



Pagājuši jau desmit gadi, kopš Vidzemes Tūrisma asociācija uzņem mās velozīmu piešķiršanas un koordinācijas funkcijas Latvijā veidotajiem velomaršrutiem. Pirms vienotās numerācijas ieviešanas nereti veidojās situācija, ka tā bieži vien pārkļājs, radot apjukumu vietējiem un ārvalstu tūristiem. Tāpēc tika nolemts, ka katrs maršruts tiks marķēts ar individuālu numuru, ko piešķir viena organizācija.

Pārbaudījums – grantētie ceļi

Jānis Sījāts no Vidzemes Tūrisma asociācijas stāsta, ka kopumā valstī ir aptuveni 160 velomaršutu. Ir trīs EuroVelo maršuti: EuroVelo 10, kas ved apkārt Baltijas jūrai; EuroVelo 13 – maršruts "Dzelzs priekškars" un EuroVelo 11, ko sauc par Austrumeiropas velomaršutu. Tad ir daži nacionālie maršuti, kā pirmais tika izveidots "LatEst", kas ved cauri divām valstīm – Latvijai un Igaunijai – ar kopējo maršruta garumu 1296 kilometri. Ir vairāki reģionālie maršuti, bet visvairāk ir vietējo, aptuveni 150 maršutu.

"Ārvalstu velotūristi pirms došanās uz kādu valsti vispirms skatās, vai te ir kaut kas no EuroVelo? Vietējie maršruti viņus ne pārāk interesē, jo tie jau ir visur, viņiem svarīgi, lai ir šie lielie piedāvājumu. Ja ir, tad var runāt tālāk," stāsta J. Sījāts. Taču tālākās runas ļoti bieži apraujas, kad nonāk līdz veloceļu infrastruktūrai. Lai izveidotu velotūrisma maršutu, to sertificētu un iegūtu numuru, jāievēro dažas galvenās prasības. Drošība, serviss, kur ie-tilpst naktsmītnes, ēdināšana, nosacījums, vai maršrutā notiek kādi lieli pasākumi, svētki, un, protams, infrastruktūra, kāds ceļa segums.

"Pateicoties igauņu prasībai, EuroVelo apzīmējumos tika ielikti grantēti ceļi, jo Eiropā tādu tikpat kā vairs nav, un eiropieši pat nesaprata, kāpēc vēl tas vajadzīgs? Bet tieši šis ir ļoti būtisks mīnuss ārvalstu velotūristu piesaistei, tieši grantētie ceļi viņus atbaida visvairāk. Vietējie pie tādiem piereduši, bet ārzemniekiem tās ir mocības. Viņi atsauksmēs tā arī norāda, vienreiz izbraucu, otrreiz nekad, un citiem neieteikšu. Un var tur cesties uzlabot, piedāvāt nezin ko, vilciens jau būs aizgājis," skaidro J. Sījāts.

Miljoni aizplūst garām

Tūrisma finanšu dati par Eiropu rāda, ka velotūrisms ir finansiāli jaudīgāks nekā kruīzu bizness. Taču tas ir citur, ne Latvijā, kur līdz tam vēl tālu, kamēr citviet tas kuģis pled arvien tālāk. J. Sījāts norāda, ka katrs ieguldītais eiro atpakaļ dod desmit eiro, un citās valstīs to sa-pratuši: "Mēs zaudējam miljonus. Lietuvas posms no Klaipēdas, caur kuras ostu Baltijā ierodas ļoti daudz velotūristu, ar katru gadu arvien uzlabojas, lietuvieši plāno atjaunot veloceliņu Kuršu kāpā, izbūvēt veloceliņu līdz Latvijai, un viss... Viņi nesatraucas, ka mums te nekas neatnotiek, pat labāk, jo velotūristi paliek Lietuvā. Atbrauc līdz robežai, redz, ka tālāk nekādas infrastruktūras nav, un brauc atpakaļ."

Vidzemes Tūrisma asociācijā ar cerībām skatās uz Liepāju, Dienvidkurzemi, kas vēlas izveidot savienojumu ar Lietuvu. Tas būtu vērā ņemams ieguvums, jo ļautu dabūt velotūristus Latvijā. Tad viņi tālāk gar jūras malu vai pa dzelzceļu Liepāja-Rīga nokļūtu dzījāk iekšā. Tiesa, tas gan darbosies vien tad, ja vilciens maršrutā kursēs regulāri. Ārziņieki dzelzceļu uzskata par vislabāko pārvietošanās līdzekli, lai nokļūtu uz punktu, kur sākt velobraucienu, bet mums arī ar to pagaidām ne pārāk.

"Latvijas lielais pluss, ka mums šie EuroVelo maršruti daļēji gar pašu jūru, tā ir liela ekstra. Tiesa, arī te dažviet ir problēmas, teiksim Tūjas posms uz Salacgrīvas pusē, kur viens ceļa posms slēgts, priekšā norāde "Privātpāšums", un cauri braukt nevar. Tad nu velobraucējiem jāmet loks ārā uz šoseju, lai pēc brīža grieztos atpakaļ uz jūru. Pagaidām tur nevar panākt nekādu kompromisu," stāsta J. Sījāts.

Kādreiz uz Latvijas ceļiem un pilsētu ielās vairāk bija redzami ārziņi velotūristi, tagad ir sajūta, ka viņu skaits jūtami mazinājis. Pēc speciālistu teiktā, pie visa vainojams minētais atbilstošas infrastruktūras trūkums, jo velotūristi no Vācijas, Nīderlandes, citām valstīm, pēta infor-

Ārvalstu velotūristus VĒL NEVILINĀM



UZZINAI

Saskaņā ar izstrādātajiem noteikumiem maršruti tiek numurēti pēc šāda principa: nacionālas nozīmes velomaršrutiem tiek piešķirti numuri no 1 līdz 9; reģionālas nozīmes velomaršrutiem – no 10 līdz 99; vietējas nozīmes velomaršrutiem – no 100 līdz 999.

māciju, kādi ceļi, kāds serviss. Viņi redz, ka Latvijā nav piemērotas infrastruktūras, un izvēlas tik tālu nebraukt.

"Teiksim, Polijā vēl pirms gadiem pieciem arī nebija gan drīz nekā, taču viņi apņēmušies investēt velo infrastruktūrā pus-miljardu eiro, un rezultāti jau redzami. Polija vāciešiem krietni tuvāk, vēl var aizbraukt līdz Lietuvai, kur arī viss kārtībā, bet kāpēc viņam braukt tālāk, ja viņš nav tāpāši gaidīts," retoriski jautā J. Sījāts.

Velotūrists pārvietojas lēnāk, nekā braucot ar auto, bet naudu iztērē vairāk. Tas, ka viņi pārgūl teltīs, mežā būdīgās, ir tikai mīts, braucēji izvēlas komfortablus apstākļus, jo ceļā sasvīst, ir noputējuši un vēlas labus apstākļus, lai nomazgātos, izguļētos, atpūstos. Vajag arī kārtīgi paēst, jo enerģijas patēriņš, braucot ar velosipēdu, ir liels.

Tiek lēsts, ka vidēji dienā viens velobraucējs atstāj 55 eiro.

Kas pirms – investīcijas vai braucēji?

Patiesībā veidojas interesa situācija, Latvijā tik daudz velomaršutu, bet reālu pienešumu tas vēl nedod. Pirmkārt, trūkst pilnvērtīgas uzskaites, cik daudzi to izmanto. J. Sījāts gan stāsta, ka arvien vairāk tiek uzstādīti skaitītāji, lai būtu dati par braucēju skaitu: "Ja ir dati, var drošāk iet pie valsts un pašvaldības. Ja datu nav, viņu pirms arguments, kāpēc ieguldīt nauju, kurš tur brauks! Protams, ka arī tas nav nopietns arguments, jo kur radīsies braucēji, ja nav infrastruktūras. Vispirms vajag to radīt, tad vērtēt, kāda ir braucēju plūsma. Jo vairāk atliekam investēšanu šajā jomā, jo vairāk naudas aizplūst garām mūsu ekonomikai."

Tomēr velomaršrutu skaits turpina augt. Ar savu iniciatīvu nāk tūrisma uzņemēji.

Labs piemērs ir kempinga "Apalkalns" pie Raiskuma ezera Cēsu tuvumā tāpāšnieks, kurš pats izveidojis vairākus velomaršrutus, ar mērķi noturēt

Latvijā ir apmēram 160 dažādas nozīmes velotūrisma maršrutu.

tūristu ilgāk pie sevis. Pie viņa brauc tūristi no Eiropas ar kempieriem, pieejama riteņu noma, ja pašiem nav līdzi, un tiek dota iespēja veikt vairākus maršrutus pa tuvāku vai tālāku apkaimi.

Stāstot par velomaršrutu numerācijas piešķiršanu, J. Sījāts stāsta, ka nevar vienkārši paskatīties kartē un apstiprināt. Katrs maršruts jāizbrauc pašiem, lai pārliecinātos, vai viss atbalst vajadzīgajām prasībām.

"Bija laiks, kad pašvaldības varēja dabūt atbalstu infrastruktūras projektiem, kuros bija noteiks, ka jābūt velomaršrutam. Tad to vienkārši uz kartes uzzīmēja, tas sākās kaut kur, beidzās – nekur, un problēmas bija visiem, gan mums, kam vajadzēja to apsekot, gan pašiem pieteicījiem. Velomaršrutu nevar izveidot, sēžot pie kartes vai braucot ar mašīnu, ir dabā reāli jāizbrauc, jāsaprot, kas labs, kas sliks."

Latvijas vides aizsardzības fonds

Materiāls tapis ar Latvijas Vides aizsardzības fonda atbalstu.
Par publikāciju saturu atbild SIA "Kurzemes Vārds" un reģionālās izdevniecības.