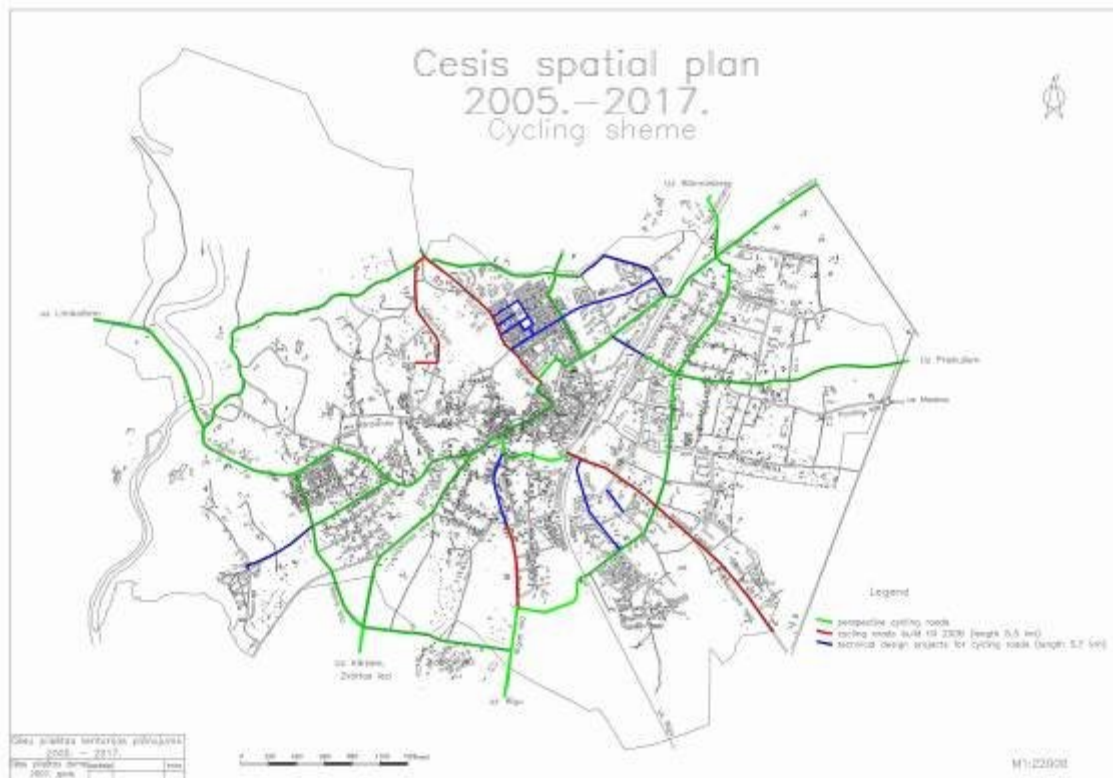
Sava veida rādītājs autoceļu drošībai ir arī augstāk minētā pētījuma rezultātā tapusī karte (14. attēls), kur abi potenciālie EuroVelo maršruti (E 10 un E 11) un to iespējamās alternatīvas ir vērtētas velobraucēju drošības apsvērumu kontekstā. Kaut arī EuroVelo noteiktiem kritērijiem atbilstoši, no drošības aspekta nedroši ir arī kartē ar zaļo krāsu iezīmētie potenciālie EuroVelo maršruta posmi.

Veloceliņi

Šobrīd speciāli – velobraucējiem veidoti veloceliņi vai biežāk – apvienotie veloceliņi/gājēju celiņi ir izveidoti tikai nedaudzos gadījumos un atsevišķās Latvijas pilsētās. Te jāatzīmē, ka veloceliņi un to tīkls ir ne tikai atsevišķu veloentuziastu un velobraucēju „ambīcijas” uz sev nepieciešamo „transporta koridoru”, bet gan ļoti nozīmīga jebkuras apdzīvotas vietas neatņemama, bet realitātē – neesoša sastāvdaļa un pārvietošanās alternatīvas trūkums. Jāmin arī fakts, ka blīvais veloceliņu tīkls atsevišķās valstīs bija bāze EuroVelo maršrutu turpmākai izveidei.

Diemžēl, sabiedrības kopējais noskaņojums, attieksme un no dažu institūciju puses dzirdētais arguments, ka „nav/nebūs/maz būs to, kas brauc pa veloceliņiem” neiztur kritiku, jo velobraucēju skaits palielinās (Rīgā pēdējo gadu laikā – pat divas reizes) un palielinās ar tiem saistītās problēmas, bet ļoti daudzus potenciālos velotransporta lietotājus attur apstākļi, ka nav jau pa kuriem braukt. Īpaši akūti tas ir apdzīvotās vietās un Rīgā, kur braukšana ar velosipēdu pa ielām ir absolūti nepiemērota un nedroša rīcība.

Neskatoties uz augstāk minēto, vēl aizvien Latvijā kopš neatkarības atjaunošanas nav izveidots neviens veloceliņš, kas savienotu divas apdzīvotas vietas – pilsētas vai ciemus. Rīgā joprojām nav izveidots veloceliņu tīkls, kas būtu kaut viens no reāliem risinājumiem un alternatīvām pilsētas transporta sastrēgumu problēmas risināšanā. Šobrīd Rīgā ir izveidoti tikai divi veloceliņi: Rīgas centrs (LR Prezidenta pils) – Imanta un Skanstes iela – Mežaparks (izveidots 2007. g.). Šobrīd notiek trešā veloceliņa izveide, kas savienos Uzvaras parku ar Mārupi. Pagājušā gadsimta astoņdesmito gadu nogalē izveidotais Rīgas (Zasulauka) – Jūrmalas (Lielupe) celiņš, kaut arī šobrīd ļoti populārs un nereti – pat pārslogots, ir fiziski un „morāli” novecojis, bet atsevišķās vietās – pat bīstams tā lietotājiem.



15. attēls. Veloceliņu plānojums Cēsu pilsētas teritorijas plānā 2005. – 2017. gadam¹⁸

Kā atsevišķas pozitīvas pašvaldību iniciatīvas reālas veloceliņu izveides vai plānošanas jomās (t.sk. pilsētu teritoriju plānojumos) jāmin Jūrmala, Cēsis, Valmiera, Smiltene, Līvāni u.c.

Šobrīd Latvija ir vienīgā no trīs Baltijas valstīm, kurā nav ieviesti EuroVelo maršruti (par veikto pētījumu minētajā jomā – sk. iepriekš).

Nobeidzot jāsecina, ka veloceliņu attīstības jomā, salīdzinoši daudz lielāku progresu ir sasniegušas kaimiņvalstis Igaunija un Lietuva.

Sabiedriskais transports

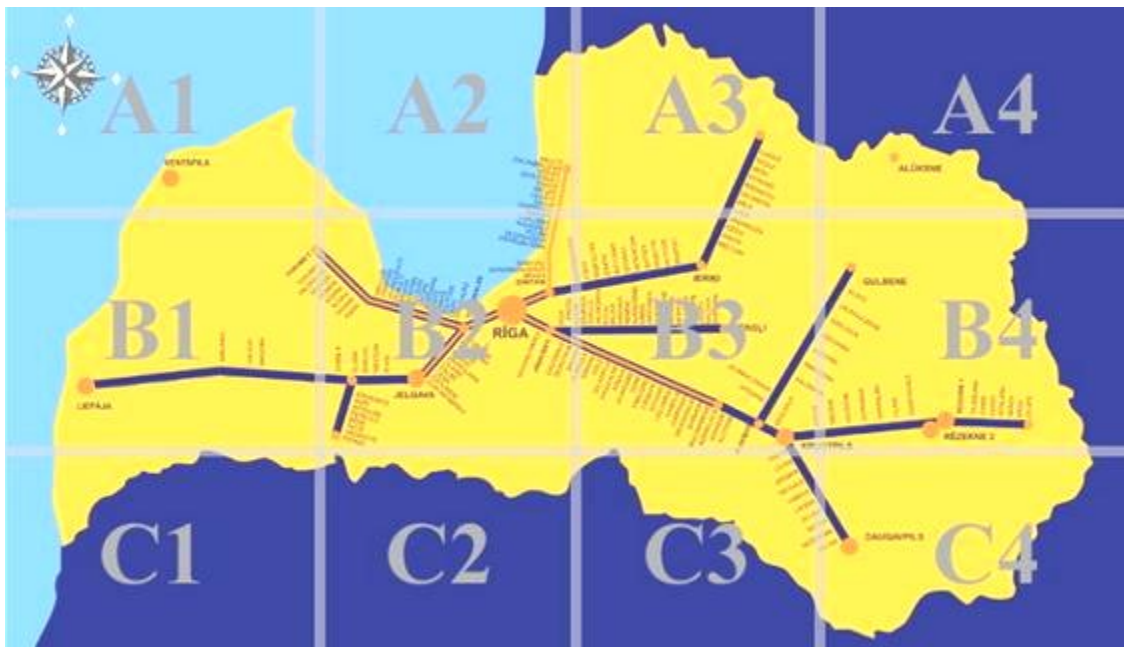
Analizējot pašreizējo¹⁹ **pasażieru vilcienu** maršrutu un kustību grafikus velotūrisma kontekstā, jāsecina, ka:

- Kurzemes un Zemgales kā vēsturisku novadu (izņemot Rīgas – Liepājas un Rīgas - Tukuma dzelzceļa līnijas) lielākā teritorija vispār nav pieejams ar dzelzceļa satiksmi. Tā rezultātā ar vilcienu šobrīd nevar nokļūt tādā nozīmīgā tūrisma galamērķī kā Ventspils;

¹⁸ Avots: Cēsu pilsētas teritorijas plāns;

¹⁹ Avots: www.1188.lv, 2007. g. decembris;

- Vilcieni, salīdzinoši ar citām Eiropas valstīm, Latvijā vēl joprojām ir pārāk lēni un līdz ar to uzskatāmi par laikietilpīgu pārvietošanās veidu;
- Atsevišķos maršrutos (Rīga - Liepāja, Rīga – Madona, Daugavpils - Rēzekne) vilciens kursē tikai vienu reizi dienā;
- Ne vienmēr vilcienos ir izveidotas velosipēdam domātās novietnes, vai arī to skaits ir nepietiekams (parasti trīs), īpaši tūrisma sezonas laikā.



16. attēls. Latvijas pasažieru dzelzceļa maršrutu shēma²⁰

Galvenās problēmas²¹, kas saistītas ar **pasažieru autobusu** satiksmi velotūrisma kontekstā ir jāmin:

- Relatīvi ērta un bieža autobusu satiksme ir g.k. tikai Rīgas apkārtnē un tiešos savienojumos ar republikas nozīmes pilsētām;
- Maršruta autobusus ir ļoti apgrūtināta vai pat nereti neiespējama velosipēdu (u.c. lielāku dimensiju tūrisma inventāra) pārvadāšana. Tas ir g.k. atkarīga no autobusa vadītāja attieksmes, nevis bagāžas pārvadāšanas noteikumiem;
- Nereti, īpaši lauku reģionos, kur kursē novecojuši autobusi, ir arī objektīvs iemesls – maza bagāžas kapacitāte, kā rezultātā ir grūti vai neiespējami ievietot velosipēdu, velosomu, nemaz nerunājot par vairākiem velosipēdiem;
- Lauku teritorijās nereti vēl joprojām ir saglabājies nolietots un nekvalitatīvs autobusu parks, kas kontekstā ar sliktajiem lauku ceļiem rada neērtus ceļošanas apstākļus;
- Latvijā ir teritorijas un maršruti, kur autobuss nekursē katru dienu;

²⁰ Avots: A/s “Latvijas Valsts dzelzceļš”, http://www.ldz.lv/?object_id=1569#;

²¹ Vadlīniju autora ilggadēja pieredze

- Dažkārt starp relatīvi tuviem rajonu centriem autobuss kursē neadekvāti ilgu laika posmu. Piemēram, rīta autobusa no Valmieras līdz Madonai (100 km rādiuss !) brauciena ilgums sasniedz 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.

Norādes, tūrisma informācija dabā

Situācija norāžu (norādes uz tūrisma objektiem un dažādiem infrastruktūras objektiem/elementiem) jomā Latvijā ar katru gadu uzlabojas, tiesa, dažādos Latvijas administratīvajos rajonos tā atšķiras. Neskatoties uz to, uz populārākajiem un iecienītākajiem tūrisma objektiem norādes lielākoties ir izvietotas visā Latvijas teritorijā.

Situācijas uzlabojums ir novērojams arī saistībā ar tūrisma informācijas stendiem, kartēm u.c. veida vides informatīvajiem materiāliem. Te jāmin gan Tūrisma attīstības valsts aģentūras izvietotie tūrisma informatīvie reģionālie stendi un kartes, gan ĪADT vienotā stilā sagatavotie un izvietotie informatīvie stendi. Kopumā varētu secināt, ka norādes un informatīvie stendi šobrīd ir viena no tūristiem piemērotākajām un kvalitatīvākajām infrastruktūras elementu grupām.

Kā būtiskākās problēmas šajā jomā ir jāmin:

- Baltijas mērogā norāžu (norādes autoceļu malās uz tūrisma infrastruktūras objektiem) ziņā Latvija tomēr atrodas salīdzinoši sliktākā situācijā;
- Dažādos Latvijas rajonos ir atšķirīgs šo infrastruktūras elementu blīvums un daudzums;
- 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. Dažkārt uz viensētām un tūristu naktsmītnēm ir vienāda tipa norādes, kas maldina ceļotājus.

Autostāvlaukumi

Situācija autostāvlaukumu, kurus kā apstāšanās vietas varētu izmantot arī velotūristi (t.sk. arī novietojot automašīnu un veicot radiālus izbraucienus tālāk ar velosipēdu), infrastruktūras kvalitātes jomā valsts mērogā, izņemot atsevišķas vietas, pēdējo gadu laikā būtiski nav mainījusies. Joprojām daudzas no autostāvvietām netiek pienācīgi apsaimniekotas un autobraucēji tās izmanto g.k. kā lokālas atkritumu izmešanas vietas. Viespiemērotāki autostāvlaukumi atrodas pie DUS.

Bez augstāk minētās problēmas, jāmin arī citas:

- Autostāvlaukumos parasti nav specifiski velotūristiem nepieciešamā infrastruktūra, piemēram, velostatīvi;

- Īpaši kritisks autostāvvietu stāvoklis (t.sk. sanitāri – higiēniskais) ir valsts galveno un 1. šķiras ceļu malās;
- Valstī kopumā autostāvlaukumu infrastruktūras stāvoklis ir vērtējams kā slikts – viduvējs;
- Šobrīd autostāvlaukumos no infrastruktūras viedokļa vislielākā problēma ir tuaļu un piemērotu atpūtas vietu trūkums to tiešā tuvumā.

Atpūtas vietas

Atpūtas vietas Latvijā g.k. tiek veidotas pie autostāvlaukumiem, interesantiem tūrisma objektiem, rekreatīviem objektiem (ūdeņu krastmalas, jūras piekraste), skaistās un ainaviskās vietās, pie naktsmītnēm, ēdināšanas uzņēmumiem, nozīmīgos ceļu krustojumos u.c.

Ļoti liela nozīme atpūtas vietu izveidē un to apsaimniekošanā ir dažādām valsts un pašvaldību institūcijām. Kā īpaši pozitīvi piemēri šajā jomā ir jāmin, piemēram, izveidotais kvalitatīvu atpūtas vietu tīkls visā Latvijas teritorijā (VAS „Latvijas valsts meži”) un tūrisma apmetnes Gaujas baseina krastos (Gaujas nacionālā parka administrācija), kam ir liela nozīme videi draudzīga un rekreatīvā tūrisma attīstībai valstī kopumā. Atpūtas vietas veido arī uzņēmēji, g.k. pie dažādiem infrastruktūras objektiem, tādējādi piesaistot apmeklētājus.

Tā kā visbiežāk atpūtas vietām ir konkrēts apsaimniekotājs, kas ir ieinteresēts par klientu piesaisti, atpūtas vietu stāvoklis, salīdzinājumā ar pārējo infrastruktūras elementu grupām kopumā ir daudz labāks. Atsevišķās atpūtas vietās ir izvietoti arī velostatīvi.

Kā lielākā problēma šajā sektorā ir jāmin biežais atpūtas vietu infrastruktūras elementu bojāšana un cita veida vandālisms.

Tūristu mītnes

Kopumā tūrisma mītnu sadalījums valstī ir ļoti nevienmērīgs. Visvairāk naktsmītnu koncentrējas piekrastes reģionos, lielāku apdzīvotu vietu tuvumā, pie ūdeņiem, Gaujas nacionālā parka teritorijā, mazāk – valsts vidienē un Latgales plānošanas reģionā. Tāpat ļoti atšķirīgs ir arī tūrisma mītnu piedāvātais produkts un pakalpojumu kvalitāte.

Kā galvenās problēmas tūrisma mītnu sektorā velotūrisma kontekstā ir jāmin:

- Salīdzinoši maz ir tādu naktsmītnu, kas piedāvā velosipēdu nomu un ar tiem saistītos veloservisa pakalpojumus;
- Ļoti liela daļa naktsmītnu ir specializējušās uz „lielāka mēroga” (ne tik daudz uz individuāla, mazskaitlīgu) pasākumu rīkošanu, piemēram, svinībām, semināriem, lielāku kompāniju uzņemšanu, sporta spēlēm u.c. Tādējādi, atsevišķi velobraucēji vai to nelielas grupas ne vienmēr ir īstā šo uzņēmumu mērķauditorija;
- Naktsmītnēs pamazām izzūd tāds velotūristiem absolūti neatņemams pakalpojumu veids kā ēdināšana;

- Tūrisma sezonas laikā, īpaši piekrastes reģionos un pie ūdeņiem, bez iepriekšējas rezervācijas bieži nav iespējams dabūt naktsmītņi, kas kontekstā ar ne vienmēr to pietiekamo blīvumu un velosipēdista vienas dienas/stundas laikā veicamo attālumu ir vērā ņemams aspekts. Proti, naktsmītņu vidējais blīvums atsevišķās teritorijās šobrīd neatbilst Eiropas riteņbraucēju federācijas noteiktajam EuroVelo kritērijam par šādu objektu esamību ne mazāk kā ik pēc 25 kilometriem.

Ēdināšanas uzņēmumi

Kaut arī visdažādāko ēdināšanas uzņēmumu - bistro, kafejnīcas, krogi, bāri, restorāni, tūrisma mītnes u.c spektrs un to piedāvāto pakalpojumu klāsts ir ļoti daudzveidīgs, kā būtiska problēma velotūrisma kontekstā (pārvietošanās ātrums un attālumi) ir jāmin šāda veida uzņēmumu salīdzinoši mazais blīvums (un ne vienmēr atbilstošs darba laiks) lauku teritorijās un to koncentrēšanās pārsvarā lielākajās apdzīvotās vietās – g.k. pilsētās vai to tuvākajā apkārtnē. Tas nozīmē, ka velotūrisma kontekstā atsevišķos valsts reģionos ir salīdzinoši mazs šādu infrastruktūras elementu blīvums, tādēļ pārtikas iegādes nolūkos ir jāorientējas uz vietējiem veikaliem.

Sabiedriskās tualetes

Par šo infrastruktūras elementu, kas ir ļoti nozīmīgs sanitāri – higiēnisks un fizioloģisks aspekts jebkura ar tūrismu (īpaši – aktīvā tūrisma, kas notiek dabas vidē) saistīta pasākuma laikā, ir šādi būtiskākie secinājumi:

- Velotūristiem publiski izmantojamas tualetes šobrīd pietrūkst ne tikai Latvijas lauku teritorijās, bet arī rajona un Republikas nozīmes pilsētās (vai arī vides informācija par to atrašanās vietu un pieejamību);
- Velotūristiem izmantojamās tualetes g.k. pieejamas DUS, muzejos u.c. regulāri apsaimniekotos tūrisma apskates objektos, ēdināšanas uzņēmumos, TIC un tūristu mītnēs (g.k. to klientiem);
- Ir novērots, ka dažkārt iepriekš minētajos objektos tualetes ir slēgtas (nepamatoti) it kā „tehnisku iemeslu” dēļ;
- Pat populāros Latvijas tūrisma galamērķos nereti ir katastrofāls un nepieņemams publiski izmantojamo tuaļu infrastruktūras un sanitāri – higiēniskais stāvoklis, kurš acīmredzami neatbilst nekādām pieļaujamām sanitārām un estētiskām normām;
- Nepieņemams ir daudzu pasažieru vilciena dzelzceļa staciju tuaļu un tuaļu gar valsts galvenajiem autoceļiem sanitārais stāvoklis un to forma;
- Vidējais publiski pieejamo tuaļu blīvums potenciālajā EuroVelo (EV 11) maršrutā ir tikai viena tualete uz 69 km (!)²². Tas 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 nav novērojamas;
- Šī brīža tuaļu blīvums un kvalitātes aspekti (nepiemērotība) neveicina pozitīvu Latvijas kā valsts un tūrisma galamērķa tēlu ārvalstu velotūrisma kontekstā, bet darbojas tieši pretēji.

²² Autora dati

Velotūrisma informācija

Velotūrisma informācija valstī kopumā ir vērtējama vairāk kā nepietiekama. Tikai 2007. g. pirmoreiz tika izdots valsts mēroga velokarte, kurā iekļauti gandrīz visi uz attiecīgo brīdi dabā pastāvošie velotūrisma maršruti. Minētajā gadā arī tika sagatavots Latvijas velomaršrutu veloceļvedis, kurā iekļauti tie nozīmīgākie velomaršruti, kas izveidoti ĪADT/NATURA 2000 teritorijās.

Reģionālā līmenī nozīmīgs ir 2007. g. izdots un pirmais šāda veida vienu valsts vēsturisko novadu aptverošs veloceļvedis „Velomaršruti Baltijas ezeru zeme” par velotūrisma maršrutiem un velotūrisma iespējām Latgales novadā. Izveidots arī novada mēroga veloinfrastruktūras tīkls, pieejami vides informācijas stendi un notikušas citas nozīmīgas aktivitātes.

Atsevišķi izdevumi (bukleti, kartes) ir sagatavoti un izdoti par atsevišķiem Latvijas velomaršrutiem²³.

Ļoti minimāla un vai par maz informācijas par velotūrisma iespējām ir atrodamā rajonu pašvaldību veidotajās Interneta mājas lapās.

Šobrīd velotūrisma informācijas apkopošanas un izplatīšanas funkcijas ir uzņēmis arī Veloceļojumu informācijas centrs.

²³ Sk. 7. nodaļu “Izmantotie un ieteicamie informācijas avoti” un 2. Pielikumu

Infrastrukturā elementu piemēri



17. attēls. Autoceļa Valmiera – Cēsis sadēdējusī un velobraukšanai nepiemērotā ceļa nomale



18. attēls. Veloceliņš Jūrmalā, Majoros



19. attēls. Velosipēdu novietne piepilsētas pasažieru vilcienā



20. attēls. „Brūnā” norāde uz Ziemeļu fortiem Karostā



21. attēls. Autostāvlaukums Rojas jūrmalā. Pieejama tualete un atkritumu urnas



22. attēls. Atpūtas vieta Daugavas loku dabas parkā ar informācijas stendu Krāslavā

Infrastrukturā elementu piemēri (turpinājums)



23. attēls. Norāde uz atpūtas kompleksu Dridži Krāslavas rajonā



24. attēls. Ēdināšanas uzņēmums ar labiekārtotu atpūtas vietu Gaiziņkalna piekāvē



25. attēls. Publiski pieejama tualete ar izlietni Slīteres nacionālajā parkā



26. attēls. Kuldīgas TIC pieejama velotūrisma informācija un arī velonoma



27. attēls. Velostatīvs Kuldīgas centrā pie Kuldīgas TIC



28. attēls. Veloceliņš Rīgas centrā - Imanta Pārdaugavā, Daugavgrīvas ielā

3.4. Velotūrisma maršruti

Pēc autora aplēsēm, šobrīd Latvijā ir izveidoti ~ 70 (vairums no tiem ļoti lokāli) velotūrisma maršruti²⁴, kas atbilst vismaz dažiem no zemāk minētajiem kritērijiem:

- Velomaršruts ir dabā marķēts vai arī tuvākajā laikā marķējumu ir plānots ieviest;
- Par maršrutu ir izdots informatīvs materiāls (karte, buklets, cits) vai tā detāls apraksts pieejams Internetā un šī informācija ir salīdzinoši viegli iegūstama jebkuram interesentam;
- Maršrutam ir reklamētājs un/vai „apsaimniekotājs” (piemēram, SIA, a/s, ĪADT administrācija, tūrisma uzņēmēj sabiedrība, pašvaldība, NVO, entuziasti u.c.), kas izvieto norādes, sniedz interesentiem nepieciešamo informāciju, piedāvā veloservisu, velonomu u.c. pakalpojumus;
- Pa minēto maršrutu tiek plānveidīgi organizēti reāli grupu vai individuāli velobraucieni.

Balstoties uz publiski pieejamo informāciju velotūrisma jomā, Projekta ietvaros 2007. g. ar velosipēdu tika apsekoti 70 velomaršruti²⁵, uz kuru bāzes īstenots Projekts, izstrādātas Vadlīnijas, sagatavoti un tipogrāfiski publicēti divi tālāk minētie iespieddarbi – „Latvijas velokare” un „Veloceļvedis pa aizsargājamām dabas teritorijām”. Projekta realizācijā tika izmantota arī iepriekšējos gados iegūtā projektu pieredze un prakse.

Latvijas velokarte



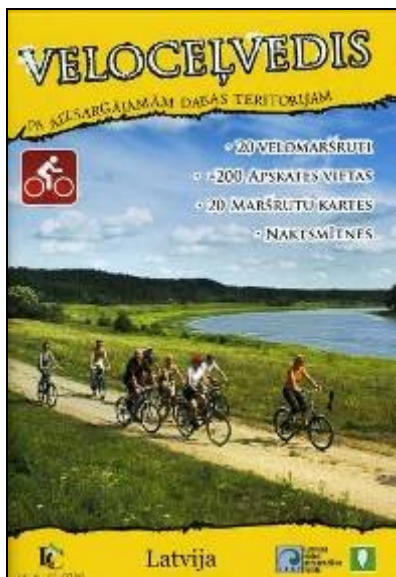
Velokartē:

- Iekļauti 67 velomaršruti visā Latvijas teritorijā
- Katrs velomaršruts aprakstīts pēc konkrēta algoritma, iekļaujot šādus informatīvos blokus:
 - Atrašanās vieta
 - Maršruta garums
 - Ceļa segums
 - Maršruta anotācija
 - Grūtības pakāpe
 - Marķējuma esamība
 - Brīdinājumi un ieteikumi
 - Kontaktinformācija
 - Fotomateriāls
- Iekļauta Latvijas ceļu pārskata karte M 1: 550 000, kurā shematiski iezīmēti velomaršruti
- 302 naktsmītnes
- Sagatavota latviešu un angļu valodās

²⁴ Skaitlī nav iekļauti empīriski sagatavoti un tikai teorētiski aprakstīti velomaršruti;

²⁵ Sk. 2. Pielikumu

Veloceļvedis pa īpaši aizsargājamām dabas teritorijām



Veloceļvedī:

- Iekļauti ĪADT un NATURA 2000 teritorijās izveidoti un LLTA „Lauku ceļotājs” velotūristiem rekomendētie 20 velomaršruti
- Sagatavota informācija par vairāk nekā 200 apskates objektiem minētajos maršrutos
- Iekļautas naktsmītnes
- Sniegti Zaļie padomi veloceļotājiem
- Iekļauta shematiska Latvijas pārskata karte, kurā attēloti velomaršruti
- Valoda - latviešu

Minētajos izdevumos (pirmie šāda veida un mēroga velotūrisma velītī izdevumi, kas aptver visu valsts teritoriju) ir atrodama detalizēta informācija par līdzšinējo Latvijas velotūrisma maršrutu piedāvājumu (velomaršrutu saraksts un īss raksturojums – sk. 2. Pielikumu) uz šo materiālu izdošanas brīdi, tāpēc Vadlīnijās tas nav detālāk analizēts.

3.5. Veloceļotāju un velotransporta statistika

Valstī kopumā netiek apkopota statistika (tikai atsevišķas pašvaldību iniciatīvas) ne par vietējiem un ārvalstu velotūristiem, ne arī velotransporta kā alternatīvā transporta līdzekļu lietotāju skaitu un dinamiku. Šāda informācija nav pieejama arī par ĪADT/NATURA 2000 teritorijām valsts/teritoriju griezumā.

Neskatoties uz kopējās statistikas trūkumu, autora u.c. velosipēdu lietotāju vizuālie novērojumi rāda, ka velobraucēju skaits Latvijā ar katru gadu pieaug gan atsevišķās pilsētās, gan valstī kopumā. Velosipēdu lietotāju skaita pieaugumu apliecina arī Rīgas Domes Satiksmes departamenta veidotajā mājas lapā²⁶ atrodamā informācija, ka 2007. g. vasarā, salīdzinot ar 2006. g., velosipēdistu skaits Rīgā ir aptuveni dubultojies.

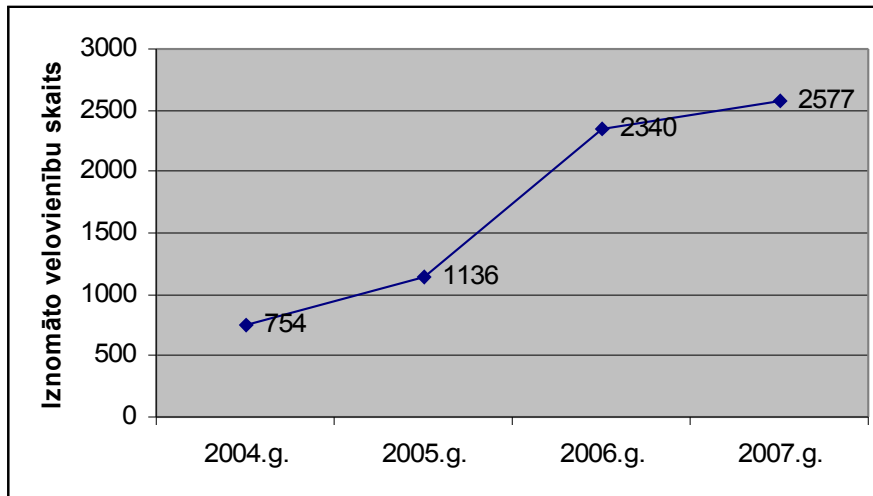
Par velosipēda lietotāju (vismaz potenciālu) var spriest arī no cita veida faktiem. Saskaņā ar LR Centrālās Statistikas pārvaldes sniegto informāciju²⁷, statistika par pārdoto velosipēdu skaitu tiek apkopota kopš 1993. gada. No tās izriet, ka pēdējo četrpadsmit gadu laikā Latvijā pārdoti 537 751 velosipēdi (velosipēds sanāk katram piektajam valsts iedzīvotājam!). Turklāt, daudzi, vecākās paaudzes iedzīvotāji velosipēdu ir iegādājušies un lieto jau pirms minētā gada. Šie fakti tikai apliecina ārkārtīgi augsto velotransporta

²⁶ Avots: <http://www.veloriga.lv/?ct=jaunumi&fu=read&id=147&start=>;

²⁷ Avots: <http://www.csb.gov.lv/>

lietotāju un velotūrisma potenciālu, kas, diemžēl, nekvalitatīvās un nedrošās autoceļu vai neesošās veloinfrastruktūras dēļ, pilnībā un pilnvērtīgi netiek izmantots.

Saskaņā ar Ilzes Grīnfeldes²⁸ sniegto informāciju, pēdējo četru gadu laikā ir pieaudzis nomāto velovienību skaits (29. attēls) aktīvā tūrisma centrā „Eži”. Tas liecina par kopējo velobraukšanas aktivitāšu pieauguma tendenci vienā konkrētā kompleksā tūrisma uzņēmumā, kas piedāvā pašu izstrādātu velotūrisma produktu ar to saistītus pakalpojumus. I. Grīnfelde piebilst, ka pēdējo gadu laikā samazinās individuālo, bet pieaug dažādu grupu un pasākumiem nepieciešamo nomāto velosipēdu vienību skaits.



29. attēls. Aktīvā tūrisma centra “Eži” nomāto velovienību skaits 2004. – 2007. g.

3.6. Velotūrisma attīstībā iesaistītās puses un to ieguldījums

Lai plānveidīgi attīstītu velotūrisma un velotransporta jomu gan valstī kopumā, gan arī reģionos, nepieciešama visu ieinteresēto pušu (visos plānošanas un īstenošanas līmeņos) koordinēta sadarbība.

Valsts politikas izstrādātājas institūcijas – LR Ekonomikas, Satiksmes un Vides aizsardzības ministrijas izstrādā politikas, kas cieši saistītas ar velotūrisma, velotransporta, autoceļu, drošības, transporta un dabas resursu aizsardzības jomu attīstību visās valsts mērogā.

Valsts politikas realizētājām institūcijām, piemēram, Dabas aizsardzības pārvaldei ir liela loma ilgtspējīga un videi draudzīga dabas resursu izmantošanas nodrošināšanā neadministrētajās ĪADT/NATURA 2000 teritorijās. **ĪADT un NATURA 2000 teritoriju administrācijas** ir tās valsts pārvaldes institūcijas, kas minētajās teritorijās realizē dabas aizsardzības valsts politiku, rūpējas par dabas resursu ilgtspējīgu izmantošanu, kā arī daudzos gadījumos iespēju robežās nodrošina attiecīgās teritorijas labiekārtojumu (piemēram, vides informācija u.c.), bet atsevišķos gadījumos arī veido konkrētus

²⁸ Aktīvā tūrisma centrs “Eži”, www.ezi.lv

velotūrisma maršrutus. Administrācijas ir arī tās institūcijas, ar kurām ir jāsaskaņo jaunu velotūrisma maršrutu veidošana vai infrastruktūras elementu izveide administrētajās teritorijās.

Plānošanas reģionu attīstības aģentūras sadarbībā ar pašvaldībām un valsts institūciju teritoriālajām iestādēm, izstrādājot attiecīgās teritorijas attīstības programmu un teritorijas plānojumu, plāno arī ar velotūrisma un velotransportu attīstību saistītās aktivitātes. Aģentūras piedalās arī dažādu ar tūrisma saistītu projektu realizēšanā, kam ir nozīme reģionālās attīstības veicināšanā.

Pašvaldības ir atbildīgas par savas teritorijas attīstības plānu izstrādi, kuros tiek noteiktas tūrisma attīstības perspektīvas, kā arī to pienākums ir nodrošināt resursus un pasākumus tūrisma attīstībai. Pašvaldības piedalās tūrisma informācijas centru izveidē, kas ir galvenie informācijas (t.sk. informatīvu materiālu sagatavotāji) sniedzēji un dažādu ar tūrisma (t.sk. velotūrisma) saistītu projektu koordinētāji un īstenotāji. Kā pozitīvs piemērs ir jāmin Kuldīgas pašvaldības (Kuldīgas TIC) ieguldījums kompleksā velomaršrutu izstrādē un ieviešanā Kuldīgas rajonā.

Nozīmīga loma velotūrisma attīstībā ir arī **dažādām NVO**, t.sk. **tūrisma asociācijām**. Kā pozitīvi piemēri jāpiemin reģionālo - Vidzemes, Kurzemes un Latgales tūrisma asociāciju ieguldījums velomaršrutu veidošanā. Velomaršrutus Kurzemē ir veidojusi arī Ekotūrisma savienība. Kā piemērs minama arī LLTA „Lauku ceļotājs”, kas 2007. g. izdeva Latvijas velomaršrutu karti un Veloceļvedi pa īpaši aizsargājamām teritorijām, kā arī popularizē velotūrisma ne tikai kā videi draudzīgu, ilgtspējīgu un alternatīvu pārvietošanās veidu, bet arī nozīmīgu tūrisma produkta papildus piedāvājumu Latvijas lauku teritorijās. Atsevišķās ĪADT/NATURA 2000 teritorijās ir nodibinātas **sabiedriskas organizācijas**, kas organizē ar tūrisma saistītas aktivitātes minētajās teritorijās, piemēram, Saukas ezera dabas biedrība, Vestienas aizsargājamo ainavu apvidus attīstības padome.

Tūrisma, vides eksperti – piedalās velomaršrutu plānošanas un izveides procesā, sniedz atzinumus un rekomendācijas par atsevišķu teritoriju, dabas objektu, biotopu, sugu iekļaušanu/neiekļaušanu konkrētajā tūrisma maršrutā, kā arī – nereti piedalās šo maršrutu un tajā iekļauto objektu sabiedriskajā monitoringā.

Vietējie uzņēmēji – nodrošina velomaršrutā vai attiecīgajā teritorijā ar tūrisma saistītos pakalpojumus – tūristu mītnes, ēdināšanas, veloservisa, nomas, gidu u.c. pakalpojumus, kā arī nepieciešamo un aktuālo informāciju.

Tūristi – ideālā gadījumā ir atbildīgi ceļotāji attiecībā pret dabu un vietējiem cilvēkiem, kā arī rada ekonomisku labumu konkrētajai teritorijai. Tūristu atstātā nauda ir ekonomisks stimuls tālākai tūrisma produkta un infrastruktūras attīstībai. Tūristu skaita dinamika un auditorija ir sava veida piedāvātā velotūrisma produkta un reģiona attīstības indikators.

4. Velotūrisma maršrutu plānošanas un izveides līdzšinējā prakse

4.1. „Labās” prakses piemēri

Ar „labo” praksi²⁹ tiek saprasti un Vadlīnijās atspoguļoti tie pozitīvie konkrētie piemēri, kas velomaršrutu apsekošanas gaitā, Vadlīniju autoram tos testējot kā šo maršrutu reālam lietotājam, tika atzīti par ilgtspējīga tūrisma plānošanai atbilstoši un videi draudzīgi.

Ņemot vērā to, ka valstī nav izveidots velotūrisma infrastruktūras tīkls, šobrīd no satiksmes intensitātes un velobraucēju drošības viedokļa šādām aktivitātēm piemērotāki ir salīdzinoši mazie un nenoslogotie lauku, meža u.c. **ceļi**, uz kuru bāzes ir veidota liela daļa Latvijas velomaršrutu. Braukšana pa šādiem maršrutiem ļauj koncentrēties ne tikai uz ceļu un satiksmi, bet arī tuvākajā apkārtnē esošajiem objektiem, ainavām u.c.

No velotūristu pārvietošanās un loģistikas viedokļa vispiemērotākie un pārdomātākie ir tie maršruti, kur velotūrists var atgriezties izejas punktā (**apļveida maršruti**), vai arī velotūrisma maršruta sākums un beigas ir viegli pieejamas ar **sabiedrisko transportu**. Kā piemēru var minēt velomaršrutu Cēsis – Valmiera, kur abi punkti viegli un dienas laikā vairākkārt ir pieejami ar pasažieru vilcienu. Tas nozīmē, ka velotūristam nepieciešamības gadījumā nav problēmas atgriezties arī maršruta izejas punktā, ja tur ir atstāta automašīna, ar kuru ir atvesti velosipēdi.

Nozīmīgs faktors ir katra konkrētā velomaršruta **grūtības pakāpe** (to nosaka reljefs, ceļa segums un kvalitāte, garums, dažādi šķēršļi u.c. faktori), jo ne visi Latvijas maršruti ir piemēroti „vidējam” lietotājam. Tas nozīmē, ka potenciālais velobraucējs jau savlaicīgi tiek brīdināts par minēto situāciju un var pārdomāt/izplānot tālāko rīcību. Kā pozitīvs piemērs ir jāmin Smiltenes velotakas, kur katram no vairākiem šeit izveidotajiem maršrutiem ir definēta grūtības pakāpe.

Lai atvieglotu braucēju orientēšanos (īpaši, braucot pa maziem lauku un meža ceļiem, takām, kur nereti ir ļoti blīvs to tīkls), ir jābūt izvietotām maršruta **norādēm/markējumam**. Šobrīd no apsekotajiem velomaršrutiem tikai aptuveni 1/2 ir dabā markēti, bet daļai markējumu bija plānots ieviest līdz 2007. g. beigām. Kā „labās” maršrutu markējumu prakses piemēri ir jāmin gadījumi, kad izvēlētas vienkāršas, lētas, ērti atjaunojamas un viegli uzstādāmas norādes, kas veidotas no dabiskiem materiāliem, kas vidē relatīvi ātri sadalās, piemēram, no koka.

Ļoti svarīgi ir arī cita veida **veloinfrastruktūras objekti** – atpūtas vietas, velostafīvi, ugunsкура vietas, laipas mitrās vietās, tiltiņi pāri ūdenstecēm u.c. Kā īpaši pozitīvs piemērs ir jāmin daudzi Latgalē, piemēram, Krāslavas rajonā veidotie velomaršruti, kur ir īstenota kompleksa pieeja maršrutu infrastruktūras veidošanā to visā garumā.

Ja velomaršruts tiek reklamēts plašākai sabiedrībai, tā teritorijā nepieciešama arī attiecīga **informācija dabā**, jo ne vienmēr velobraucēji ceļojumā dodas sagatavojušies un ar

²⁹ Sk. arī 30. – 51. attēlu

attiecīgo informatīvo bāzi nodrošināti. Kā „labās” prakses piemēri ir jāmin gadījumi, kad vismaz maršruta sākumpunktā ir izveidoti informatīvie stendi ar velomaršruta pamatinformāciju, atbilstošs kartogrāfiskais materiāls vai kartoshēmas u.c. velobraucējiem aktuāla informācija (tūrisma gidu pieejamība, velonomas iespējas, ar tūrisma saistītie vietējo iedzīvotāju sniegtie pakalpojumi u.c.). Šajā ziņā vairāki pozitīvi piemēri ir pieminami Latgales velomaršrutos, Allažu dabas takās u.c.

Bez iepriekš minētās informācijas, par „labo” praksi uzskatāmi gadījumi, kad velomaršruta teritorijā dabā ir izveidota arī informācija par labas uzvedības normām - **„iekšējās kārtības noteikumi”** un līdzīga tipa informācija, kas potenciālajiem teritorijas apmeklētājiem vienkāršotā valodā izskaidro uzturēšanās kārtību, t.sk. arī dabas aizsardzības kontekstā. Šāda prakse ir pielietota Embūtes dabas parkā. Minētai informācijai ir arī ļoti nozīmīgs izglītības aspekts.

Kaut arī liela daļa no velotūrisma maršrutiem atrodas teritorijās ar dabas aizsardzības statusu, salīdzinoši retos gadījumos ir atrodama saprotama un pārliecinoša vides informācija, ka velobraucējs atrodas **ĪADT vai NATURA 2000 teritorijā**/vai šo teritoriju robežu marķējums.

Par „labās” prakses piemēru uzskatāmi arī vairums no Latvijas velotūrisma maršrutiem, kur velobraucēju **uzmanība tiek fokusēta ne tikai uz dabas, bet arī kultūrvēsturiskām un cilvēkradītām vērtībām un objektiem**, kā arī vietējo uzņēmēju sniegtajiem pakalpojumiem, piemēram, zemnieku saimniecībām, lauku labumiem u.c. Šāda pieeja, iesaistot dažāda veida objektus, novērš pastiprinātu antropogēno slodzi uz dažādiem nozīmīgiem dabas resursiem.

Ne tikai drošības, bet arī dabas vides aizsardzības kontekstā ir svarīgi labiekārtot velotūristiem dažādas potenciāli bīstamas vietas – upju senieleju nogāzes, ezera krastus, upīšu gravas u.c., izveidojot atbilstošu norobežojošus vai brīdinošus infrastruktūras elementus. Kā ļoti pozitīvs piemērs ir jāmin Kalnu apļveida velomaršruts Siguldā, kur maršrutā izveidoti **tiltiņi, kāpnes, laipas u.c. elementi**, kas ievērojami atvieglo un padara drošāku pašu braukšanu, kā arī ar **klūgu pinumiem** nostiprinātas Gaujas senielejas nogāzes velomaršruta teritorijā, lai neveicinātu augsnes un nogāžu eroziju, kā arī virzītu velotūristu pa šim nolūkam paredzēto „trasi”. No tā izriet, ka maršrutā ir padomāts ir arī par vides kvalitātes esošā stāvokļa nodrošināšanu.

Par velomaršruta veidotāju pozitīvo attieksmi un drošības aspektu „nodrošinājumu” pret maršruta lietotājiem liecina viens no Gulbenes rajona velomaršrutiem, kur pirms kādas viensētas uz koka bija piestiprināta informējoša koka plāksnīte **„Suns!”**. Šāda informācija velotūristam ļauj savlaicīgi sagatavoties negaidītiem pārsteigumiem, vai arī apiet šādu vietu ar līkumu.

Sava veida pozitīvas attieksmes jautājums pret dabas vidi un velotūristiem bija novērojams velomaršrutā „Daugavas loki”, kur vienā maršruta posmā pāri takai bija nogāzies koks. Lai veicinātu bioloģiskās daudzveidības saglabāšanos, koks bija atstāts, bet tajā izveidots **„koridors”**, kas atvieglo velobraucēju pārvietošanos. Šāda šķēršļa

esamība vienlaikus ierobežo pārvietošanos ar mehāniskiem transporta līdzekļiem minētajā teritorijā, kurai ir dabas aizsardzības statuss.

Velomaršrutā „Ežezera noslēpumi” izvietotajā tūrisma informācijas stendā teritorijas apmeklētāji tiek iepazīstināti ar **bieži sastopamām augu sugām** (pretēji nereti ierastai praksei, „reklamēt” tikai un vienīgi retos un aizsargājamus augus), kas ir nozīmīgs resursu ilgtspējīgas izmantošanas un videi draudzīga tūrisma piemērs.

Par pozitīvu praksi uzskatāmi gadījumi, ka velomaršruti tiek veidoti arī **pilsētvidē**, piemēram, Jelgavas un Cēsu gadījumā. Tas ļauj ne tikai tūristiem, bet arī vietējiem iedzīvotājiem savu pilsētu iepazīt no pavisam cita skatu punkta un ar citu transporta līdzekli.

Nobeidzot jāpiebilst, ka ideālā gadījumā, **par pārdomātu un ilgtspējīgu velomaršrutu** kā tūrisma produktu var uzskatīt tādu maršrutu, kuram ir:

- **apsaimniekotājs**, kas regulāri uzrauga un uztur maršrutā esošo infrastruktūru ilgtermiņā, monitorē tajā notiekošās aktivitātes visas sezonas garumā, veido konkrēto piedāvājumu un mārketē to (piemēram, Aktīvā tūrisma centrs „Eži”);
- **pieejams un piedāvāts ar velotūrisma un to saistītais tūrisma pakalpojumu klāsts** (velonoma, velosipēdu transports, veloserviss, tūrisma gidi, naktsmītnes u.c.) un no tā iegūst vietējie uzņēmēji;
- ievēroti **dabas un vides aizsardzības aspekti**;
- maršruts **šķērso** vairākas administratīvas teritorijas (nevis atrodas vienas ietvaros), vai pat atsevišķu **valsts novadu** un ir konsekventi labiekārtots visā tā garumā;
- nodrošināta viegli publiski pieejama **aktuāla informācija** par to.

„Labās” prakses piemēri



30. attēls. Slīteres nacionālā parka velotūrisma maršruts izveidots uz mazo piekrastes ceļu bāzes



31. attēls. Rajona velotūrisma maršrutu marķējuma zīmes piemērs Kuldīgas rajonā



32. attēls. Velomaršruta norādes Slīteres nacionālajā parkā



33. attēls. Velomaršruta „Apkārt Ludzas ezeram” norāde



34. attēls. Vienkārša un viegli atjaunojama koka norāde Rāmkalnu velomaršrutā



35. attēls. Maršruta norāde velomaršrutā „Daugavas loki”. Maršruts veidots g.k. uz lauku un meža ceļu bāzes

„Labās” prakses piemēri (turpinājums)



36. attēls. Tūrisma informācijas stends –
karte velomaršrutā „Daugavas loki”



37. attēls. Tūrisma informācijas stends
Engurē



38. attēls. Informācijas stends par tūrisma
un atpūtas iespējām Saukas dabas parka
velomaršrutā



39. attēls. Velomaršruta norāde Gaujas
nacionālajā parkā. Kalnu velotūrisma
maršrutā Siguldā



40. attēls. Atpūtas vieta velomaršrutā
„Krāslavas priežu sils”



41. attēls. Velotūristu atpūtas vieta
velomaršrutā „Šilovkas ezers”

„Labās” prakses piemēri (turpinājums)



42. attēls. Jaunizveidots tilts pāri Skaistai velomaršrutā „Krāslavas priežu sils”



43. attēls. Atpūtas vieta – rotaļu laukums velomaršrutā „Apkārt Ludzas ezeram”



44. attēls. No kokmateriāliem veidots velostativs vienā no Latgales velomaršrutiem



45. attēls. Tūristu atpūtas vieta Slīteres nacionālajā parkā



46. attēls. Nostiprināta Gaujas senlejas nogāze Kalnu velotūrisma maršrutā Siguldā, Gaujas nacionālajā parkā



47. attēls. Tilts Gaujas senlejas nogāzē Kalnu velotūrisma maršrutā Siguldā, Gaujas nacionālajā parkā

4.2. „Sliktās” prakses piemēri

4.2. nodaļā ar „slikto” praksi³⁰ ir domāti tie konkrētie gadījumi, kas konstatēti velotūrisma maršrutu apsekošanas laikā un tika identificēti kā neatbilstoši ilgtspējīga un videi (un arī velotūristiem) draudzīgai tūrisma praksei. Termins „slikts” dažkārt var būt arī relatīvs, tādēļ tas likts *pēdīnās*.

Velotūrisma maršrutu **plānošanā un to tālākā izveidē** ļoti svarīgs aspekts ir maršruta loģisks un loģistisks (viegli pieejams, vēlams arī ar sabiedrisko transportu) sākuma un beigu punkts. Līdzšinējā velomaršrutu veidošanas prakse parāda, ka nereti velomaršrutu sākums un beigas atrodas mazapdzīvotās vietās, kur nav sabiedriskā transporta, svarīgas velotūrisma nepieciešamas infrastruktūras u.c. tūrisma nozarei svarīgu faktoru. Dažkārt šādi velomaršruti ir „lineāri” (nav lokveida), kas apgrūtina atgriešanos to sākumpunktā (jābrauc turp – atpakaļ pa to pašu un nereti sliktas kvalitātes ceļu vairāki desmiti kilometru). Apsekojumu gaitā radās iespaids, ka daži Latvijas velomaršruti ir **tapuši g.k. „uz papīra”** (?) kā projektam „X” nepieciešamais atskaites rezultāts, bet patiesībā nav padomāts (un dabā arī praktiski ar velosipēdu un velobraucējiem testēts) par šādu maršrutu reālo lietotāju interesēm un to izmantošanas praktiskumu. Minētai problēmai var būt arī daļēji attaisnojošs iemesls, jo Latvijā velomaršrutus ir samērā grūti „pielāgot” maz blīvajam dzelzceļa tīklam (velosipēda pārvadāšanas nolūkā) un kvalitātes un kvantitātes ziņā nepietiekamai un nepiemērotai ar velobraukšanu saistītai infrastruktūrai, kāda ir novērojama valstī kopumā.

Kā savā ziņā „sliktās” velotūrisma maršrutu plānošanas prakses piemērs ir jāmin fakts, ka Latvijas velomaršrutu plānošana notiek g.k. **administratīvu teritoriju robežās** (rajons, pagasts, novads kā administratīva vienība). Tikai retos gadījumos velomaršruti šķērso divu vai pat vairāku rajonu robežas. Ņemot vērā administratīvo rajonu relatīvi nelielos izmērus, izveidotie velomaršruti pārsvarā ir ļoti lokāli, kā rezultātā nav iespējams šķērsot pat vienu Latvijas vēsturisko novadu, par valsti kopumā nerunājot. Tā rezultātā šādus lokālus maršrutus labākā gadījumā izmanto tikai vietējie, nevis ārvalstu ceļotāji, kas vēlās redzēt vairāk nekā vienu mazu valsts administratīvo vienību. Negatīvs apstāklis ir arī fakts, ka pat viena velomaršruta ietvaros, ja tas ietilpst divos rajonos, ir konstatētas situācijas, kad velotūrisma infrastruktūra ir izveidota tikai vienas administratīvās vienības robežās, bet šķērsojot robežu, tās vairs nav. Ņemot vērā arī administratīvi teritoriālās reformas gaitā radītās izmaiņas, šāda plānošana no reālo velomaršrutu lietotāju viedokļa ir ļoti nepraktiska un netālredzīga.

Kaut arī ne bieži, ir novērota prakse, ka velomaršruti tiek plānoti pa autoceļiem ar **augstu satiksmes intensitāti** vai pat atsevišķos gadījumos – **valsts galvenajiem autoceļiem**, kā arī šauriem, salīdzinoši – sliktas kvalitātes autoceļiem (ar bieži braucošām „fūrēm”), kas no velobraukšanas un drošības aspekta ir nepieņemams variants.

Bez tā, ka dažos popularizētajos velomaršrutos vispār nav nekādas ar velotūrisma saistītas infrastruktūras, vai tā ir vairāk kā nepietiekama (piemēram, nav norāžu, vai tās ir tikai dažās vietās), jāpiemin arī esošās **infrastruktūras nepiemērotība**, piemēram,

³⁰ Sk. arī 53. – 68. attēlu

velosipēda novietošanai nepiemēroti velostatīvi (nav iespējams ievietot priekšējo riteni), tūrisma informācijas stendi, kuru virsmu sedz stikls (sadauzītie stikli rada atkritumus, kas dabā praktiski nesadalās) u.c.

Šobrīd Latvijā kopumā ir ļoti atšķirīga velomaršrutu norāžu zīmju izgatavošanas prakse un pieeja. Gandrīz katrā velomaršrutā ir atšķirīgs **norāžu stils** (izņemot Latgali un Kuldīgas rajonu, kur tas ir vienots). „Labā prakse” būtu vienots velomaršrutu norāžu stils vismaz vienā reģionā (novadā, plānošanas reģionā), kā arī vienots stils ĪADT un NATURA 2000 teritorijās³¹.

Kā relatīvs „sliktās” prakses piemērs ir jāmin velomaršrutu norādes zīmes, kas pēc sava vizuālā noformējuma un izmantotā materiāla atgādina amatnieku mākslas darbus. Šāda tipa norādes zīmes ir salīdzinoši dārgas un daudz grūtāk atjaunojamas to bojāšanas vai zaudējuma gadījumā. Ņemot vērā sabiedrības attieksmi pret dažādiem infrastruktūras elementiem kopumā, daudz „praktiskākas” un vieglāk atjaunojamas ir vienkāršākas un lētākas norādes zīmes. Šo apgalvojumu ilgtermiņā vai nu apstiprinās vai apgāzīs tālākā šo velomaršrutu zīmju apsaimniekošanas prakse.

Nereti velomaršrutā izveidotie tūrisma infrastruktūras elementi, t.sk. informatīvie stendi un norādes ir viena konkrēta īstermiņa **projekta rezultāts**, kam pēc projekta beigām nav paredzēts ilgtermiņa uzturēšanas mehānisms un finansējums. No tā izriet, ka arī reālais velomaršruts dabā pastāv un tiek reklamēts tikai projekta laikā un kādu brīdi pēc tā noslēguma.

Velomaršrutu apsekošanas gaitā nācās sastapties ar gadījumiem, kur atsevišķi maršruta infrastruktūras elementi atrodas **uz sabrukšanas robežas un ir bīstami to lietotājiem**. Kā piemēri ir jāmin trosu tilts pāri Ogresi pie Emmas dzirnavām. Diemžēl, informatīvajā telpā par velomaršrutu „Ventas ieleja” nebija atrodama informācija, ka tā vidusdaļā jau pirms laba laika ir **sabrucis tilts** pāri caurtekai, kas savieno Lielo un Mazo Nabes ezeru. Apsekošanas laikā bija divas alternatīvas – doties atpakaļ, vai meklēt potenciālu brasla vietu, kas ne visiem velobraucējiem būtu piemērotas alternatīvas.

Ceļu, pa kuriem pārvietojas velotūristi, **kvalitāte un kvalitātes mainība** (piemēram, ceļi ar grants segumu pēc lietavām) ir ļoti svarīgs priekšnoteikums velomaršruta izveidē. Apsekojumu laikā nācās secināt, ka garākos velomaršrutos, kas ir izveidoti mežu teritorijās, bieži notiek koksnes izstrāde, kā rezultātā ir stipri bojāti vai par nelietojamiem padarīti meža ceļi. Turklāt, daudzi no tiem **nav atjaunoti** arī pēc cirsmu izstrādes. Informācija un brīdinājumu trūkums par šādiem velobraucējam būtiskiem maršruta veikšanas apstākļiem daudzu kilometru garumā var ļoti ietekmēt brauciena ilgumu un tā norises kvalitāti, īpaši tiem, kuru inventārs vai fiziskā kondīcija nav piemērota šādu bezceļa posmu veikšanai.

Līdzšinējā pieredze liecina, ka dažkārt velomaršrutus (piemēram, „Kalnu velotūrisma maršruts” Siguldā,) vai to atsevišķas daļas **kā trenniņu un ekstrēmu izbraucienų vietas izmanto motosportisti**. Tādējādi tiek pārkāpta ne tikai virkne normatīvo aktu,

³¹ Sk. <http://www.dap.gov.lv/?objid=1146>

bojāta mazo ceļu un taku virsma (pēcāk velobraucējiem nelietojama), bet arī nopietni ietekmēti nozīmīgi dabas resursi, kuru aizsardzības nolūkā ir izveidotas attiecīgās ĪADT.

Apsekojumu gaitā tika novērots, ka atsevišķu velomaršrutu daļas tiek izmantotas kā **izjāžu ar zirgiem vietas**. Arī pēc šādām aktivitātēm meža ceļi kļūst velobraucējiem nepiemēroti, vai pat nelietojami.

Pie „sliktās” prakses piemēriem ir jāmin dažāda veida **apdraudējumi** ar kuriem sastopas/ var sastapties velotūristi. Piemēram, vienam no Latgales velomaršrutiem, kas šķērsoja lauksaimniecībā izmantojamas teritorijas (liellopu ganības), apsekošanas brīdī pāri ceļam bija pārvilkta **elektrogana stieple**, kas, lai arī marķēta, bija gandrīz nepamanāma. Šī paša maršruta viens no ceļa posmiem bija **uzarts**, bet nākamais – **applūdis** (bebru darbi). Kaut arī minētā velomaršruta nosaukumā ir vārds „eksotisks”, tomēr no šādu teritoriju un vietu iekļaušanas „vispārējas lietošanas” maršrutā vajadzētu izvairīties.

Tā kā lielākā daļa Latvijas velomaršrutu ir veidoti lauku teritorijās, velotūristiem nozīmīgs traucējošs, kā arī veselību apdraudošs faktors ir nepiesieti un brīvi klaiņojoši **suņi**. Šeit jāatgādina, ka saskaņā ar Dzīvnieku aizsardzības likumu, bez īpašnieka aprūpes vai uzraudzības palicis dzīvnieks (par kādu uzskatāms arī bez saimnieka klātbūtnes ceļmalā vai māju tuvumā esošs un velosipēdistam pakaļ skrienošs suns) uzskatāms par klaiņojošu dzīvnieku. Savukārt, dzīvnieka īpašnieka viens no pienākumiem ir nodrošināt, lai dzīvnieks netraucētu un neapdraudētu cilvēkus vai citus dzīvniekus

Dažos velomaršrutos, kas šķērsoja upju/upīšu ielejas vai izteiktas reljefa formas, tika konstatētas potenciāli **bīstamas vietas** – stāvi nobraucieni ar līkumiem, dažāda veida šķēršļiem, t.sk. nokritušiem koku zariem, pār ceļu zemi pārlīkušiem kokiem, erozijas mikrogravām u.c., kas var nopietni apdraudēt ātri braucošu un nepieredzējušu velobraucēju.

Samērā daudzos velomaršrutos tika konstatēti **aizaugoši** (īpaši, vasaras otrajā pusē, kad parādās bagātīga veģetācija) un **dabā izzūdoši ceļa posmi**, kā arī **bezceļu posmi**, kur velosipēds pat pavasarī un vasaras sākumā bija jāved pie rokas. Vairākos maršrutos, norāžu zīmju dēļ bija iespēja aizbraukt pa citu ceļu, kā arī **apmaldīties**, kā rezultātā atsevišķu maršrutu pilnīga izbaušana bija uzskatāma par zināmu orientēšanās „paraugstundu”.

Divos no apsekotajiem velomaršrutiem uz ceļa bija novietotas informatīvas zīmes ar informējošiem (brīdinošiem?) uzrakstiem, kas liecina, ka attiecīgai teritorijai ir **privātipašuma statuss**. Pēc minēto zīmju satura neradās vēlme tālāk turpināt publiski reklamēto velomaršrutu.

Diskutējama ir velomaršrutu veidošanas prakse piekrastes teritorijās (un citās vietās), kur **dominē smilšaini ceļi**, kas vasaras laikā lielāko tiesu velotūristiem (īpaši – ar smagām somām) ir neizbraucami un nelegālo autobraucēju (kāpu zonā) sabojāti. Šāda rīcība ir arī saistīta ar dabas aizsardzības aspektu, jo piekrastes kāpas bez iepriekšējas labiekārtošanas (laipas, ceļi) ir pietiekami jūtīgi biotopi šāda veida aktivitātēm.

Daži no Latvijas velomaršrutiem atrodas Latvijas – Krievijas un Baltkrievijas pierobežas zonā (Šengenas valstu robeža). Kaut arī maršrutu informācijas lapās bija uzsvērti šādu teritoriju apmeklēšanas kārtība (nepieciešamas **terminētās atļaujas**), minētā informācija nebija pieejama dabā, īpaši vietās, kur dabā sākas attiecīgās teritorijas statuss. Gan pēc velotūristu, gan arī tūrisma industrijas darbinieku neformālas aptaujas jāsecina, ka vairums no tiem nezina pastāvošo kārtību augstāk minētajā pierobežas zonā.

Ļoti nozīmīga velomaršruta sastāvdaļa ir ar to saistītā **tūrisma informācija** – gan uz vietas – velomaršruta teritorijā, gan arī maršrutiem veltītajos informatīvajos iespaidmateriālos (kartēs, ceļvežos, bukletos) un Interneta vidē, kas ir tas resurss, kur visātrāk un vienkāršāk var izmainīt un ievietot aktuālo informāciju par attiecīgā brīža stāvokli konkrētajā maršrutā (izbraukti, dubļaini ceļi, pār ceļu pārvilkts elektrogana vads, sabrucis tilts u.t.t. – sk. iepriekšējos piemērus).

Diemžēl, augstāk minētā prakse – **velotūrisma informācijas regulāra aktualizācija** un velotūrisma maršrutu **regulārs monitorings** Latvijā šobrīd netiek pielietota, jo pārsvarā ir pieejama g.k. „statiska” informācija par velomaršrutiem, kas vairumā gadījumu atbilst situācijai uz to izveides brīdi. Izņēmums – jā interesents zvina konkrētajam maršruta apsaimniekotājam (reta prakse) vai reklamētājam, taču arī tie nereti nav lietas kursā/apsekojuši maršrutu un pārzin pēdējās aktualitātes un norises velomaršruta teritorijā.

Vairumā gadījumu apsekotajos velomaršrutos dabā un tūrisma informācijas materiālos nebija pieejama arī tāda **praktiska informācija** kā ziņas par maršruta garumu, tā veikšanai nepieciešamo laiku, potenciālajām grūtībām, riskiem u.c., kas velotūrisma ir uzskatāma par būtisku.



52. attēls. Trosu tilts (avārijas stāvoklī) pāri Ogres upei

„Sliktās” prakses piemēri



53. attēls. Koka velostatīvs ar priekšējā riteņa ievietošanai nepiemērotiem parametriem



54. attēls. Tūrisma informācijas plāksne ar sadauzītu stikla pārsegumu (nepiemērota materiāla pārsegums)



55. attēls. Velomaršrutu norādes stils un veids – cik dārga un viegli nomaināma ir šāda norāde?



56. attēls. Velomaršrutā „pazudis” (vandālisma rezultāts?) tilts. Dabā nav informācijas par upes šķērsošanas iespējām



57. attēls. „Velomaršruta” segums Kurzemē, kas radies, izstrādājot cirsma



58. attēls. „Velomaršruta” segums Latgalē, kas radies lauksaimniecības zemju apstrādes rezultātā

„Sliktās” prakses piemēri (turpinājums)



59. attēls. Motokrosa un ekstrēmas braukšanas „cienītāji” bojā velomaršruta taku vienā no Latvijas NATURA 2000 teritorijām



60. attēls. Pāri velomaršruta ceļam pārvilkta elektrogana stieple. Marķēta, bet grūti saskatāma



61. attēls. Dabā izzūdošs ceļš un velomaršruts



62. attēls. Veģetācijas periodā šāds ceļš dabā vairs praktiski nav atrodamš un izbraucams



63. attēls. Velomaršruts veidots uz lauksaimniecībā intensīvi izmantotas zemes bāzes – arī neizbraucams un neprognozējams



64. attēls. „Oriģināls” upes šķērsošanas veids, kas drīzāk uzskatāms par bezceļa posmu konkrētajā velomaršrutā

„Sliktās” prakses piemēri (turpinājums)



65. attēls. Velomaršruta brasla vieta.
Šķērsošanas brīdī upē ir pārāk zema ūdens
temperatūra, pietiekami liels dziļums un liels
straumes ātrums



66. attēls. Sabojāts tūrisma informācijas stends,
2007. g. otrā pusē – jau atjaunots



67. attēls. Vandāļu sabojāts velonorādes stabs



68. attēls. Informācijas zīme vienā no
reklamētiem velomaršrutiem, kas nerada vēlmi to
turpināt tālāk

4.3. Velotūrisms – videi draudzīgs tūrisma veids?

Velosipēdam kā transporta līdzeklim nav nepieciešams dabas resursu (piemēram, fosilo – naftas produktu u.c.) vai no tiem iegūtās enerģijas (elektroenerģijas) patēriņš, tas nerada troksni, izmešus un tā atstātā ietekme uz vidi gan lokāli, gan arī globāli ir nesalīdzināmi mazāka (faktiski – niecīga), kā citiem transporta veidiem – autotransportam, dzelzceļa un aviotransportam. Atsevišķos gadījumos (piemēram, apdzīvotās vietās) šāds pārvietošanās veids ir arī ērtāks, ātrāks un lētāks. Turpretim, ĪADT/NATURA 2000 teritorijās šāds pārvietošanās veids ir pret dažādiem dabas resursiem ievērojami saudzīgāks. Nedrīkst aizmirst arī veloaktivitāšu pozitīvo ietekmi uz cilvēka veselību.

Velotūrisma var uzskatīt par videi (attiecīgai teritorijai, bioloģiskai daudzveidībai) draudzīgu tūrisma veidu tādēļ, ka:

- Velotūristi visbiežāk pārvietojas pa vispārējās lietošanas ceļiem, vai arī dabā jau esošiem ceļiem, takām un cilvēka „iemītām” un „iebrauktām” pamatnēm, bet samērā reti – pa dabiskiem biotopiem, bezceļiem, sarežģītām reljefa formām, nogāzēm, smiltājiem u.c.;
- Velotūrista pārvietošanās ātrums (10 – 20 km/h) ir tāds, kas parasti „neļauj” koncentrēt uzmanību uz atsevišķām detaļām (atsevišķām augu, dzīvnieku sugām, mikrobiotopiem u.c.), tādēļ „ievēroti” un apmeklēti tiek g.k. „lielāki objekti” – ainava, dažādas arhitektoniskas formas, lielāki dabas objekti u.t.t.;
- Velotūrisma visbiežāk tiek izmantota jau esošā velomaršrutu/veloceliņu infrastruktūra. ĪADT velotūristi labprātāk izmanto jau labiekārtotus maršrutus;
- Šobrīd Latvijas velotūrisma maršrutos no apskates objektiem lielāko īpatsvaru sastāda dažādi ar kultūru un vēsturi saistīti objekti, kas novirza un samazina slodzi no „dabiskām” teritorijām un dabas objektiem;
- Velosipēds nodrošina iespēju sasniegt galamērķus un teritorijas, kas nav sasniedzami ar sabiedrisko un privāto autotransportu (dabas aizsardzības kontekstā var būt arī negatīvs aspekts);
- Braukšana ar velosipēdu nerada atmosfēras piesārņojumu un velobraucēja atstātās „pēdas” ir daudz mazākas nekā autotransportam, kas ir īpaši svarīgi dažādās dabas teritorijās;
- ĪADT un NATURA 2000 teritorijās velotūristi nereti tiek virzīti pa speciāliem, šim mērķim plānotiem un paredzētiem velomaršrutiem. Dažkārt šos maršrutus ir veidojušas vai to izveidē piedalījušas attiecīgo teritoriju administrācijas, kas ir viens no ilgtspējīga un videi draudzīga tūrisma garantiem;
- Velotūrists konkrētā teritorijā (rajons, reģions, valsts) pavada daudz ilgāku laiku, nekā autotūrists, kas ir svarīgs tūrisma ekonomiskais aspekts un lielāks ieguvums vietējiem uzņēmējiem pie nosacījuma, ja ir/tiek izmantoti vietējie pakalpojumi (tūrisma ilgtspējības aspekti).

Atsevišķos un parasti - retos gadījumos velotūrisms var būt arī videi (un attiecīgai teritorijai, bioloģiskai daudzveidībai) nedraudzīgs, ja:

- Ir nepietiekams (vai neesošs) dažādu velotūristam nepieciešamo infrastruktūras objektu blīvums (piemēram, publiski pieejamu tualetu un atkritumu urnu skaits uz noteiktu maršruta kilometrāžu u.c.);
- Ar velotūrisma saistītie pasākumi ir pārlietu masveidīgi un pārāk bieži;
- Galvenā velotūristu plūsma izteikti koncentrējās salīdzinoši īsā laika posmā un salīdzinoši mazā teritorijā;
- Maršrutā iekļauto dabas (pieminekļi, sugas, biotopi) un kultūrvēstures objektu/vietu fiziskā kapacitāte ir velotūrisma plūsmas apjomiem neatbilstoša, vai arī iekļautie objekti ir ļoti reti un unikāli, kuru apmeklējumi var novest pie to izzušanas;
- Maršrutā nav pieejama nekāda veida tūrisma un vides informācija, kā arī „iekšējās kārtības” noteikumi;
- Nenotiek nekāda veida velomaršruta un tajā esošo apskates objektu regulāra apsekošana un nepieciešamības gadījumā – sekojošas rīcības vides kvalitātes un objektu stāvokļa uzlabošanai.

No augstāk teiktā izriet, ka velotūrisms kā aktīvā tūrisma veids un velotransports ir viena no piemērotākajām tūrisma aktivitātēm un pārvietošanās veidiem ĪADT un NATURA 2000 teritorijās, ja tas ir plānots sadarbībā ar ĪADT administrācijām, atbilstoši virzīts, kā arī nodrošināts ar atbilstošu infrastruktūru, sevišķi gadījumā, ja runa ir par nacionāliem parkiem, biosfēras rezervātiem, dabas parkiem un aizsargājamo ainavu apvidiem.



69. attēls. Velotūrisma maršruta marķējums Talsu pauguraines dabas parkā

5. Videi un dabai draudzīga un ilgtspējīga velotūrisma maršrutu plānošanas un izveides galvenie principi

5.1. Velotūrisma maršrutu plānošanas pamatprincipi

5.1. nodaļā iekļautie velotūrisma maršrutu plānošanas pamatprincipi izriet no 4. nodaļā uzskaitītās un analizētās „labās” un „sliktās” prakses konkrētajiem piemēriem un no velomaršrutos gūtās praktiskās pieredzes. Minētie pamatprincipi pārskatāmības labad sadalīti četras nosacītās jomās, kas nereti savstarpēji pārklājas.

Velotūrisma maršrutu plānošanas, izveides un uzturēšanas joma

- 1) No satiksmes intensitātes un velobraucēju drošības viedokļa šobrīd Latvijā velomaršrutus ieteicams veidot g.k. uz mazāk noslogoto ceļu bāzes, īpaši lauku un meža ceļiem, takām u.c.;
- 2) Latvijā šobrīd ir ieteicams veidot arī garākus velomaršrutus, kas šķērsotu vairāku rajonu vai pat vēsturisko novadu robežas (izbēgt pašreiz tik raksturīgo maršrutu lokalitāti, īpaši ārvalstu ceļotāju kontekstā) ar tādiem sākuma un beigu punktiem, kuros ir pieejams regulārs sabiedriskais transports un citi nepieciešamie ar tūrismu saistītie pakalpojumi un resursi;
- 3) Ieteicamā lokālo velomaršruta gaitas „forma” ir aplūveida, jo tad velobraucējs var atgriezties izejas punktā, nebraucot jau pa vienreiz braukto ceļu atpakaļ;
- 4) Plānojot un ieviešot velomaršrutus, ir jāparedz ilgtermiņa finansējuma avoti un par to plānošanu un piesaisti atbildīgās institūcijas un sadarbības partneri maršrutu tālākajā infrastruktūras uzturēšanā;
- 5) Velomaršrutu plānošanas, izveides un uzturēšanas procesā ir vēlama visa 3.6. nodaļā minēto pušu savstarpēja sadarbība;
- 6) Velomaršrutus vai to posmus (īpaši tur, kur tie ved pa meža ceļiem) nevajadzētu izmantot izjādēm ar zirgiem;
- 7) Velomaršrutus nevajag plānot un ieviest tajās vietās, kur notiek intensīva lauksaimnieciskā darbība (zemes apstrāde, aramzemes, tīrumi, labības lauki, dzīvnieku ganības u.c.), kā arī zemās vietās, kas pavasaros, rudenos vai pēc lielākām lietusgāzēm applūst, vai ir potenciāli applūstošas (piemēram, bebru esamība, dambji u.c.);
- 8) Ja velomaršruts tiek plānots cauri fizisku personu īpašumā esošai zemei, nepieciešami saskaņojumi ar zemes īpašniekiem. Ja šāda rīcība ir saskaņota un maršrutā ir dažāda veida zīmes, kas ierobežo braukšanu pa esošo ceļu, vai liecina par privātīpašuma statusa esamību, nepieciešama arī atbilstoša papildus informācija par šī īpašuma apmeklēšanas kārtību;
- 9) Velomaršrutos, kas atrodas Latvijas – Krievijas un Baltkrievijas pierobežas zonā (Šengenas valstu robeža), nepieciešama papildus informācija ne tikai maršrutu informatīvajos materiālos, bet arī dabā par kārtību, kādā apmeklējama attiecīgā teritorija, gan arī informējoša zīme, kur dabā sākas teritorija ar attiecīgo statusu;

- 10) Velomaršrutus ir jāveido arī pilsētās un apdzīvotās vietās, kas ir ne tikai alternatīva laika pavadīšanas iespēja, bet arī nozīmīgs savas dzīves vietas vides un kultūras izziņas aspekts;
- 11) Ikvienam ĪADT administrācijas/pašvaldības/uzņēmēja/NVO/citas institūcijas reklamētam un popularizētam velomaršrutam ir jābūt regulāri apsekotam un par to jābūt publiski pieejamai aktuālai informācijai par vides un tā infrastruktūras stāvokli. Visoperatīvāk šo informāciju ir aktualizēt Interneta vidē;
- 12) Ikvienam popularizētam un reklamētam velomaršrutam ir jābūt konkrētam apsaimniekotājam, kas plāno ar velotūrisma saistītas aktivitātes, reklamē maršrutu, uztur tūrisma infrastruktūru, monitorē velomaršrutā esošos dabas un kultūrvēstures resursus un veic citas nepieciešamās un aktuālās funkcijas;

Veloinfrastruktūras izveides un uzturēšanas joma

- 13) Velonorādes/maršruta marķējums ir jāveido pēc iespējas vienkāršāks, no videi draudzīga materiāla (piemēram, koks), viegli un ātri atjaunojams, kā arī pēc iespējas – lētāks, lai samazinātu velomaršruta uzturēšanas izdevumus. Autora prāt, vispiemērotākais tūrisma maršrutu marķējuma veids ir krāsas zīmes uz koku stumbriem;
- 14) Popularizētam un reklamētam velomaršrutam ir jābūt aprīkotam arī ar citiem velotūristam nepieciešamiem infrastruktūras elementiem – informācijas stendiem (t.sk. labas uzvedības noteikumi, kartoshēmas, informācija par konkrēto ĪADT/NATURA 2000 teritoriju u.c.) atpūtas vietām, velostatīviem, ugunsкура vietu, tiltiem, laipām u.c., kas tiek regulāri uzraudzīti un uzturēti;
- 15) Ne tikai velomaršrutiem velītajos informatīvajos materiālos, bet arī dabā (iekļaujama informācijas stendā) ir jābūt pieejamai informācijai par maršruta garumu, tā veikšanai nepieciešamo aptuveno laiku (pusdienu, dienu, divas dienas), potenciālajām grūtībām u.c. apstākļiem, kas velotūrisma ir uzskatāmi par būtiskiem;
- 16) Dabā un informatīvajos materiālos ir jābūt pieejamai informācijai par konkrētā velomaršruta grūtības pakāpi, lai velotūristi varētu savlaicīgi plānot maršruta veikšanai nepieciešamo laiku;
- 17) Velomaršrutos, kas veidoti uz nelielu meža ceļu un taku bāzes ir jābūt izvietotai vides informācijai (iekļauta kopējos informācijas stendos), ka minētie ceļi/takas nav izmantojami (kur tas izriet no normatīviem aktiem), lai pārvietotos ar citiem mehāniskajiem transporta līdzekļiem – motocikliem, kvadracikliem u.c.

Vides izglītības un dabas resursu aizsardzības joma

- 18) Velomaršrutus nevajadzētu plānot vietās (vai laikos), kur velotūristu klātbūtne „tiešā” veidā ietekmē migrējošo putnu (un citu dzīvnieku) atpūtas un barošanās vietas un tajos esošos putnus;
- 19) Veidojot velomaršrutu, potenciālo un esošo tūrisma objektu izvēlē aptuveni līdzīgās proporcijās ir jāiekļauj gan dabas, gan kultūrvēstures un citi cilvēkradīti resursi, lai novērstu (un sadalītu) pastiprinātu antropogēno slodzi no dažādiem nozīmīgiem dabas resursiem;

- 20) Izvēloties potenciālos/esošos dabas tūrisma objektus, vēlams izmantot bieži sastopamus dabas resursus (biotopus, sugas u.c.), kuru izmantošana ne īstermiņā, ne ilgtermiņā novedīs pie unikālu dabas vērtību noplicināšanas un degradācijas;
- 21) Veidojot velomaršrutus, piemēram, uz meža taku bāzes, bioloģiskās daudzveidības saglabāšanas nolūkos nedrīkst novākt vecus kritušus kokus (var izzāģēt tajā „koridoru”) un iznīcināt citus bioloģiskās daudzveidības svarīgus elementus;
- 22) Ja velomaršruts vai tā atsevišķi posmi ved pa pauguru, upju ieleju vai ezeru krasta nogāzēm, augsnes un nogāžu erozijas novēršanas nolūkos, kur tas nepieciešams, tos jānostiprina ar klūgu pinumiem;

Drošības joma

- 23) Pie velotūristiem potenciāli bīstamiem objektiem/šķēršļiem dabā (un arī tūrisma informatīvajos materiālos) ir vēlams savlaicīgi izvietot brīdinošu un informējošu rakstura informāciju, kā arī norādītām alternatīvām rīcībām (piemēram, ja nav izmantojams tilts, vasarā var izmantot brasla vietu u.tml.);
- 24) Velomaršruta plānotājiem to izstrādes un ieviešanas gaitā ir jāvienojas (arī jāizglīto) ar maršrutam tuvējo māju īpašniekiem par suņu turēšanas kārtību (dzīvnieku labturības noteikumi!), vai arī maršruti ir jānovirza pa citām iespējamām alternatīvām, ja suņi var reāli apdraudēt velotūristus. Kā vēl viens no risinājumiem ir arī atbilstošas zīmes, kas informē par suņu klātbūtni uz publiskas lietošanas ceļiem;
- 25) Velotūristu drošības aspektu kontekstā, velomaršrutos nevajadzētu iekļaut aizaugošus un dabā izzūdošus ceļa posmus kā arī bezceļu posmus, kur velosipēds ir jāved pie rokas, kas ievērojami paildzina maršruta veikšanai iepriekš plānoto laiku.
- 26) No drošības viedokļa potenciāli bīstamās vietās (upju senieleju nogāzes, ezera krasti, upīšu gravas, kraujas, strauji un līkumaini nobraucieni u.c.), ir jāizveido atbilstošus brīdinošus vai norobežojošus infrastruktūras elementus.

Velomaršrutu veidošanas pamatprincipus sk. arī Vadlīniju 6. nodaļā un LLTA „Lauku ceļotājs” izstrādātajā mācību materiālā: „**Vadlīnijas un piemēri dabas resursu – dabas objektu, biotopu, sugu un teritoriju iekļaušanai ilgtspējīga un videi draudzīga tūrisma piedāvājumā un popularizēšanā**”³² (2006. gads).

³² Sk. www.macies.celotajs.lv

5.2. Veloinfrastruktūra un tās loma ilgtspējīga tūrisma attīstībā

Zemāk uzskaitīti nozīmīgākie velotūrisma maršruta nepieciešamie/vēlamie infrastruktūras elementi, kā arī analizēta to loma ilgtspējīga un videi draudzīga tūrisma attīstības nodrošināšanā.

5.2. nodaļā uzskaitītie infrastruktūras elementi īpaši svarīgi tādos velomaršrutos, kuru veikšanai nepieciešams vairāk kā divas stundas (garāki par 15 - 20 km), jo tas ir laika posms, pēc kura veikšanas velotūristam rodas vēlme atpūsties, ieturēt maltīti, izmantot tualeti, kā arī atstāt brauciena laikā radītos atkritumus.

Velomaršruta sākuma/beigu vieta. Iezīmē maršruta sākumu un noslēgumu. Tā ir vieta, kur velotūristi sagatavojas tālākai maršruta veikšanai, vai arī ir to beiguši, tādēļ te nepieciešama informācija, atkritumu urnas, tualete un autostāvvietas, ja velosipēdi ir atvesti ar savu transportu.

Norādes – marķējums visa maršruta gaitā. Norādes (ja nav detāls un šim mērķim sagatavots aktuāls kartogrāfiskais materiāls) ir viens no galvenajiem velomaršruta veikšanai nepieciešamiem elementiem. Norādēm ir jābūt izvietotām labi redzamās un pārskatāmās vietās, īpaši ceļu un taku sadalīšanās vietās. Norādēm ir jābūt vienkāršām, viegli atjaunojamām un salīdzinoši – lētām, kā arī tādām, kas dabā viegli sadalās, vai nerada būtisku ietekmi uz vidi. Norādes ir tās, kas virza velotūristu plūsmu pa šim mērķim paredzēto maršruta „koridoru”.

Informācijas stendi. Velomaršrutā izvietotai kvalitatīvai (aktuāla, pārbaudīta, pārdomāta) tūrisma informācijai, kuras visbiežāk sastopamā forma ir informācijas stends, ir vairākas būtiskas funkcijas:

- Izglītošanas funkcija - izglīto apmeklētājus par apkārtnes nozīmīgiem dabas un kultūras pieminekļiem, vēsturi, tradīcijām u.c., kā arī veicina vides izziņu;
- Apmeklētāju plūsmas virzītāja funkcija, novirzot tos pa konkrētiem šim mērķim paredzētiem maršrutiem, objektiem, teritorijām un šim mērķim paredzētām vietām;
- Dabas aizsardzības funkcija, veicinot dabas resursu un bioloģiskās daudzveidības saglabāšanu:
 - Informē par dabas aizsardzības aspektiem un ierobežojumiem minētajā teritorijā;
 - Veicina apmeklētāju saudzīgāku attieksmi pret nozīmīgām dabas vērtībām;
 - Novirza apmeklētājus no apmeklējumiem nevēlamām teritorijām un objektiem.

Informācijas stendiem ir jābūt izvietotiem maršruta sākuma punktā un atkarībā no maršruta garuma – arī pārējā tā daļā (optimālais blīvums: viens informatīvais stends uz ~ 20 – 30 km). Stendus var izvietot arī pie atsevišķiem labiekārtotiem un tūristu eksponēšanai pieļaujamiem dabas un kultūrvēstures objektiem.

Informācijas standā ir jābūt izvietotai detālai informācijai par velotūrisma maršrutu:

- Velomaršruta parametri (garums, attālumi starp nozīmīgām apdzīvotām vietām, veikšanai nepieciešamais laiks, reljefs, grūtības pakāpe, dažādi šķēršļi, piemērotākā mērķauditorija u.c.);
- Pieejamās naktsmītnes, kontakti;
- Ēdināšanas uzņēmumi, kontakti;
- Interesanti dabas un kultūras pieminekļi velomaršrutā un tam pieguļošajā teritorijā;
- Pieejamā velotūrisma infrastruktūra, tās stāvoklis, telšu un atpūtas vietas;
- Pieejamie uzņēmēju un vietējo iedzīvotāju sniegtie pakalpojumi;
- Veloservisa, velogidu un vides gidu kontakttālruņi, kā arī īsa informācija par to sniegtajiem pakalpojumiem;
- „Iekšējās kārtības” noteikumi attiecīgajā teritorijā;
- Velotūrisma maršruta apsaimniekotāja un reklamētāja kontakti;
- Kvalitatīvs kartogrāfiskais materiāls, kas var būt papildināt ar aero/satelītfoto;
- Velomaršrutu un tajā iekļauto apskates objektu, ainavu raksturojoši fotoattēli;
- U.c.

Pie potenciāliem/esošiem dabas tūrisma objektiem (dabas pieminekļiem – iežu atsegumiem, alām, akmeņiem, avotiem, kokiem u.c.), vēlams izvietot informāciju, kas satur sekojošas komponentes:

- Objekta nosaukums;
- Ja objekts ir aizsargājams dabas piemineklis vai ĪADT, labi redzamās vietās ir uzstādīta zīme, kurā attēlota balta ozollapa uz zaļa fona;
- Galvenie fakti, parametri par minēto objektu u.c. veida apmeklētājiem saistoša, interesanta un noderīga informācija;
- „Labas” uzvedības noteikumi objekta teritorijā;
- Mazākas vai lielākas (rajons, novads) apkārtnes shēma, karte vai satelīta/aerofotogrāfija;
- Uzskatāmi, skaidrojoši fotoattēli;
- Objekta shēma (piemēram, iežu atseguma šķērsriezums vai profils, koka gadskārtu shēma u.c.);
- Cita veida nozīmīga informācija;
- Attiecīgās ĪADT administrācijas (vai Dabas aizsardzības pārvaldes) tālruņa numurs, adrese;
- Brīdinājums, ja ir apmeklētāju drošību apdraudoši apstākļi (stāva krauja, atsegums);
- Apkārtējo informācijas sniedzēju kontakti (TIC u.c.);
- Aizliegumi objekta teritorijā (piemēram, celt teltis, izmest atkritumus u.c.) un atbildība par objektam nodarītiem zaudējumiem;
- Informācijas kopsavilkums angļu valodā.

Veidojot velotūrisma infrastruktūru, t.sk. informācijas standus, ieteicams izmantot vienotu stilu ne tikai vienā ĪADT, bet arī plašākā reģionā kopumā. Šim nolūkam

ieteicams izmantot speciāli izstrādātu un sagatavotu materiālu „Īpaši aizsargājamo dabas teritoriju vienotais stils”³³.

Atpūtas vietas/apmetnes. Labiekārtotu atpūtas vietu optimālais blīvums būtu viena atpūtas vieta uz 20 – 30 km (attālums, ko velosipēdists veic aptuveni 2 – 3 h laikā. Atpūtas vietā nepieciešami tādi infrastruktūras elementi kā galdi, soli, ugunsкура vieta, telšu laukums, atkritumu urnas, tualete, velostatīvi, malka (ja paredzēta ugunsкура vieta) un informatīvs stends par maršruta parametriem u.c. ar to saistītā informācija, kā arī atpūtas vietas izmantošanas iekšējās kārtības noteikumi. Velomaršrutā var iekļaut jau esošas atpūtas vietas, kas ir izveidotas, piemēram, pie ēdināšanas uzņēmumiem, tūristu mītnēm u.c.

Velostatīvi atvieglo velosipēda novietošānu, kā arī norāda konkrēto, šim mērķim paredzēto vietu, novēršot velosipēdu atbalstīšanu pret koku stumbriem u.c. nepiemērotām vietām. Velostatīvu sagatavošanā vēlams izmantot kokmateriālus, jo tie dabas vidē iekļaujas labāk, nekā metāla.

Svarīgi ir infrastruktūras elementi, kas nodrošina gan **dabas aizsardzības**, gan velotūristu **drošības** aspektus:

- **Kāpnes** – palīdz pārvietoties vietās, piemēram, nogāzēs, kuras nav iespējams pārvarēt, braucot uz velosipēda, kā arī novērš eroziju;
- **Tilti**, kas palīdz šķērsot mitras vietas, grāvjus, upītes;
- **Norobežojumi** – telpiski norobežo bīstamas vietas, vai teritorijas (objektus), kuri nav fiziski apmeklējami;
- **Nogāžu stiprinājumi** - pasargā upju, ezeru un pauguru nogāzes no erozijas.

Atkritumu urnas. Velotūristi tāpat kā citu aktīvā tūrisma veidu piekritēji, kuri inventāru pārvieto ar savu muskuļu spēku, cenšas atbrīvoties no „liekā svara”, tādēļ ir ļoti svarīgi, lai brauciena laikā ir pietiekami daudz iespēju atkritumus atstāt tam paredzētās vietās. Ja velomaršruts iet cauri lauku apdzīvotām teritorijām, atkritumu urnas parasti ir pieejamas pie veikaliem, DUS, ēdināšanas uzņēmumiem u.c. infrastruktūras objektiem. Ja maršruts ir veidots mazapdzīvotās teritorijās, vēlams vismaz viena atkritumu urna uz 15 – 20 km.

Tualetes. Velomaršrutā ir svarīgi ietvert tūrisma objektus, kuros ir publiski pieejamas tualetes (ēdināšanas uzņēmumi, DUS, muzeji u.c.). Tā kā velosipēdists vienas stundas laikā veic aptuveni 10 – 15 km, tad šādu objektu aptuvenam blīvumam vajadzētu būt vienai tualetei uz 20 veicamiem velomaršruta kilometriem, kā arī velomaršruta sākuma un beigu punktā. Īpaši svarīgi ir atjaunot un par „lietojamām” transformēt jau esošās tualetes apdzīvotās vietās un autoceļu malās.

³³ <http://www.dap.gov.lv/?objid=1146>

Velomaršrutu infrastruktūras elementu piemēri



70. attēls. Autostāvlaukums Krāslavā – velotūrisma maršruta sākuma vieta, labiekārtots ar nepieciešamo infrastruktūru



71. attēls. Velomaršruta sākums pie Krāslavas muižas. Pieejama nepieciešamā infrastruktūra, t.sk. informācija



72. attēls. Marķējums velomaršrutā Rūjiena – Karksi – Nuia (Igaunijā)



73. attēls. Marķējuma piemērs Kuldīgas rajona velotūrisma maršrutos



74. attēls. Detalizēts kartogrāfiskais materiāls Cēsu apkārtnē



75. attēls. Informācijas stends Ķemeru nacionālajā parkā

Velomaršrutu infrastruktūras elementu piemēri (turpinājums)



76. attēls. Atpūtas vieta ar galdu, soliņiem, ugunsкура vietu, malku un skatu vietu Saukas dabas parka velomaršrutā



77. attēls. Labiekārtota atpūtas vieta ar soliņiem, ugunsкура vietu, malku, informāciju un tualeti velomaršrutā „Šilovka”



78. attēls. Ar klūgu pinumiem nostiprināta Gaujas senielejas nogāze Kalnu velotūrisma maršrutā Siguldā. Tā arī „virza” un ierobežo velotūristu plūsmu konkrētā takas sektorā



79. attēls. Koka tilts pāri Gaujas senielejas labā krasta pietekai Kalnu velotūrisma maršrutā Siguldā

5.3. Ar tiesību aktiem saistītie ierobežojumi

Latvijā šobrīd pastāv samērā apjomīgs tiesību aktu klāsts, kas saistīts ar dažādu dabas resursu izmantošanas reglamentāciju, kā arī ĪADT/NATURA 2000 teritorijām, sugu un bioloģiskās daudzveidības aizsardzību u.c. Daudzas normas tiešā vai netiešā veidā ir saistītas arī ar aktīvo tūrismu, kas visbiežāk norisinās dabas vidē.

Neskatoties uz augstāk minēto, šobrīd (ar nelieliem izņēmumiem) nav atrodamā jau sagatavota un no normatīviem aktiem „izvilktā” gatava informācija, kas tiešā/netiešā veidā būtu viegli pieejama velotūristiem un velotūrisma maršrutu veidotājiem. Šāda informācija akūti pietrūkst ne tikai dabā, bet arī ar tūrismu saistītos izdevumos.

Ņemot vērā iepriekš teikto, Vadlīnijās ir izanalizēti nozīmīgākie normatīvie akti augstāk minētajās jomās un paskaidroti būtiskākie ierobežojumi ar velotūrisma saistītajā sektorā. Tādējādi, 5.3. nodaļā koncentrētā veidā ir „izvilktā” un sagatavota informācija par tiem ierobežojumiem, kas specifiski attiecas uz velotūristiem un citām ar šo tūrismu saistītajām aktivitātēm ĪADT un NATURA 2000 teritorijās³⁴ un šo informāciju tālāk var izmantot attiecīgā mērķauditorija.

Dažāda veida ierobežojumi var būt gan attiecībā uz konkrētām aktivitātēm, ko veicam, gan arī teritoriāli (teritorijas, kuras nedrīkst apmeklēt visu gadu vai konkrētas sezonas laikā), kā arī tie atkarīgi no ĪADT/NATURA 2000 teritorijas kategorijas. Tādēļ, jāzina, ka minētajās teritorijās:

- Ārpus īpaši iekārtotām, šim mērķim paredzētām un norādītām vietām ikvienam attiecīgās teritorijas apmeklētājam ir aizliegts:
 - Novietot transportlīdzekļus un to piekabes (**piemēram transporta līdzekli, vai piekabi, ar kuru ir atvesti velosipēdi**);
 - Celt teltis (**piemēram, Gaujas nacionālā parkā ir izmantojamas apsaimniekotās tūristu apmetnes, vai vietējo uzņēmēju telšu vietu un tūristu mītnu piedāvājums**);
 - Ierīkot apmetnes;
 - Kurt ugunkurus (**vietās, kuras nav šim mērķim paredzētas**);
- Teritoriju apmeklētājiem ir aizliegts nobraukt no ceļiem (**piemēram, pārvadājot velosipēdus**) un pārvietoties ar mehāniskajiem transportlīdzekļiem, mopēdiem, motorolleriem pa meža un lauksaimniecības zemēm;
- Minētajās teritorijās nedrīkst veikt jebkādas darbības, kurām ir vai var būt būtiska negatīva ietekme uz dabiskajiem biotopiem, savvaļas dzīvnieku, augu un sēņu sugām un to dzīvotnēm vai savvaļas dzīvnieku populāciju vairošanās, atpūtas un barošanās, kā arī pulcēšanās vietām migrācijas periodā. **No tā izriet, ka velosipēdisti nedrīkst pārvietoties pa jūtīgiem biotopiem (kāpām, upju ieleju nogāzēm), veikt bezceļu braucienus un veikt citas rīcības, ja tā rezultātā tiek bojāta zemsedze, veicināta erozija, radīts traucējuma efekts retām un aizsargājamām sugām u.t.t.**

³⁴ Autora komentāri - boldā

- Bez rakstiskas saskaņošanas ar ĪADT/NATURA 2000 teritorijas administrāciju aizliegts:
 - Organizēt brīvā dabā masu sporta, izklaides (**t.sk. arī velotūrisma**) un atpūtas pasākumus, kuros piedalās vairāk kā 50 cilvēki (**t.sk. arī velotūrisma sacensības, velomaratonus un velotūristu grupas, kas pārsniedz minēto cilvēku skaitu**);
 - Ierīkot izziņas, atpūtas un tūrisma infrastruktūras objektus, **t.sk. velotūrisma maršrutus vai atsevišķus velotūrisma infrastruktūras elementus**;
 - Rīkot treniņbraucienus vai izmēģinājuma braucienus, **ja tie var nodarīt kaitējumu dabas videi, atsevišķiem biotopiem un sugām**.
- Velotūrisma un dažādu veloaktivitāšu laikā ir aizliegts pieļaut suņu uzturēšanos brīvā dabā bez pavadas un uzpurņa;
- Velotūristiem ir aizliegts apmeklēt dabas rezervātus (izņemot atsevišķas vietas noteiktā kārtībā, kurās ir izveidota dabas tūrisma infrastruktūra) un nacionālo parku dabas rezervāta (stingrā režīma) zonu.

Savukārt, velomaršrutu plānotājiem un veidotājiem der zināt, ka dabas pieminekļu teritorijā:

- 10 metru rādiusā ap aizsargājamiem kokiem (mērot no aizsargājamā koka vainaga projekcijas ārējās malas) un akmeņiem **ir aizliegts**:
 - veikt jebkādas darbības kuru rezultātā tiek vai var tikt bojāts vai iznīcināts dabas piemineklis vai mazināta tā dabiskā estētiskā nozīme;
 - ierīkot atpūtas vietas un nometnes, celt teltis un kurināt ugunsķurkus ārpus īpaši norādītām vai speciāli ierīkotām vietām;
 - bez rakstiskas saskaņošanas ar ĪADT/NATURA 2000 teritorijas administrāciju:
 - ierīkot izziņas, atpūtas un tūrisma infrastruktūras objektus;
 - veikt dabas pieminekļu apsaimniekošanas pasākumus to turpmākai aizsardzībai un saglabāšanai (ja tie nav paredzēti dabas aizsardzības plānā);
- Papildus iepriekš minētajām prasībām, aizsargājamo ģeoloģisko un ģeomorfoloģisko dabas pieminekļu teritorijā aizliegts (**un jāievēro arī velotūristiem!**):
 - rakstīt, zīmēt un gravēt uz dabas pieminekļiem un tos pārvietot;
 - bez rakstiskas saskaņošanas ar ĪADT/NATURA 2000 teritorijas administrāciju:
 - tīrīt dabas pieminekļus;
 - rīkot nodarbības un sacensības klinšu kāpšanā;
- Ja ģeoloģiskais vai ģeomorfoloģiskais dabas piemineklis atrodas valsts aizsardzībā arī kā kultūras piemineklis, daļai no augstāk minēto darbību veikšanai papildus nepieciešama Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas rakstiska atļauja;
- Papildus augstāk minētajām prasībām, 10 metru rādiusā ap aizsargājamiem kokiem aizliegts:

- veikt jebkādas darbības, kas var negatīvi ietekmēt aizsargājamo koku augšanu un dabisko attīstību;
- apkraut aizsargājamās kokus;
- mainīt vides apstākļus – ūdens un barošanās režīmu;

iznīcināt vai būtiski mainīt dabisko zemsedzi, izņemot krūmu un koku ciršanu saskaņā ar normatīvajiem aktiem un dabas aizsardzības plānu.

Ja nepieciešams noskaidrot ierobežojumus un pieļaujamās/aizliegtās darbības veidus kādā konkrētā ĪADT/NATURA 2000 teritorijā, tad nepieciešams iepazīties ar attiecīgās teritorijas **individuāliem aizsardzības un izmantošanas noteikumiem** (Ministru kabineta noteikumi), ja teritorijai tādi ir izstrādāti. Informācija par tiem Internetā ir atrodamā Vides ministrijas mājas lapā³⁵.

Plānojot ar velotūrismu saistītas aktivitātes (velomaršruta, infrastruktūras izveide u.c.), nepieciešams iepazīties un vadīties saskaņā ar attiecīgās teritorijas **dabas aizsardzības plānu**, ja tāds ir izstrādāts, un tajā iekļautajām vadlīnijām tūrisma un rekreācijas jomā. Dabas aizsardzības plānu dokumenti Internetā ir pieejami Dabas aizsardzības pārvaldes mājas lapā³⁶.

No augstāk minētā izriet, ka katrā teritorijā, kur notiek ar tūrismu saistītas aktivitātes, nepieciešams koncentrētā veidā informatīvos standos iekļaut galvenos ar tiesību aktiem saistītos ierobežojumus, kurus vēlams pasniegt tūristiem „draudzīgā” un informējošā formā. Kā viens no pozitīviem piemēriem ir jāpiemin Embūtes dabas parks (un arī citas teritorijas), kur skaidri definēti apmeklēšanas kārtības noteikumi, kas satur izvilkumu no tiesību aktiem.



80. attēls. Apmeklēšanas kārtības noteikumi

³⁵ http://www.vidm.gov.lv/lat/likumdosana/normativie_akti/?doc=3151;

³⁶ <http://www.dap.gov.lv/?objid=287>

5.4. „Zaļie padomi” velotūristiem

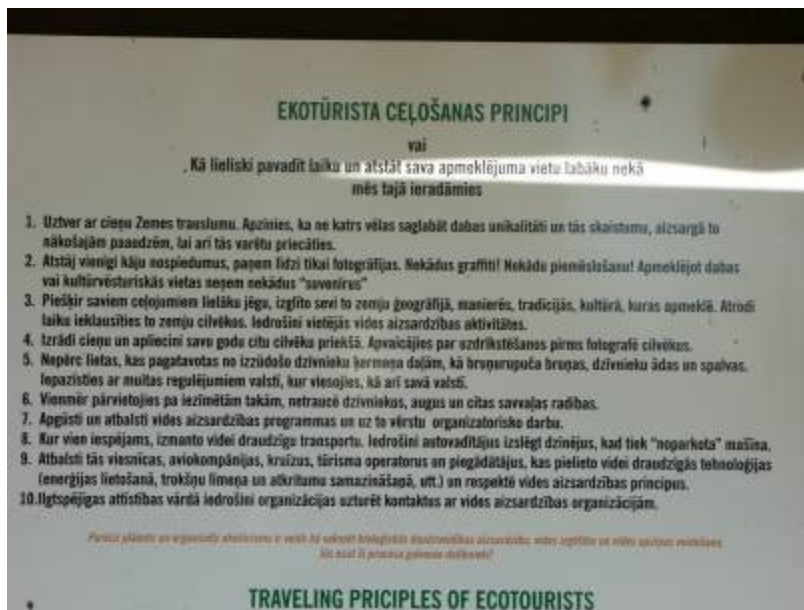
5.4. nodaļā ir sniegti LLTA „Lauku ceļotājs” ekspertu izstrādātie „Zaļie padomi”, kuru galvenais mērķis ir aicināt ceļot ar atbildīgu pieeju pret attiecīgo teritoriju, tās resursiem un vietējiem cilvēkiem, kas ir ilgtspējīga tūrisma pamats.

- Ceļojot ar videi draudzīgākiem transporta līdzekļiem – vilcienu, divriteni, laivu vai slēpēm mēs esam ne tikai tuvāk dabai, bet arī vairāk saudzējam tās vērtības!
- Ejot pa dabas takām vai dabisku vidi, centīsimies turēties “zosu gājienā” - viens aiz otra, jo aiz mums tad paliks mazāk pēdu gan tiešā, gan pārnestā nozīmē!
- Velosipēds noteikti būs dabai un cilvēkvidei draudzīgs pārvietošanās līdzeklis, ja tāds būs arī pats šī transporta lietotājs!
- Atcerēsimies, ka braucot pa jūtīgu zemsedzi – sūnām, kāpām, krastu nogāzēm u.c. nepiemērotām vietām, velosipēds atstās dziļas sliedes, kas neizzudīs daudzu gadu garumā!
- Ar velosipēdu brauksim tikai pa takām, celiņiem un šim nolūkam piemērotām vietām.
- Atstāsim savus atkritumus tikai tam paredzētajās vietās, lai mēs paši un citi ar prieku varētu atgriezties šeit arī citā reizē!
- Ievērosim īpaši aizsargājamo dabas un NATURA 2000 teritoriju apmeklēšanas kārtību un tajās noteiktos ierobežojumus - šīs vietas ir „jūtīgas” un var tikt ietekmētas no cilvēka nepārdomātas darbības!
- Saudzēsīm dažādus unikālus dabas objektus, jo tas ir viens no iemesliem, kādēļ tos arī apmeklējam paši!
- Neapmeklēsim dzīvnieku, īpaši - retu sugu atradnes, to vairošanās, ligzdošanas vai ziemošanas periodā. Netraucēsim dzīvniekus to ierastajā vidē, kā tie netraucē mūs mūsu pašu mājās!
- Nevāksim augus un dzīvniekus kolekcijām, herbārijam un citiem mērķim, jo šāda rīcība neattaisno iegūto rezultātu!
- Ja sēnes nogriezīsim ar nazi, nevis plēsīsim ar roku, bet savvaļas ogu vākšanā neizmantosim mehāniskas ierīces, mežs arī citus gadus sniegs savas bagātības!
- Neatstāsim savus autogrāfus uz klinšu sienām, koku mizas vai cilvēka radītiem objektiem, jo tie noteikti netiks tādējādi rotāti. Saglabāsim dabas un kultūras pieminekļus arī nākamībai!
- Neplēsīsim un nelauzīsim neko savā ceļā, jo aiz mums sekos arī citi!
- Ugunsurus kurināsim tikai šim mērķim paredzētās vietā un ievērosim ugunsdrošību, jo ugunsgrēkā radītie zaudējumi dabai nav skaitļos aprēķināmi!
- Nakšņošanai teltīs izvēlēsimies tūristiem labiekārtotās un tam paredzētās apmetņu vietas. Tas būs ērtāk pašiem, jo tur būs vismaz minimālā infrastruktūra – ūdens, malka un telšu laukums!
- Izmantosim vides gidu sniegtos pakalpojumus - tie Jums atklās pavisam jaunu pasauli, par kuras esamību pat dažkārt neiedomājaties!
- Izmantosim pēc iespējas vairāk vietējo iedzīvotāju ražoto produkciju, nevis līdzī atvesto, tādējādi atbalstot vietējo uzņēmējdarbību lauku teritorijās. Uz vietas

dabūjamie pārtikas produkti būs arī daudz garšīgāki un veselīgāki!

- Cienīsim vietējo iedzīvotāju tradīcijas un paražas, bet pretī saņemsim patiesu viesmīlību. Ceļojums būs daudzkārt pilnvērtīgāks, ja ieklausīsimies vietējos iedzīvotājos, izzināsim apkārtnes vēsturi un kultūras tradīcijas, apmeklēsim nozīmīgus kultūras un vēstures pieminekļus!
- Ierobežosim videi un cilvēka veselībai kaitīgu un bīstamu vielu lietošanu. Pateicoties tam, neaizaus upes un ezeri un necietīs to krastos mītošie augi, dzīvnieki un mūsu pašu sugas brāļi!
- Taupīsim dabas resursus pat tad, ja tie ir lēti un viegli pieejami, jo dabā paliek aizvien mazāk atjaunojamo resursu!
- Atrodoties ĪADT un NATURA 2000 teritorijās, vienmēr būsīm atbildīgi attiecībā pret tajās esošajām dabas un kultūras vērtībām, kā arī vietējiem cilvēkiem!
- Veicināsim ilgtspējīgu pieeju un rīcības arī savā ikdienas darbībā!

Diemžēl, Latvijā ir ļoti reti gadījumi, kad šāda/vai līdzīga satura „labas uzvedības normas”, „Zaļie padomi”, „apmeklēšanas vai iekšējās kārtības noteikumi” ir izvietoti konkrētās vietās vai pie konkrētiem tūrisma objektiem. Šāda satura informācija lielākā vai mazākā apmērā ļoti retos gadījumos parādās ar tūrisma saistītos izdevumos (ceļvežos, reģionālos un valsts mēroga tūrisma informatīvajos materiālos), kā arī ar tūrisma saistītos tūrisma portālos un mājas lapās. Kādēļ ir jābūt pieejamai šādu informācijai, šķiet komentāri ir lieki!



81. attēls. Ekotūrista ceļošanas principi Embūtes dabas parka informācijas stendā

6. Priekšlikumu piemēri jaunu maršrutu izveidei īpaši aizsargājamās dabas un NATURA 2000 teritorijās

6.1. Potenciālās velotūrisma maršrutu attīstības teritorijas

Šobrīd aptuveni 2/3 no izveidotajiem un Vadlīnijās apskatītajiem Latvijas velomaršrutiem ietilpst ĪADT un NATURA 2000 teritorijās (Sk. arī 3. Pielikumu). Kā pozitīvas velomaršrutu izveides piemēru vietas Latvijā noteikti ir jāmin Gaujas, Ķemeru, Slīteres un Rāznas nacionālie parki, Saukas dabas parks, Daugavas loku dabas parks, Allažu dabas takas (maršrutā ietilpst vairākas ĪADT) u.c.

Šobrīd Latvijā ir 633 ĪADT (t.sk. 336 NATURA 2000 teritorijas³⁷), taču tikai salīdzinoši neliela daļa no tām ir piemērotas reģionāla vai valsts mēroga velomaršrutu veidošanai, kas izriet no šo teritorijas izveides mērķiem (g.k. dabas resursu - sugu, biotopu aizsardzība), piemērotas infrastruktūras neesamības un interesantu tūrisma objektu trūkuma dēļ, fiziski – ģeogrāfiskiem apstākļiem, relatīvi nelielo izmēru dēļ vai citiem faktoriem.

Līdz šim velotūrisma maršruti ir izveidoti (vai nelieli to posmi skar) šādas ĪADT/NATURA 2000 teritorijās:

- 1) Slīteres nacionālais parks;
- 2) Engures ezera dabas parks;
- 3) Talsu pauguraines dabas parks;
- 4) Ventas ielejas dabas liegums;
- 5) Riežupes dabas parks;
- 6) Bernātu dabas parks;
- 7) Liepājas ezera dabas liegums;
- 8) Embūtes dabas parks;
- 9) Ķemeru nacionālais parks;
- 10) Bauskas dabas parks;
- 11) Saukas dabas parks;
- 12) Ziemeļvidzemes biosfēras rezervāts;
- 13) Salacas ielejas dabas parks;
- 14) Ziemeļgaujas aizsargājamo ainavu apvidus;
- 15) Gaujas nacionālais parks;
- 16) Mežmuižas avotu dabas liegums;
- 17) Mazo Kangaru dabas liegums;
- 18) Ezernieku karsta kritenes (dabas piemineklis);
- 19) Daugavas dabas parks;
- 20) Vestienas aizsargājamo ainavu apvidus;
- 21) Vairākas teritorijas Lubāna ezera apkārtnē;
- 22) Adamovas dabas parks;
- 23) Rāznas nacionālais parks;

³⁷ Avots: www.dap.gov.lv

- 24) Ciriša dabas parks;
- 25) Augšdaugavas aizsargājamo ainavu apvidus;
- 26) Daugavas loku dabas parks.

Zemāk norādīti **iespējamie kritēriji**, pēc kuriem sākotnēji varētu izvērtēt konkrētās ĪADT/NATURA 2000 teritorijas piemērotību velotūrisma maršrutu izveides nolūkam:

- Teritorijas ainaviskums;
- Reljefa īpatnības (dažādu reljefa mikro – makro formu esamība, kas dažādo braucienu ar velosipēdu un paver pēc iespējas vairāk dažādas skatu perspektīvas);
- Interesantu dabas objektu esamība un pieejamība;
- Interesantu kultūrvēstures objektu esamība un pieejamība;
- Vismaz minimāla ar tūrisma saistītas infrastruktūras esamība teritorijā vai tās tuvākajā apkārtnē;
- Ar velotūrisma/velotransportu saistītu pakalpojumu pieejamība teritorijā vai tās tuvākajā apkārtnē;
- Piemērotu ceļu (no velobraukšanas un drošības viedokļa) ar minimālu autoplūsmu esamība un izmantojamība;
- Aktuālas un pārbaudītas informācijas viegla pieejamība par attiecīgo teritoriju;
- Teritorijas fiziskā pieejamība privātīpašumu un dažādu ar dabas aizsardzību ierobežojumu kontekstā;
- Iespējamo velotūrisma maršrutu apsaimniekotāju esamība konkrētajā teritorijā vai tās tuvākajā apkārtnē.

Velomaršrutus nevajadzētu plānot salīdzinoši mazās teritorijās (vai tās šķērsot), kuras veidotas īpaši retu biotopu vai sugu aizsardzībai, īpaši gadījumos, kad teritoriju nešķērso vispārējas lietošanas ceļi.

Atbilstoši vismaz lielākai daļai no augstāk uzskaitītajiem kritērijiem, bez minētajām teritorijām, kurās jau ir (vai tās daļēji skar) esoši velomaršruti, velotūrisma aktivitātēm par piemērotām un perspektīvām būtu atzīstamas sekojošas ĪADT/NATURA 2000 teritorijas:

- 1) Veclaicenes aizsargājamo ainavu apvidus;
- 2) Vecpiebalgas aizsargājamo ainavu apvidus;
- 3) Augšdaugavas aizsargājamo ainavu apvidus;
- 4) Augšzemes aizsargājamo ainavu apvidus;
- 5) Tērvetes dabas parks;
- 6) Rāznas nacionālais parks;
- 7) Abavas senlejas dabas parks;
- 8) Papes dabas parks;
- 9) Salacas ielejas dabas parks;
- 10) Vestienas aizsargājamo ainavu apvidus;
- 11) Piejūras dabas parks;
- 12) Doles salas dabas parks;
- 13) Talsu pauguraines dabas parks;

- 14) Engures ezera dabas parks;
- 15) Ziemeļgaujas aizsargājamo ainavu apvidus;
- 16) Ziemeļvidzemes biosfēras rezervāta atsevišķas daļas

Potenciālo un perspektīvo teritoriju sarakstā ietilpst g.k. dabas parki un aizsargājami ainavu apvidi, kas pēc izmēriem ir salīdzinoši lielas teritorijas ar pievilcīgu ainavu un lielu dabas un kultūras pieminekļu daudzveidību. Turklāt, saskaņā ar pastāvošo likumdošanu, dabas parki ir ĪADT, kas veidoti sabiedrības izglītošanai un atpūtai, tātad, arī ar tūrismu saistītām aktivitātēm.



82. attēls. Vestienas aizsargājamo ainavu apvidus ainava



83. attēls. Rāznas nacionālā parka ainava

6.2. Velotūrisma maršruta gaitas plānošanas empīrisks piemērs uz Vestienas aizsargājamo ainavu apvidus bāzes

6.2. nodaļā iekļauts velotūrisma maršruta gaitas plānošanas empīrisks piemērs konkrētā ĪADT un NATURA 2000 teritorijā - Vestienas aizsargājamo ainavu apvidus.

Vestienas aizsargājamo ainavu apvidus izveides galvenais mērķis ir Vidzemes augstienes ainavisko vērtību aizsardzība, jo teritorija atrodas minētās augstienes vidusdaļā, kur atrodas vienas no Latvijas augstākajām un izteiktākajām reljefa formām, t.sk. Gaiziņkalns – valsts augstākais punkts. Daudzie ezeri – Viešūrs, Talejas, Kāls, Pulgosnis u.c. padara apkārtnes ainavu ne tikai daudz dzīvāku, bet dažādo arī šeit esošās tūrisma un rekreatīvās iespējas. Aizsargājamo ainavu apvidū ietilpst arī vairākas citas ĪADT/NATURA 2000 teritorijas – Gaiziņkalna dabas parks, Kāla ezera salu un Ilziņa ezera dabas liegumi. Kā interesantākās tūristu piesaistes ir jāmin vairāku Latvijas kultūras darbinieku dzīves vietas, Vestienas muiža, Piekūnu klejojumu takas, Gaiziņkalna dabas taka u.c. Kaut arī teritorijai piemīt liels ainaviskais potenciāls, ainava kā resurss šobrīd praktiski netiek izmantota, jo nav neviena šim mērķim (ainavas vērošana) labiekārtota vai norādīta vieta, t.sk. arī Latvija augstākajā paugurā – Gaiziņkalnā, kurā vēl joprojām atrodas avārijas stāvoklī esošais torņa grausts.



84. attēls. Vestienas aizsargājamo ainavu apvidus shēma³⁸

Vestienas aizsargājamo ainavu apvidus saskaņā ar 6.1. nodaļā uzskaitītajiem kritērijiem ir piemērots velomaršrutu plānošanai un izveidei, jo:

- Teritorija ir ļoti ainaviska;
- Teritorijā ir izteiktas reljefa formas, no kurām (tās labiekārtojot) pavērtos lieliskas skatu perspektīvas;
- Teritorijā atrodas interesanti dabas un kultūrvēstures pieminekļi;
- Teritorijā ir pieejama ar tūrismu saistīta infrastruktūra (atpūtas vietas, ēdināšanas uzņēmumi, tūristu mītnes, tūrisma informācija, dabas takas, gīdi u.c.);
- Teritorijā ir pieejami ar velotūrisma saistīti piedāvājumi;
- Kaut arī teritorijā lielākoties ir ceļi ar grants segumu, salīdzinoši mazās autoplūsmas dēļ tos var uzskatīt par piemērotiem velotūrisma norisēm;
- Par teritoriju ir salīdzinoši viegli atrodama un pieejama tūrisma informācija;
- Teritorija ir samērā viegli pieejama un dabas aizsardzības ierobežojumi velotūrisma norises būtiski neietekmē;
- Teritorijā ir institūcijas (NVO), kas varētu apsaimniekot un reklamēt velotūrisma maršrutus.

³⁸ Avots: Vestienas aizsargājamo ainavu apvidus dabas aizsardzības plāns (projekts), 2007. g.

Tālākā velomaršruta izveidē pastāv diivas konceptuālas pieejas:

1. Maršrutu virza tā, lai tas savienotu divus no ģeogrāfiskā viedokļa loģiskus un loģistikas punktus;
2. Veido apļveida maršrutu ar vienotu maršruta sākuma un gala punktu, kas ir viegli pieejams ar personīgo transportu.

Pirmajā gadījumā velomaršruts pamatgaita varētu būt šāda: Ērgļi – Vestiena – Gaiziņkalns – Zelgauska – Madona. Tas sākas/beidzas blīvi apdzīvotās vietās, kurās ir pieejams sabiedriskais transports u.c. ar tūrismu nozari saistītie pakalpojumi.

Šāda vienas dienas ilga maršruta garums ir 45 km un ap 1/3 no tā ir ceļi ar asfalta segumu. Velomaršruts ietver gan nozīmīgus kultūras tūrisma objektus (Braki, Meņģeļi, Vestienas muiža), interesantus dabas apskates objektus (Kāla ezers, Gaiziņkalns, Gaiziņkalna dabas taka), kā arī ainavisku ceļa posmu Vestiena – Gaiziņkalns. Šāda maršruta gaita un esošā ceļu tīkla izmantošana, iekļaujot šobrīd reklamētos un labiekārtotos objektus, pēc būtības nevar negatīvi ietekmēt nozīmīgas aizsargājamo apvidus dabas un kultūras vērtības.



85. attēls. Skats uz Talejas ezeru no Boķu kalna Vestienas aizsargājamo ainavu apvidū (ainavisks ceļa posms)

Otrā gadījumā maršruts varētu būt šāds: Gaiziņkalns – Riekstu kalns – Dārznīcas kalns – Lauteres pilskalns – Kučuru dzirnavas – Ādmiņu kalns – Gaiziņkalns. Šāda lokāla lokveida velomaršruta garums ir ~ 30 km. Tas ved pa ceļiem ar grants segumu, ietverot interesantākos apskates objektus teritorijā uz ziemeļiem no Gaiziņkalna. Maršruts būtu domāts tiem, kas ar savu autotransportu nokļūst līdz Gaiziņkalnam un tālāk ar līdzīgu atvestiem vai nomātiem velosipēdiem dodas apļveida braucienā, kuram ir vienots sākuma un beigu punkts.

Augstāk minēto velomaršrutu projekta izstrādes gaitā ieteicams izmantot Vadlīniju 5.1. nodaļā norādītos velomaršrutu plānošanas pamatprincipus, nodrošināt to ar 5.2. nodaļā minētiem veloinfrastruktūras elementiem, kā arī vadīties pēc citiem Vadlīnijās minētajiem labiem piemēriem, izvairoties no „sliktās” prakses piemēriem. Izstrādāto velomaršruta projektu nepieciešams saskaņot ar Dabas aizsardzības pārvaldi un Madonas reģionālo vides pārvaldi.

7. Izmantotie un ieteicamie informācijas avoti³⁹

I Iespieddarbi - kartes, bukleti, ceļveži

1. EuroVelo tīkla trašu kamerāla nospraušana Latvijā. A/s Ceļuprojekts, Rīga, 2000. g.;
2. Karte „Velo maršruts dabas parkā „Daugavas loki””, (LV, ENG, RUS);
3. Karte velotūristiem „Cēsis – Valmiera” (LV, ENG), Aktīvā tūrisma centrs „Eži”;
4. Karte „Velo maršruts „Ežezera noslēpumi”” (LV, ENG, RUS);
5. Latvijas autoceļu atlants. Mērogs 1: 200 000. Karšu izdevniecība „Jāņa sēta”, 2005. g.;
6. Pētījums „EuroVelo tīkla Latvijas posmu attīstība”. A. Jakovela, J. Smaļinskis, M. Šlēziņš, U. Bušs. NK Konsultāciju birojs. 2007. g.;
7. J. Smaļinskis. Aktīvā atpūta. LLTA „Lauku ceļotājs”, 2005. g.;
8. J. Smaļinskis, M. Vimba, K. Blekte. Latvijas ceļvedis. Karšu izdevniecība „Jāņa sēta”, 2007. g.;
9. J. Smaļinskis. Latvijas velokarte. LLTA „Lauku ceļotājs”, 2007. g.;
10. J. Smaļinskis. Veloceļvedis pa aizsargājamām dabas teritorijām. LLTA „Lauku ceļotājs”, 2007. g.;
11. Saukas dabas parks. Buklets. (LV), 2006. g.;
12. Slīteres nacionālā parka dabas takas un apskates objekti. Buklets (LV, ENG);
13. Tūrisma maršrutu karte „Embūtes dabas parks” (LV), 2005. g.;
14. Velomaršruta karte: „Kuldīga – Riežupe” 1: 15 000 (LV, ENG, DE);
15. Velomaršruti Baltijas ezeru zemē. Izdevējs: Biedrība Eiroreģions „Ezeru zeme”, 2007. g.;
16. Velotakas Valguma ezera apkārtnē”. Buklets. (LV);
17. „Velotūrisma maršruts: Sigulda – Salacgrīva” (LV, ENG). Vidzemes tūrisma asociācija;
18. Karšu izdevniecības „Jāņa sēta” sagatavotās un izdotās Latvijas rajonu (mērogs 1: 100 000) un pilsētu kartes;
19. Velomaršrutos ietilpstošo pašvaldību – rajonu, novadu, pagastu un pilsētu mājas lapas.
20. EuroVelo the European cycle route network Guidelines for Implementation”, EuroVelo, 2002);

II Normatīvie akti u.c. dokumenti:

21. Aizsargjoslu likums, 1997. g.;
22. Likums „Par autoceļiem”, 1992. g.;
23. Likums „Par īpaši aizsargājamām dabas teritorijām”, 1993. g.;
24. Teritorijas plānošanas likums, 2002. g.;
25. Tūrisma likums, 1998. g.;
26. MK noteikumi Nr. 571 „Ceļu satiksmes noteikumi”, 29.06.2004.;

³⁹ Sk. arī 2. Pielikumā minētos avotus

27. MK noteikumi Nr. 235 „Plānošanas reģiona teritorijas plānošanas noteikumi”, 05.04.2005.;
28. Ceļu satiksmes drošības programma 2007. - 2013. gadam. Apstiprināta MK 13.04.2007. g.;
29. Latvijas tūrisma attīstības rīcības plāns 2007. g. Akceptēts MK 2007. g.;
30. „Velotransporta attīstības valsts programma 1999. - 2015. gadam”, LR Satiksmes ministrija, 1999. g.

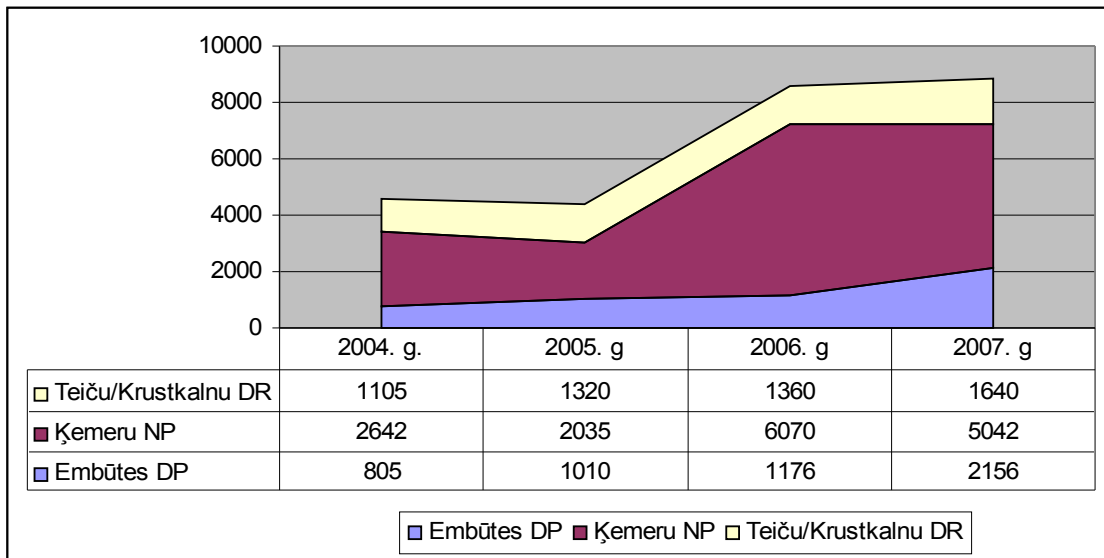
III Interneta resursi:

www.balticlake.com	Projekts „Baltijas ezerzeme”
www.bicycle.ee	Velotūrisms Igaunijā
www.bicycle.lt	Velotūrisms Lietuvā un Baltijas valstīs
www.celotajs.lv	LLTA „Lauku ceļotājs”
www.csb.gov.lv	LR Centrālā statistikas pārvalde
www.csdd.lv	Ceļu satiksmes drošības direkcija
www.dap.gov.lv	Dabas aizsardzības pārvalde
www.ecf.com	Eiropas Riteņbraucēju federācija
www.em.gov.lv	LR Ekonomikas ministrija
www.eurovelo.org	Informācija par EuroVelo projektu
www.ezi.lv	Aktīvā tūrisma centrs „Eži”
www.gnp.gov.lv	Gaujas nacionālais parks
www.kemeri.gov.lv	Ķemeru nacionālais parks
www.lad.lv	VAS „Latvijas valsts ceļi”
www.lvm.lv	VAS „Latvijas valsts meži”
www.macies.celotajs.lv	LLTA „Lauku ceļotājs” mācību materiāli
www.raplm.gov.lv	LR Reģionālās attīstības un pašvaldību lietu ministrija
www.sam.gov.lv	LR Satiksmes ministrija
www.satdep.lv/Demo/Velo/Ievads.html	Rīgas velotransporta attīstības programma
www.slitere.gov.lv	Slīteres nacionālais parks
www.velo.lv	Igo Japiņa sporta aģentūra
www.velonoma.lv	Velosipēdu noma Ķemeru nacionālajā parkā
http://vic.velokurjers.lv/	SIA „Velokurjers”
www.veloriga.lv	Rīgas Domes Satiksmes departamenta velotransporta mājas lapa
www.vidzeme.com	Vidzemes tūrisma asociācija
www.vidm.gov.lv	LR Vides ministrija
www.1188.lv	Uzziņas

8. Pielikumi

1. Pielikums

Dažu NATURA 2000 teritoriju apmeklētāju aptuvenā skaita dinamika 2004. – 2007. g.⁴⁰.



⁴⁰ Avots: Ziņojums „Vienotā programmdokumenta 1.1.6. aktivitātes Nacionālās programmas „Ekotūrisma infrastruktūras attīstība potenciālajās Natura 2000 teritorijās” ERAF līdzfinansēto projektu ietvaros izveidotās ekotūrisma infrastruktūras apmeklētāju plūsmas pieauguma novērtējums”. Autori: J. Smaļinskis, A. Junkurs, Latvijas Ekotūrisma savienība, 2007. g.

2. Pielikums

Apsektie velotūrisma maršruti

2. Pielikumā uzskaitīti un pēc dažiem parametriem raksturoti Projekta laikā autora apsektie velotūrisma maršruti⁴¹, uz kuru bāzes izstrādātas Vadlīnijas.






KURZEMES VĒSTURISKAIS NOVADS
<p>Nosaukums: Slīteres velomaršruts ⁴²</p> <p>Atrašanās vieta: Talsu rajons, Slīteres nacionālais parks</p> <p>Maršruta garums: ap 30 km (kā viens no variantiem ieteikts atpakaļceļš līdz Kolkai gar jūras krastu, ja lieldagā cieti saskalota smilts – vēl ap 26 km)</p> <p>Maršruta pamatgaita: Kolka – Vaide – Saunags - Pitrags – Košrags – Mazirbe – Sīkrags.</p> <p>Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: Slīteres nacionālā parka administrācija, 32 91066, www.slitere.gov.lv</p>
<p>Nosaukums: Dundagas veloaplis</p> <p>Atrašanās vieta: Talsu rajons</p> <p>Maršruta garums: ap 29 km</p> <p>Maršruta pamatgaita: Dundaga – Kārļmuiža - Saustere – Valpene – Sabdagas - Dundaga</p> <p>Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: Dundagas TIC, 263237858, www.ziemeļkurzeme.lv, www.dundaga.lv</p>
<p>Nosaukums: Krišjāņa Valdemāra bērnības zeme </p> <p>Atrašanās vieta: Talsu rajons</p> <p>Maršruta garums: 88 km</p> <p>Maršruta pamatgaita: Talsi – Pūņas– Valdemārpils – Roja – Valgalciems – Upesgrīva - Mērsrags</p> <p>Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: Talsu rajona Tūrisma informācijas centrs, 32 24165 www.talsi.info, talsutic@apollo.lv, Rojas Tūrisma informācijas centrs, 32 69594, rojastic@inbox.lv, www.roja.lv</p>
<p>Nosaukums: Kuldīga – Suiti</p> <p>Atrašanās vieta: Kuldīgas rajons</p> <p>Maršruta garums: 68,5 km</p> <p>Maršruta pamatgaita: Kuldīga – Īvande – Ēdole – Alsunga – Priedaine - Kuldīga</p> <p>Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: Kuldīgas tūrisma informācijas centrs, 33 22259, 29334403, www.kuldiga.lv, tourism@kuldiga.lv</p>
<p>Nosaukums: Ventas ieleja </p> <p>Atrašanās vieta: Kuldīgas rajons</p> <p>Maršruta garums: 50, 8 km</p> <p>Maršruta pamatgaita: Kuldīga – Padure – Abavas ieteka Ventā – Nabes ezeri - Kuldīga</p> <p>Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: Kuldīgas tūrisma informācijas centrs, 33 22259, 29334403, www.kuldiga.lv, tourism@kuldiga.lv</p>
<p>Nosaukums: Kuldīga – Riežupe </p> <p>Atrašanās vieta: Kuldīgas rajons</p> <p>Maršruta garums: 16,6 km</p> <p>Maršruta pamatgaita: Kuldīga – Mežvalde – Riežupes smilšu alas - Kuldīga</p> <p>Marķējums: Ir</p> <p>Uzmanību! Atsevišķās vietās sakrituši koki, mitrā laikā dubļaini ceļi!</p> <p>Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: Kuldīgas tūrisma informācijas centrs, 33 22259,</p>

⁴¹ Apsekojumi veikti ar velosipēdu. Informācija atbilst uz situāciju 2007. g. pavasarī - vasarā

⁴²  Simbols norāda, ka velomaršruts ietilpst, vai kāda tā daļa atrodas ĪADT/NATURA 2000 teritorijā (s)

29334403, www.kuldiga.lv , tourism@kuldiga.lv
<p>Nosaukums: Lielais loks</p> <p>Atrašanās vieta: Kuldīgas rajons</p> <p>Attālums no Rīgas: 152 km</p> <p>Maršruta garums: 120 km</p> <p>Maršruta pamatgaita: Kuldīga – Vārme – Kabile – Renda – Mazrenda – Riežupes dabas parks -</p> <p>Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: Kuldīgas tūrisma informācijas centrs, 33 22259, 29334403, www.kuldiga.lv, tourism@kuldiga.lv</p>
<p>Nosaukums: Kuldīga – Pelči </p> <p>Atrašanās vieta: Kuldīgas rajons</p> <p>Maršruta garums: 22,5 km</p> <p>Maršruta pamatgaita: Kuldīga – Dendrārijs „Sauleskalni” – Pelči – Kaltiķi - Kuldīga</p> <p>Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: Kuldīgas tūrisma informācijas centrs, 33 22259, 29334403, www.kuldiga.lv, tourism@kuldiga.lv</p>
<p>Nosaukums: Ar velo pa Snēpeles un Vilgāles apkārtni</p> <p>Atrašanās vieta: Kuldīgas rajons</p> <p>Maršruta garums: 48,6 km</p> <p>Maršruta pamatgaita: Kuldīga – Vilgāle – Snēpele – Mazsālijas - Kuldīga</p> <p>Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: Kuldīgas tūrisma informācijas centrs, 33 22259, 29334403, www.kuldiga.lv, tourism@kuldiga.lv</p>
<p>Nosaukums: Karostas velomaršruti</p> <p>Atrašanās vieta: Liepāja, Karosta</p> <p>Maršruta garums: Pēc izvēles, līdz 20 km</p> <p>Maršruta pamatgaita: Atmodas bulvāris – Sv. Nikolaja pareizticīgo katedrāle – Ziemeļu mols – Pulveža Brieža iela – Ģenerāļa Baloža iela – Zemgales iela – Turaidas iela – Atmodas bulvāris</p> <p>Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: Liepājas reģiona Tūrisma informācijas birojs, 34 80808, info@liepajaturisms.lv, www.liepaja.lv/turisms</p>
<p>Nosaukums: Jūrmalciema velotakas </p> <p>Atrašanās vieta: Liepājas rajons</p> <p>Maršruta garums: 5 - 50 km</p> <p>Maršruta pamatgaita: Liepāja – Pērkone – Bernāti - Jūrmalciems</p> <p>Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: Nīcas pagasts, Jūrmalciems, „Klajumi”, 2 6114601, 2 6212997, www.jurmalciemaklajumi.viss.lv, piejurasdzirnavas@inbox.lv</p>
<p>Nosaukums: Embūtes velotūrisma maršruts Nr. 1 </p> <p>Atrašanās vieta: Liepājas un Kuldīgas rajons</p> <p>Maršruta garums: > 20 km (atkarībā no izvēlētā maršruta)</p> <p>Maršruta pamatgaita: Embūtes pilskalns – Radiņkalns – Kazu grava – Vēres kalns un Induļa kaps - Embūte</p> <p>Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: Latvijas Ekotūrisma savienība, 2 6585221</p>
<p>Nosaukums: Embūtes velotūrisma maršruts Nr. 2 </p> <p>Atrašanās vieta: Liepājas rajons</p> <p>Maršruta garums: ap 25 km</p> <p>Maršruta pamatgaita: Embūte – Vībiņi – bijusī PSRS armijas raķešu bāze - Krievukalns - Embūte</p> <p>Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: Latvijas Ekotūrisma savienība, 2 6585221</p>
<p>Nosaukums: Embūtes velotūrisma maršruts Nr. 3 </p> <p>Atrašanās vieta: Liepājas un Kuldīgas rajons</p> <p>Maršruta garums: ap 25 km</p> <p>Maršruta pamatgaita: Embūte – Nīkrāce - Embūte</p>

<p>Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: Latvijas Ekotūrisma savienība, 2 6585221</p>
<p>ZEMGALES VĒSTURISKAIS NOVADS</p>
<p>Nosaukums: Meža aplis </p> <p>Atrašanās vieta: Tukuma rajons, Ķemeru nacionālais parks</p> <p>Maršruta garums: 16 km</p> <p>Maršruta pamatgaita: LA „Valgums” – Antiņciema ceļš – Smārdes – Tukuma ceļš – LA „Valgums”</p> <p>Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: SIA „Valguma pasaule”, 31 81 222, //www.la.lv/valgums/</p>
<p>Nosaukums: Šlokenbekas aplis </p> <p>Atrašanās vieta: Tukuma rajons, Ķemeru nacionālais parks</p> <p>Maršruta garums: 17 km</p> <p>Maršruta pamatgaita: LA „Valgums” – Kārniņu kapi – Milzkalne (Šlokenbeka) – LA „Valgums”</p> <p>Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: SIA „Valguma pasaule”, 31 81 222, //www.la.lv/valgums/</p>
<p>Nosaukums: Lustužkalna aplis </p> <p>Atrašanās vieta: Tukuma rajons, Ķemeru nacionālais parks</p> <p>Maršruta garums: 22 km</p> <p>Maršruta pamatgaita: Valgums – Lustužkalns - Valgums</p> <p>Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: SIA „Valguma pasaule”, 31 81 222, //www.la.lv/valgums/</p>
<p>Nosaukums: Uz Lielā Ķemeru tīreļa taku </p> <p>Atrašanās vieta: Tukuma un Rīgas rajons, Ķemeru nacionālais parks</p> <p>Maršruta garums: 4,2 km (vienā virzienā)</p> <p>Maršruta pamatgaita: Ķemeru dzelzceļa stacija – Tīreļi - Lielā Ķemeru tīreļa takas autostāvvietā</p> <p>Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: „Ķemeru velonoma”, 2 9239273, 7 204118, www.velonoma.lv, kemeru@velonoma.lv</p>
<p>Nosaukums: Jaunķemeru pludmale </p> <p>Atrašanās vieta: Rīgas rajons, Ķemeru nacionālais parks</p> <p>Maršruta garums: 6,6 km</p> <p>Maršruta pamatgaita: Ķemeru dzelzceļa stacija – Ķemeri - Jaunķemeri</p> <p>Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: „Ķemeru velonoma”, 2 9239273, 7 204118, www.velonoma.lv, kemeru@velonoma.lv</p>
<p>Nosaukums: Slokas ezera sēravoti </p> <p>Atrašanās vieta: Rīgas rajons, Ķemeru nacionālais parks</p> <p>Maršruta garums: ap 9 km (turp un atpakaļ līdz Ķemeriem)</p> <p>Maršruta pamatgaita: Ķemeru dzelzceļa stacija – Ķemeri – Slokas ezers – Ķemeri</p> <p>Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: „Ķemeru velonoma”, 2 9239273, 7 204118, www.velonoma.lv, kemeru@velonoma.lv</p>
<p>Nosaukums: Pa ceļiem un takām Ķemeru un Kauguru pusē </p> <p>Atrašanās vieta: Rīgas rajons, Ķemeru nacionālais parks</p> <p>Maršruta garums: ap 14 km</p> <p>Maršruta pamatgaita: Ķemeru dzelzceļa stacija – Ķemeri – Ķemeru parks – Jaunķemeri – Kauguri - Sloka</p> <p>Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: „Ķemeru velonoma”, 2 9239273, 7 204118, www.velonoma.lv, kemeru@velonoma.lv</p>
<p>Nosaukums: Ķemeru mežs un Liliju ezers </p> <p>Atrašanās vieta: Rīgas, Tukuma un Jelgavas rajons, Ķemeru nacionālais parks</p> <p>Maršruta garums: 14 km</p>


<p>Maršruta pamatgaita: Ķemeru dzelzceļa stacija – Ķemeru kapi – Krāckalni – Liliju ezers Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: „Ķemeru velonoma”, 2 9239273, 7 204118, www.velonoma.lv, kemeru@velonoma.lv</p>
<p>Nosaukums: Velotūrisma maršruts pa Jelgavu Atrašanās vieta: Jelgava Maršruta garums: ap 23 km Maršruta pamatgaita: Jelgavas pils – <i>Villa Medem</i> – Sv. Annas luterāņu baznīca – Mīlestības aleja – Kalna Būriņi – Ģintermuiža – A. Alunāna memoriālais muzejs – A. Alunāna parks – Sv. Jāņa baznīca – Stacijas skvērs – Sv. Simeona un Sv. Annas pareizticīgo katedrāle – Sv. Jura un Sv. Marijas katoļu katedrāle – <i>Academia Petrina</i> – Sv. Trīsvienības baznīcas tornis – J. Čakstes piemineklis – Valdekas pils – Bēru kapi – Svētbirze - Jelgavas ledus halle. Apļveida maršrutu var sākt un beigt Jelgavas dzelzceļa stacijā. Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: Jelgavas pilsētas un rajona Tūrisma informācijas centrs, 30 22751, ric@jrp.lv, www.jelgava.lv, www.jrp.lv</p>
<p>Nosaukums: Iecavas augšteces loks  Atrašanās vieta: Bauskas rajons Maršruta garums: ap 138 km Maršruta pamatgaita: Bauska – Ozolaine – Vecumnieki – Skaistkalne – Mēmele - Bauska Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: Bauskas rajona Tūrisma informācijas centrs, 39 23797, tourinfo@bauska.lv, www.tourism.bauska.lv</p>
<p>Nosaukums: Saukas velomaršruts  Atrašanās vieta: Jēkabpils rajons, Saukas dabas parks Maršruta garums: ap 25 km Maršruta pamatgaita: Lone – Sauka – Ormaņkalns - Lone Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: Saukas dabas parka biedrība, 2 9428226, saukasdabasparks@inbox.lv</p>
<p>Nosaukums: Rīgas - Jūrmalas veloceliņš Atrašanās vieta: Rīga, Rīgas rajons, Jūrmala Maršruta garums: Ap 21 km Maršruta pamatgaita: Latvijas Republikas Prezidenta pils – Vanšu tilts - LU Botāniskais dārzs – Zaslauka depo – Zolitūde - Imanta – Babīte – Priedaine – Bulduri – Dzintari - Majori Rīgā tiek veidots arī veloceliņš, kas savienos pilsētas centru ar Mežaparku!</p>
<p>Nosaukums: Rīga – Mežaparks (veloceliņš) Atrašanās vieta: Rīga Maršruta garums: Ap 6 km Maršruta pamatgaita: Skanstes iela - Mežaparks</p>
<p>VIDZEMES VĒSTURISKAIS NOVADS</p>
<p>Nosaukums: Hādemeste – Ainaži – Sarkanās klintis  Atrašanās vieta: Igaunijā – Pērnavas apriņķis, Latvijā - Limbažu rajons Maršruta garums: Igaunijas teritorijā – ap 30 km, Latvijas teritorijā – 10 km Maršruta pamatgaita: Ainaži – Sarkanās klintis Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: Ainažu Tūrisma informācijas centrs, 40 43241, http://www.ainazutic.lv/main.html, parsla.gulbe@inbox.lv</p>
<p>Nosaukums: Rūjiena – Karksi-Nuia  Atrašanās vieta: Latvijā - Valmieras rajons, Igaunijā - Vīlandes apriņķis Maršruta garums: 32 km (Latvijas daļā – 14 km) Maršruta pamatgaita: Rūjiena – Ķoņi – Unguriņi – Lilli – Karksi-Nuia Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: Rūjienas Tūrisma informācijas centrs, 42 63278, www.rujiena.lv, tic@rujiena.lv</p>
<p>Nosaukums: Valga - Valka – Cēsis </p>

<p>Atrašanās vieta: Valgas (Igaunijā) apriņķis, Valkas un Cēsu rajons</p> <p>Maršruta garums: 93 km</p> <p>Maršruta pamatgaita: Valga – Valka – Vijciems – Smiltene – Rauna - Cēsis</p> <p>Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: Vidzemes tūrisma asociācija, 41 22011, www.vidzeme.com, info@vta.apollo.lv, kā arī www.valka.lv, www.smiltene.lv, www.rauna.cesis.lv, www.turisms.cesis.lv</p>
<p>Nosaukums: Smiltenes velotakas</p> <p>Atrašanās vieta: Valkas rajons, teritorija starp Smiltēni un Zeltiņiem</p> <p>Maršruta garums: Dažāda garuma meža ceļi un takas, no kurām garākā ir ap 30 km</p> <p>Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: Smiltēnes tūrisma informācijas centrs, 47 07575, www.smiltene.lv, tourism@smiltene.lv, AS „Latvijas Valsts meži” (Austrumvidzemes mežsaimniecība) www.lvm.lv, 2 9557624</p>
<p>Nosaukums: Velotūrisma maršruti pa Cēsīm </p> <p>Atrašanās vieta: Cēsu rajons, Cēsis</p> <p>Maršruta garums: līdz 15 km</p> <p>Maršruta pamatgaita: Piebalgas iela – Raiņa iela (pirmais maršruts); Lenču iela – Krasta iela – Peldu iela – Mūrlejas iela. Abus maršrutus var apvienot vienā.</p> <p>Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: Cēsu informācijas centrs, 41 21815, www.cesis.lv, info@cesis.lv</p>
<p>Nosaukums: Cēsis – Valmiera </p> <p>Atrašanās vieta: Cēsu un Valmieras rajons</p> <p>Maršruta garums: 42 km</p> <p>Maršruta pamatgaita: Cēsis – Jāņmuiža – Sietiņezis - Valmiera</p> <p>Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: Aktīvā tūrisma centrs „Eži”, 42 07263, www.ezi.lv, ezi@ezi.lv</p>
<p>Nosaukums: Ap Vaidavas ezeru </p> <p>Atrašanās vieta: Cēsu un Valmieras rajons</p> <p>Maršruta garums: Ap 30 km (tālāko ceļu var turpināt uz Cēsīm vai Valmieru)</p> <p>Maršruta pamatgaita: Cēsis – Pielekši – Miglāči - Strīķi – Vaidava – apkārt Vaidavas ezeram - Sietiņezis</p> <p>Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: Aktīvā tūrisma centrs „Eži”, 42 07263, www.ezi.lv, ezi@ezi.lv</p>
<p>Nosaukums: Cēsis – Sigulda </p> <p>Atrašanās vieta: Cēsu un Rīgas rajons</p> <p>Maršruta garums: 40 km</p> <p>Maršruta pamatgaita: Cēsis – Raiskums – Līgatne – Sigulda (otrs variants caur Kārļiem, trešais variants – Ungurmuižu un Lielstraupi)</p> <p>Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: Vidzemes tūrisma asociācija, 41 22011, www.vidzeme.com, info@vta.apollo.lv, kā arī www.turisms.cesis.lv, www.sigulda.lv</p>
<p>Nosaukums: Kalnu velotūrisma maršruts </p> <p>Atrašanās vieta: Rīgas rajons, Sigulda</p> <p>Maršruta garums: 13 km</p> <p>Maršruta pamatgaita: Stāvlaukums pie Gūtmaņalas – Siguldas tilts – Gaujas kreisais krasts – Velnala – Krimuldas sanatorija – Krimuldas Serpentīna ceļš – stāvlaukums pie Gūtmaņalas</p> <p>Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: Siguldas novada Tūrisma informācijas centrs, 7 971335, www.sigulda.lv, info@sigulda.lv, Gaujas nacionālā parka apmeklētāju centrs Siguldā, 7 800388, ac@gnp.lv, www.gnp.lv</p>
<p>Nosaukums: Allažu Lielais loks </p> <p>Atrašanās vieta: Rīgas rajons</p> <p>Maršruta garums: Līdz 50 km (dažādi varianti)</p>

<p>Maršruta pamatgaita: Sigulda – Stīveri – Allaži – Allažmuiža Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: Allažu pagasta padome, 2 9262489, turisms@allazi.lv, www.allazi.lv</p>
<p>Nosaukums: Kriķu velomaršruts Atrašanās vieta: Aizkraukles un Ogres rajoni Maršruta garums: 26 – 37 (lielais loks) km Maršruta pamatgaita: Kriķi – Jumprava – Skrīveri - Kriķi Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: Atpūtas komplekss „Kriķi”, 28379352, http://www.krikil.lv/, dace@krikil.lv</p>
<p>Nosaukums: Ērgļi – Braki – Meņģeļi – Ērgļi  Atrašanās vieta: Madonas rajons Maršruta garums: Ap 20 km Maršruta pamatgaita: Ērgļi – Braki – Meņģeļi - Ērgļi Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: Viesnīca „Ērgļi”, 48 71604, ergli@erglihotel.lv, www.erglihotel.lv</p>
<p>Nosaukums: Ērgļi – Emmas dzirnavas – Ērgļi  Atrašanās vieta: Madonas un Ogres rajons Maršruta garums: 27 km Maršruta pamatgaita: Ērgļi – Kalnadalbi – Emmas dzirnavas – Ogresmuiža - Ērgļi Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: Viesnīca „Ērgļi”, 48 71604, ergli@erglihotel.lv, www.erglihotel.lv</p>
<p>Nosaukums: Ērgļi – Akmeņupīte – Ērgļi  Atrašanās vieta: Madonas rajons Maršruta garums: Ap 18 km Maršruta pamatgaita: Ērgļi – Akmeņupīte – Vecmuiža - Ērgļi Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: Viesnīca „Ērgļi”, 48 71604, ergli@erglihotel.lv, www.erglihotel.lv</p>
<p>Nosaukums: Pa Gaujas augšteci Atrašanās vieta: Gulbenes rajons Maršruta garums: ap 54 km Maršruta pamatgaita: Kalna Lācītes – Velēna – Sinole – Lejasciems - Ratenieki Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: 2 9153677, dailimk@inbox.lv, www.gulbene.lv</p>
<p>Nosaukums: Gar Tirzas upi Atrašanās vieta: Gulbenes rajons Maršruta garums: 24 km Maršruta pamatgaita: Tirzas tilts (Smiltenes – Gulbenes ceļš) – Galgauskas muiža - Tirza Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: 2 9153677, dailimk@inbox.lv, www.gulbene.lv</p>
<p>Nosaukums: Pa senlatviešu teiku pēdām Atrašanās vieta: Gulbenes rajons Maršruta garums: 25 km Maršruta pamatgaita: Tirza – Grote – Druviena - Pērlis Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: 2 9153677, dailimk@inbox.lv, www.gulbene.lv</p>
<p>Nosaukums: Kungu laiki Vidzemē Atrašanās vieta: Alūksnes, Gulbenes rajons Maršruta garums: 40 km Maršruta pamatgaita: Ate (Ottes dzirnavas) – Kalniena – Litene - Stāmeriena - Gulbene Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: 2 9153677, dailimk@inbox.lv, www.gulbene.lv</p>


LATGALES VĒSTURISKAIS NOVADS

Nosaukums: „Līvānu pilsēta”
Atrašanās vieta: Preiļu rajons, Līvāni
Maršruta garums: ap 10 km
Maršruta pamatgaita: viesu māja „Saulpurenes” – Romas katoļu baznīca – Latgales Mākslas un amatniecības centrs, Stikla fabrikas muzejs – Daugavas pārceltuve – Līvānu mākslas skolas izstāžu nams – luterāņu baznīca – Atbrīvošanas piemineklis, pareizticīgo baznīca, atpūtas vieta
Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: Līvānu biznesa un Tūrisma informācijas centrs, 53 07810, asterija@livani.lv, www.livani.lv

Nosaukums: Lielais Lubāns 
Atrašanās vieta: Madonas, Rēzeknes rajons
Maršruta garums: ap 50 km
Maršruta pamatgaita: Īdeņa – Nagļi - Kalngala slūžas - Gomelis – Kvāpānu dīķi -Īdeņa
Ceļa segums: Grants segums, lauku un meža ceļi
Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: Rēzeknes rajona tūrisma informācijas centrs, 2 6337449, 46 05005, tic@rezekne.lv

Nosaukums: „Latgales gudro prātu šūpulis”
Atrašanās vieta: Rēzeknes rajons
Maršruta garums: ap 27 km
Maršruta pamatgaita: Vecgailumi – Rogovka – Dekteri – Zaļmuiža – Mazuri - Rogovka
Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: Rēzeknes rajona tūrisma informācijas centrs, 2 6337449, 46 05005, tic@rezekne.lv



Nosaukums: „Sarkaņu baznīcas loks”
Atrašanās vieta: Rēzeknes rajons
Attālums no Rīgas: Ap 260 km
Maršruta garums: ap 14 km
Maršruta pamatgaita: Lendži - Leški – Sarkaņi – Lendži
Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: Rēzeknes rajona tūrisma informācijas centrs, 2 6337449, 46 05005, tic@rezekne.lv

Nosaukums: „Adamovas ainavu loks” 
Atrašanās vieta: Rēzeknes rajons
Maršruta garums: ap 17 km
Maršruta pamatgaita: Adamovas ezers – Ceplīši – Liuzinīki - Stapuļi – Kozlova – Zeltiņi - Ceplīši
Ceļa segums: Grants segums, lauku un meža ceļi
Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: Rēzeknes rajona tūrisma informācijas centrs, 2 6337449, 46 05005, tic@rezekne.lv

Nosaukums: „Apkārt Mazam Ludzas ezeram”
Atrašanās vieta: Ludzas rajons, Ludza
Maršruta garums: 6 km
Maršruta pamatgaita: Ludzas centrs – Kuļņeva iela – Liepājas iela – Parku iela – Dārzu iela – Mazā Ezerkrasta iela
Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: Ludzas tūrisma informācijas centrs, 57 07203, tic@ludza.lv, www.ludza.lv

Nosaukums: „Kur Maltas upe līkumus met”
Atrašanās vieta: Rēzeknes rajons
Maršruta garums: 4 km
Maršruta pamatgaita: Malta - Rozentova
Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: Rēzeknes rajona tūrisma informācijas centrs, 2 6337449, 46 05005, tic@rezekne.lv

<p>Nosaukums: „Zosnas muižas apkārtnē” </p> <p>Atrašanās vieta: Rēzeknes rajons</p> <p>Maršruta garums: ap 11 km</p> <p>Maršruta pamatgaita: Zosnas muiža – Maiziki - Veczosna</p> <p>Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: Rēzeknes rajona tūrisma informācijas centrs, 2 6337449, 46 05005, tic@rezekne.lv</p>
<p>Nosaukums: „Kulta vietas Mākoņkalna apkārtnē” </p> <p>Atrašanās vieta: Rēzeknes rajons</p> <p>Maršruta garums: ap 18 km</p> <p>Maršruta pamatgaita: Lipuški – Malukšta – Kozuliški - Lipuški</p> <p>Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: Rēzeknes rajona tūrisma informācijas centrs, 2 6337449, 46 05005, tic@rezekne.lv</p>
<p>Nosaukums: „Mākoņkalna akmeņu leģendas” </p> <p>Atrašanās vieta: Rēzeknes rajons</p> <p>Maršruta garums: ap 16 km</p> <p>Maršruta pamatgaita: Lipuški - Dvarči – Bondari - Rukmoni – Lipuški</p> <p>Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: Rēzeknes rajona tūrisma informācijas centrs, 2 6337449, 46 05005, tic@rezekne.lv</p>
<p>Nosaukums: „Latgales virsotnē” </p> <p>Atrašanās vieta: Rēzeknes rajons</p> <p>Maršruta garums: ap 30 km</p> <p>Maršruta pamatgaita: Kaunata – Leiņi – Antropova – Dubuļi – Čerņiki – Lielais Liepu kalns – Matuļi – Leiņi - Kaunata</p> <p>Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: Rēzeknes rajona tūrisma informācijas centrs, 2 6337449, 46 05005, tic@rezekne.lv</p>
<p>Nosaukums: „Ežezera noslēpumi” </p> <p>Atrašanās vieta: Krāslavas rajons</p> <p>Maršruta garums: ap 36 km</p> <p>Maršruta pamatgaita: Dagda – Beitāni – Bojāri - Obiteļa – Andzeļi – Ezernieki – Bojāri - Dagda</p> <p>Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: Dagdas tūrisma informācijas centrs, 56 81420, dagdas.fenikss@inbox.lv, www.kraslavasrajons.lv, www.balticlakes.com</p>
<p>Nosaukums: „Lielais ģimenes loks” </p> <p>Atrašanās vieta: Preiļu rajons</p> <p>Maršruta garums: ap 20 km</p> <p>Maršruta pamatgaita: Aglona – Salenieki – Gūteņi – Fintmuiža – Aglona</p> <p>Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: Preiļu rajona tūrisma informācijas centrs, 53 22041, tic@preili.lv, www.preili.lv, www.balticlakes.com</p>
<p>Nosaukums: „Ekstremālais loks” </p> <p>Atrašanās vieta: Preiļu un Krāslavas rajons</p> <p>Maršruta garums: ap 120 km</p> <p>Maršruta pamatgaita: Aglona – Jaunaglona – Geraņimova – Priežmale – Lejas Butkāni – Jaunokra – Grāveri – Šļeltova – Aglona</p> <p>Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: Krāslavas rajona tūrisma informācijas centrs, 56 22201, tic@kraslava.lv, www.kraslava.lv, www.kraslavasrajons.lv, Preiļu rajona tūrisma informācijas centrs, 53 22041, tic@preili.lv, www.preili.lv, www.balticlakes.com</p>
<p>Nosaukums: „Luknas ezera loks”</p> <p>Atrašanās vieta: Daugavpils rajons</p> <p>Maršruta garums: ap 18 km</p>

<p>Maršruta pamatgaita: Spoģi – Višķi – Zabornaja – Spoģi Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: Daugavpils rajona tūrisma informācijas centrs, 54 22818, info@visitdaugavpils.lv, www.visitdaugavpils.lv</p>
<p>Nosaukums: „Eksotiskā Pustiņa” Atrašanās vieta: Krāslavas rajons Maršruta garums: ap 9 km Maršruta pamatgaita: Robežnieki – Ikaženci – Robežnieki (Pustiņa) Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: Krāslavas rajona tūrisma informācijas centrs, 56 22201, tic@kraslava.lv, www.kraslava.lv, www.kraslavasrajons.lv, www.balticlakes.com</p>
<p>Nosaukums: „Iepazīsti Krāslavu”  Atrašanās vieta: Krāslavas rajons, Krāslava Maršruta garums: 9 km Maršruta pamatgaita: Adamovas ainavu taka – Augusta iela – Rīgas iela – Vienības iela – Raiņa iela – Aglonas iela - Rīgas iela Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: Krāslavas rajona tūrisma informācijas centrs, 56 22201, tic@kraslava.lv, www.kraslavasrajons.lv, www.balticlakes.com</p>
<p>Nosaukums: „Krāslavas priēžu sils”  Atrašanās vieta: Krāslavas rajons Maršruta garums: 10 km Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: Krāslavas rajona tūrisma informācijas centrs, 56 22201, tic@kraslava.lv, www.kraslavasrajons.lv, www.balticlakes.com</p>
<p>Nosaukums: „Saulkrastu taka”  Atrašanās vieta: Krāslavas rajons Maršruta garums: 8 km Maršruta pamatgaita: Priedaine – Saulkrasti - Priedaine Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: Krāslavas rajona tūrisma informācijas centrs, 56 22201, tic@kraslava.lv, www.kraslavasrajons.lv, www.balticlakes.com</p>
<p>Nosaukums: „Daugavas loki”  Atrašanās vieta: Krāslavas un Daugavpils rajons Maršruta garums: > 40 km Maršruta pamatgaita: Krāslava – Tartaks – Zapoļņiki – Slutiški – Vasargeliški - Juzefova Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: Krāslavas rajona tūrisma informācijas centrs, 56 22201, tic@kraslava.lv, www.kraslavasrajons.lv, www.balticlakes.com</p>
<p>Nosaukums: „Šilovka”  Atrašanās vieta: Krāslavas rajons Maršruta garums: 6 km Maršruta pamatgaita: Maršruts ved apkārt Šilovkas ezeram Maršruta apsaimniekotājs vai reklamētājs, kontakti: Krāslavas rajona tūrisma informācijas centrs, 56 22201, tic@kraslava.lv, www.kraslavasrajons.lv, www.balticlakes.com</p>

3. Pielikums. Velomaršrutu ĪADT/NATURA 2000 teritorijās pārskata karte⁴³



⁴³ Avots: Veloceļvedis pa aizsargājamām dabas teritorijām. LLTA, „Lauku ceļotājs”, 2007. g.