

Zaļie ceļi GREENWAYS

PIEEJAMĪBA
UN MOBILITĀTE

ILGTSPĒJĪGS TŪRISMS
UN ATBILDĪGA
CEĻOŠANA

TRANSPORTA
INOVĀCIJAS

**VISIT
VIDZEME**

Šī publikācija atspoguļo vienīgi autora uzskatus, un Eiropas Komisijai, Eiropas Reģionālās attīstības fondam vai Interreg Europe programmai nevar uzlikt atbildību par tajā ietvertās informācijas jebkuru iespējamo pielietojumu.

DESTI-SMART
Interreg Europe

 European Union
European Regional
Development Fund

SAĪSINĀJUMU SARAKSTS

ATD

Autotransporta direkcija

GNP

Gaujas Nacionālais
parks

IVN

Ietekme uz vidi
novērtējums

ĪADT

īpaši aizsargājamās
dabas teritorijas

LZCA

Latvijas zaļo ceļu
asociācija

RPR

Rīgas plānošanas
reģions

SM

Satiksmes ministrija

TIC

Tūrisma informācijas
centrs

VPR

Vidzemes plānošanas
reģions

Publicējusi biedrība **“Latvijas Zaļo
ceļu asociācija”** Interreg Eiropa
programmas projekta **DESTI-SMART**
ietvaros.

Foto: Gita Memmēna, Jānis Sijāts

Dizains: Dace Buka

Izdevējs: Latgales Druka

DESTI-SMART
Interreg Europe



Brošūras izstrāde finansēta no Eiropas Reģionālās attīstības fonda Interreg Europe programmas projekta DESTI-SMART līdzekļiem.

Šī publikācija atspoguļo vienīgi autora uzskatus, un Eiropas Komisijai, Eiropas Reģionālās attīstības fondam vai Interreg Europe programmai nevar uzlikt atbildību par tajā ietvertās informācijas jebkuru iespējamo pielietojumu.

GALVENO JĒDZIENU SKAIDROJUMS

“ZAĻIE CELI”

Nemotorizēti transporta koridori, īpaši paredzēti kājāmgājējiem, velobraucējiem, zirgu izjādēm u.c. aktivitātēm, nodrošinot drošu, ērtu un no transporta nošķirtu pārvietošanos, kā arī pieejamību.

VELOCEĻŠ

Braukšanai ar velosipēdiem izbūvēts ceļš, celiņš, kurā apvienota braukšana ar velosipēdiem un gājēju kustība, braukšanai ar velosipēdiem paredzēta josla vai brauktuve, kas apzīmēta ar atbilstošām ceļa zīmēm un ceļa apzīmējumiem.

MOBILITĀTES PUNKTS

Dažādu līmeņu transporta mezgli ar pamatzdevumu ikvienam to lietotājam nodrošināt ērtus dažādu transporta veida savienojumus vienkopus, piedāvājot alternatīvus pārvietošanās veidus un mazinot nepieciešamību izmantot privāto autotransportu.

VELOMARŠRUTS

Grafiski attēlots un vārdiski aprakstīts veloceļojuma plāns, kurā ir ietverts ceļojuma, kurš nepārsniedz vienu gadu, - ilgums, sākuma un beigu punkts, galvenās apstāšanās vietas un apmeklējamās tūrisma piesaistes. Ceļojumu tūrisma maršrutos paraksti tiek iekļauti arī plānojums pa dienām un nakšņošanas vietas.

TŪRISMS

Ceļošana un uzturēšanas ārpus savas pastāvīgās dzīvesvietas brīvā laika pavadīšanas, lietišķo darījumu kārtošanas vai citā nolūkā ilgāk par vienu diennakti un ne ilgāk kā vienu gadu.

VELOTŪRISMS

Viens no aktīvā tūrisma veidiem un tam ir būtiska loma ne tikai tūrisma, bet arī ekonomikas attīstībā.



Zaļo ceļu informācijas stends Jaunpiebalgā.

IEVADS

Vidzemes Tūrisma attīstības stratēģijā galvanis fokuss ir “Zaļie ceļi”, to infrastruktūra, iekļaušana multimodalā transporta sistēmā, kā arī integrēšana TEN-T tīklā un EuroVelo 13. “Zaļie ceļi” Latvijā ir jauna iniciatīva - lai attīstītu bijušās dzelzceļa līnijas un piemērotu tās nemo- torizētā tūrisma vajadzībām, savukārt Eiropā tas veiksmīgi tiek darīts jau vairāk kā 20 gadus, piesaistot miljoniem tūristu vietās, kuras parasti paliek ārpus tūrisma ceļvežiem, un dodot iespēju baudīt ainavas un vidi, kura savulaik piedzīvoja uzplaukumu dzelzceļa klātbūtnē.

Vidzemes Tūrisma attīstības stratēģija ir veidota kā vadlīnijas pašvaldībām, reģioniem, nevalstiskajām un valsts institūcijām. Vadlīnijas noderētu vietējās un reģionālās ekonomikas uzlabošanai, kā arī veicinātu Zaļo ceļu attīstību. Lai

Latvijā pilnībā realizētu “Zaļo ceļu” potenciālu, nepieciešams ieguldīt lielu darbu, lai, pirmkārt, sakārtotu īpašumtiesību jautājumu valsts līmenī, kā arī piesaistītu finansējumu infrastruktūras uzlabošanai un attīstībai vietējā līmenī. Daudzas pašvaldības jau ir izpratušas “Zaļo ceļu” potenciālu, un veikušas nozīmīgus ieguldījumus, gan līniju tīrīšanā, gan bijušo dzelzceļa objektu atjaunošanā, tādējādi paverot ceļu līdzīgām iniciatīvām nākotnē.

SIA “AC Konsultācijas” biedrības “Latvijas Zaļo ceļu asociācijas” uzdevumā veic Vidzemes tūrisma attīstības stratēģijas rīcības plāna 2020-2025 izstrādi ar fokusu uz rīcībām tieši “Zaļo ceļu” attīstībā, kā arī izstrādā priekšlikumu Vidzemes Tūrisma attīstības stratēģijas aktualizēšanai, ieteikumus arī galvenokārt vēršot uz attīstību “Zaļo ceļu” jomā.

Pilns izstrādātā Rīcības Plāna teksts, kā arī vairāk informācija par projektu un labās prakses piemēriem atrodama šeit:

<https://www.interregeurope.eu/desti-smart/>



ZAĻO CEĻU MĒRĶI

Uzlabot pārvietošanos pa nemotorizētā transporta koridoriem.

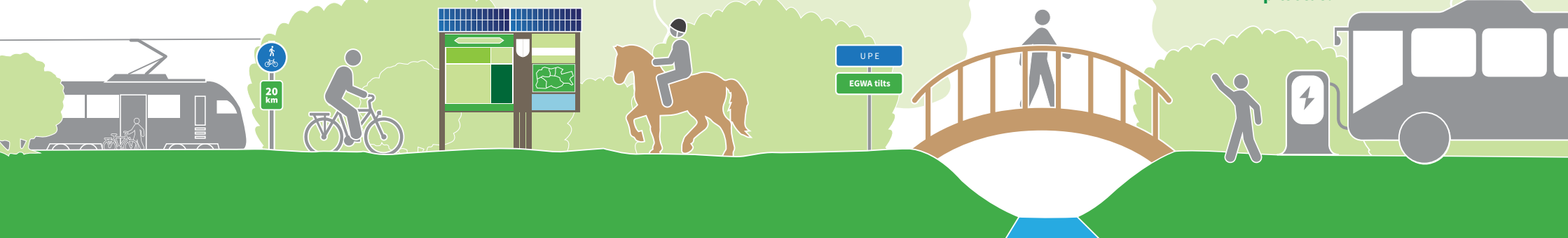
Popularizēt vietējos kultūras
un tūrisma objektus.

Veicināt pārvietošanos un
sasaisti ar vilcienu satiksmi,
tajā skaitā RailBaltica.

Veicināt un
iedrošināt cilvēkus
vairāk uzturēties
dabā.

Piesaistot tūristus,
veicināt reģionālo
attīstību un radīt
jaunas darbavietas.

Veicināt veselīgāku un
sabalansētāku dzīvesveidu
un samazināt transporta
radīto piesārņojumu
pilsētās.



Zaļais ceļš un tilts pār Gauju
Jaunpiebalgā.

Pasākums bijušajā Kangaru dzelzceļa stacijā.

Eiropas Zaļo ceļu asociācijas (EGWA) tilta par
Briedes upi atvēršana 06.09.2019.

Izjādes ar zirgiem.



1 ESOŠĀ SITUĀCIJA TŪRISMĀ UN MOBILITĀTĒ VIDZEMĒ

Informācijas stends pie zaļā dzelzceļa bijušās pārbrauktuves Mazbrenģulos.

1.1. TŪRISMA ATTĪSTĪBAS TENDENCES

“Zaļo ceļu” attīstība tūrisma un atpūtas nozarē jau notiek krietni sen ASV un Rietumeiropā, bet mazāk Austrumeiropā. “Zaļie ceļi” kā estētiski dabas koridori atpūtai, tūrismam un sportam pamatā tiek veidoti pa jau esošajiem lineārajiem ceļiem. Šim nolūkam visbiežāk tiek izmatoti bijušo dzelzceļa līniju uzbērums, ceļi gar kanāliem, ūdesnkrātuvēm un upēm, kā arī vēsturisko ceļu trases. “Zaļie ceļi” ir atšķirīgi pēc to garuma, atrašanās vietas un prioritārā izmantošanas veida. Piemēram, pilsētu “Zaļie ceļi” (bieži tie vijas gar upi vai ezeru, dažkārt – paralēli promenādei), vietēja mēroga jeb kaimiņkopienas savienojoši ceļi, reģionālie gargabalu ceļi un pārrobežu “Zaļie ceļi”. “Zaļo ceļu” attīstībā nozīmīgs faktors ir ērta sasniedzamība no pilsētām, kur koncentrējas lielākā daļa iedzīvotāju un iebrauc ārvalstu tūristi. COVID 19 pandēmijas laikā sasniedzamības faktors īpaši pastiprinājās, jo kļuva vēl būtiskāk dabas teritorijas sasniegt, braucot ar velosipēdu vai ejot ar kājām – it īpaši no dzīvesvietas pilsētā. Plānojot jaunu zaļo ceļu izveidošanu un esošo attīstību, ir būtiski paredzēt to savienojumus ar pilsētām un jau esošajiem veloceļiem, tādējādi veidojot satelītceļus un veloceļu tīklu.

COVID19 pandēmijas izraisītā krīze 2020. gadā uzskatāmi apliecināja, ka tūrisma

nozare nav tikai starptautiskais tūrisms, kas apkalpo ārvalstu viesus, bet nozīmīga vieta ir arī vietējam tūrismam un atpūtas pakalpojumu nodrošināšanā Latvijā. Pastāvot ceļošanas ierobežojumiem pasaulē, izmainījās ceļošanas uzvedība, paradumi un galamērķi. 2020. gads apliecināja, ka atpūta dabā kļūst arvien nozīmīgāka brīvā laika pavadīšanā. Tā piemēram, Līgatnes dabas takās 2020. gada martā apmeklētāju plūsma divkārtējās, salīdzinot ar pēdējiem trīs gadiem, dabas parkā Piejūra sešu mēnešu periodā apmeklētāju plūsma pieaugusi par 20,7%, salīdzinot ar 2019. gada periodu, Ainažu molā sešu mēnešu periodā apmeklētāju pieaugums bija 10,2%. Īpaši liels bija apmeklētāju pieplūdums dabas takās, skatu torņos un citos populārākajos dabas objektos. Daudzviet vienlaikus pulcējās pat pārlieku liels apmeklētāju skaits, tādējādi apdraudot valsti noteikto epidemioloģisko prasību ievērošanu. Šī iemesla dēļ uz laiku tika slēgti populārākie Dabas aizsardzības pārvaldes un Latvijas valsts mežu apsaimniekotie dabas objekti.

Pēdējo divu gadu laikā Latvijā aktīvi ir veidoti garo pārgājienu maršrutu ceļi, piemēram, Jūrtaka, Mežtaka, un arī Eiropas kultūras ceļi. Šie ir starptautiskajos tūrisma maršrutos iekļautie ceļi un to

Šosejas velosipēdi	Tūristu velosipēdi	Kalnu velosipēdi
Brīvība	Daba	Daba
Daba	Atpūta	Brīvība
Līdzsvars	Ainavas	Jautrība
Tikt prom	Brīvība	Līdzsvars
Atpūta	Veselība	Tikt prom

Ranžēta dažādu velosipēdu lietotāju motivācija

izveidošanas mērķis ir piesaistīt vairākdienu gājējus. Šajos maršrutos veidojot ceļu infrastruktūru (norādes zīmes, saprotami simboli un valodas lietojums) jāņem vērā šo ceļotāju vajadzības un jānodrošina ierašanās galamērķi.

Velotūristi un citi “Zaļo ceļu” izmantotāji pēc to pieredzes, intereses un braukšanas iemaņām var būt visai dažādi. No tā izriet arī šo tūristu, ceļotāju vai vietējo iedzīvotāju vajadzības attiecībā uz “Zaļo ceļu” infrastruktūru. Tālab “Zaļo ceļu” plānošanas nolūkiem ir lietderīgi šo ceļu infrastruktūras izmantotājus nosacīti sadalīt vairākās grupās, par pamatkritērijiem izvēloties ceļojuma ilgumu un maršruta garumu:

1. Daudzdienu tūristi (gan velo, gan kājāmgājēji), kuri veic noteiktu maršruta posmu (km) noteiktā laika periodā. Viņi maršruta apskatē iekļauj atsevišķus objektus (vai nu populārus un labi apzīstamus vai konkrētus tematiskos objektus, par kuriem ir padziļināta interese). Šie tūristi var ceļot gan mazākā,

gan vidēji lielā grupā, un viņiem ir svarīga regulāra apmešanās vietu izvēle maršrutā. Apmešanās vietām jābūt spējīgām piedāvāt vienas nakts izmītnāšanu, velo novietni, drēbju žāvēšanu. Šajā grupā var būt gan vietējie, gan ārvalstu tūristi, un tos nosacīti var iedalīt vēl divās apakšgrupās:

Sportiskie tūristi plāno lielākus ikdienas veicamos attālumus un apmeklē maz vai nevienu tūrisma objektu, kas neatrodas tieši pie maršruta,

Izzinošie tūristi, kas nobrauc mazāku attālumu, bieži nogriežas no maršruta un/vai papildina to ar dažādiem citiem, sev interesējošiem objektiem.

2. Vienas dienas tūristi – viņi izvēlas sākt un beigt savu braucienu vienā vietā, vai iespēju no brauciena beigām sasniegt savu sākuma punktu ar sabiedrisko transportu. Ceļo ar vieglāku bagāžu, ir mazāk prasīgi pret veloceļa infrastruktūru. Viegli atliek braucienu, ja ir nelabvēlīgi laika apstākļi. Izmanto velo

nomas pakalpojumus. Labprātāk izvēlas maršrutus ar labākām atpūtas un ēdināšanas iespējām, skaistiem skatiem, dabu. Šo grupu nosacīti var iedalīt vēl trīs apakškategoriās:

2.1. Tūristi, kas ceļo radiāli no vienas apmešanās vietas (retāk: no savas dzīves vietas);

2.2. Tūristi, kas ierodas un dodas prom ar sabiedrisko transportu;

2.3. Sportiskie tūristi, kam galvenais motivators ir nobrauktā distance un/vai veiktais posms.

3. Vietējais ikdienas braucējs – šajā grupā ietilpstošie dodas savā ikdienas maršrutā, pamatā uz izglītības iestādi vai darbu. Izmanto velomaršrutu tikai tad, ja tas ir īsāks, ērtāks vai drošāks, retāk – ja skaistāks/ainaviskāks. Nereti pārvadā visu, ko spēj, t.sk. bērnus uz bagāžnieka vai piekabē, darba rīkus u.tml. Papildus piedāvājumus izmanto ļoti maz.

Papildus, “Zaļo ceļu” mārketinga un popularizēšanas nolūkiem var izmantot segmentēšanu pēc citādām pazīmēm, kā piemēram:

1. Velobraucējs – pasākumu dalībnieks. Piedalās kādā organizētā pasākumā, uz ko var būt ieradies ar savu privāto autotransportu vai sabiedrisko transportu. Iespējams, ka pasākuma apmeklējumam izmanto velo nomas pakalpojumus.

2. Eko braucējs. Viņam svarīgs ir pasākuma ekoloģiskais aspekts. Izvēlēsies

dažādus ar zaļo ‘eko’ tūrismu saistītus pakalpojumus un pakalpojumu sniedzējus.

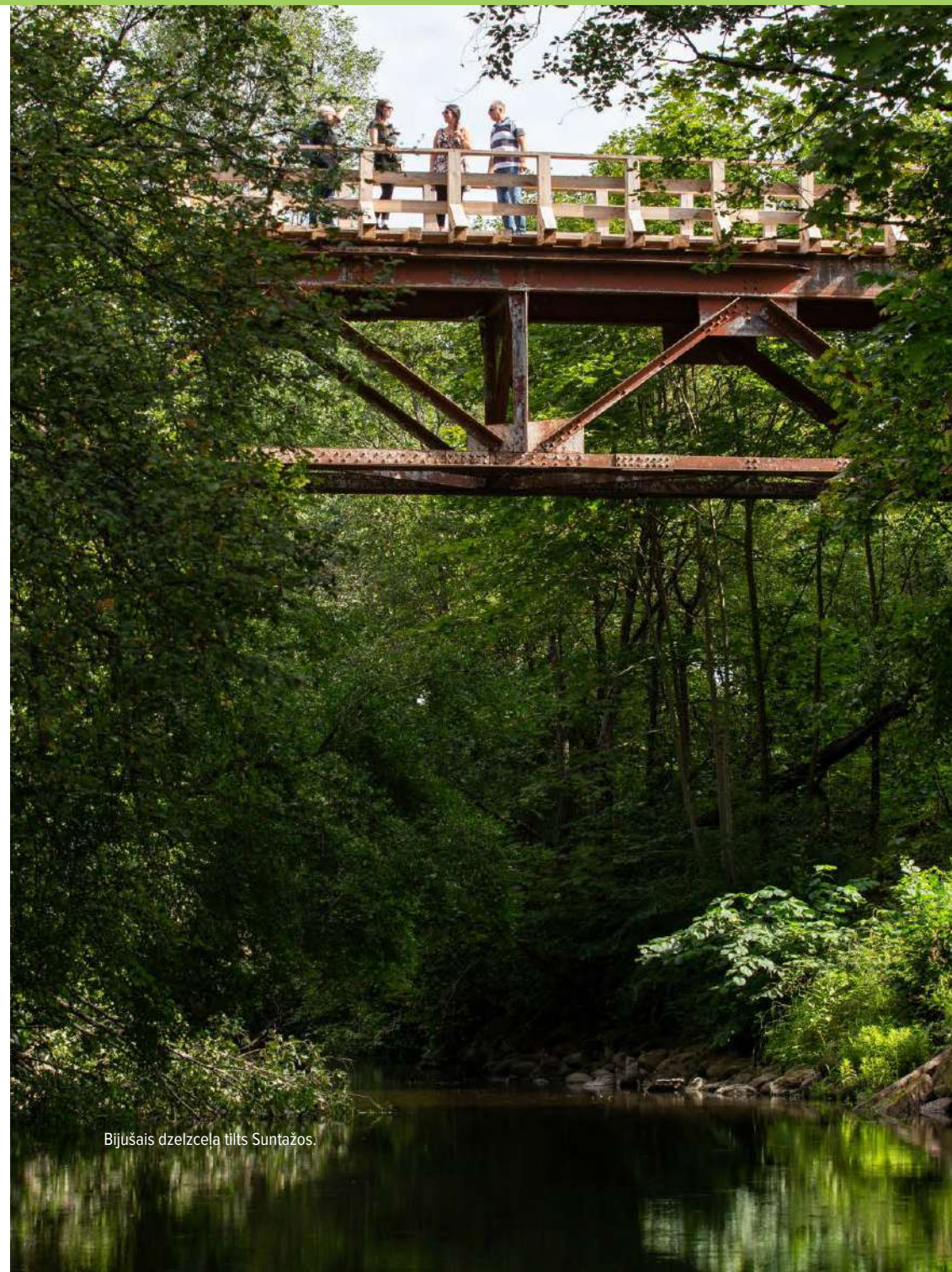
3. Organizētas grupas dalībnieks. Parasti ārvalstu tūrists, visu ceļojumu pasūta vienā ceļojumu birojā, kas savukārt nodrošina visu ar braucienu saistīto pakalpojumu spektru - no velo piegādes līdz ēdināšanai, iespējams, ka ceļojums tiek kombinēts ar citām aktivitātēm (laivas, kultūras pasākumi u.tml.).

Mārketingā, uzrunājot konkrētas mērķgrupas, var izmantot arī dalījumu pēc velosipēdu veidiem, jo tie iezīmē konkrētās mērķgrupas intereses, piemēram, braucējiem ar tūristu velosipēdiem var piedāvāt vairāk apskates objektus, jo viņiem kā otrā prioritāte ir atpūta.

Segmentēšanu iespējams veikt arī pēc tā, kas tūristam ir svarīgākais.

Velotūrisma rokasgrāmata (2010)
izšķir septiņus velotūrista tipus:

1. Sportiskais
2. Baudītājs
3. Novad-pētnieciskais
4. Pasākumu līdzdalībnieks
5. Eko-veselīgais
6. Vietējais ikdienas braucējs
7. Modīgais



Bijušais dzelzceļa tilts Suntažos.

1.2. VELOTŪRISMS UN VELOMARŠRUTI

Tūrisma un velotūrisma organizācijas

Latvijas zaļo ceļu asociācija (LZCA) ir dibināta 2014.gadā un ir aktīva organizācija, kas sekmē zaļo ceļu attīstību Latvijā un sadarbojas šajā jomā arī ar kaimiņvalstīm. LZCA biedri 2020.gadā ir 13 pašvaldības (Alojas, Amatas, Carnikavas, Ērgļu, Gulbenes, Kocēnu, Limbažu, Ogres, Olaines, Ropažu, Rūjienas, Jaunpiebalgas un Vecpiebalgas).

Kopš dibināšanas, LZCA ir aktīvi iesaistījusies “Zaļo ceļu” attīstībā un popularizēšanā, iesaistoties Igaunijas - Latvijas pārrobežu sadarbības programmas projektā “Zaļie Dzelzceļi” (“Green Railway”), kur kopā ar astoņiem Igaunijas partneriem un 14 Latvijas pašvaldībām un Vidzemes Tūrisma asociāciju, ir izveidoti velo/kājāmgājēju maršrutu posmi “Zaļie Dzelzceļi”.

Vidzemes tūrisma asociācija (VTA) dibināta 1997. gadā. 2020.gadā tajā ir 38 pašvaldības - VTA biedri gan Rīgas, gan Vidzemes plānošanas reģionos, gan izglītības iestādes: Ogres valsts

tehniskums, Smiltenes tehniskums, Vidzemes Augstskola, 46 uzņēmēji, četri tūrisma operatori, pieci muzeji, viena medicīnas iestāde, divas fiziskas personas. Asociācijas mērķis ir veicināt tūrisma attīstībai labvēlīgu vidi un sekmēt ilgtspējīgas tūrisma nozares attīstību Vidzemē. VTA konunikācijas kanāls ir interneta vietne <http://www.vidzeme.com/lv/>, kas pieejama latviešu, angļu un krievu valodā. Mājaslapā pieejama informācija par asociācijas realizētajiem projektiem, kas pārstāv dažādus tūrisma aspektus, piemēram, velotūrisms, “Zaļie ceļi”, pārgājieni u.c. VTA ir iestājusies Eiropas Zaļo ceļu asociācijā (EGWA), lai iegūtu zināšanas un pieredzi no citām Eiropas valstīm, attīstot „Zaļos ceļus” un lai varētu līdzdarboties projektos un EGWA rīkotajos pasākumos, kā arī popularizēt partneru “Zaļos ceļus” starptautiskai auditorijai.

Vairāk informācijas par zaļo dzelzceļu projektiem GreenRailways un Greenways Rīga - Pleskava pieejama šeit:

www.greenrailways.eu

Velomaršruti un veloceļi

Vidzemes reģionā ir starptautiskas nozīmes veloceļi - EuroVelo. Latvijā ir izveidots EuroVelo 13 maršruts, kas iet gar Rīgas jūras līča piekrasti līdz pat Aināziem, turpinoties Igaunijas teritorijā. EuroVelo 13 kopumā ir 9950 km garš veloceļš, kurš ved caur 20 valstīm, gar trīs jūrām un 14 UNESCO vietām. Maršruts Latvijas teritorijā ir marķēts. Šis maršruts ir sertificēts kā Eiropas Padomes kultūras ceļš. Tāpat Vidzemi šķērso EuroVelo 11 maršruts “Austrumeiropas maršruts”.

Var izšķirt trīs kategorijas veloceļiem Latvijā, kuriem tiek piešķirti reģistrācijas numuri:

- **Nacionālās nozīmes velomaršruti** - numerācija no 1 līdz 9;
- **Reģionālās nozīmes velomaršruti** - numerācija no 10 līdz 99;
- **Vietējās nozīmes velomaršruti** - numerācija no 100 līdz 999.
- **Valga/Valka – Ape** (~70 km) – tikls ir daļēji Igaunijas teritorijā;
- **Ieriķi-Gulbene-Žiguri** ar savienojumu līdz Viļakai (~180 km);
- **Ainaži-Valmiera** ar perspektīvu pagarinājumu līdz Smiltenei posmos, kur tas tehniski iespējams (~125 km);
- **Lāde-Limbaži-Mazsalaca** ar perspektīvu pagarinājumu līdz Rūjienai, Ipiķiem un Mosakulai uz ziemeļiem un līdz Skulte uz dienvidiem (~84 km)
- **Saulrieši-Ērgļi**, ar savienojumu līdz Ogrei ar perspektīvā ar savienojumu līdz Koknesei;
- **Ikšķile – Ogre** uz dambja;
- **Carnikava – Ādaži** uz dambja un Lubāna dambis.



Bijušais dzelzceļa tilts pār Gauju Jaunpiebalgā.



Velo tūristu plūsmas raksturojums

Pētījumā (2019) ir secināts, ka velobraucēju, t.sk. velotūristu uzskaitē notiek fragmentēti, nav izveidotas vienotas sistēmas. Gājēju, velobraucēju skaitītājus uzstāda gan pašvaldības, gan Dabas aizsardzības pārvalde, gan nevalstiskais sektors - visbiežāk projektos, lai pēc to īstenošanas varētu sekot līdzi un monitorēt pakalpojuma pieprasījumu. “Zaļo ceļu” maršrutos apmeklētāju plūsmas skaitītāji ir izvietoti vairākās vietās:

- **Apes pilsētā**, no kurienes pa zaļo ceļu var uzsākt velobraucieni uz Valku/Valgu;
- **Valmierā** tilts Dzelzītis;

- **Carnikavā**;
- **Gulbenē** uz “Zaļā ceļa” (gan velobraucēji, gan gājēji tiek uzskaitīti);
- **Kangaru stacijā** (gan velobraucēji, gan gājēji tiek uzskaitīti)
- **Ainažos** skaitītājs ir izvietots pie Ainažu mola, kas ir iecienīta atpūtnieku un tūristu vieta. EiroVelo 13 maršruts pietur Ainažos;

Skaitītāji uzstādīti arī netālu no Limbažiem pie Niedrāju-Pilkas purva, pie Mazbrenguļu pārbrauktuves, Mazsalacā pie Pededzes upes, kā arī Žiguros un Ķeipenes kinostacijā.

Raksturojot apmeklētāju plūsmu veloceļos, izmantojot skaitītāju rādījumus, secināms, ka visvairāk braucēju ir apmeklējuši Valmieru, ko ietekmē tas, ka pilsētā ir ap 25 000 iedzīvotāji. Apdzīvoto vietu tuvumam ir būtiska ietekme uz infrastruktūras izmantošanas kapacitāti. Tāpat secināms, ka velobraucējiem aktīvākās dienas ir piektdiena, sestdiena un svētdiena.

Lai monitorētu “Zaļo ceļu” izmantošanas intensitāti, svarīgs nosacījums ir automātisko apmeklētāju reģistrēšanas ierīču uzstādīšana, kas atsevišķi nolasa velobraucējus un kājāmgājējus, kā arī reģistrē plūsmas virzienus. Regulāra un salīdzinā-

nāma statistika ļauj objektivāk plānot un pieņemt lēmumus par ieguldījumiem.

Nomu sniegtie dati par 2019. un 2020. gadu parāda, ka vislielākais pieprasījums pēc velonomas pakalpojumiem ir no maija līdz septembra mēnesim.

Tāpat redzams, ka 85,7% nomas izsniegumu ir vienai dienai un tikai 14,3% nomas izsniegumu ir 2 vai vairākām dienām. Tas norāda, ka vairākkdienu braucēji izvēlas velobraucienā doties ar savu personīgo velosipēdu, kuram uzticas. Tādēļ velotūrismā velo nomām un velo veikaliem liela nozīme ir velodetaļu un veloremonta pakalpojumu nodrošināšanā.



Velo nomas pakalpojumi.

Velomaršrutu plānošana

Velomaršrutu plānošanā ieteicams ņemt vērā šādus faktorus, lai velomaršruts un veloceļš tiktu droši lietots un plaši izmantots:

- **Pievilcības vietas maršrutā** (kultūras, vēsturiskās, industriālās vietas; gardēdības vietas – reģonālie un vietējie ēdieni, lauku saimniecības; radošās darbnīcas, māksla; skatu vietas, dabas vērošana; sporta un specifiskas aktivitātes reģionam);
- **Maršruta ģeogrāfija** (daba, ainava, reljefs);
- **Sasniedzamība telpā un laikā;**
- **Tūristu piesaiste** (tūrisma objekti, pilsētvidē, lauku šarms);

- **Plānotā maršruta/veloceļa lietotāji** (kuri tie būs?);
- **Drošība;**
- **Informācijas pieejamība, norādes dabā, navigēšanas ABC;**
- **Nakstmītņu piedāvājums;**
- **Sadarbību ar iesaistītajām pusēm;**
- **Velonovietnes** tūristu piesaistēs un transporta mezglos.

Atkarībā no ceļošanas mērķa, ir būtiski maršrutos iekļaut reģionā nozīmīgus tūrisma objektus un apskates vietas, kas atrodas 5-10km attālumā no velomaršruta. 40 līdz 60 km ir piemērota distance vienas dienas posmam velotūristiem, kuri iekļauj savā brauciena laikā apskates objektus.



Velonovietne ar informatīvo stendu un elektrovelosipēdu uzlādes rozetēm pie Gulbenes stacijas.



Labiekārtota atpūtas vieta pie Pededzes upes blakus bijušajai dzelzceļa līnijai.

Lai veicinātu velo kustības attīstību būtiski izveidot un attīstīt šādu velo atbalsta infrastruktūru:

- Velosipēdu bagāžas nodalījumus starp pilsētu un vietējās nozīmes sabiedriskajos transportlīdzekļos (vilcienos, autobusus);
- Velocelus pilsētās, gar dzelzceļu līnijām, kur tas ir droši, un pa “Zaļajiem ceļiem”;
- Velosipēdu novietnes;
- Elektrovelosipēdu uzlādes stacijas;
- Velomaršrutos tiek rekomendēts ik pēc 10 km vai maksimāli 20 km nodrošināt tualesu pieejamību.

Tāpat, plānojot velomaršrutu attīstību, ir būtiski apzināt un noteikt tos maršruts, kas būtu piemēroti cilvēkiem ar kustību

traucējumiem. Šai mērķa grupai ir būtiski šādi nosacījumi:

- Ciets, neslidošs segums, kā arī pietiekami plats ceļš, lai cilvēks ratiņkrēslā varētu ērti pārvietoties;
- Informācija par pieejamību (posma reljefs, vai nepieciešams asistents, lai pārvietotos);
- Zīmes un norādes (vienota zīmju sistēma).
- Stāvvlaukumi – pietiekami plaši, lai cilvēks ērti varētu izkāpt un iekāpt automašīnā;
- Velocelu nobrauktuves un uzbrauktuves;
- Dabisku vai tehnisku šķēršļu neesamība posmā.



Veloceliņu un attīstāmo veloceliņu, velo uzlādes staciju attēlojums Vidzemes reģionā

Avots: Jāņa sētas izstrādāta karte projekta Rīcības Plāna ietvaros

Perspektīvo veloceļu raksturojums

Posms	Raksturojums
Ķeipene-Līgatne	Velomaršruts perspektīvs. Pieslēgums "Zaļajam ceļam" no Līgatnes dzelzceļa stacijas. Posmu Skrīveri-Ķeipene, kuru būtu nepieciešams papildināt ar posmu Ķeipene-Līgatne. Šis posms ir tūristu un apmeklētāju pieprasīts.
Rīga-Pļaviņas	Perspektīvs maģistrālais veloceļš Rīgas Metropoles areālā. Posms pa A6 šoseju. Pašlaik tiek plānots izveidot veloceļu Rīga-Ķegums (jau izveidots ir Rīga-Dārziņi). Ķegums-Pļaviņas varētu būt nākamais attīstāmais posms.
Valmiera-Cēsis	Posmā ir grants segums, bet nepieciešams izvietot zīmes, norādes un nostiprināt segumu. Šis veloceļa posms tiek aktīvi izmantots.
Cēsis-Āraiši-Amata	Tas pats, kas iepriekšējais. Ļoti svarīgi izveidot drošu veloceļu, jo pašlaik pārvietojoties ar velosipēdu vai kājām ir bīstams, īpaši pa A3 posmiem ar intensīvu autosatiksmi
Ieriķi-Melturi	Perspektīvs "Zaļais ceļš" gar Rīga – Valga dzelzceļa līniju. Nepieciešama izbūve t.sk. žogs, lai nodrošinātu savienojumu starp Ieriķiem un Melturiem, kur šobrīd sākas zaļais ceļš
Strenči-Valga	Perspektīvs veloceļš gar dzelzceļu līdz Sedai vai Strenčiem. Seda kā purvu dzelzceļu pieslēgums.
Strenči-Valmiera	Valmiera – Valga – 2 "Zaļā ceļa" savienojums
Limbaži-Tūja	Perspektīvs velomaršruts / veloceļš. Pašlaik nav velo maršrutu un nav veloceļu infrastruktūra, bet būtu nepieciešams izveidot paralēli P11 ceļam, tsk. Ar savienojumu perspektīvajai Rail Baltica stacijai "Tūja" Savienojums starp "Zaļajiem ceļiem" un EuroVelo.

Posms	Raksturojums
Rūjiena-Moisakula	Plānots "Zaļais ceļš". Tika pieņemts Rūjienas novada domes lēmums, ka šis posms tiks atjaunots / iztīrīts.
Ogre-Kangari	Esošs velomaršruts. Savieno transporta līnijas un savienojas ar "Zaļo ceļu". Ogre ir pirmā vieta no kuras var sākt ceļu uz konkrēto līniju.
Smiltene-Valmiera	Esošs velomaršruts, kas pagarina "Zaļo ceļu", posmā iespējams attīstīt atsevišķus "Zaļā ceļa" posmus Smiltene – Valmiera – Ainaži bijušās dzelzceļa līnijas saglabājušajos fragmentos. Šo reģions būtu nepieciešams papildināt ar velomaršrutu Smiltene-Valmiera.
Pāle-Staicele	Perspektīvs velomaršruts un perspektīvs "Zaļais ceļš". Vecais dzelzceļa atzars. Nepieciešams izveidot tiltu, kā arī atrisināt to, ka atzars šķērso šoseju.
Ieriķi-Līgatne	Perspektīvs velomaršruts / perspektīvs Zaļā ceļa pagarinājums kā velomaršruts / veloceļš – savienojums ar Zaļo ceļu un apskates objektiem Līgatnē un staciju Līgatnē. Šajā posmā un it īpaši Līgatnē ir daudz apskates objektu, kā arī tas būtu papildinājums, lai tiektos uz pilnīgu veloceļu sazarojumu.
Salacgrīva-Ainaži	Esošs / perspektīvs veloceļš EuroVelo maršrutā un savienojums ar "Zaļo ceļu". Lai kompensētu to, ka nākotnē cilvēki brauks nevis uz Ainažiem ar autobusu, bet uz Salacgrīvu ar vilcienu. Salacgrīva-Ainaži posms ir tikai 4,5 km garš un savieno 2 pilsētas, t.sk. robežpilsētu ar Igauniju. Sasaiste ar Rail Baltica.
Puikule-Limbaži	Ikdienai un arī "Zaļo ceļu" izmantošanai ikdienā.
Balvi-Kubuli	4,5 km garumā izstrādāts tehniskais projekts veloceļam. Pilsētas savienojums ar "Zaļajiem ceļiem".
Aloja-Ungurpils	Esošs velomaršruts / perspektīvs vai plānots veloceļš. Nozīmīga tūrisma objekta savienojums ar "Zaļajiem ceļiem" / sakrīt ar reģionālo velomaršrutu.



1.3. VIDZEMES TŪRISMA GALAMĒRĶA, NOZĪMĪGĀKIE TŪRISMA OBJEKTI ZAĻO CEĻU ATTĪSTĪBĀ

Vidzemes tūrisma galamērķī nozīmīgākās tūrisma objektu grupas, kuras savā ceļojuma laikā var tikt iekļautas apskatei, ir šādas:

- Dabas teritorijas un dabas objekti, t.sk. ĪADT, ar to izvietoto dabas infrastruktūru, piem., Rīgas jūras līča piekraste, GNP, Ziemeļvidzemes biosfēras rezervāts, Vecpiebalgas aizsargājamais ainavu apvidus, Ziemeļgaujas aizsargājamais ainavu apvidus, Vecļaienes aizsargājamais ainavu apvidus, Vestienas aizsargājamo ainavu apvidus, Ādažu aizsargājamais ainavu apvidus un dabas parki Piejūra, Gaiziņkalns, Zilie kalni, Salacas ieleja, Ogres ieleja u.c. Dabas objekti Veczemju klintis, Baltā kāpa u.c.
- Muzeji, piem., Saulkrastu velosipēdu muzejs, Daugavas muzejs, Minhauzena muzejs. Velocēlotājam ir interesanti vietējie novadpētniecības muzeji, u.c.
- Muižas un to parki ar kafejnīcām.
- Baznīcas.
- Industriālā mantojuma objekti un vietas, piem., Zilaiskalns, Limbažu, Ķeipenes, Ērgļu stacijas, šaursliežu dzelzceļa līnija Gulbene-Alūksne, Strenču plotnieku parks.
- Militārā mantojuma objekti un vietas, piem. bijusī padomju armijas raķešu bāze Zeltiņos, u.c.
- Lauku labumu saimniecības ar degustācijām.



Tūrisma objektu izkārtojums "Zaļo ceļu" tuvumā (5 km attālumā)
Avots: Jāņa sētas izstrādāta karte projekta Rīcības Plāna ietvaros.



Dreizīna un bijušais Bānīša ūdens tornis netālu no Gulbenes depo.

1.4. TŪRISMAM NOZĪMĪGU MOBILITĀTES PUNKTU RAKSTUROJUMS

Eiropas Savienības Zaļais kurss pastiprināti norāda par nepieciešamajiem risinājumiem ilgtspējas stiprināšanā, oglekļa izmešu mazināšanā, adaptējot ilgtspējīgus un gudrus mobilitātes risinājumus. Tas skar arī tūrisma nozares attīstību, jo patlaban ir tūrisma objekti, kurus saprātīgā laika ietvarā ar sabiedrisko transportu ir grūti sasniegt, tāpēc tūristi ir spiesti izmantot auto īres pakalpojumus un privāto automašīnu.

Vidzemes reģionā ir vairāki mobilitātes punkti, kas ir nozīmīgi tūrismam un “Zaļo ceļu” attīstībai. Tos var nosacīti iedalīt trīs grupās:

1. T – tūrismam svarīgi mobilitātes punkti. “Zaļo ceļu” maršruta galapunkts, kas sakrīt vai izvietojas tiešā tuvumā AS “Pasažieru vilciens” maršruta pieturas punktam vai stacijai. Punkti: Salacgrīva, Skulte (Rail Baltica pietura), Saureši, Ogre, Gulbene, Viļaka, Alūksne,

Valka/Valga, Valmiera, Cēsis, Ieriķi, Rūjiena, Carnikava;

2. Tp – pārējie tūrisma mobilitātes punkti. “Zaļo ceļu” maršruta galapunkts vai pieturas punkts, kas sakrīt vai izvietojas tiešā tuvumā sabiedriskā autotransporta maršruta pieturai vai autoostai. Punkti: Tūja, Saulkrasti, Olaine, Pļaviņas, Madona, Stāmeriena, Ape, Strenči, Liepa, Sigulda, Augšlīgatne, Limbaži.

3. Tz – “Zaļo ceļu” stacijas, kas ir “Zaļo ceļu” maršruta pieturvietas: Ainaži, Ropaži, Ķeipene, Ērgļi, Jaunpiebalga, Litene, Zilaiskalns, Puikule.

Katram no punktiem ir sava nozīme tūrisma sekmēšanā. Perspektīvā to loma un sniegtās funkcijas attēlotas nākamajā tabulā, nosakot to vēlamās funkcijas, kas tādējādi nodrošinātu velotūristiem ērtu pārvietošanos.

Gulbenes dzelzceļa stacija un elektrovilcenis.

Mobilitātes punktos nodrošinātās funkcijas

T Dzelzceļa mobilitātes punkts	Tp Sabiedriskā autotransporta mobilitātes punkts	Tz “Zaļo ceļu” pieturas
- Transporta kustības grafiki pieejami un saprotami arī bez valodas barjeras (tiek izmantoti simboli). - Ir pieejamas norādes zīmes vai elektroniskie tablo par transporta virzieniem (kurš vilciens pienāk uz kura perona). - Stacijā ir nobrauktuves daļa paralēli trepēm. - Stacijā/Autoostā/ pieturvietā ir velonovietne - atbilstoša tam, lai var novietot vairākus velosipēdus ar velosomām abās pusēs. - Pieejama autostāvvietā. - Pieejama tūrisma informācija (TIC – ar darbinieku / TIC 24/7 – digitālais panelis / Tūrisma informācijas stends), t.sk. par naktsmītnēm. - Ir izvietotas norādes zīmes uz Zaļā ceļa sākumu. - Pieejamas elektroierīču uzlādes iespēja (var būt dažādi risinājumi: maksas, bezmaksas, saules paneli utt.). - Brīvpieejas velo pumpis, atslēgu komplekts - Pieejami ēdināšanas pakalpojumi/ ēdiena iegādes iespēja. - Pieejamas tualetes. - Pieejams Wifi. - Tiek tirgotas atklātnes, pastmarkas un pieejama pasta kaste. - Ir velonomas, velodarbnīcas pakalpojums. - Pieejamas transporta elektrouzlādes stacijas. - Ir tūrisma preču pārdotava / suvenīru veikals. - Ir skaidras naudas izņemšanas iespējas.	- Ir nojume. - Autobusu kustības grafiki pieejami un saprotami arī bez valodas barjeras (tiek izmantoti simboli). - Ir atbilstoša velonovietne, lai var novietot vairākus velosipēdus ar velosomām abās pusēs. - Pieejamas elektroierīču uzlādes iespēja (var būt dažādi risinājumi: maksas, bezmaksas, saules paneli utt.). - Brīvpieejas velo pumpis, atslēgu komplekts - Vēlams, lai ir veikals/ kiosks. - Pieejama tūrisma informācija (Tūrisma informācijas stends), t.sk. par naktsmītnēm. - Tualete	- Pieejamas elektroierīču uzlādes iespēja (var būt dažādi risinājumi: maksas, bezmaksas, saules paneli utt.). - Pieejama informācija par vēsturisko staciju (informācijas plāksne/ stends) un par notikumiem apkārtnē. - Ir izvietota informācijas zīme par virziena norādi uz abām pusēm. - Pieejami atpūtas soli, krēsli. - Neatliekamās medicīnas aptieciņa (info stendā?)



Elektroauto uzlādes vieta pie bijušās Ērgļu dzelzceļa stacijas.



Kājāmgājēju un velo / dzelzceļa tilts pār Gauju Carnikavā.

Vidzemes plānošanas reģiona plānošanas dokumentā “Attīstības programma 2015-2020” ir secināts, ka reģiona vājās puses ir infrastruktūras zemā kvalitāte. Plānošanas reģiona autoceļu tīkls ir ar zemu kvalitāti, kas rada papildus izmaksas gan pašvaldībām, gan uzņēmumiem. No šī izriet vairākas problēmas esošajā situācijā, piemēram, sabiedriskā transporta pieejamība ir nepietiekama, kā arī velo infrastruktūra ir nepietiekami attīstīta. Nepietiekamu mobilitāti veicina dzelzceļa infrastruktūras samazināšanās (staciju slēgšana, sliežu demontāža). Vilcieniem ir nepieciešams būt ātrākiem, kā arī pieejamākiem velobraucējiem. Jārada iespējas velosipēdus pārvadāt bezmaksas.

Tāpat velotūristiem nozīmīgus sarežģījumus rada nepietiekamā jeb neskaidrā iespēja pārvadāt velosipēdus. Ja, izmantojot dzelzceļa transportu, to paveikt ir salīdzinoši vieglāk, tad velosipēda kā bagāžas vienības pārvadāšanas autobu-

sos ir krietni sarežģītāka, īpaši, ja to vēlas darīt velobraucēju grupas.

Rīcības plāna izstrādes ietvaros tika pieprasīta informācija par bagāžas pārvadāšanu reģionā trīs sabiedriskā autotransporta maršrutu pārvadātājiem: CATA, Nordeka un VTU.

Pētījumā par velosatiksmi un velosatiksmes infrastruktūru nacionālā mērogā 2019.g. ir noskaidrots, ka 35,3% Latvijas iedzīvotāju pēdējo 12 mēnešu laikā ir izmantojuši velosipēdu kā pārvietošanās līdzekli, no kuriem 3,5% vienā braucienā kombinēja pārvietošanos ar velosipēdu un citu sabiedrisko transportu.

Attiecībā uz dzelzceļa transportu sarežģījumus rada reisi, kas ir pieprasīti arī no citu sabiedrības grupu puses, piemēram, svētdienas vakara reisi, kad vilcieni ir pārpildīti, jo uz Rīgu dodas strādājošie un studējošie. Šādos reisos velosipēdu novietošana rada būtiskas grūtības un nepieciešami risinājumi situācijas uzlabošanai.

Rezumējot secināms, ka nozīmīgākie uzlabojumi, kas ir nepieciešami tūrisma nozīmīgu mobilitātes punktu attīstībā, ir:

- Velosipēdu pārvadāšana sabiedriskajā transportā – novietņu skaita palielināšana (dzelzceļa transports), vienota kustības grafika izveide dažādiem transporta veidiem, lai nodrošinātu tūristiem ērtāku pārvietošanos;
- Sabiedriskā transporta pietuvietu aprīkošana ar platformām, nojumēm;
- Riteņu nomas, koplietošanas punktu

attīstība mobilitātes punktos;

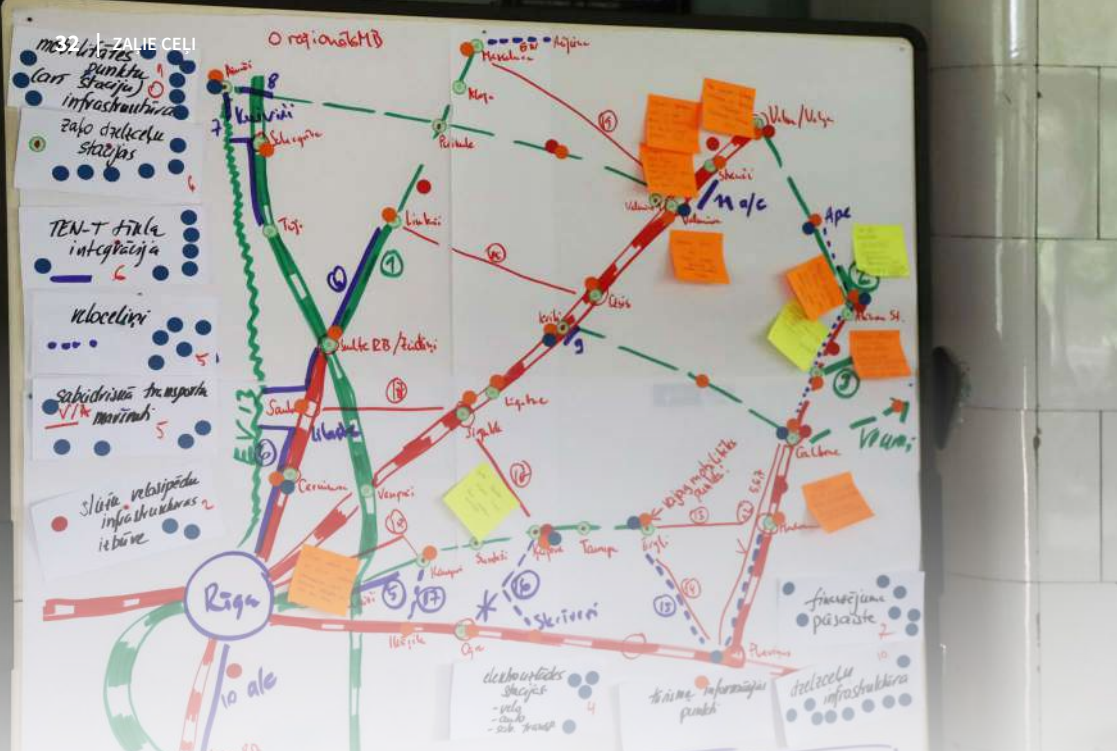
- Park&Ride infrastruktūras attīstīšana un ierīkošana;
- Velo novietņu, elektroskūteru skūteru drošas novietnes izveide;
- Velo, automašīnu un elektroskūteru elektrouzlādes staciju izveide;
- Digitālu pasažieru informēšanas sistēmu ierīkošana
- Tūrisma informācijas paneli/kioski.

Park&Ride plānošanā ir jāņem vērā apstākļi, lai var stāvēt iebraukt ar automašīnu, kura ir aprīkota ar jumta velosipēda turētāju.

2

POLITIKAS
UN NOZARU
PLĀNOŠANAS
DOKUMENTU
UZSTĀDĪJUMI





Rīcības plāna izstrāde tika veikta saskaņā ar nacionāla un reģiona līmeņa teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem – to prioritātēm un definētajiem mērķiem, kā arī saskaņā ar nozares plānošanas dokumentiem un citiem būtiskiem ziņojumiem, kuru rekomendācijas nepieciešams ņemt vērā. Turpinājumā sniegts pārskats par nozīmīgākajām tēmām un uzstādījumiem, kuri tika ņemti vērā rīcību virzienu un rīcību noteikšanā šajā plānā.

Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam – tā nosaka, ka nākotnē par prioritāti jāklūst dzelzceļa transporta attīstībai, jo tas ir perspektīvākais sauszemes transporta veids gan no drošības, gan vides kvalitātes viedokļa, un jāpalielina valsts atbalsts un investīcijas pasažieru pārvadājumu nodrošināšanā. Lai dzelzceļa transporta potenciāls tiktu izmantots efektīvi un racionāli arī iekšzemes vajadzībām, ir jāpalielina tā

loma, atjaunojot slēgtās dzelzceļa līnijas vietās, kur tas ir ekonomiski pamatoti un var dot būtisku ieguldījumu teritoriju attīstībai. Nepieciešams uzlabot dzelzceļa infrastruktūru maršrutos starp Rīgu un nacionālas nozīmes centriem, lai samazinātu ceļojumam nepieciešamo laiku. Nepieciešams plānveidīgi īstenot Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikāciju, lai mazinātu fosilo energoresursu izmantošanu un padarītu dzelzceļa izmantošanu videi draudzīgāku.

Valsts iekšējās sasniedzamības uzlabošanai, reģionālās attīstības sekmēšanai un reģionu iedzīvotāju mobilitātes veicināšanai jāuzlabo reģionālo un vietējo autoceļu, kā arī sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitāte ar mērķi samazināt ceļā pavadīto laiku. Lai to panāktu, ir jāuzlabo to autoceļu kvalitāte, kas savieno kādreizējos pagastu administratīvos centrus ar novadu centriem, reģionālas un nacionālas nozīmes centriem.

Latvijas nacionālās attīstības plāns 2021.-2027. gadam (NAP2027) – plāns nosaka, ka šajā plānošanas periodā ir nepieciešams dzelzceļu attīstīt kā sabiedriskā transporta mugurkaulu. Atjaunojot sliktā stāvoklī esošos ceļa posmus un uzlabojot dzelzceļa infrastruktūras kvalitāti (tādā veidā uzlabojot arī kustības ātrumu), tiktu veidoti efektīvi starpreģionu savienojumi. Svarīgs uzsvars plānošanas dokumentā likts uz enerģijas taupīšanu un ilgtspējīgu resursu izmantošanu. Saistībā ar transportu tas nozīmē pāreju uz mazemisijs vai nulles emisiju transportu, t.sk. dzelzceļu.

NAP2027 vērs uzmanību uz perspektīvajiem transporta attīstības virzieniem – starptautiskās savienojamības veicināšana, pilnībā iekļaujoties ES pamattīklā ar Rail Baltica palīdzību. Transporta attīstības pamatnostādnes norāda, ka visvairāk tiks ietekmēta Rīgas pilsētas attīstība. Rail Baltica nodrošinās starptautiska multimodāla satiksmes izveidi. Starptautiskā dzelzceļa tīkla izbūve ietekmēs arī Vidzemes attīstību (Skultes reģionālā stacija).

Lai veicinātu vides pievilcību, fizisko aktivitāšu palielināšanos iedzīvotāju vidū (it īpaši ģimenēm ar bērniem un senioriem) NAP2027 rīcībās tiek iekļauts arī zaļo zonu, gājēju ielu un velceļu pārkļājuma pieaugums pilsētvidē un starp apdzīvotām vietām.

Vidzemes plānošanas reģiona ilgtspējīgas attīstības stratēģijā 2030 virzienā “teritorija” paredzēts uzlabot Vidzemes reģiona sasniedzamību, pieejamību un pievilcību, saglabāt un attīstīt Vidzemes savdabīgo kultūrtelpu.

Transporta attīstības pamatnostādes (TAP2027) nosaka, ka līdz 2050. gadam ir nepieciešams samazināt transporta radītās emisijas par 90%. NAP2027 un TAP2027 plānošanas dokumentos kā rīcība tiek izvirzīta multimodāla sabiedriskā transporta tīkla ar dzelzceļu kā sabiedriskā transporta “mugurkaulu”.

TAP2027 iekļauta arī rīcība par mobilitātes punktu attīstību visā Latvijas teritorijā. Tā galvenais uzdevums ir nodrošināt ikvienam ērtus un integrētus dažāda transporta veida savienojumus vienkopus, lai mazinātu nepieciešamību pēc privātā transporta izmantošanas. TAP2027 paredz mikromobilitātes plāna izstrādāšanu, kura ietvaros tiks īstenoti risinājumi drošām pārvietošanās iespējām ar kājām, velosipēdu vai citiem mikromobilitātes rīkiem.

Vidzemes tūrisma attīstības stratēģija 2018.-2025. gadam kā virsmērķi izvirza – veicināt konkurētspējīgu un ilgtspējīgu tūrisma attīstību Vidzemē, veicinot:

- Tūristu skaita palielināšanos Vidzemē,
- Vairāk tūristus periodā septembris-maijs,
- Tūrisma produktu ienesīgumu;
- Tūristu apmierinātību;
- Pozitīvu tūrisma ietekme uz vidi un kultūru;
- Pozitīvu attieksme pret tūrisma vietējā sabiedrībā.



Rail Baltica vizualizācija. Autors: Eiropas Dzelzceļa līnijas

Kā stratēģiskā tūrisma veidi Vidzemes tūrisma stratēģijā tiek minēti: dabas aktīvais tūrisms, kultūras tūrisms un radošās industrijas, darījumu un pasākumu tūrisms, veselības tūrisms. Aktīvajā tūrismā ir iekļauts velotūrisms, pārgājēju maršrutu attīstība, ūdenstūrisms.

Tūrisma mārketinga stratēģijas 2018.-2023. gadam mērķis ir panākt pārdomātu, saskaņotu un spilgtu Latvijas tūrisma jomas komunikāciju un tūrisma produktu konkurētspējas palielināšanu ārvalstīs un vietējā tirgū, veicinot valsts tēla atpazīstamību, ilgtspējīgu tūrisma

attīstību un efektīvu līdzekļu izlietojumu. Stratēģija arī nosaka, ka nozares attīstība būs atkarīga no spējas pielāgoties ekonomiskajām, sociālajām, politiskajām, vides un tehnoloģiju tendencēm. Stratēģijā tiek izcelta arī pasaules tendence – ceļotāju mobilitātes pieaugums, ko ietekmē arī dalīšanās ekonomika mobilitātes risinājumos kā kopā braukšana. Mobilitātē kā ilgtspējīgas tendences tiek uzskatīta iešana ar kājām, velobraukšana un sabiedriskā transporta izmantošana. Stratēģijā pie ilgtspējīgas tūrisma attīstības tiek uzsvērta sezonālā plūsmas mazināšana un ceļotāju proporcijas mazināšana starp Rīgu un reģioniem.

Eiropas Savienības velo stratēģija izceļ tādus faktorus kā uzvedības maiņas nepieciešamību, velo draudzīgas infrastruktūras attīstību, transportlīdzekļa regulas, multimodālas un viedas transporta sistēmas attīstību, pārvaldību, monitoringu u.c. Statistika dati parāda, ka to cilvēku skaits, kas izvēlas pārvietoties ar velosipēdu, pieaug. Veiksmīgas, funkcionētspējīgas, kvalitatīvas velo infrastruktūras izveidei ir nepieciešams vadlīnijas, EuroVelo un citu velo maršrutu tīkli (to iesaiste TEN-T tīklā), drošākas infrastruktūras veidošana velosipēdistiem, kā arī speciālas novietnes. Svarīgs aspekts velo stratēģijā ir velo iekļaušana multimodālā transporta sistēmā. Iekļaušana multimodālā transporta sistēmā uzlabotu infrastruktūru, velo nomu, novietnes, kā arī mudinātu cilvēkus vairāk izmantot sabiedrisko transportu – gala rezultātā tas samazinātu arī kaitīgo izmešu daudzumu.

Ziņojums “Latvijas tūrisma attīstības rīcības plāns 2021. – 2027.gadam”. Šo rīcības plānu valdība vai Ekonomikas ministrija

nav apstiprinājumi, tam 2020.g. novembrī ir pētnieciska ziņojuma raksturs.

Attiecībā uz velo kustības attīstību, tas paredz šādas darbības (atbildīgie - Satiksmes ministrija sadarbībā ar VARAM):

- esošās velo infrastruktūras ‘inventarizāciju’;
- prioritāri attīstāmo veloceļu posmu izvēli;
- atbalsta piešķiršanu Eurovelo maršrutu (10, 11 un 13) tālākai attīstībai un ieviešanai.

Rīcības plāns Rīgas mertopoles areāla attīstībai - Vidzeme arī ir daļa no Rīgas mertopoles areāla, kas nosaka, ka transports un mobilitāte ir ļoti saistīta ar Rīgu. Rīcības plāns Rīgas mertopoles areāla attīstībai kā darbības virzienus nosaka vienota sabiedriskā transporta tīkla un sistēmas izveidi, kompleksu satiksmes mezglu (“mobilitātes punktu”) izveidi, reģionu veloceļu un Rīgas/Pierīgas savienojumu plānošanu un integrešanu jau esošajos velomaršrutos. Mobilitātes punktus ietilpst ātra transporta līdzekļu maiņa (autoosta, dzelzceļa stacija Park&Ride, velonovietnes, uzlādes punkti u.c.).

Rezumējot nodaļā rakstīto - politikas plānošanas dokumenti gan nacionālā, gan reģionālā līmenī, gan nozaru griezumā iezīmē svarīgākās lietas, kas nepieciešamas, lai veicinātu transporta un mobilitātes pieejamību cilvēkiem, t.sk. velobraucējiem. Svarīgs koncepts dokumentos ir (a) ilgtspējīgs transports, kas nozīmē, ka uzmanība tiek pievērsta emisiju samazināšanai, (b) pievēršanās zaļākam transportam (velosipēdi, elektrotransporta u.c. alternatīvie transporta veidi).



3

RĪCĪBAS PLĀNS

Turpinājumā tabulas formā atspoguļotas nepieciešamās rīcības velotūrisma attīstībai Vidzemes reģionā. Rīcības plānā sniegta informācija par konkrētām rīcību ietvaros veicamajām aktivitātēm jeb projektiem,

atbildīgajiem par projekta īstenošanu un sadarbības partneriem, izpildes termiņu un indikatīvajiem finansējuma avotiem. Pēc Rīcības plāna tabulas katrs no projektiem tiek izvērsti vēl detalizētāk.

Prioritātes	Rīcības	Atbildīgie un sadarbības partneri	Izpildes termiņš (no-līdz)	Indikatīvie finansējuma avoti
1. Mobilitātes un tūrisma informācijas vietu attīstība	1.1. Rail Baltica Skulte - Limbažu atzars (tehniskā priekšizpēte, IVN un teritorijas attīstības plānošanas dokumentācijas sagatavošana)	Limbažu novada pašvaldība (A) Saulkrastu novads (S) Rail Baltica (S) Satiksmes ministrija (S)	2021.-2024.	Interreg; Valsts budžets
	1.2. "Zaļā ceļa" posma sasaiste ar šaursliežu dzelzceļu Alūksne-Alūksne stacija (privātā investora atbalstīšana)	Privātais investors (A) Alūksnes novads (S) Latvijas dzelzceļš (S)	2021.-2025.	Privātais finansējums; Interreg
	1.3. Tūrisma nozīmīgo mobilitātes punktu un "Zaļo ceļu" staciju attīstība	Latvijas dzelzceļš (A) – dzelzceļa infrastruktūra RPR, VRP (S) Pašvaldības (A) – Zaļie ceļi Privātais sektors (S) Satiksmes ministrija (S)	2021.-2025.	LEADER; ES fondi; Interreg; Pašvaldību budžets
2. Sabiedriskā transporta maršrutu un kustības grafiku attīstība	2.1. Sliežu transporta kustības grafika piedāvājuma attīstība velo tūrisma nozīmīgu galamērķu sasniegšanai	Autotransporta direkcija (A), Latvijas Dzelzceļš (S) Pašvaldības (S) LZCA (S) Dzelzceļa un autobusu pārvadātāji (A)	No 2021.	Valsts budžets
	2.2. Tūrisma autobuss pēc pieprasījuma	Latvijas zaļo ceļu asociācija (A) Privātuzņēmēji (S) Pašvaldības (S)	No 2021.	Projekta finansējums

Prioritātes	Rīcības	Atbildīgie un sadarbības partneri	Izpildes termiņš (no-līdz)	Indikatīvie finansējuma avoti
3. Vienotā biļete	3.1. Vienotā platforma ceļojumu plānošanai un biļešu iegādei	Privātuzņēmējs (A) LZCA, VTA, sabiedriskā transporta pārvadātāji, tūrisma operatori, ATD (S)	2022.-2025.	Privātais finansējums
	3.2. Sadarbības veicināšana ar tūroperatoriem vienotas maršruta biļetes izveidei	Privātuzņēmēji (A) Tūrooperatori, LZCA, VTA (S)	2022.-2025.	Privātie līdzekļi; Projekta finansējums
4. "Zaļo ceļu" pielāgošana elektromobilitātei	4.1. "Zaļo ceļu" pielāgošana elektromobilitātei izpēte, apsaimniekošanas modeļu izstrāde (nosakot prioritāros elektrozlādes punktus)	LZCA (A) Pašvaldības, privātpašnieki (S)	2021.-2022.	Projekta finansējums; Interreg
	4.2. "Zaļo ceļu" pielāgošana elektromobilitātei (realizācija)	Pašvaldības (A) Staciju vietu apsaimniekotāji (A) LZCA (S)	2022.-2025.	Pašvaldības budžets; Privātie līdzekļi
5. Ritekļi ilgtspējīgai multimodālai mobilitātei	5.1. Bezpilota autobusi / shuttle busi	LZCA (A) VTA, Vidzemes plānošanas reģions, Zemgales plānošanas reģions, Rīgas plānošanas reģions, Pašvaldības, Satiksmes ministrija, LIAA (S) Rīgas plānošanas reģions	2022.-2025.	Interreg
	5.2. Elektrovilcienu u.c. "zaļo vilcienu" un elektroautobusu iekļaušana sabiedriskā transporta pārvadājumos	Pārvadātāji (A) Autotransporta direkcija, VTA (S)	2021.-2025.	Valsts budžets; ES fondu līdzekļi; Privātie līdzekļi
	5.3. Vadlīniju izstrāde ritekļu aprīkojumam, politikas izmaiņām, vienotām biļetēm	LZCA (A) Autotransporta direkcija (S) Pārvadātāji (S)	2021.-2025.	Pašu resursi

Prioritātes	Rīcības	Atbildīgie un sadarbības partneri	Izpildes termiņš (no-līdz)	Indikatīvie finansējuma avoti
6. Veloceļi	6.1. Veloceļu ierīkošana	LZCA (S) VTA (S) Privātīpašnieki (A) Pašvaldības (A) Plānošanas reģioni (A) LVC (A)	2021.-2023.	Interreg; ES fondi; Pašvaldības budžets; Privātie līdzekļi
7. "Zaļo ceļu" infrastruktūras attīstība	7.1. Vides pieejamība "Zaļo ceļu" posmos un mobilitātes punktos	Pašvaldības (A) Privātīpašnieki (A) LZCA (A) Biedrības, kas pārstāv cilvēkus ar kustību traucējumiem (S)	2021.-2023.	Interreg; Pašvaldības budžets; Privātie līdzekļi
	7.2. Sliežu velosipēda infrastruktūras izbūve	Privātīpašnieki (A) LZCA (S) Pašvaldības (S) Latvijas dzelzceļš (S)	2021.-2025.	Privātie līdzekļi; LEADER; Interreg; ES fondi
8. "Zaļo ceļu" maršrutu attīstība	8.1. "Zaļo ceļu" popularizēšana	LZCA (A) Privātīpašnieki (S) Pašvaldības (S) Latvijas Investīciju un attīstības aģentūra (S)	2021.-2023.	Privātie līdzekļi; Pašvaldības budžets; Interreg
9. Pārvaldība	9.1. Plāni/ stratēģijas	Vidzemes tūrisma asociācija un LZCA (A) Pašvaldības (S)	2021.-2024.	Projekta līdzekļi



Pilns izstrādātā Rīcības Plāna teksts, kā arī vairāk informācijas par projektu un labās prakses piemēriem atrodams šeit:

<http://www.interregeurope.eu/desti-smart/>



Sliežu velosipēdu (ZRailbikes) atklāšanas pasākums Zilākalnā 11.10.2020.

PAR PROJEKTU



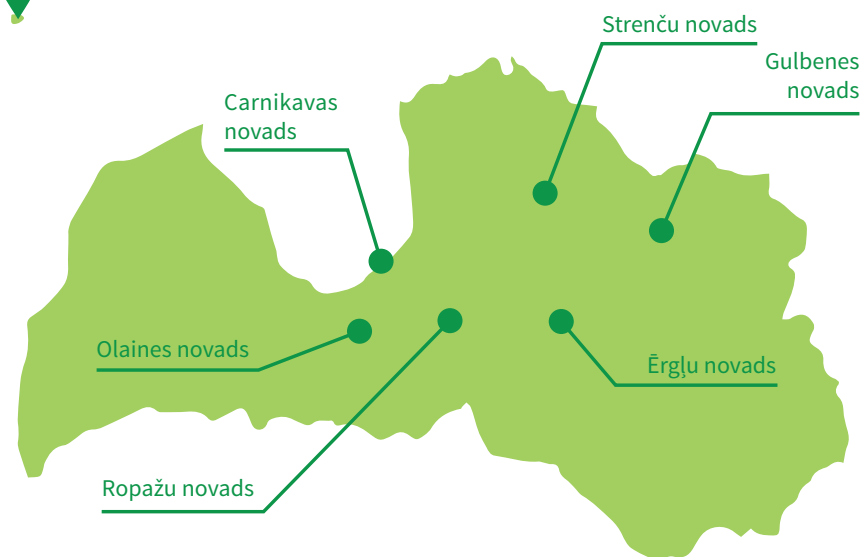
Projekta konferences dalībnieki Keipenes kinostacijā 09.09.2020.

Desti-SMART projekts (efektīva, ilgtspējīga tūrisma nodrošināšana ar transporta inovācijām ar zemu oglekļa dioksīda emisiju līmeni: ilgtspējīga mobilitāte, pieejamība un atbildīga ceļošana) ir Eiropas Savienības starpreģionu sadarbības programmas Interreg Eiropa projekts, kurā kopš 2018. gada jūnija ir iesaistījušies partneri no deviņām dažādām Eiropas valstīm, kuri projekta ietvaros papildina savas reģionālās stratēģijas, identificē labās prakses piemērus, kā arī ievieš pilotaktivitātes rezultātu demonstrēšanai.

Projekta pieeja ir meklēt un veicināt pastiprinātu mijiedarbību, sadarbību, inovācijas un integrāciju starp tūrisma un transporta nozarēm galamērķa reģionos, lai veicinātu pāreju uz ekonomiku ar zemu oglekļa dioksīda emisiju līmeni, nodrošinot ilgtspējīgu mobilitāti un pieejamības risinājumus.

€ Projekta kopējais budžets ir **1 846 280.00 EUR**, no kuriem 85% līdzfinansē Eiropas Savienība.

➔ Projekts norisinās no **01.06.2018-30.11.2022.**



Vairāk informācijas par projektu:

<http://www.interregeurope.eu/desti-smart/>

