



NOVADI ZAĻO

Ārvalstu velotūristus VĒL NEVILINĀM

Pagājuši jau desmit gadi, kopš Vidzemes Tūrisma asociācija uzņēmās velozīmju piešķiršanas un koordinācijas funkcijas Latvijā veidotajiem velomaršrutiem. Pirms vienotās numerācijas ieviešanas nereti veidojās situācija, ka tā bieži vien pārklājās, 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 Sijāts no Vidzemes Tūrisma asociācijas stāsta, ka kopumā valstī ir aptuveni 160 velomaršrutu. Ir trīs EuroVelo maršruti: EuroVelo 10, kas ved apkārt Baltijas jūrai; EuroVelo 13 – maršruts “Dzelzs priekšskars” – un EuroVelo 11, ko sauc par Austrumeiropas velomaršrutu. Tad ir daži nacionālie maršruti, kā pirmais tika izveidots “LatEst”, kas ved cauri divām valstīm – Latvijai un Igaunijai – ar kopējo maršruta garumu 1296 kilometri. Ir vairāki reģionālie maršruti, bet visvairāk ir vietējo, aptuveni 150 maršrutu.

“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 lielle pie-dāvājumu. Ja ir, tad var runāt tā-lāk,” stāsta J. Sijāts. Taču tālākās runas ļoti bieži apraujas, kad nonāk līdz veloceļu infrastruktūrai. Lai izveidotu velotūrisma maršrutu, to sertificētu un iegūtu numuru, jāievēro dažas galvenās prasības. Drošība, serviss, kur ietilpst naktsmītnes, ēdināšana, nosacījums, vai maršrutā notiek kādi lieli pasākumi, svētki, un, protams, infrastruktūra, kāds ceļa segums.

“Pateicoties igauņu prasībai, EuroVelo apzīmējumos tika ielikti grantētie 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 pieraduši, bet ārzemniekiem tās ir mocības. Viņi atsauksmēs tā arī norāda, vienreiz izbraucu, otrreiz nekad, un citiem neieteikšu. Un var tur censties uzlabot, piedāvāt nezin ko, vilciens jau būs aizgājis,” skaidro J. Sijāts.

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 peld arvien tālāk. J. Sijāts norāda, ka katrs ieguldītais eiro atpakaļ dod desmit eiro un citās valstīs to sapratuši: “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 nenotiek, 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 dziļāk iekšā. Tiesa, tas gan darbosies vien tad, ja vilciens maršrutā kursēs regulāri. Ārzemnieki dzelzceļu uzskata par vislabāko pārvietošanās līdzekli, lai nokļūtu uz punktu, kur sākt velobraucieni, 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 pusi, kur viens ceļa posms slēgts, priekšā norāde “Privātpašums”, 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. Sijāts.

Kādreiz uz Latvijas ceļiem un pilsētu ielās vairāk bija redzami ārzemju velotūristi, tagad ir sajūta, ka viņu skaits jūtami mazinājies. Pēc speciālistu teiktā, pie visa vainojams minētais atbilstošas infrastruktūras trūkums, jo velotūristi no Vācijas, Nīderlandes, citām valstīm pēta informāciju, kādi ceļi, kāds serviss. Viņi redz, ka Latvijā nav piemērotas infrastruktūras, un izvēlas tik tālu nebraukt.

“Teiksim, Polijā vēl pirms gadiem pieciem arī nebija gandrīz nekā, taču viņi apņēmušies inves-



UZZIŅAI

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

tēt velo infrastruktūrā pusmiljardu 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 īpaši gaidīts,” retoriski jautā J. Sijāts.

Velotūrists pārvietojas lēnāk, nekā braucot ar auto, bet naudu iztērē vairāk. Tas, ka viņi pārģū teltīs, meža būdīnās, ir tikai mīts, braucēji izvēlas komfortablus apstākļus, jo ceļā saspīst, ir nopūtējuši un vēlas labus apstākļus, lai nomazgātos, izgulētos, atpūstos. Vajag arī kārtīgi paēst, jo enerģijas patēriņš, braucot ar velosipēdu, ir liels. Tiek lēsts, ka vidēji dienā viens velobraucējs atstāj 55 eiro.

Kas pirmais – investīcijas vai braucēji?

Patiesībā veidojas interesanta situācija, Latvijā tik daudz velomaršrutu, bet reālu pienesumu

tas vēl nedod. Pirmkārt, trūkst pilnvērtīgas uzskaites, cik daudzi to izmanto. J. Sijāts 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 pirmais arguments, kāpēc ieguldīt naudu, 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 uzņēmēji.

Labs piemērs ir kempinga “Apaļkalns” pie Raiskuma ezera Cēsu tuvumā Īpašnieks, kurš pats izveidojis vairākus velomaršrutus ar mērķi noturēt tūristu ilgāk pie sevis. Pie viņa brauc tūristi no Eiropas ar kempieri, pieejama riteņu noma, ja pašiem nav līdzī, un tiek dota iespēja veikt vairākus maršrutus pa tuvāku vai tālāku apkaimi.

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

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

Latvijā ir apmēram 160 dažādas nozīmes velotūrisma maršrutu.



**Latvijas
vides
aizsardzības
fonds**

Materiāli tapuši ar Latvijas vides aizsardzības fonda atbalstu.
Par publikāciju saturu atbild SIA “Kurzemes Vārds” un reģionālās izdevniecības.