Tour de LatEst

European Union

Estonia Latvia Programme

VIDZEMES TŪRISMA ASOCIĀCIJA



VELOTŪRISMA

praktiķa un pakalpojumu sniedzēja

rokasgrāmata

2010



Saturs

3 **Ievads** — *Juris Smaļinskis, Aiga Petkēvica*

4 **Velotūrisms un velotransports Latvijā – īss ieskats** — *Juris Smaļinskis*

- **4** No vēstures līdz šodienai
- **5** Valsts pārvalde, pašvaldības un nevalstiskās organizācijas – to loma un kompetence

6 **Velotūrista vajadzības, tās ietverošie pasākumi un maršruta vietas izvēle** — *Andris Klepers, Ilze Grīnfelde*

9 **Velotūristam draudzīga infrastruktūra un tās apsaimniekošana** — *Ilze Grīnfelde, Andris Klepers, Juris Smaļinskis*

12 **Velotūrisma maršrutu veidošanas principi** — *Ilze Grīnfelde, Juris Smaļinskis*

- **12** Vispārīgie pamatprincipi
- **17** Konkrēta velotūrisma maršruta veidošanas 10 pamatsoļi
- **19** Maršrutu marķēšana dabā
  - Marķējums ar krāsām uz koka virsmas
  - Ceļa zīmju velomaršrutu marķēšanai uzstādīšana atbilstoši LVS
- **21** Velomaršrutu marķēšanas prakses Igaunijā

22 **Videi draudzīgi un sociāli atbildīgi principi maršrutu veidošanā un pasākumu organizēšanā** — *Juris Smaļinskis*

23 **Drošība velotūrismā** — *Juris Smaļinskis*

24 **Velotūrisma produktu tirgvedība** — *Andris Klepers*

28 **Velotūrisma maršruta lapa: Slīteres nacionālā parka piemērs**

30 **Zaļie padomi**

31 **Kā izvēlēties velosipēdu?** — *Juris Smaļinskis*

32 **Lietotie saīsinājumi** — *Juris Smaļinskis*

32 **Izmantotie avoti**

33 **Informācijas centri Vidzemē**

Teksta autori: Ilze Grīnfelde, Andris Klepers, Aiga Petkēvica, Juris Smaļinskis
Fotoattēlu autori: Juris Smaļinskis, Andris Klepers, Reino Lepiks, Jānis Dambītis, Saulkrastu muzeja arhīvs
Redaktors: Juris Smaļinskis
Autori īpaši pateicas **Reino Lepikam** (Igaunija) par sniegto informatīvo palīdzību rokasgrāmatas sagatavošanai.

Estonia Latvia Programme
Linking Estonia and Latvia
Part-financed by the European Regional Development Fund
European Union

VIDZEMES TŪRISMA ASOCIĀCIJA

Drukājot rokasgrāmatas elektronisko versiju, resursu lietderīgas izmantošanas un atbildīgas attieksmes pret vidi nolūkā, ieteicams drukāt uz abām lapas pusēm un izmantot tintes vai pulvera ekonomiskās padeves režīmu! Drukājiet tikai tās lapas, kas ir nepieciešamas!

Ievads

Juris Smaļinskis, Aiga Petkēvica

Velotūrisma praktiķa un pakalpojumu sniedzēja rokasgrāmata (turpmāk tekstā – „rokasgrāmata") ir domāta kā praktisks padomdevējs tiem, kuri jau sniedz vai nākotnē tikai plāno sniegt ar velotūrismu saistītus pakalpojumus, vai arī veido savas teritorijas (tuvākās apkārtnes, pagasta, aizsargājamas dabas teritorijas, novada, reģiona) velotūrisma piedāvājumu. Ar velotūrisma pakalpojumu sniedzēju šajā rokasgrāmatā tiek domāti:

- uzņēmēji – tūristu mītņu saimnieki, kuri velotūristiem piedāvā naktsmītnes un ar tām saistītos pakalpojumus, vai gatavojas velotūristus uzņemt tuvākajā nākotnē;
- velosipēdu un inventāra nomātāji;
- potenciālie velotūrisma maršrutu veidotāji, kuri var būt gan uzņēmēji, gan pašvaldību darbinieki, gan nevalstisko organizāciju (NVO) pārstāvji, kuri apsaimnieko kādu konkrētu (piemēram, īpaši aizsargājamu dabas (ĪADT), Natura 2000 teritoriju;
- velotūristu gidi, kuri sniedz vai plāno sniegt pakalpojumus velotūrismā u.c.

Rokasgrāmatā ietvertas tēmas, kas atbilst pašvaldību un reģionālās plānošanas institūciju līmenim. Tādēļ to var izmantot arī pašvaldību un tūrisma informācijas centru (TIC) darbinieki, dažādu reģionālo plānošanas institūciju darbinieki, kā arī NVO pārstāvji – tūrisma asociācijas un biedrības, kas savā teritorijā plāno attīstīt ar velotūrismu saistītās jomas un pakalpojumus.

Ar velotūrismu un velotransporta jomu saistītā tematika ir aktuāla, jo velotransporta lietotāju skaits Latvijā ar katru gadu pieaug gan pilsētās, gan lauku teritorijās. Latvijā ir izveidoti dažādi velomaršruti, izdoti ar velotūrisma jomu saistīti izdevumi, taču minētajai tēmai veltīta rokasgrāmata ir pirmais šāda veida izdevums.

Rokasgrāmatā galvenais uzsvars ir likts uz praktisku jautājumu risināšanu – kā izprast un apmierināt velotūrista vajadzības, kā praktiski veidot un dabā marķēt velotūrisma maršrutus, kā ikdienā rīkoties atbildīgi ar resursiem, ko izmantojam velotūrisma produkta veidošanā, kā sagatavot un reklamēt sevis radīto piedāvājumu, apsaimniekot ar velotūrismu saistīto infrastruktūru un veicināt zaļas un drošas velo-



braukšanas pamatprincipu ieviešanu.

Velotūrisma rokasgrāmatas autori un atbalstītāji ir praktiķi, kuri paši ikdienā brauc ar velosipēdu, veido aktīvā un dabas tūrisma maršrutus, kā arī tiem ir pieredze ar velotūrismu un velotransportu saistītu pakalpojumu sniegšanā.

Rokasgrāmata tapusi Igaunijas – Latvijas pārrobežu sadarbības programmas projekta „Ar velo pa Vidzemi un Dienvidigauniju" ietvaros.



Velotūrisms un velotransports Latvijā - īss ieskats

Juris Smaļinskis

No vēstures līdz šodienai

Šoreiz ievadā būs nevis mums tik raksturīgā kritika (tas gan nenozīmē, ka ir maz problēmu, tieši – otrādi), bet dažas atziņas par to, kas labs ir bijis, kas šobrīd labs top un uz kurieni ejam!

Mums ir gara un bagāta velobraukšanas vēsture un to nevar nepieminēt! Laikā no 1886. gada līdz 1963. gadam Latvijā darbojās 9 lielražotāji un vairāk nekā 30 mazo uzņēmumu ne tikai Rīgā, bet arī citās Latvijas pilsētās, kas kopumā saražoja ~ 10 000 kvalitatīvus velosipēdus gada laikā. Tā rezultātā, sākot ar 1933. gadu līdz minimumam tika samazināts velosipēdu imports un kāpināts šīs preces eksports.[1] Lielākais ražotājs tajā laikā bija Ērenpreisa velosipēdu fabrika, ko dibināja 1926. gadā. No 1929. - 1940. gadam tajā saražoja 182 000 velosipēdus. Tas bija ~70% no visiem tajā laikā Latvijā saražotajiem velosipēdiem.[2]



2. attēls. *No 1928.gada Gustavs Ērenpreiss aizstāja iepriekšējo sevis ražoto velosipēdu zīmolu „Omega" ar jauno tirdzniecības marku „G.Ērenpreis Original"*

Velobraukšanas popularitāti tautas vidū neapšaubāmi veicināja t.s. Vienības braucieni, kuru organizēšana sākas 1936. g. ar Valsts prezidenta Kārļa Ulmaņa atbalstu. To starts notika visos apriņķu centros, bet finišs - Rīgā. 1937. g. Vienības braucienā piedalījās > 5300 dažāda vecuma riteņbraucēju![3] Tajā pat gadā Kārlis Vanags raksta, ka „Strādnieku saimē ļoti izplatīti ceļojumi ar divriteni (..)"[4].

Jaunus vēsturiskos apvāršņus mums paver Saulkrastu velomuzejs – vienīgā tik bagātīgā ar velosipēdiem saistītā kolekcija Baltijas valstīs. Tur iepazīstam velosipēdus kā pirmās neatkarīgās Latvijas armijas kareivju transporta līdzekļus un uzzinām, ka mūsu militārajā vēsturē ir bijušas riteņbraucēju vienības. Tur apskatāms saliekams velosipēda modelis, ar kuru uz muguras no lidmašīnas varēja izlekt desantnieks un veikt nepieciešamās darbības ienaidnieka aizmugurē.



1. attēls. Latvijas armijas Jātnieku pulka riteņbraucēju vienība ar "G. Ērenpreis Original" velosipēdiem! Pagājušā gadsimta trīsdesmitie gadi. Avots: Saulkrastu muzeja arhīvs.

Mūsdienas. Kaut arī ar veloinfrastruktūru mums ir „tā kā ir", nupat tapis 14 km garais Centra – Berģu veloceliņš, kas ir ļoti svarīgs velotransporta koridors. Tagad no Rīgas centra sastrēgumstundā ar velosipēdu līdz Juglai var aizbraukt tikpat ātri kā ar automobili. Vēl ne tik sen tapa arī Centra – Mežaparka > 6 km garais veloceliņš. Jauni veloceliņi iezīmējas Rīgas un kas vēl svarīgāk – arī bijušo rajonu centros. Kā pozitīvi piemēri ir jānosauc Kuldīga, Tukums, Jūrmala, Cēsis, Valmiera u.c.

Jāuzteic arī citas reģionālās ar velotūrisma jomu saistītās aktivitātes. Daudzu novadu teritorijās ir izveidoti velomaršruti un ir idejas par jaunu tapšanu. Te nevar nepieminēt Kuldīgas, Tukuma, Talsu, Krāslavas, Rēzeknes, Daugavpils un daudzu citu Latvijas novadu iniciatīvas, kuru rezultātā vietējiem veloentuziastiem ir kur braukt. Pēdējo gadu laikā ir izdoti arī ar velotūrisma jomu saistīti izdevumi – velotūrisma kartes, ceļveži un maršrutu lapas. Šobrīd aktīvi tiek veidoti velomaršruti Latvijas īpaši aizsargājamās dabas teritorijās - nacionālajos parkos un dabas parkos, kas ārvalstu tūristu ausij ir tīkams galamērķis. Ja būs pa kurieni braukt, būs arī braucēji! Par mūsu lielāko trumpi gan vietējie, gan ārvalstu ceļotāji atzīst mūsu mazskarto dabu un daudzveidīgo kultūras mantojumu.

Pēdējo divu gadu ekonomiski - sociālā krīze ir nesusi sava veida labumu, jo arvien vairāk cilvēku ikdienā brauc ar velosipēdu un izmanto to kā ikdienas transporta līdzekli. Šeit nav nepieciešama statistika – tas ir acīmredzami. Var teikt, ka ar šo krīzi velotransporta jomā esam kaut pa solīti pietuvojušies tuvāk attīstīto Eiropas valstu saimei, kur velotransports ir ikdienas nepieciešamība, nevis tikai un vienīgi svētdienas izbrauciens.

Atliek ikvienam braucējam vēl novēlēt tikai labākus ceļus!

1 Liepiņš E., Seregins J. (2008). No Leitnera līdz Ērenpreisam. Rīga: Latvijas industriālā mantojuma fonds;
2 Ērenpreisa velosipēdu fabrika. (2003). Latvijas Enciklopēdija. 2.sējums. 439. lpp. Rīga: V.Belokoņa izdevniecība;
3 Latvijas Riteņbraukšanas federācija. Vēsture (2010). Skatīts: http://www.lrf.lv/federacija/vesture/;
4 Vanags K. (1937). Vasaras ceļojumi. Rīga: Latvijas Darba kamera

Valsts pārvalde, pašvaldības un nevalstiskās organizācijas – to loma un kompetence

Lai saprastu dažādu valsts institūciju un NVO kompetences un lomu velotransporta un velotūrisma attīstībā, tālāk sniegts īss to galveno atbildību apraksts.

Tūrisma (t.sk. velotūrisma) politiku Latvijā izstrādā **LR Ekonomikas ministrijas Tūrisma nodaļa**[5] , taču par šīs politikas īstenošanu atbildīgā valsts pārvaldes institūcija ir Tūrisma attīstības valsts aģentūra (TAVA). Tas nozīmē, ka TAVA ir tā valsts institūcija, kas popularizē mūsu valsts tūrisma iespējas un produktus gan Latvijā, gan ārvalstu mērķtirgos.



3. attēls. *Latvijas nacionālajos parkos ir izstrādāti interesanti velomaršruti.*
Ķemeru nacionālais parks.

Dažādām citām valsts politikas īstenotājām institūcijām, piemēram, Dabas aizsardzības pārvaldei[6] līdz šim ir bijusi liela loma ilgtspējīga tūrisma organizēšanā ĪADT un Natura 2000 teritorijās. ĪADT un Natura 2000 teritoriju administrācijas ir tās valsts pārvaldes institūcijas, kas minētajās teritorijās rūpējas par dabas resursu saudzīgu un ilgtspējīgu izmantošanu. Daudzos gadījumos tās iespēju robežās nodrošina attiecīgās teritorijas labiekārtojumu (piemēram, informācijas stendus, dabas takas, atpūtas vietas, skatu un putnu vērošanas torņus u.c.). Dažos gadījumos tiek veidoti konkrēti aktīvā tūrisma maršruti. Dabas aizsardzības pārvalde (šobrīd apvieno ĪADT administrācijas, kas ir tās struktūrvienības) ir arī tā institūcija, ar kuru ir jāsaskaņo jaunu velotūrisma maršrutu veidošana vai infrastruktūras elementu izveide teritorijās ar dabas aizsardzības statusu – nacionālos parkos, dabas parkos, dabas liegumos, aizsargājamos ainavu apvidos u.c.

Saskaņā ar *Tūrisma likumu*[7] pašvaldības izstrādā savu teritoriju attīstības programmu un teritoriju plānojumus, nosakot tajos tūrisma attīstības perspektīvas (piemēram, paredz potenciālos velotūrisma maršrutus un veloceliņu izbūves vietas), nodrošina resursus un pasākumus tūrisma attīstībai, piedalās tūrisma informācijas centru izveidē un finansēšanā u.c. Līdz šim dažiem Latvijas TIC ir bijusi liela loma ar velotūrismu saistītu pasākumu organizēšanā un īstenošanā. Kā labi piemēri šajā jomā ir jāmin Kuldīgas TIC, Krāslavas TIC, Tukuma TIC u.c.

Plānošanas reģionu administrācijas sadarbībā ar pašvaldībām un valsts institūciju teritoriālajām iestādēm, izstrādājot attiecīgās teritorijas plānojumu un attīstības programmu, plāno arī ar velotūrismu un velotransportu attīstību saistītās aktivitātes. Plānošanas reģionu adminsitrācijas līdz šim arī aktīvi piedalījušās ar tūrismu saistītu reģionālu un starptautisku projektu īstenošanā.

Tūrisma nozares politikas veidošanā un īstenošanā piedalās dažādas tūrisma asociācijas. Šobrīd Latvijā ir 21[8] tūrisma asociācija, kas pārstāv gan konkrētus valsts reģionus (Kurzemes, Vidzemes, Zemgales un Latgales), gan tūrisma sektorus (LLTA „Lauku ceļotājs", Latvijas Ekotūrisma savienība, Latvijas Viesnīcu un restorānu asociācija, Latvijas gidu asociācijas u.c.). Šobrīd nav tādas tūrisma asociācijas, kas specifiski pārstāvētu tikai aktīvā tūrisma jomu. Kaut arī ir izveidota Latvijas velotūrisma asociācija, kapacitātes vai citu iemeslu dēļ tā līdz šim valstiskā mērogā redzami nav pārstāvējusi minētās jomas intereses.



4. attēls. *Velomaršruts „Apkārt Vaidavas ezeram". Maršrutā iekļauti dažādi apskates objekti, piemēram, „Zviedru priede". Gaujas nacionālais parks.*

Nozīmīga loma velotūrisma attīstībā ir citām tūrisma asociācijām. Kā pozitīvi piemēri jāpiemin reģionālo – Vidzemes, Kurzemes un Latgales tūrisma asociāciju ieguldījums velomaršrutu veidošanā. Velomaršrutus Kurzemē ir veidojusi arī Ekotūrisma savienība. LLTA „Lauku ceļotājs" ir izveidojusi daudzus velomaršrutus Latvijas nacionālajos parkos, kā arī izdevusi vairākus izdevumus – velotūrisma kartes un ceļvedi. Atsevišķās ĪADT/Natura 2000 teritorijās ir nodibinātas sabiedriskas organizācijas, kas organizē ar tūrismu saistītas aktivitātes, piemēram, Saukas ezera dabas biedrība, Vestienas aizsargājamo ainavu apvidus attīstības padome u.c.

Latvijas Velo informācijas centrs[9] ir biedrība, kuras darbības mērķis ir apkopot un sniegt ar velotūrismu saistītu informāciju un organizēt dažādas ar velotransportu un velotūrismu saistītus pasākumus un aktivitātes. Vairāki velosipēdistu interešu grupas vienojošie tematiskie ziņu portāli ir uzņēmušies sabiedriskās domas paušanu un plašāku interešu pārstāvēšanu. Piemēram, www.veloriga.lv, www.velo.lv.

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 izstrādāto politiku īsteno vairākas valsts pārvaldes institūcijas. Ar velotransporta jomu ir saistītas valsts akciju sabiedrība VAS „Latvijas Valsts ceļi" un VAS „Ceļu satiksmes drošības direkcija".

VAS „Latvijas Valsts ceļi"[10] 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 autoceļus un veic citus tiesību aktos noteiktos uzdevumus.

VAS „Ceļu satiksmes drošības direkcija"[11] (CSDD) nodarbojas ar transportlīdzekļu reģistrāciju, autovadītāju kvalifikācijas eksāmenu pieņemšanu (t.sk. velovadītāju) un vadītāja apliecību (t.sk. velovadītāju) izsniegšanu, tehniskās apskates nodrošināšanu, ceļu uzraudzību satiksmei drošā stāvoklī, kā arī transportlīdzekļu un vadītāju valsts nozīmes reģistra veidošanu un uzturēšanu.

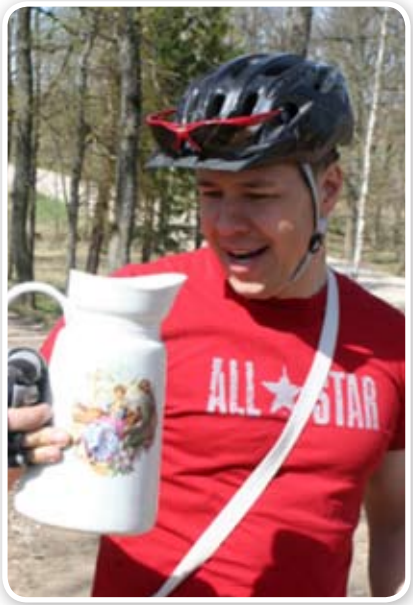
Savukārt, uzņēmēji nodrošina velomaršrutā vai attiecīgajā teritorijā ar tūrismu saistītos pakalpojumus: tūristu mītņu, ēdināšanas, veloservisa, nomas, gidu u.c., kā arī sagatavo un sniedz nepieciešamo un aktuālo informāciju. Šī ir arī viena no galvenajām rokasgrāmatas mērķauditorijām.

5 www.em.gov.lv;
6 Sk. www.daba.gov.lv;
7 http://www.em.gov.lv/em/images/modules/items/item_file_13815_turisma_likums.htm
8 http://tava.gov.lv/tn/index.php?kd_id=274;
9 http://vic.velokurjers.lv/bicycle/jaunumi.php;
10 http://www.lvceli.lv/LV/?i=1;
11 http://www.csdd.lv/

Velotūrista vajadzības, tās ietverošie pakalpojumi un maršruta vietas izvēle

Ilze Grīnfelde, Andris Klepers

Vajadzība ir iekšēja nepieciešamība pēc tā, bez kā cilvēks nevar iztikt. Dažāda līmeņa vajadzības nodrošina cilvēka virzību un attīstību, tā personības raksturojumu, taču precīza vajadzību izpratne ir arī pamats tirgvedībā. Izprotot cilvēka vajadzības, spējam atrast tām atbilstošu piepildījumu, tai skaitā pakalpojumu veidā.



6. attēls. *Vajadzības var pārvērst radošā pakalpojumā ar pārsteigumu: kā šajā gadījumā velopasākumā organizētā padzeršanās no porcelāna krūzes Gatartas muižas pagalmā.*

Velotūristi ir dažādi (sk. 5. tabulu), tādēļ arī atšķiras to vajadzības pēc pakalpojumiem un infrastruktūras nodrošinājumu. Atšķirības ir atkarīgas gan no ceļotāju motivācijas un pieredzes, gan no ceļojuma satura un ilguma (sk. arī 5. tabulu). Piemēram, nakšņošanas prasības var variēt no vienkāršas teltsvietas līdz augstākajam komforta līmenim, kāds pieejams konkrētajā maršrutā. Atšķirīgas ir arī vēlmes attiecībā uz ēšanu – no iespējas gatavot pašiem līdz pat vajadzībai baudīt ēdienu kafejnīcā. Taču nereti veloceļotāji ir spiesti iztikt ar līdzpaņemto, jo nav pieejamas alternatīvas. Atšķirības vajadzību ziņā noteiks dažādas prasības attiecībā uz maršruta precizitāti – vai rūpīgi jāplāno un jāvadās pēc kartēm, koordinātām un marķējuma, vai arī spontāni jāimprovizē.

Kā velotūrists pieņem lēmumu par maršruta vietas izvēli – braukšanu konkrētajā apvidū? Tas ietvers noteiktas prasības, kas saistītas ar vietas pievilcību (sk. 1. tabulu) un veidos tālāku pamatu pārējām vajadzībām. Lai arī bieži izvēle būs iepriekš neparedzama, balstīta uz veloceļotāju subjektīvām interesēm, tomēr universāli ir trīs galvenie elementi: pieejamība, pievilcība un infrastruktūra. Nepietiek ar to, ka plānotāji izvēlējušies kādu noteiktu maršrutu iezīmēt kartē vai marķēt dabā. Vietas pievilcība nav pašsaprotama – tā var tikt uzturēta, taču būtiski rūpēties arī par pārējiem diviem elementiem.

Vietas pieejamību raksturos ceļu tīkls, sabiedriskais transports un nokļūšanas iespējas no dzīves vietas vai tā saucamajiem „tūrisma vārtiem" – galvenajiem transporta mezgliem (lidosta, dzelzceļa stacija, autoosta). Ikvienam maršrutam ir jāsasaistās ar šiem transporta mezgliem, paredzot gan maršruta uzsākšanas, gan pārtraukšanas, gan loģiska noslēguma iespējas. Maršrutu navigācijai jāsākas jau no šiem galvenajiem „transporta mezgliem". Piemērotākais velosipēda un bagāžas pārvadāšanai ir vilciens, taču Baltijas valstīs dzelzceļu tīkls nav pārāk blīvs un efektīvs (salīdzinoši lēns un rets). Tāpēc iespējama arī kombinācija ar pasažieru autobusiem, kas gan nav pats ērtākais pārvietošanās veids. Būtiska ir vietējo transporta uzņēmumu vai tūrisma pakalpojumu sniedzēju (piemēram, lauku tūrisma saimnieku) iesaistīšanās transporta nodrošināšanai lokāli vai reģionāli, kas var būt stabils maksas papildu pakalpojums.



5. attēls. *Veloceliņš un norādes velosipēdistam ērtā augstumā Natura 2000 vietā Kalvebod Fælled Vestamager pie Kopenhāgenas lidostas. Apmeklētāju centrā pieejama velonoma.*

Infrastruktūra ietvers pamata nodrošinājumu – sākot ar veloceliņiem un marķējumu līdz pat mobilā telefona un interneta sakariem. Šī sadaļa prasa lielākus ieguldījumus un netiek pamatīgāk apskatīta rokasgrāmatas ietvaros, vien norādot būtiskākās lietas saistībā ar vajadzībām turpinājumā (sk. 2. tabulu).

1. tabula

Vietas pievilcība un tūristu piesaistes – to izpausmes elementi

Tūristu piesaistes veids	***Pievilcības izpausmes elementi (piemēri)***	***Komentārs***
Cilvēka radīts	Pilsēta un pilsētvide Lauku kultūrvide Kultūras mantojuma vietas (vēsturiskas, arhitektoniskas, arheoloģiskas u.c. vērtības) Komerciāli radītie elementi (piem. sporta kompleksi, tematiskie parki, muzeji) Notikumi, organizēti pasākumi u.c. Stāsti un simboli	Precīzi un labi pasniegta informācija par šo elementu esamību var rosināt velotūristam pieņemt sākotnējo lēmumu par ceļojuma galamērķi un konkrēta maršruta izvēli. Vietas pievilcība un tūristu piesaistes ļauj cerēt, ka maršrutā tiks nodrošinātas gan pamatvajadzības, gan specifiskās vajadzības. Te būtiski ir arī pārējie divi elementi – pieejamība un infrastruktūras nodrošinājums visā maršruta garumā. Tūristu piesaistes veidus – vai tas ir cilvēka vai dabas veidots, precīzi nošķirt nevar. Tomēr tad vieglāk izprast, ko iespējams ietekmēt cilvēkam ilgtspējības kontekstā pozitīvā virzienā.
Dabas radīts	Reljefs Klimatiskie apstākļi, dabas parādības u.c. Ūdeņi (upes, ezeri, jūras krasts) Dažādi vides elementi un biotopi Dzīvā daba: savvaļas augi, dzīvnieki u.c.	
Radies cilvēka un dabas mijiedarbībā	Ainava, cilvēka ietekmētie dabiskie biotopi (pļavas, ganības utml.) Atsevišķi kultūras pieminekļi, piemēram, pilskalni Nacionālie parki, citas ĪADT/NATURA 2000	



Velotūrista vajadzības	*Nepieciešamie elementi*	*Papildinformācija*	*Komentāri*
Pamata (fiziskās) vajadzības Mūsdienās fizioloģisko vajadzību apmierināšana ir saistīta ar zināmu komforta izjūtu. Tātad, ne tikai remdēt izsalkumu, bet gan lietot garšīgu un veselīgu uzturu; apmešanās vietai vēlams būt ērtai u.t.t. Mēs cenšamies apmierināt vajadzības ne tikai izdzīvošanas līmenī, bet kādā augstākā pakāpē.	***Ūdens***	Padzeršanās fizisko aktivitāšu laikā ir viena no biežākajām pamata vajadzībām. Maršrutā ir jāietver vietas, kur iespējams papildināt dzeramā ūdens krājumus. Tās var būt norādes uz avotiem, akām, taču tik pat labi – vietējo veikalu.	Jebkurai naktsmītnei vai ēdināšanas vietai būtu vērts ņemt vērā šīs vajadzības, lai piedāvātu arī citus papildu pakalpojumus. Ja maršrutā nav iespēja papildināt dzeramā krājumus vai paēst – tad būtiski ir sniegt precīzu informāciju iepriekš, lai velotūristi paši var laicīgi ar to nodrošināties. Naktsmītnes var piedāvāt īpaši sagatavotas līdz ņemamās pusdienas, kas nodrošina arī augstāku mobilitāti maršrutā. Nakšņošanas vai ēdināšanas pakalpojumu vietas var nodrošināties ar elementārāko velosipēda labošanai vai būt gatavas transportēšanas jautājumu risināšanai, kas var būt stabils maksas pakalpojums. Velosipēda uzturēšana labā braucamā kārtībā ir paša velotūrista ziņā, taču kuram gan nepatīk, ja viņam sniedz labu pakalpojumu (velo nomazgāšana u.c.), kas dod vēl vienu iespēju nopelnīt.
	Ēšana	Velotūristiem ēšana vēlama vismaz trīs reizes dienā. Brokastis un vakariņas bieži vien ir pamatīgas, kamēr pusdienu laikā daļa dos priekšroku vienkāršākiem risinājumiem, vairāk laika atvēlot braukšanai. Jāņem vērā, ka liela daļa rietumvalstu velotūristu ir veģetārieši. Pusdienu piknika organizēšana ainaviskā vietā piešķirs papildu estētismu.	
	Pajumte	Vairāku dienu maršrutos būs vajadzīgas nakšņošanas vietas, kurām ir jābūt sasniedzamā attālumā – tām jāiekļaujas maršrutā vai tā tiešā tuvumā. Stipra lietus apstākļos būs aktuāli arī jebkāda cita fiziska pajumte, kas var būt gan kafejnīca, gan īpaši veidota velo-piestātne ar jumtu vai jebkura cita piemērota, publiski pieejama vieta.	
	Fiziska atpūta	Pēc fiziskām aktivitātēm būtiska ir arī atpūta no braukšanas. Tā īpaši aktuāla mazāk pieredzējušiem velotūristiem un vairāku dienu maršrutos. Lielākām ērtībām noderēs, piemēram, naktsmītņu saunas vai karstas vannas piedāvājums. Būtiskas ir arī tādas atpūtas iespējas pa ceļam maršrutā, kas var izpausties gan labiekārtotu piknika vietu veidā, gan dažādā braukšanā, kur bez mīšanās paredzami arī brīvgaitas posmi. Arī aktivitātes maiņa, piemēram, dabas takas apmeklējums (iešana ar kājām) var būt sava veida atpūta.	
	Pārvietošanās iespēja	Velotūristam pārvietošanos nodrošina velosipēds. Ja tā nav vai tas salūzt, tad šī kļūst par aktuālu pamata vajadzību. Velonoma, veloservisa pakalpojumi, arī veloveikali ietilpst šajā kategorijā. Šī kategorija attiektos arī uz cilvēkiem ar īpašām vajadzībām un viņu pārvietošanās iespējām un vietu pieejamību.	
	Informatīvie materiāli	Nodrošina ar pamata informāciju par visiem šiem pakalpojumiem, kas saistās ar velotūristu pamata vajadzībām un to pieejamību maršrutā. Informācijas stendi, kartes, bukleti, informācijas atbalsta sistēma mobilajā tālrunī ir daži no risinājumiem.	Svarīga ir gan informācijas precizitāte un aktualitāte atbilstoši mērķa grupai, gan pieejamība īstajā brīdī (maršrutā vai lemjot par vietas izvēli).
Drošība Drošību nodrošina stabilitāte, informētība, kvalitatīvas, pārbaudītas un aktuālas informācijas pieejamība. Ne mazāk svarīgs ir arī ar drošību saistītais publiskās infrastruktūras (t.sk. ceļu) kvalitātes aspekts.	***Ceļi***	Ceļu infrastruktūrai kopumā ir jānodrošina droša braukšana. Nav tik būtiski vai tas ir speciāli veidots veloceliņš vai maz noslogots lauku ceļš. Īpaši drošības risks paaugstinās pilsētvidē un uz intensīvas satiksmes ceļiem. Speciāli zonēts celiņš, ceļazīmes, auto vadītāju attieksme, ceļu satiksmes noteikumu ievērošana ir tikai dažas pamata izpausmes.	Liela nozīme ir autovadītāju labvēlīgas attieksmes veidošanai pret velotūristiem – īpaši Latvijā, kur lielākoties nav garu speciāli veidotu veloceliņu. Saturs sabiedrisku kampaņu izpausmēm.
	Precīza orientēšanās maršrutā	Velotūristiem ir svarīgi vienmēr būt pārliecinātiem par savu atrašanās vietu, līdz ar to – orientēšanos apkārtējā vidē. To nodrošina pārdomāti veidots marķējums (palīdz visās viegli pārprotamajās vietās: ceļu krustojumos, maršruta alternatīvās vai apstiprina atrašanos uz pareizā ceļa) un precīzas apvidus kartes vai papildinoša informācija ar maršruta leģendu aprakstiem (sk. nodaļu „Maršrutu marķēšana dabā"). Naktsmītņu saimnieki ir līdzieinteresēti norāžu uzturēšanā un precīzas informācijas nodrošināšanā, lai droša un precīza braukšana būtu iespējama līdz viņa paša pakalpojumu sniegšanas vietai.	Mūsdienās šo funkciju arvien vairāk nodrošina GPS ierīces, kuru pielietojums nākotnē būs tik ikdienišķs, ka, iespējams, fiziskam marķējumam vairs nebūs tik lielas nozīmes. Taču jāņem vērā, ka visi to nelieto, GPS karšu detalizācija ir dažāda un elektroniskām ierīcēm mēdz nosēsties baterijas, kā arī tās var sabojāties brauciena laikā.
	Personiskā drošība	Saistās arī ar drošu braukšanu, veloķiveri un piemērotu aprīkojumu, citu pārvadāšanu. Taču šeit specifiski velotūristiem ir aktualizējams jautājums par maršrutā nepiesietiem suņiem. Brīdinājuma zīmes par suņu klātbūtni vai noteiktu posmu alternatīvas šādu vietu apbraukšanai būtu risinājums. Respektējami ir noteikumi par suņu turēšanu (04. 04. 2006. MK noteikumi Nr. 266), saskaņā ar kuriem viensētās suni var turēt ārpus telpām nepiesietu, ja tiek nodrošināts, ka tas neapdraud cilvēkus un dzīvniekus, bet pilsētās un ciemos suņa īpašnieks vai turētājs nodrošina pilnīgu attiecīgās teritorijas norobežošanu no publiskai lietošanai paredzētās teritorijas, novēršot iespēju sunim izkļūt no tās.	Velotūrisma biznesā ieinteresētiem vietējiem būtu jāmēģina vienoties ar suņu īpašniekiem par to piesiešanu vismaz aktīvākās velo sezonas laikā. Noteikumu esamība ne vienmēr nodrošina to ievērošanu un reizēm „sociālā kontrole" starp vietējiem darbojas daudz labāk.



Velotūristu vajadzības un to nodrošināšana

2. tabulas turpinājums

Velotūrista vajadzības	*Nepieciešamie elementi*	*Papildinformācija*	*Komentāri*
	Velosipēda drošība	Ietver divus jautājumus: 1. velosipēda novietošana un atstāšanas drošība pasākumos, pie apskates objektiem un citās apstāšanās vietās braukšanas laikā; 2. velosipēdu drošība ēdināšanas un nakšņošanas vietu tuvumā. Labiekārtota velo novietne ar iespēju pieslēgt riteni ir risinājums.	Ilgākai velosipēda drošības nodrošināšanai var noderēt gan garāža vai kāda cita saimnieciska slēdzama vieta, īpaši blakus suņu būdai ar uzticamu iemītnieku tajā.
Emocionālās vajadzības Nepieciešamība pēc "savējiem", kuri cilvēku pieņem tādu, kāds viņš ir, saprot un atbalsta.	***Rūpes par velotūristiem***	Šīs ietver smalkāku vajadzību loku, kas saistās ar vēlmi sajusties gaidītam, izprastam, noderīgam, atzītam – mīlestību (vietējā tūrismā – arī patriotismu). To bieži nodrošina ceļotāji paši savas grupas ietvaros, taču tik pat daudz tas būs atkarīgs no komunikācijas ar vietējiem, viņu attieksmes. Te nozīmīga maršrutu veidotāju iedziļināšanās velotūristu niansētās vajadzībās un pakalpojumu sniedzēju ieinteresētība un viesmīlība.	Vieglāk rast saikni šeit būs tiem, kuriem pašiem velotūrisms vai velobraukšana nav sveša joma. Tad arī daudzu ceļotāju vajadzību un emocionālā stāvokļa izprašana kļūst pašsaprotama.
Pašcieņas un paš-aktualizēšanās vajadzības Cenšanās sev pierādīt: "Es to varu!" veido cieņu pret sevi. Pašcieņai būtiska ir arī citu atzinība un vērtējums. Pašaktualizēšana –cilvēks izmanto savas spējas, zināšanas, talantu. Tas tiecas pēc panākumiem un sasniegumiem, taču viņam nav svarīgs citu novērtējums.	***Izziņa un kultūra***	Sevis garīga pilnveide un bagātināšana, kas saistīta ar nepārtrauktu izziņas procesu. To nodrošina maršruta dažādība, estētiskais skaistums, kā arī izziņas iespējas: informācija, konkrēto objektu vai pasākumu apmeklējums, arī vietējie gidi u.c.	Ja mēs cenšamies izprast paši sevi, mēs vairāk izprotam arī vajadzību pēc cieņas. Ja mēs izprotam citus, mēs varam labāk veicināt viņu pašcieņu, akceptējot viņu atšķirīgumu un dažādību, nevis sagaidot viņu rīcību tādu, kā mūsējā. (Berens, 2006). Tieši privāto uzņēmēju ieinteresētība būtu uzturēt savā tīmekļa vietnē par nakšņošanas pakalpojumiem arī velo maršruta „trases rekordus" visdažādākajās to izpausmēs.
	Brīvība, radošais potenciāls	Precīzi saplānots un līdz galam instruēts maršruts var atņemt baudīšanas prieku tai velotūristu daļai, kas mīl improvizēt un izmantot savu radošo potenciālu. To var risināt, piedāvājot dažādas alternatīvas maršrutā, gan paredzot daudzveidīgu objektu apmeklēšanas iespējas, kas joprojām ļauj attīstīt arī savas spējas plānot, improvizēt un patstāvīgi pieņemt lēmumus un orientēties situācijā. Tāpat arī būtiski informācijas interpretēšanā atstāt kādu vietu pārsteigumam un pašatklāsmei.	
	Sportiskie sasniegumi	Daudziem velotūristiem ir būtiski zināt, cik ātri to pašu maršrutu veikuši citi, kāds ir viņu vidējais un maksimālais ātrums distancē un citus sportiskos parametrus, kas caur šo sāncensību ļauj socializēties ar citiem un iemantot zināmu pašcieņu. To jāņem vērā, veidojot informatīvo materiālu par maršrutu, jo īpaši izmantojot tīmekļa vidi.	
	Te varētu būt iesaistīti arī citi elementi – cilvēki ir ļoti atšķirīgi un atšķiras arī to veids, kā tie īsteno savu personību un vajadzības.		Te ir vieta speciālo interešu piedāvājumam, kas vērsti uz cilvēka pašatklāsmi. Velo var kalpot kā transports šo interešu un mērķu sasniegšanai.

Rokasgrāmatas autoru veidota tabula pēc Maslova (Reņģes) 1999, Berensa 2006, Faulka, Ričija, Flukera 2007 un Lepika 2009 atziņām



Tālāk atrodama informācija par dažādu ar velotūrismu saistītu pakalpojumu sniegšanu, ņemot vērā iepriekšējā nodaļā uzskaitītās ceļotāju vajadzības.

Velotūristam draudzīga infrastruktūra un tās apsaimniekošana

Andris Klepers, Juris Smaļinskis

Tūristu mītne

Jebkura tipa un kategorijas tūristu mītnes, kas ir piemērotas velotūristam – gan publiskas (telšu vietas, kempingi), gan privātas. Ja grasieties uzņemt velotūristus, būtiski ir ievērot īpašu draudzīgumu pret šo mērķauditoriju, kas var izpausties kā:

- drošas velosipēda novietošanas iespējas (atsevišķa, slēdzama telpa);
- vienkāršu instrumentu vai velo detaļu pieejamība (piem., riepu kameras vai velo „aptieciņa" nelielu remontu veikšanai);
- siltas telpas ar iespēju mazgāt un žāvēt apģērbu, apavus, inventāru, t.sk. velosipēdu;
- gatavība piedāvāt īsa attāluma transporta pakalpojumus ar velo vai inventāra pārvadāšanu;
- īpaša ēdienkarte, piemērota velotūristiem u.c.;
- saprotoša un draudzīga attieksme, nevis „tie velobraucēji jau ir „ekonomiskie" – no tiem neko nevar nopelnīt un nav vērts pat iesākt";
- īpaša priekšrocība – saimnieku vai darbinieku socializēšanās ar velosipēdistu kopienu arī ārpus savas uzņēmējdarbības – dalība velo pasākumos, iesaiste tematiskajās interešu grupās globālajā tīmeklī.

Šādas mītnes īpašniekam un darbiniekam būtu jābūt informētam par savas apkārtnes velotūrisma specifiku un ar to saistītiem jautājumiem. Tā ir informācija par tuvākajiem velo veikaliem un veloservisa iespējām, kā arī plaša, detalizēta informācija par reģionu, maršrutu aprakstiem un kartēm un interesantākajiem apskates objektiem, kas ir sasniedzami ar velosipēdu. Vēlams, lai mītnē ir pieejams internets. Arī pirts vai karsta vanna vakara atpūtai ir papildus priekšrocība. Būtu svarīgi jau uz norādes zīmēm un tīmekļa vietnē iekļaut zīmi par draudzīgumu velotūristiem, kas būtu izstrādājams nacionālā mērogā, ietverot jau iepriekš minētos būtiskos kritērijus.

Mītņu saimniekiem vai darbiniekiem ir noteikti pašiem jāizbrauc savai apkārtnei tuvāko velomaršruta posmu dažādos laika apstākļos, lai vajadzības gadījumā varētu dot vērtīgu padomu un labāk izprastu velotūristu vajadzības.



7. attēls. *Velotūristiem draudzīgs pakalpojuma piedāvātājs. Paraugs no Virdžīnijas (ASV) velobraucēju federācijas.*



8. attēls. *Rīgas Domes satiksmes departamenta un Veloriga.lv kopīgā iniciatīva: atzinības zīme „Draudzīgs velosipēdistam", kas jau kopš 2006. gada tiek piešķirta uzņēmumiem un iestādēm Rīgā, kas savā pārraudzībā esošajās teritorijās darbinieku un apmeklētāju ērtībām ir ierīkojušas augstā tipa velostatīvus.*



Interesants un pieminēšanas vērts ir Vācijas piemērs, kur izveidota NVO „Bett and Bike" (gulta un velosipēds), kas apvieno velotūristiem draudzīgas naktsmītnes. Minētā NVO regulāri izdod informatīvus materiālus un tūrisma kartes, tai ir savs logo un tīmekļa vietnē[12]. Mītņu skaits, kas iesaistījušās „Bett un Bike" kustībā no 1995. gada (216 mītnes) ir pieaudzis līdz 5004 mītnēm 2010. gadā.

Lai kļūtu par velosipēdistam draudzīgu mītni, „Bett and Bike" ir izvirzījusi šādas minimālās prasības:

- ir pieejama slēdzama telpa velosipēda drošai novietošanai uz nakti vai kādu citu laiku;
- mītnē ir žāvēšanas iekārtas apģērbam un inventāram;
- velosipēdistiem tiek piedāvātas to iecienītas brokastis, piemēram, mušļi, augļi un rupja maluma miltus saturoši produkti;
- mītnē ir pieejamas velosipēdistu kartes, kā arī vietējā sabiedriskā transporta kursēšanas grafiki;
- uz vietas tiek piedāvāti svarīgākie remontēšanas piederumi;
- ja nepieciešams, velosipēdistam tiek piedāvāta adrese un darba laiki tuvākajām velosipēdu darbnīcām, ja nepieciešams nopietnāks remonts.

Tūrisma aģentūras

Tūrisma aģentūras pārdod velotūrisma ceļojumus vai arī nodrošina noteiktus velotūrisma pakalpojumus, kas ietver:

- izstrādātu gatavu maršrutu;
- iepriekšēju pakalpojumu rezervēšanu saistībā ar maršrutu;
- gida pakalpojumus;
- bagāžas, tūristu un velosipēdu transportu;
- velo apkopi un remonta servisu brauciena laikā;
- informatīvo nodrošinājumu u.c.

Raksturīgi, ka šādām organizētām tūrēm ir salīdzinoši lielākas izmaksas, taču tas precīzi atbild uz tādām tūristu vajadzībām, kā drošība un garants par pilnīgu pakalpojumu un fizisko vajadzību nodrošinājumu. Taču organizētā grupā iespējams ietaupīt arī noteiktu izmaksu kategorijas (piem. transportu, organizējot un apmaksājot lielākam cilvēku skaitam) vai saņemt pakalpojumus, kas citādi nav pieejami vai individuāli ir ļoti dārgi (grupām rezervētie pasākumi).

Populāra pieeja ir pilnībā nodrošinātas „pašu vadītās tūres". Maršrutā gids līdzi nebrauc, taču tiek piedāvāts individuāls un pilnībā saplānots, iepriekš rezervēts maršruts, ietverot vilcienu biļetes, ūdenstransporta pakalpojumus, naktsmītnes, ēdināšanu un dažādas specifiskas riteņbraucēju vajadzības. Labu piemēru salīdzināšanai var atrast, izpētot vienu no Eiropas populārākajiem maršrutiem – Donavas ieleju no Pasavas līdz Vīnei tūroperatora „Bravo Bike" izpildījumā[13].

12 www.bettundbike.de;
13 http://bravobike.com/html/eng/viajes/Austria/danubetrail.html



Velonoma

Nepieciešamā veloinventāra nomāšanas iespējai vajadzētu atrasties velomaršrutu tuvumā vai arī saistītai ar sabiedrisko transportu. Ja kāds no komponentiem iztrūkst, velonomai būtu jāpiedāvā iespēja pievest velosipēdus un inventāru maršruta uzsākšanai izdevīgā vietā.

Būtisks ir tehniski kvalitatīvs inventārs un iespēja iznomāt visu nepieciešamo. Par labo praksi būtu uzskatāma rīcība iekļaut velosipēda nomas cenā arī veloķiveri, drošības veloslēdzenes (drošāka, lai arī smagāka, ir „U-veida" slēdzene), kā arī veloremonta aptieciņas komplektu, kurā ir ielāpi un līme. Atsevišķi var iekļaut līdzi rezerves velokameru ar iespēju to nopirkt pēc vajadzības. Cits aprīkojums – GPS, kartes, velodators, velosomas u.c., protams, tiek piedāvāts par papildu samaksu.

Lineāru maršrutu gadījumā velonomas piedāvātājiem būtu jāpiedāvā vairāki velo piegādes punkti, tādējādi nomātajam nesagādājot neērtības inventāra atgriešanas ziņā. To var panākt, veidojot sadarbību ar citiem uzņēmējiem vai piedāvājot savus transporta pakalpojumus (analogs laivu nomu darbībai). Citu valstu piemēri rāda veiksmīgu iespēju šeit iesaistīties dzelzceļa kompānijām, lineāru maršrutu ērtākai veikšanai piegādājot velosipēdus dažādās stacijās, kā arī pieņemot tos atpakaļ citā stacijā. Izdevīgāk ir sadarboties plašākā mērogā gan ar tūristu mītnēm, gan ēdināšanas vietām pakalpojumu vienota piedāvājuma tīkla veidošanai.

Nomas līgumā obligāti ir jāietver informācija, kā rīkoties velosipēda salūšanas (salaušanas) vai nozagšanas gadījumā un jāatrunā pārējie būtiskie noteikumi un pušu atbildības. Ārpus līguma nozīmīga ir apkalpošanas kultūra un precizitāte.

Veloinventāra veikals, veloserviss

Nepieciešami velo un tūrisma inventāra iegādei, velosipēdu tehniskās apkopes nodrošināšanai un nepieciešamības gadījumā – arī remontam. Latvijā parasti atrodas lielākās apdzīvotās vietās.

Reizēm veloservisam nav jābūt specializētam, iespējams, tehnisku atbalstu var sniegt vietējā autoservisā vai saimniecībā, kur atrodas dažāda lauksaimniecības u.c. autotehnika (tātad arī instrumenti un prasmes tos lietot). Maršruta posmā šādas vietas būtu jāapzina, ja tās var nepieciešamības gadījumā aizstāt veloservisa pakalpojumus. Būtiski ir maršruta informatīvajos materiālos iekļaut šādu minēto vietu tālruņa numurus, ja serviss ir gatavs sniegt operatīvu palīdzību uz ceļa vai nodrošināt transportu (par papildu samaksu, protams) līdz savai darbnīcai.

Tūrisma informācija

Kā galvenie tūrisma informācijas sniedzēji ir TIC, plānotāji, pašvaldību tūrisma speciālisti, projektu vadītāji u.c. Tieši šie speciālisti visbiežāk saskaras ar maršrutu informatīvā satura nodrošināšanu. Velotūristu vajadzību izpratne ir pamats jebkuram informatīvajam materiālam. Informatīvie materiāli ir dažāda veida un galvenā to būtība jau raksturota 2. tabulā. Turpinājumā plašāk aplūkoti daži nozīmīgākie.

Kartēm, ceļvežiem un navigācijas datiem ir jāsatur precīza un aktuāla praktiskā informācija par:

- reljefu, ceļu segumu, maršruta grūtības pakāpi;
- kilometrāžu, distances posmu garumiem un vidējo laiku to veikšanai;
- velonovietnēm, veloveikalu un servisa iespējām u.c. ar velotūrismu saistīto informāciju;
- tūristu piesaistēm – apskates objektiem un pasākumiem, ietverot arī īsus to aprakstus;
- GPS koordinātām zīmīgākajiem objektiem vai maršruta punktiem;
- ūdens ņemšanas vietām, veikaliem, ēšanas iespējām, tūristu mītnēm, sabiedriskajām tualetēm, bankomātiem;
- kontaktinformāciju, norādēm uz aktuālajām tīmekļa vietnēm u.c. saziņas veidiem.

Kartes var būt drukātas vai elektroniskas. Tām ir jābūt atbilstošām katram konkrētajam maršrutam (detalizācijas pakāpe, mērogs, atainotie elementi). Lai gan pieejami arī citi, moderni navigācijas instrumenti, karte var būt labs papildlīdzeklis un informatīvs materiāls. Būtisks ir kartes materiāls (vēlams – ūdensizturīgs), kā arī ērts locījums (ievietojams velo planšetē, kuras izmēri pieejamiem standarta modeļiem ir 21x15 cm vai 21x30 cm) vai tā var būt iesieta spirālē. Iespējami vairāk praktiskās informācijas jāievieto globālajā tīmekli, mobilie telefoni un viedtelefoni ļauj to izmantot arī nedrukājot.

Informācijas stendi

Satur tādu pašu informāciju, kā kartes, kā arī specifisku lokālu informāciju (piemēram, par teritorijā sastopamajām augu un dzīvnieku sugām, tradicionālo nodarbošanos u.t.t.). Liela uzmanība piešķirama tieši laba mēroga vietējās apkārtnes kartei, papildinātai ar informāciju par pieredzamo maršruta tuvumā. Visa maršruta pārskata kartes var būt tikai shematiskā veidā un noteikti aizņemt mazāku laukuma daļu.

Statiska informācija veido arī maršruta dizainu un liecina par maršruta apsaimniekošanu. Stends būs vieta, kur piestāt arī atpūtai – vēlams vietu atbilstoši aprīkot. Šādu vietu uzturēšana bieži ir pašvaldību kompetencē, lai arī tuvākie uzņēmēji noteikti ir līdz ieinteresēti un uzņemties daļu no apsaimniekošanas kā savas tirgvedības ietvaru.

Stendu saturiskā plānošanā noderēs LLTA „Lauku ceļotājs" izstrādātās brīvdabas informatīvo stendu izstrādes vadlīnijas[14], taču jāatceras, ka ĪADT/Natura 2000 vietās stendu un atpūtas vietu ierīkošanai ir rekomendēts vienotais stils[15].

14 http://www.celotajs.lv/cont/prof/proj/PolProp/PolProp_results_lv.html;
15 http://www.daba.gov.lv/upload/File/VienotaisStils/RG_07_Info-izvietojums.pdf

Publiskas apstāšanās vietas

Vietas atpūtai, ēšanai, peldvietas – tās ir labiekārtotas apstāšanās vietas, kas var ietvert dažādus labiekārtojuma elementus: aprīkota ugunskura vieta, soli, galdi, atkritumu urnas, tualetes, velonovietnes u.c. Šajās vietās pieejama papildinformācija par vietējo vidi, cilvēkiem, maršruta informācija.

Minētie velotūrista vajadzības nodrošinošie elementi var veicināt arī citu tūrisma veidu attīstību un kalpot arī vietējo iedzīvotāju atpūtai. Lai veiksmīgi darbotos velotūrismā, ir daudz iesaistīto pušu, kuras vada ne tikai pienākums un misijas apziņa, bet arī ekonomiska ieinteresētība. Savstarpēja interešu koordinācija un organizēšana visā galamērķī ir būtiska un balstīsies gan uz velotūristu vajadzību un uzņēmējdarbības iespēju izpratni, gan savstarpēju ieinteresēto pušu sadarbību. (sk. nodaļu „Velotūrisma produktu tirgvedība").



9. attēls. *Velotūristu atpūtas vieta pie Krāslavas – Adamovas takas sākumpunktā. Šādā velostatīvā, kas ir īsts vietējo amatnieku meistardarbs, gan grūti nostiprināt kalnu divriteni ar resnākām riepām par ko būtu primāri jādomā.*



10. attēls. *Velotūristam draudzīga zīme Matsalu nacionālajā parkā (Igaunija). Zīme norāda, ka mehāniskajiem transporta līdzekļiem ceļš ir slēgts, taču velobraucēji var doties tālāk un apskatīt vienu no parka tūrisma objektiem*





Velotūrisma maršrutu veidošanas principi

Ilze Grīnfelde

Vispārīgie pamatprincipi

Jebkuru tūrisma maršrutu, tai skaitā – velotūrisma, veidošanai ir jābūt mērķtiecīgai, ievērojot noteiktus principus. Dabā nereti gadās sastapties ar piemēriem, kur maršruti veidoti samērā nepārdomāti, emocionālu vai principiālu iemeslu dēļ, un to veidotāji ir pārsteigti, ka maršruts netiek lietots vai arī velotūristi regulāri izsaka pamatotu un bargu kritiku.

Faktori, kas ietekmē maršruta plānošanu nav statiski. Tie var mainīties atkarībā no apstākļiem, līdz ar to svarīgi paredzēt faktoru ietekmi vienā un tajā pašā maršrutā pie dažādiem nosacījumiem. Būtiskākie maršrutu plānošanas faktori tūrisma maršrutos ir:

- maršruta vide (pieejamība, dabas apstākļi, apvidus, reljefs, ainaviskums);
- sezonalitāte, laika apstākļu ietekme;
- tūristu piesaistes – to daudzveidība;
- atbilstība mērķauditorijai;
- navigācija/orientēšanās maršrutā;
- iespējamie alternatīvo ceļu varianti;
- veikšanas laiks (ilgums);
- papildu pakalpojumu pieejamība;
- sadarbības un saskaņošanas aspekti;
- nepieciešamais ekipējums;
- drošība, potenciālie riska faktori.

Velomaršruti var būt gan kā tūrisma produkti paši par sevi, gan kā labs papildinājums jau esošiem tūrisma produktiem, piemēram, piesaistīti lauku tūrisma mītnēm, autobusu maršrutiem. Maršrutu kā tūrisma produktu attīstīšana perifērijā var dot kā ekonomisku, tā arī sociālu ieguldījumu reģionu attīstībā (Lourens 2007).

Lai maršruti būtu dzīvi, lietotājam vajadzīgi un piemēroti, kā arī teritorijai ekonomisku labumu nesoši, turpmākajā nodaļā aplūkoti galvenie pamatprincipi, kas jāievēro to veidošanas procesā. Velomaršruta izstrāde sevī ietver kā ceļa (pamatnes, pa kuru pārvietojas velobraucējs), tā velotūristam nepieciešamās infrastruktūras un pakalpojumu plānojumu.

Ar velomaršrutu veidošanu saistītos darbus var dalīt 4 secīgās fāzēs: maršruta izpēte un plānošana, maršruta informācijas sagatavošana (sk. arī „Velotūrisma maršruta lapa: Slīteres nacionālā parka piemērs"), maršruta ieviešana dabā (sk. arī „Maršrutu marķēšana dabā), maršruta un ar to saistītās infrastruktūras un informācijas uzturēšana.

Tradicionāli velotūrisma maršrutu plānošana tās sākumposmā notiek kamerāli jeb neklātienē, izmantojot kartogrāfisko materiālu, informāciju par objektiem un potenciālo ceļu. Šajā procesā tiek izmantota personīgā pieredze un ievāktas ziņas par lokālajām īpatnībām, izzināta saistītā likumdošana u.c. Minētajā posmā ļoti būtiska ir informācijas kritiska izvērtēšana, tās pilnīgums un kvalitāte, kā arī aktualitāte, jo situācija dabā ir mainīga. Šīs aktivitātes rezultāts ir maršruta skice kartē ar iezīmētiem potenciālajiem apskates objektiem.

Nākamā nozīmīgākā aktivitāte ir balstīta uz izpētes braucienu organizēšanu, lai trasi un galamērķi iepazītu dabā. Velomaršruta apsekošana dabā, testēšana ar velosipēdu un apsekojuma rezultātu izmantošana maršruta plāna precizēšanā, ieviešanā un informācijas sagatavošanā ir priekšnosacījums, lai maršruts būtu precīzs, velobraucējam draudzīgs. Apsekojumus ieteicams veikt vairākas reizes (piemēram, gada ietvaros dažādās sezonās).

Var izmantot jau esošus maršrutus, pielāgojot tos velomaršruta principiem (piem. dabas takas, pārgājienu maršrutus), taču šādā gadījumā īpaši svarīgs ir drošības aspektu izvērtējums ceļa izvēlē, lai minimizētu iespējamos konfliktus ar citiem ceļa lietotājiem.

Neatņemama maršruta plānošanas un īstenošanas sastāvdaļa ir kartogrāfiskais materiāls. Karte kā pamatne maršrutu veidošanā ir vajadzīga gan precīzākai plānošanai, gan arī maršruta telpiskajai vizualizēšanai noformēšanas procesā. Kartes tiek izmantotas gan maršruta teorētiskā nospraušanā, gan izpētes procesā, kā rezultātā tiek precīzi iezīmēta maršruta trase.

Kartogrāfiskā materiāla izvēli maršruta plānošanai nosaka:

- tā pieejamība (cik un kādas ir apvidum pieejamās kartes, vai būs vajadzīgas vairākas kartes, vai maršruts ietilpst vienā utt.);
- atbilstība plānojamajam velomaršrutam (kartes mērogs, reljefa attēlojums u.c.);
- informācijas daudzums kartē (ceļu un taku tīkls, tūristu piesaistes, infrastr. elementi);
- izdošanas gads, izdevējs (aktualitāte, precizitāte, ticamība, izdevēja pieredze).

Velomaršrutu plānošanai ieteicams izmantot kartes ar pietiekami lielu mērogu – no 1 : 20 000 (komplicētos maršrutos) līdz 1 : 100 000 (maršrutos, kas ved pa vispārējas lietošanas ceļiem). Vismaz sākotnējā plānošanas posmā var pielietot arī elektroniski pieejamos resursus: ērtākais attālumu un alternatīvo ceļu rēķināšanai: Jāņa Sētas uzturētais www.balticmaps.eu. Var izmantot arī citus maršrutēšanas elektroniskos resursus, taču tiklīdz vajadzīgas augstākas detalizācijas kartes – šie resursi nav vairs pielietojami.

3. tabula

Maršrutu tipi

Maršruti	***Dažādi pēc garuma/ veikšanas ilguma/ plānojuma***	○ Apļveida, lineāri (retāk – radiāli) vienas dienas maršruti; ○ Divu dienu maršruti ar dažādu tūristu mītņu izmantošanas iespējām; ○ Vairākdienu maršruti ar tūristu mītnēm; ○ Maršruti, kas savieno ģeogrāfiskas, vēsturiskas vai kultūras vērtībām bagātas vietas; ○ Maršruti, kas savieno pilsētas, ciemus u.c. apdzīvotas vietas, vai pat divas un vairākas valstis;	Tūristiem būtiska ir pārliecība, ka maršruti tiek kopti, uzturēti, ka informācija par tiem ir aktuāla un patiesa.
	Pēc ceļa seguma, reljefa	Tas nosaka maršruta sarežģītības pakāpi (ietekmē veikšanas laiku, sezonu, velosipēda u.c. nepieciešamā inventāra izvēli.)	Jānodrošina izvēles iespējas dažādām mērķauditorijām



Jebkuru velomaršrutu plānojot jāņem vērā ir sekojoši principi:

1. *Maršruta ideja, konkrēta teritorija;*
2. *Maršruta mērķis un mērķauditorija;*
3. *Maršrutu veidojošo elementu noteikšana:*
   - a. *maršruta trases jeb ceļa izvēle;*
   - b. *tūristu piesaistu izvēle;*
   - c. *veikšanas ilguma plānošana;*
   - d. *infrastruktūras un papildpakalpojumu ieplānošana;*
4. *Maršruta dramaturģijas precizēšana;*
5. *Maršruta testēšana, pārbaude dabā dažādās sezonās;*
6. *Sadarbības, komunikācijas un koordinācijas veidošana;*
7. *Maršruta popularizēšana, turpmāka uzturēšana un pilnveide.*

Turpmākajā tekstā iepriekš minētie principi ir paskaidroti detalizētāk.

1 Maršruta ideja, konkrēta teritorija

Visbiežāk maršruta plānotāji nav „brīvi" savās izvēlēs un vai nu iniciatīva nāk no pašvaldības vai kāda uzņēmēja iniciatīvas tuvākajā apkārtnē – visbiežāk lielākas teritorijas aprises jau ir iezīmētas un tad seko uzdevums paša maršruta izveidē. Lai kā būtu – arī sākotnējo ideju vērts pielāgot turpmākajiem kritērijiem, lai tikai tāpēc, ka mēs esam „kaut kur nevietā" veloceļotājiem nebūtu jāveic garlaicīgi maršrutu posmi. Iespējams šādas teritorijas ir piemērota slabāk citām aktivitātēm.

2 Maršruta mērķis un mērķauditorija

Mērķa noteikšana ir pirmais būtiskais uzdevums, kas jāveic, lai spētu dot skaidru ziņu maršruta potenciālajam lietotājam. Maršrutu mērķi var būt atpūta, dabas vērošana, lauku kultūrainavas baudīšana, fizisks treniņš, sacensības u.c. Mērķis ietekmē visu pārējo maršruta elementu izvēli. Mērķis var būt saistīts ar konkrētajā maršruta teritorijā esošajām īpašajām vērtībām (ko gribam parādīt un kā). Līdz ar mērķi nosakāma arī mērķauditorija (mērķis var būt saistīts tieši ar mērķauditorijas interesēm). Tas sevī ietver atbildes uz jautājumiem – kurš un no kurienes brauks, kādas ir konkrētās grupas īpatnības, vajadzības un vērtības, intereses (Government of Alberta 2005, ER).

Lielākoties ar zināmām niansēm vienu un to pašu maršrutu var pielāgot vairākām mērķauditorijām un dažādiem mērķiem, taču tas maina pārvietošanās attālumus un ātrumu, kas savukārt ietekmē papildpakalpojumu izvēli.

Tūrisma maršruti netiek plānoti kādam abstraktam vidējam tūristam. Noteiktus maršrutus lieto cilvēki ar līdzīgām interesēm, motivāciju, ģeogrāfisku izcelsmi, demogrāfisko raksturojumu un citām pazīmēm. Iespējami precīzas mērķauditorijas noteikšana un ceļotāju motivāciju un vajadzību izpratne ir pirmais solis jebkura veida maršruta plānošanas uzsākšanā (Klepers 2009).

Mērķauditoriju noteikšanai izmantojama arī Džona Svārbrūka (1999) ieteiktā klasifikācija pēc trim pazīmēm, kas neprasa sarežģītus pētījumus un tūrisma praktiķiem ir viegli izpildāmas:

- ceļotāju kompānijas sastāvs, piemēram, individuālie ceļotāji, ģimenes vai draugu kompānijas u.c.;
- ceļojuma veids un mērķis, piemēram, - izglītojošs ceļojums, fizisks treniņš vai korporatīvā viesmīlība;
- ceļošanas metode līdz tūristu piesaistēm, piemēram, velosipēda veids (kalnu velosipēds, šosejas velosipēds, tandēms u.c.). (Klepers 2009, Swarbrooke 1999).

Jāņem vērā, ka pastāv atšķirības, ko būtiski novērtēt, gan braukšanas prasmju, gan fiziskās sagatavotības, gan ekipējuma kvalitātes ziņā starp tādām velotūristu grupām kā:

- starp tā saucamajiem brīvdienu „velotūristiem" (izbrauc ar velosipēdu ne vairāk kā pāris reizes gadā) un garo velotūru cienītājiem (bieži vien tie ir starptautisku, pat vairāku nedēļu garu velomaršrutu veicēji);
- velopasākumu apmeklētājiem (gan veloentuziasti, gan profesionāli sportisti, ģimenes);
- gadījuma velotūristi (iespējams, papildina ceļojumu ar īsāku vai garāku veloizbraucienu) un specifiskas intereses vadītiem velotūristiem (piemēram, tādiem, kuri katru gadu apceļo kādu valsti vai reģionu tieši ar velosipēdu).

Iespējamā klasifikācija, izvērtējot velobraukšanas prasmju līmeni:

- minimālas prasmes – bērni, iesācēji, gadījuma velobraucēji; šāda līmeņa prasmēm piemēroti salīdzinoši īsi (20-35 km/dienā, maršruts nepārsniedz 1 dienu), vienkārši maršruti ar augstu drošības līmeni, nozīmīgi maršrutā pieejamie papildpakalpojumi un specifiska velo infrastruktūra;
- pamata prasmju līmenis – ceļotāji, kas brauc ar velosipēdu regulāri, taču ne pārāk bieži; spējīgi manevrēt, pārzina satiksmes noteikumus, var veikt garākus un grūtākus maršrutus (1-3 dienas, 30-50 km/dienā), kas daļēji ved pa vispārējās lietošanas ceļiem, nozīmīgi maršrutā pieejamie papildpakalpojumi;
- augsts prasmju līmenis – pieredzējuši braucēji ar labu fizisko sagatavotību, kuri brauc regulāri, tai skaitā – ceļo ar velosipēdu; piemēroti gari gan kilometrāžas (3 un vairāk dienas, 50-70 km/dienā), gan laika ziņā maršruti ar augstu sarežģītības pakāpi (piemēram, kalnu velomaršruti),
- nav būtiska infrastruktūra un pieejamie papildpakalpojumi (Land Transport Safety Authority 2004, ER). Vienas grupas ietvaros var būt ceļotāji ar dažādu prasmju līmeni.

Svarīgs faktors ir arī cena (jāatceras, ka pat, ja par maršruta lietošanu netiek prasīta maksa, cenas vērtību var izteikt ar salīdzinošu resursu patēriņu, papildpakalpojumu izmaksām un ieguldīto laiku nokļūšanai, izklaidēm u.tml).

Jāņem vērā, ka ceļotājiem intereses un motivācija var mainīties un tie nav saistīti visu laiku tikai ar vienu mērķauditoriju. Vienā grupā un maršrutā braucoša draugu kopa var apvienot dažādus motīvus, iekļaujot vēlmi fotografēt dabas ainavas, vērot putnus, piedalīties aizraujošā ģeogrāfiskā slēpņa meklēšanā vai fiziska treniņa nolūkos. Tāpat – līdzīgu interešu un motivācijas cilvēku uzvedības modeļi var atšķirties no viņu dzīves pieredzes, audzināšanas un citiem personību noteicošajiem faktoriem, ko ietekmēs sabiedrības paražas, ego, pašcieņa u.c. (Swarbrooke, Horner 2007, Klepers 2009)



a *Maršrutu trases jeb ceļa izvēle*

Velomaršruta trase ir saistīta ar maršruta mērķi. Velomaršruti parasti tiek balstīti uz jau dabā eksistējošu ceļu – taku tīklu. Velomaršruta trasi raksturojošie galvenie elementi ir: drošība, grūtības pakāpe (ceļa segums, reljefs), precīzs laika plānojums, saistība ar citiem pakalpojumiem vai velomaršrutiem, pievilcība. Viens no trases izvēles pamatkritērijiem ir potenciāli izmantojamā ceļu un taku tīkla stāvoklis dažādos gadalaikos (t.sk. pēc nokrišņiem u.c.), minētās infrastruktūras pieejamība, blīvums. Pietiekams velotūristu lietošanai atbilstošo ceļu un taku blīvums nodrošina izvēles iespējas, papildmaršrutu (alternatīvo ceļu) plānošanu, iespēju veikt korekcijas.

Tā kā būtiskākais elements ir ceļu – taku tīkls, tad tipiskākie apvidus piemēri var būt mežs, lauku apvidus, pilsēta (u.c. apdzīvotas vietas), kalni; ja ir speciāli iekārtota infrastruktūra – arī purvs. Svarīgs tehnisks kritērijs ir reljefs. Izņemot velomaršrutus kalnos, netiek rekomendēts maršrutā iekļaut nobraucienus pa stāvām nogāzēm (ne vairāk kā 6%) (Larsen, 2004). Līdzīgi ir ar stāviem, gariem kāpumiem. Velomaršrutus ieteicams plānot pa maz noslogotiem lauku ceļiem un meža takām.

Maršruta sākumpunktam un galapunktam jābūt sasniedzamam kā ar individuālo, tā sabiedrisko transportu – vēlams vilcienu, kurā visērtāk pārvadāt velosipēdus. Jāparedz, ka lietojot sabiedrisko transportu, velosipēdu pārvadāšana saistās ar papildus izmaksām. Visvienkāršāk, ja trase ir apļveida – sākas un beidzas vienā un tajā pašā vietā, bet ja trase ir lineāra, tad īpaši svarīga ir galapunkta pieejamība un sasaiste ar tālākām transportēšanas iespējām.

Ja trase tiek izvēlēta pa vispārējās lietošanas ceļiem (pilsētas ielas, šosejas, lauku ceļi), svarīgi to plānot tā, lai esošā satiksmes intensitāte neapdraudētu potenciālos maršruta veicējus. Pēc Eurovelo maršrutu izveidošanas vadlīnijām – rekomendētā satiksmes intensitāte uz vispārējās lietošanas ceļiem ir ne vairāk kā 3000 transporta līdzekļu dienā (Larsen 2004, ER).

Ir jāņem vērā, ka ceļu un taku seguma stāvoklis mēdz mainīties, atkarībā no gadalaika vai nokrišņu daudzuma (vasarā – grantēts lauku ceļš ir putekļains, sauso smilšu kārta traucē braukšanu; ziemā – apledojums, sniegs, kas rada slīdēšanu, lietainā laikā – dubļi u.tml.), kā arī ceļa lietošanas intensitātes.

Ideālā gadījumā pa taku var braukt divi braucēji blakus. Izstrādājot maršrutu, jāizpēta reljefa starpības (kā pacēlumi, tā kritumi), esošie šķēršļi trasē. Velomaršruti var būt sezonāli un vissezonas. Dažkārt nesezonā, bezsniega apstākļos sasalušie zemesceļi ir labāk izbraucami – vienīgi pastiprināti jāpievērš uzmanība laika apstākļiem atbilstošam apģērbam. Nesezonā, samazinoties gaismas periodam, zūd iespēja baudīt maršruta ainaviskumu, ja daļa trases tiek veikta tumšajā laikā.

Plānojot velomaršrutus, ir jāņem vērā arī trases kapacitāte, jo tie var tikt veikti gan individuāli, gan mazās grupās (4-10 personas) vai vidējās grupās (10-20 personas). Grupas lielumu nosaka drošības apsvērumi, savstarpējās komunikācijas iespējas, maršruta trases sarežģītība un nokļūšanas transports līdz maršruta sākumpunktam. Tādēļ par to, kādam braucēju skaitam grupā trase piemērota, noteikti jāsniedz objektīva informācija.

Ne mazāk svarīgs kritērijs ir dažādi šķēršļi trasē. Plānojot jāpievērš uzmanība iespējamajiem šķēršļiem trasē, jo tas var būtiski izmainīt plānojumu. Galvenie šķēršļi ir: ūdens šķēršļi (upes, pārplūdušas teritorijas), lielas reljefa starpības (stāvi kalni, bīstami nobraucieni), nepārredzami posmi, krituši koki, koku saknes, urbānu vai industriālu teritoriju norobežojumi, privātīpašumi. Ja trase tiek izvēlēta meža apvidū, izmantojot esošo taku tīklu, tad svarīgi, ka taka ir izbraucama un trasē nav zemu zaru, necaurbraucamu peļķu vai citu traucējošu šķēršļu. Mežā izplānots maršruts ir jāapseko pēc lielākām vētrām, kad uz tās var būt nokrituši koki vai zari. Šādā gadījumā tos ir nepieciešams novākt.

b *Tūristu piesaistu izvēle*

Izvēloties maršrutā iekļaujamos tūrisma objektus vai notikumus, vēlams vadīties pēc praksē pārbaudītiem kritērijiem, kas attiecas gan uz dabas, gan kultūras un vēstures objektiem. Būtiskākie ir minēti turpinājumā:

- tematiska atbilstība mērķauditorijai un maršruta mērķim;
- unikalitāte – maršrutā ir jāiekļauj lokālā/reģiona/valsts mērogā nozīmīgi tūrisma objekti, ja tādi tuvākā apkārtnē tādi ir atrodami;
- popularitāte – balstīsies uz noteiktiem sabiedrības stereotipiem par vietas vai notikuma īpašo nozīmi;
- atraktivitāte un pievilcība – līdzīgi kā ainaviskums, taču var attiekties uz nelieliem objektiem, pasākumiem. Ietver arī objekta savdabību no apmeklētāju iesaistes pakāpes vai ir iespējas līdzdarboties, gūt dažādu pieredzējumu;
- ainaviskums – maršrutos vēlams iekļaut tādus objektus un teritorijas, kuriem ir augsta ainaviskā vērtība;
- pieejamība – viegli pieejams vai grūti pieejams objekts, kas var izpausties kā nepieciešamība pēc orientēšanās, dažādu dabisku/mākslīgu šķēršļu pārvarēšana, ar īpašuma tiesībām saistītie ierobežojumi u.c. Vajadzētu izvairīties no grūti pieejamu objektu iekļaušanas maršrutā. Velomaršrutos svarīgi, ka objekti ir sasniedzami, tiem piebraucot ar velosipēdu, iespējams novirzoties no pamatmaršruta un veicot radiālus izbraucienus uz un no apskates objekta. Ja ceļš līdz objektam ir jāveic ar kājām, tad svarīgi ir piedāvāt tehnisku un drošu risinājumu velosipēdu novietošanai;
- atrodamība – raksturo to, vai objekts nezinātājam ir viegli vai grūti atrodams. Grūti atrodamus objektus nevajadzētu iekļaut publiskos maršrutos. Situācija risināma ar speciālu norāžu izvietošanu, kas attēlo objekta atrašanās virzienu un attālumu līdz tam. Norāde var nebūt, ja objekts ir viegli atrodams un atpazīstams, vai atrodas pašā ceļa malā;
- labiekārtojums no tūrisma viedokļa raugoties – pie objekta ir izvietoti informācijas stendi, speciāla, velotūristiem radīta infrastruktūra un tās elementi (piemēram, velonovietnes, laipas, tualetes, atkritumu urnas, pieejami gidu pakalpojumi u.c.). Nelabiekārtotus objektus, īpaši tādus, kur tūristi var nodarīt nozīmīgu kaitējumu, nevajadzētu iekļaut tūrisma maršrutos;



- izziņas aspekti – maršrutos ir vēlams iekļaut objektus, kas ir nozīmīgi teritorijas dabas, kultūras un vēstures izziņas elementi;
- informācijas pieejamība uz vietas – parasti stendi ar labi interpretētu informāciju par redzamajiem procesiem un to kopsakarībām. Iespējams arī vietējā gida pieejamība, ja informācija ir specifiska;
- drošība – subjektīvs, bet no tūrisma viedokļa raugoties – svarīgs aspekts. Tūrisma maršrutā ir iekļaujami tikai relatīvi droši objekti, kuru apmeklējums neapdraud tūristu vai citu personu drošību;
- apsaimniekošana, kas izpaužas kā rūpes par objekta un tā apkārtnes, kā arī labiekārtojuma (t.sk. tūrisma) uzturēšanu. Vēlams iekļaut pārsvarā apsaimniekotus objektus, kuru apsaimniekotājs arī uzrauga objekta stāvokli;
- sezonalitāte – apmeklēšanas iespēja un lietderība konkrētajā gada laikā – sezonā;
- maršrutā veicamo attālumu un pavadīšanas laika objektā savstarpējās proporcijas;
- pasākuma kalendārs un valsts brīvdienas galamērķī, kas var ietekmēt tūrisma objektu darba laiku vai paredzami īpaši notikumi vai arī pārvietošanās ierobežojumi saistībā ar šiem notikumiem;
- kapacitāte jeb tūristu piesaistes ietilpība – noteikti aktuāli lielākām grupām;
- cenas atbilstība mērķauditorijas maksātspējai. (Smaļinskis, Klepers 2009).

Velomaršrutos salīdzinoši liela loma ir ainavai, reljefam – maršrutā var arī nebūt kādi specifiski objekti (vai starp objektiem var būt lielākas distances), tad akcents ir jāliek uz pievilcīgu vidi kopumā un pārvietošanos kā procesu.

e *Veikšanas ilguma plānošana*

Velomaršruti pēc to veikšanas ilguma un garuma var būt dažādi – sākot no stundu vai pāris stundas gariem izbraucieniem, piemēram, pa mazpilsētu un tās tuvāko apkārtni, vai arī vairākas dienas, pat nedēļas ilgi maršruti. Maršruta kopējais garums un posmu garums ietekmē to veikšanas ilgumu, bet šis nav vienīgais kritērijs.

Kopējais laika plānojums, lai precīzāk varētu raksturot veikšanas ilgumu, sevī ietver šādus laikā izteiktus elementus:

- pārvietošanās ātrumu;
- objektu apskatei nepieciešamo laiku;
- atpūtas pauzes, ēdienreizes, nakšņošanu;
- laika rezervi;
- neplānotu apstāšanos (riteņa defekts, arī kritieni) u.c.

Velotūrisma eksperti[16] uzskata, ka parasti pārvietošanās notiek 6-8 h/dienā, vairāku dienu maršrutos parasti plāno vienu rezerves stundu pie pamatplānojuma. Pārvietošanās ātrums, taču arī ilgums atkarīgs gan no fiziskās sagatavotības, prasmēm un maršruta sarežģītības, kā arī ceļa seguma un tā kvalitātes. 15-20% apjomā pārvietošanās ātrumu var ietekmēt vējš.

Dažādos tūrisma teorijas avotos tiek minēts optimālais plānojamais velomaršrutu garums, parasti izteikts veicamajos kilometros dienā. Tas svārstās 35-70 km/dienā (maršrutos, kuru mērķis ir fizisks treniņš – līdz 160 km/dienā). Rēķinot vidējo ātrumu – tas ir robežās ap 10-15 km/h.

f *Infrastruktūra un papildpakalpojumi*

Velomaršrutos noteikti ir jāieplāno apstāšanās vietas un vietas pusdienu pauzei. No infrastruktūras viedokļa ērtībai būtiskas ir velonovietnes. Daļā no apstāšanās vietām būtu jābūt iespējai papildināt dzeramā ūdens krājumus. Pusdienu vietas papildnosacījums var būt infrastruktūra (atpūtas vieta ar soliem un galdiem, ugunskura vieta), taču tas nav obligāts.

Tūristu mītnei vai nakšņošanas vietai velomaršrutā nav jāatrodas tieši pie pamatmaršruta, taču tuvums būtiski atvieglo maršruta plānošanu. Būtiski, ka šajā vietā var droši atstāt velosipēdus, ir iespējams nomazgāties, sasildīties, izžāvēt drēbes un apavus, veikt velosipēdu tehnisko apkopi (sk. nodaļu „Velotūristam draudzīga infrastruktūra un tās apsaimniekošana").

Tipiskākie papildpakalpojumi, kas atkarīgi no maršruta plānojuma ir:

- tehniskais serviss (iespēja salabot velosipēdu, iegādāties rezerves daļas);
- dzeramā ūdens krājumu papildināšanas iespēja;
- veikals;
- velosipēdu un cita veloinventāra noma;
- ēdināšana;
- transports (tūristu, bagāžas, velosipēdu);
- naktsmītne;
- gida pakalpojumi.

Sīkāku informāciju par velotūristam nepieciešamajiem papildpakalpojumiem sk. nodaļā „Velotūrista vajadzības, tās ietverošie pakalpojumi".

4 *Maršruta dramaturģijas precizēšana*

Labam maršrutam ir tās pašas iezīmes, kas labai izrādei – ir intriģējošs sākums un skaidrs noslēgums, piesaistošs risinājums ar kulmināciju – tāds maršruts sniedz lietotājam gandarījumu un paaugstina maršruta pievilcību.

Frīmens Tildens (1977) netieši atklāj divus dramaturģijas elementus, iekļaujamus ikvienā tūrisma maršrutā:

- pārdomāt un radīt labāko secību un punktus, no kuriem skaistums vislabāk saskatāms un salīdzināms;
- plānot visu ar apdomu, lai maršrutā radītu iedvesmojošu atmosfēru.

Līdztekus svarīgs aspekts ir cilvēka bioritms, kas pamatā pielāgots tumsas un gaismas mijai dabā. Atkarībā no diennakts laika, daudziem cilvēkiem mainās asinsspiediens, smadzeņu un aknu darbība, līdz ar to arī uztvere un darbaspējas. Liela loma ir pareizai laika apstākļu un gaismas apstākļu izmantošanai. Piemēram, maršrutā ēšanas pauzei paredzēt vietu, kur nesteidzīgi iespējams izbaudīt dabas skatus vai vērot burvīgu ainavu. Iespējams plānot nelielu pārgājienu uz interesantu objektu agri no rīta, vai arī pusdienas pārtraukumā organizēt peldi gleznainā pludmalē.

16 Piemēram: http://www.velotur.kiev.ua/marshpoh2.htm

Ņemot vērā cilvēku uztveres īpatnības un informācijas iegaumēšanas paradumus, informatīvi piesātinātas tūristu piesaistes (piemēram, muzejus u.c.) vēlams plānot dienas pirmajā pusē, turpretim dienas otrajā pusē piemērotāki būs dabas objektu apmeklējumi.

Tieši tāpat jebkurā tūrisma maršrutā būtu labi paredzēt iespēju dažādām pieredzējumu formām. Tās veido galamērķa daudzveidības uztveršanu nepastarpinātā veidā, ar netiešajām metodēm, ļaujot ceļotājam pašam izbaudīt dažādās maršruta norises.

Reinards Šobers (1993) izdala četras dažādas pieredzējumu formas, kas pārdomāti jāparedz, veidojot jebkāda rakstura maršrutu un veicot objektu atlasi un maršruta laika plānojumu:

- Atklājuma pieredzējums, kas ietver sevī uz ceļotāja iepriekšējo pieredzi balstītus viņam vēl nebijušus notikumus (piemēram, tikšanās ar vietējiem iedzīvotājiem, nacionālo ēdienu baudīšana u.c.);
- Sociālais pieredzējums, ietverot gan jaunu draugu iepazīšanu, domubiedru atrašanu, gan arī dažādas sociālo kontaktu izpausmes, kas rodas mijiedarbībā ar vietējo kopienu, tās kultūru un tradīcijām;
- Biotiskais pieredzējums saistās ar ceļotāja piecu dažādo maņu nodarbināšanu: smaržas, redzes, garšas, taustes un dzirdes sajūtām;
- Trūkstošā (optimuma) pieredzējums, kas izpaužas kā to nepiepildīto ilgu un sajūtu, kas ceļotājam visvairāk pietrūcis ikdienā, kompensēšana. Kādam tā būs gulēšana saulē, citam ilgstoša uzturēšanās svaigā gaisā, vēl kādam pastaiga vai citas daudz aktīvākas nodarbes.

Protams, ka visus sīkumus tūrisma maršrutos nevar paredzēt, reizēm daudz būs atkarīgs no improvizācijas, pašu ceļotāju vēlmes iesaistīties vai arī no tūristu gida, ja maršruts tiek īstenots viņa pavadībā. Maršruta sākuma un beigu posmā visbiežāk tiek uzņemtas kopīgas fotogrāfijas – izcili veidotam maršrutam te būs pieejams gan nosaukums, gan dizains, gan veicamo kilometru daudzums vai kādi citi zīmīgi objekti. (Klepers 2009)

5 Maršruta pārbaude dabā dažādās sezonās

Nepieciešama praktiska maršruta apsekošana dažādās situācijās, lai sagatavotā un sniegtā informācija par maršrutu būtu patiesa un aktuāla.

6 Sadarbība, komunikācija un koordinācija

Komunikācija, sadarbība un prasmīga koordinācija ir būtiski atslēgvārdi veiksmīga velomaršrutu plānošanas un ieviešanas nodrošināšanai. Lai nodrošinātu minētos procesus, nepieciešams veikt sekojošus darbus:

- visu iesaistīto pušu apzināšana – to var veikt pēc iepriekšējas informācijas izpētes par potenciālo maršruta trasi un objektiem. Iesaistītās puses var būt: pašvaldība, tūrisma un citi uzņēmēji, ĪADT administrācija (ja plānotā maršruta trase ved pa tās pārraudzībā esošu teritoriju), privātīpašnieki (kuriem pieder ceļi, objekti, mežs u.c.), teritorijas vietējie iedzīvotāji u.c.;
- iespējamās intereses un iesaistīšanās iespēju un vēlmju noskaidrošana (jāņem vērā, ka ne visos gadījumos interese ir pozitīva – tā var būt arī neitrāla vai izteikti noliedzoša, negatīva);
- iesaistīšana, pārrunas, saskaņošana (t.sk. dokumentāli) sadarbības veidošana visās velomaršruta veidošanas fāzēs. Iesaistīšana var notikt gan informācijas precizēšanas jomā, gan konkrētu pakalpojumu sniegšanā, atbalstā maršruta ieviešanā un uzturēšanā.

7 Maršruta popularizēšana un uzturēšana

Sk. nodaļu „Velotūrisma produktu tirgvedība" un „Velotūristam draudzīga infrastruktūra un tās apsaimniekošana.



11. attēls. *Kā nozīmīga piesaiste maršrutā var būt dažādas zemnieku saimniecības, lauku labumi u.c.*



12. attēls. *Svarīgs velomaršruta infrastruktūras elements ir vienkāršas kontrukcijas tiltiņi pāri nelielām gravām un upītēm, kas sadārdzina izmaksas, taču padara maršrutu lietojamu plašākai mērķauditorijai un garākā sezonā.*



Velotūrisma maršrutu veidošanas principi

Konkrēta velotūrisma maršruta veidošanas 10 pamatsoļi

Juris Smaļinskis

Šī nodaļa ir sava veida „izvilkums" no iepriekšējās un domāta kā metodisks materiāls konkrēta velomaršruta veidošanai. Šeit aprakstītā metodika[17] ir izstrādāta un testēta, praktiski veidojot kājnieku tūrisma, ūdenstūrisma un velotūrisma maršrutus Slīteres, Ķemeru un Rāznas nacionālajos parkos, kā arī citās Latvijas ĪADT/Natura 2000 teritorijās. Tālāk aprakstītie 10 soļi palīdzēs strukturēt darbu un optimizēt maršruta plānošanas procesu.

1 *Maršruta ideja*

Lai izveidotu maršrutu, sākotnēji ir jābūt ģenerālai idejai un vīzijai – kādu ģeogrāfisku (vai kultūrvēsturisku) teritoriju šķērsos maršruts – kur būs tā sākums, kur beigas? Kāda ir tā tematika (daba, kultūra, abi, cits)? Kādā veidā tā veicēji nokļūs maršruta sākumā un kā nokļūs prom no tā galapunkta (vai atgriezīsies sākumpunktā).

2 *Kartogrāfiskā materiāla un dažādu literatūras avotu studijas*

Kad radusies ideja, jāpievēršas informācijas avotu studijām. Te noder dažādu mērogu kartes, tūrisma ceļveži, informācijas materiāli, attiecīgās Interneta vietnes u.c. Galvenais mērķis – saprast, kādi tūristus interesējoši resursi un kāda tūrismu atbalstošā infrastruktūra (tūristu mītnes, ēdināšanas uzņēmumi, veikali, apskates objekti) atrodas plānotā maršruta teritorijā.

3 *Maršruta ieskicēšana*

Savienojot iepriekšējā solī minētos tūristu interešu punktus kartē, rodas maršruta idejas vizuāls attēlojums. Atkarībā no maršruta garuma un tā gaitas izmantojamas dažādas kartes. Vēlamais mērogs 1: 200 000 (gari maršruti, kas šķērso lielas teritorijas un iet galvenokārt pa autoceļiem), 1: 100 000 (īsāki maršruti, kas aptver vienu administratīvu novadu un iet t.sk. pa mazākas nozīmes ceļiem) vai 1: 50 000 (lokāli un īsi maršruti, kas iet pa maziem, t.sk. meža ceļiem, takām u.t.t.). Pēdējie divi mērogi būs piemēroti uzņēmējiem, kas gatavo maršrutus saviem klientiem tūristu mītnes tuvākajā apkaimē.

4 *Maršruta testēšana dažādos gadalaikos*

Empīriski izstrādāts un uz kartes iezīmēts maršruts ir pašam jāizbrauc dabā, lai saprastu tā „plusus" un „mīnusus", kā arī apstākļus, kurus nevar paredzēt maršruta teorētiskajā izstrādes procesā. Maršrutu vēlams izbraukt pavasarī (aprīlī – maijā, kad novērtējams grantēto un zemes ceļu stāvoklis pēc ziemas un pavasarī), vasarā un rudens pusē (sazēlusi bagātīga veģetācija). Izbraukšana dažādos gadalaikos sniegs papildus vērtīgu informāciju, kas iekļaujama maršruta tehniskajā aprakstā (sk. tālāk).

5 *"Grozījumu" veikšana*

Parasti pēc pirmās maršruta izbraukšanas dabā, rodas jaunas idejas par maršruta papildinājumiem, grozījumiem un alternatīvām. Šajā posmā sagatavo pirmo maršruta apraksta versiju.

6 *Maršruta tests ar potenciālajiem klientiem*

Kad veiktie pirmie pieci soļi, maršrutu vēlams izbraukt vēlreiz – nu jau lielākā interesentu pulkā ar dažādas fiziskas sagatavotības braucējiem, t.sk. bērniem. Katra no brauciena dalībniekiem sniegs savus priekšlikumus, kritiku, kurā ir vērts ieklausīties un nepieciešamības gadījumā, - izdarīt attiecīgās korekcijas maršruta aprakstā.

7 *Maršruta lapas sagatavošana*

Pēc 6. soļa tiek sagatavots maršruta tehniskais apraksts (praktiski lietojama maršruta lapa, kuru var viegli pārsūtīt e – pastā, ievietot mājas lapā, izprintēt) pēc šādas ieteicamās shēmas:

- ***Maršruts***: neliels maršruta raksturojums, kurā uzsvērta konkrētā maršruta „rozīnīte";
- ***Ieteicamā sezona***: piemērotākais gadalaiks maršruta īstenošanai;
- ***Grūtības pakāpe***:

viegls – piemērots visplašākajai mērķauditorijai. Parasti ved pa relatīvi līdzenu reljefu un nav nepieciešamas īpašas orientēšanās iemaņas;

vidējs – garāki maršruti, kas atrodas šķēršļotākā apvidū;

grūts – maršruti, kas ved pa stāviem un augstiem upju krastiem (krasas reljefa formas) un/vai prasa zināmu fizisko sagatavotību to garuma dēļ;

- ***Laiks***: aptuvenais stundu vai dienu skaits, kas nepieciešams maršruta veikšanai „vidējam" tūristam;
- ***Ceļa segums***: pamatne, pa kuru būs jāpārvietojas maršruta veikšanas laikā. Norādīts aptuvenais asfaltēto un ne – asfaltēto posmu īpatsvars %;
- ***Sākums/beigu punkts***: norādīta starta un finiša vieta;

17 *Juris Smaļinskis, LLTA „Lauku ceļotājs", 2010. gads*



- ***Marķējums***: norādīta marķējuma esamība un formāts, ja tāds ir;
- ***Maršruta gaita***: uzskaitītas nozīmīgākās apdzīvotās vietas un kilometrāža starp tām, kā arī kopējais maršruta garums. Taču, jāņem vērā, ka šis ir attālums starp apdzīvotām vietām, jo patiesais maršruta garums parasti ir lielāks;
- ***Citas ērtības***: veikals, bankomāts, dzeramā ūdens papildināšanas vietas utml.;
- ***Alternatīvas***: ieteikti citi maršruta varianti, iespējas maršruta apkārtnē;
- ***Loģistika***: kā tūrists nokļūs no galapunkta sākumpunktā, ja tas nepieciešams;
- ***Interesantākās apskates vietas***: Tie dabas un kultūrvēstures objekti, kurus noteikti ir vērts redzēt ceļojuma laikā;
- ***Kartogrāfiskais materiāls un maršruta fotoattēli.***
- ***Der zināt!*** Iekļauti noderīgi padomi, kuros būtu jāieklausās un jāņem vērā.

Kā noformēt maršruta lapu? Lai maršruta lapa izskatītos vizuāli pievilcīga, ērti pārskatāma un lietojama, ikviens pats, izmantojot atvērtā koda datorprogrammas (programmas, kas ir lejupielādējamas no Internetā bez maksas), var sagatavot šādu materiālu (sk. nodaļu „Velotūrisma maršruta lapa: Slīteres nacionālā parka piemērs").

- Produkta lapas salikuma izveidei var noderēt atvērtā koda programma Scribus http://www.scribus.net/ ;
- grafiku izveidei noderēs atvērtā koda programma http://fontforge.sourceforge.net/.

Priekšrocības šādai izvēlei: katrs pats ātri, ērti, lēti var izdarīt nepieciešamās izmaiņas produkta lapā, neiesaistot IT cilvēkus, dizainerus u.c., kas kopumā ir daudz ilgstošāks un dārgāks process.

8 Citu uzņēmēju un interesentu iesaiste

Kad ir sagatavots un noformēts maršruta apraksts[18], to izsūta citiem sadarbības partneriem – uzņēmējiem, TIC un pašvaldību darbiniekiem, ĪADT administrāciju pārstāvjiem u.c., kuri to komentē un izsaka savus priekšlikumus, kā arī piedāvā savus pakalpojumus (ēdināšana, tūristu mītnes, lauku labumu degustācijas, interesanti tūrisma objekti, amatnieki u.c.). Konstruktīvie priekšlikumi tiek iestrādāti sagatavotajā maršruta aprakstā. Gatavo aprakstu izsūta minētajiem sadarbības partneriem, lai tie ievieto savās mājas lapās, izdrukā un piedāvā saviem klientiem kā papildus alternatīvu.

9 Maršruta marķēšana dabā

Ja velotūrisma maršruts iet caur teritorijām, kur ir liels koku īpatsvars, to var marķēt ar krāsu atzīmēm uz kokiem (sk. nodaļu „Maršrutu marķēšana dabā")[19]. Šajā procesā gan minētā darbība ir jāsaskaņo ar attiecīgās teritorijas īpašnieku vai apsaimniekotāju, ĪADT/Natura 2000 teritoriju gadījumā – ar Dabas aizsardzības pārvaldi. Pēc marķēšanas vēlams veikt vēl vienu testēšanu, lai pārbaudītu marķējuma pietiekamību.

10 Maršruta marķēšana dabā

Maršruts, kas tiek aktīvi lietots, tā izmantotājiem un reklamētājam vismaz divreiz sezonā ir jāizbrauc un jāpārbauda tā ceļu u.c. objektu stāvoklis. Nepieciešamības gadījumā no takām jānovāc krituši koki, zari, jāatjauno marķējums un jāveic citas nepieciešamās darbības. Uzturēšanā jācenšas iesaistīt aktīvākos vietējos un ieinteresētākos – īpaši no privāto uzņēmēju vidus.

Šis ir praksē pārbaudīts maršrutu veidošana modelis. Protams, tie, kuriem ir liela pieredze maršrutu veidošanas procesā, kādu no augstāk minētajiem soļiem var izlaist. Taču kā īpaši būtiski ir jāmin soļi, kas saistīti ar teritorijas apsekošanu un citu esošo un potenciālo sadarbības partneru iesaistīšanu šajā procesā.

Pēc šāda principa var veidot arī citus aktīvā tūrisma – pārgājienu, ūdenstūrisma, auto – moto maršrutus.

18 Ieteicamo formātu sk.: http://www.celotajs.lv/cont/prof/proj/PolProp/PolProp_SNP_prod_lv.html;
19 Sk. Lauku ceļotāja sagatavoto aktīvā tūrisma maršrutu marķēšanas vadlīnijas: http://www.celotajs.lv/cont/prof/proj/PolProp/Dokumenti/Vadlinijas_krasas_marekjums_06.08.2010.pdf

Velotūrisma maršrutu veidošanas principi

Juris Smaļinskis

Maršrutu marķēšana dabā

Tālākajā tekstā aprakstītas divas marķēšanas metodes: Marķējums ar krāsām un koka virsmas, Ceļa zīmju velomaršrutu marķēšanai uzstādīšana atbilstoši LVS un Velomaršrutu marķēšanas prakse Igaunijā.

Marķējums ar krāsām uz koku virsmas

Ja plānotais velomaršruts ir relatīvi īss (daži līdz daži desmiti kilometru) un plānots caur mežu vai teritoriju, kurā ir pietiekami daudz koku, kā piemērotāko marķēšanas metodi var izmantot krāsu marķējumu uz kokiem.

Minētam marķējuma veidam ir šādas priekšrocības:

- Salīdzinājumā ar līdz šim pielietotajām metodēm (g.k. speciāli veidotas norādes, norāžu stabi, plāksnes) – ļoti lēta metode;
- Nav nepieciešama speciālu un relatīvi sarežģītu norāžu zīmju un infrastruktūras sagatavošana, to transports, uzstādīšana, kas veido salīdzinoši lielas izmaksas;
- Krāsu marķējums uz kokiem ir vienkārša un visplašākajam interesentu lokam pieejama metode;
- To var īstenot ikviens bez iepriekšējas apmācības – visu procesu iespējams strādāt vienatnē;
- Tā ir ātra un efektīva metode;
- Krāsu marķējumu var atjaunot (pārkrāsot) dažu stundu līdz vienas dienas laikā atkarībā no maršruta garuma;
- Ļoti lēta ir marķējuma uzturēšana ilgtermiņā;
- Krāsu marķējumu ir grūti sabojāt (atšķirībā no norāžu stabiem);
- Nav nepieciešamas speciālas saskaņošanas (piemēram, kā stabu ierakšanas gadījumā). Pietiek ar „formālu" – mutisku zemes īpašnieka saskaņojumu. Ja maršruts atrodas ĪADT/Natura 2000 teritorijā vai Latvijas Valsts mežos – marķētājs minētajās institūcijās iesniedz plānotā maršruta shēmu;
- Mežainā teritorijā viens cilvēks vienā darba dienā var nomarķēt ~ 20 km garu maršruta posmu.

Krāsas izvēle

- Marķēšanas procesā tiek izmantotas krāsas, kas ir noturīgas pret ārējās vides faktoriem. Dabā uz koka virsmas ilgāk noturēsies krāsas, kas ir sintezētas uz eļļas, nevis ūdens bāzes.
- Izvēlētajam krāsas tonim un intensitātei ir jābūt tādiem, lai dažādos meteoroloģiskajos un diennakts apstākļos marķēšanas simboli būtu pietiekami labi pamanāmi.
- Ir ieteicams izmantot šādas pamatkrāsas: sarkano, dzelteno, zilo un balto krāsu.

Krāsu marķējuma simboli, formas un izmēri

Tā kā šī nav huligāniska grafiti pieeja un dizains veido maršruta pievilcību, krāsas un formas saskaņotībai ir liela nozīme! Tik pat būtiski būtu iepriekš darīt to zināmu vietējai sabiedrībai.

- Katrs maršruts tiek marķēts ar savu pamatkrāsas toni.
- Par marķējuma simbolu tiek izvēlēts taisnstūris, kura ieteicamie izmēri ir: 15 x 5 cm. Taisnstūra garums lielā mērā atkarīgs no koka apkārtmēra (resnākiem kokiem var būt garāks).
- Lai marķēšanas procesā saglabātu marķējamā simbola izmērus, vēlams lietot no plastikāta (izturīgāks, vieglāk sagatavojams) vai cita materiāla izgrieztu trafaretu.
- Ja pa vienu un to pašu ceļu/taku līdztekus iet divi vai vairāki maršruti, tad zem jau esošā marķējuma (taisnstūra) simbola ar citu krāsas toni zīmē nākamo u.t.t.

Krāsas uzklāšana uz dabiskas virsmas

- Latvijā visbiežāk sastopamā dabiskā virsma ir koks. Vairumā gadījumu tā ir priede. Var izmantot arī nelielas izmēra laukakmeņus, taču nedrīkst marķēt tos, kam ir piešķirts dabas vai kultūras pieminekļa statuss (arī unikālus, vēsturiskus vai citādi ievērības cienīgus akmeņus, kuriem), kā arī smilšakmens un dolomīta atsegumu virsmu, kas ir aizsargājami biotopi!
- Krāsas uzklāšana notiek ar otu un iepriekš sagatavotu trafaretu.
- Pirms krāsas uzklāšanas, saudzīgi jāattīra koka virsma. Šim nolūkam var izmantot vienkāršu drāšu birsti. Attīra tikai to sektoru, ko krāso.
- Marķējuma simbols uz kokiem tiek krāsots cilvēka „acu līmenī" (aptuveni 1,50 – 1,80 m augstumā no zemes



13. attēls: *Trafareta izmantošana marķēšanas procesā*

un aptuveni vienāds visā maršrutā), lai to ātri un ērti varētu pārmarķēt ikviens bez speciāliem palīglīdzekļiem – kāpnēm u.c.

- Ja ir izvēle, marķējuma simbolus krāso uz kokiem ar viendabīgu un pēc iespējas līdzenāku mizas struktūru, piemēram, - uz egles, melnalkšņa u.c.
- Marķējumam jāatrodas vietās, kur to skatam neaizsedz zari vai koku lapas (īpaši jāpārliecinās par to, ja marķēšana notiek laikā, kad lapu nav).



14. attēls: *Marķējums uz koka plāksnes pamatnes*



Maršrutēšanas principi

- Ja maršruts iet pa dabā skaidri saprotamu „koridoru" – ceļu, meža ceļu, taku, upes vai ezermalu u.t.t., tad marķējumu atliek tikai „šaubīgās" vietās, – ceļu krustojumos, sazarojumos un vietās, kur jāmaina līdzšinējais pārvietošanās virziens.
- Maršrutiem, kas braucami abos virzienos, marķējuma simboli ir jāizvieto tā, lai maršrutu varētu veikt abos virzienos.
- Taisnos un garos ceļa posmos bez pagriezieniem kā marķējuma simbolu lieto taisnstūri, kuru krāso perpendikulāri veicamajam ceļam, zīmējot uz koka pusloku.
- Vietās, kur ir jānogriežas, marķējuma simbolu papildina ar bultiņu tā galā, norādot virzienu: pa labi →, pa kreisi ←, vai arī taisni ↑.
- Virziena simbolu krāso uz attiecīgās virsmas pirms ceļu krustojuma vai atkarībā no situācijas.
- Saskaņā ar šobrīd pieejamo informāciju, krāsu marķējums ir jāatjauno ik pēc 2 - 3 gadiem.

Konkrēts marķēšanas piemērs[20]

Tālāk īsi analizēts konkrēta velomaršruta marķēšanas piemērs, kas palīdzēs labāk izplānot sava maršruta marķēšanu un ar to saistītos resursus (laiks, finanses, transports u.c.).

Posms	*Posma garums*	*Marķēšanas ilgums*	*Marķējuma atzīmju skaits*
Mazirbe - Kolkasrags	20 km	5 h 40 min	97

- Kopumā iztērēti 0,6 l krāsas;
- Vidējais ātrums, braucot un marķējot ar velosipēdu – 3,5 km/h;
- Vidēji veiktas piecas marķējuma atzīmes uz 1 km. Parasti marķējuma simbols tika krāsots pirms krustojuma (virziena bulta) un „apstiprinājuma" simbols aiz krustojuma. Garākos ceļa posmos bez krustojumiem piemērotās vietās tika uzkrāsota apstiprinājuma zīme, lai „iedrošinātu" braucējus, ka tie atrodas uz konkrētā maršruta.
- Marķēšanas procesā tika izmantots šāds inventārs:

• Krāsa	• Viegli aizskrūvējams trauks krāsas glabāšanai
• Otas	• Drāšu birste (koka virsmas notīrīšanai)
• Trafarets	• Polietilēna maisi, plēves, drēbes lupatiņas
• Šķīdinātājs	• Velosipēds (ja tiek marķēts garāks maršruts)
• Zāģis	Grozs inventāra ievietošanai
• Nazis	Veloaptieciņa
	Pumpis un rezerves kameras.

***Izmaksas,** kas bija nepieciešamas instrumentu u.c. inventāra iegādei*

4. tabula

Pozīcija	*Aptuvenas izmaksas Ls*
Krāsa (0,9 l)	9,50
Šķīdinātājs (0,5 l)	1,16
Ota (viena)	1,00
Trafarets (viens gab.)	Var izmantot esošus plastikāta materiālus un pats izveidot trafaretu.
Drāšu birste (viena)	0,22
Transports – velosipēds vai iešana kājām	–
Viena cilvēka darba diena	Piemērā darbs nav ierēķināts. To var realizēt iesaistot veloentuziastus.
Zāģis, nazis, polietilēna maisi, plēves, drēbes lupatiņas	Šie instrumenti un materiāli atradās mājās. Nav rēķināti pie izdevumiem.
KOPĀ	***~ 12 Ls/20 km (~ 1,6 Ls/km)***

Ceļa zīmju velomaršrutu marķēšanai uzstādīšana atbilstoši LVS

Ceļa zīmju izmērus, tehniskās prasības, lietošanas un uzstādīšanas noteikumus uz autoceļiem nosaka 77. Latvijas Valsts Standarts (LVS). Tātad ceļa zīmes jāizvēlas atbilstoši LVS 77 Ceļa zīmju standarta prasībām, ievērojot satiksmes organizēšanas specifiku. Ir iespējamas atkāpes no LVS prasībām attiecībā uz ceļa zīmes pamatnes materiālu, ja tas veicina ceļa zīmju operatīvu izvietošanu. Standarts nosaka ceļa zīmju formu, krāsu, izmērus, tehniskās prasības un uzstādīšanas noteikumus.

Standarts sastāv no trīs daļām:

- LVS 77-1 „Ceļa zīmes. 1.daļa: Ceļa zīmes";
- LVS 77-2 „Ceļa zīmes. 2.daļa: Uzstādīšanas noteikumi";
- LVS 77-3 „Ceļa zīmes. 3.daļa: Tehniskās prasības".

1. daļa informē par Latvijā lietotajām ceļa zīmēm, to izskatu un nosaukumiem. 2.daļa - par katras ceļa zīmju grupas un katras ceļa zīmes uzstādīšanas prasībām. Savukārt, 3.daļa nosaka ceļa zīmju lielumu, formu, izskatu un tehniskās prasības, kas attiecas uz zīmju izgatavošanu.[21]

Lai virzītu velobraucējus pa izveidotu velomaršrutu, kura trasējums iet pa valsts (A), reģionālajiem (P), vietējiem (V) autoceļiem, kā arī pašvaldību autoceļiem, LVS standartā velomaršruta apzīmēšanai – marķēšanai ieviesta 842. papildzīme „Pārējā papildinformācija".

LVS „Ceļa zīmes" 2. daļa „Uzstādīšanas noteikumi" nosaka, ka ar 842. papildzīmi „Pārējā papildinformācija", norāda informāciju, ko nesatur pārējās papildzīmes un norāda

20 LLTA „Lauku ceļotājs" piemērs
21 Avots: LVS 77

informāciju par velosipēdu satiksmes organizācijas īpatnībām (vienvirziena, divvirzienu satiksme, satiksme uz vienvirziena ceļa pretēji kopējai transportlīdzekļu plūsmai u.c.) vai velosipēdu braukšanas maršrutus (uz zaļa vai zila fona) u.tml.).

842. papildzīme „Pārējā papildinformācija" jāuzstāda, ja nepieciešams zīmi papildināt ar informāciju, ko nesatur citas papildzīmes.

842. papildzīme jāpiestiprina zem zīmes. Gadījumos, kad jāsniedz informācija par velosipēdu braukšanas virzienu vai jāveic velosipēdu ceļa apzīmēšana, 842. papildzīmi atļauts uzstādīt vienu. Tātad velosipēda ceļa apzīmēšanai 824. papildzīmi var lietot kopā ar citām zīmēm, gan atsevišķi.

842. papildzīme uzstādāma velomaršruta trasējumā īsi pirms katra plānotā pagrieziena, kā arī, ja maršruts virzās pa taisnu posmu, vismaz ik pēc 4 km, lai sniegtu velobraucējam pārliecību, ka tiek braukts pa pareizo ceļu.

Šobrīd pirmais šādas velomaršruta marķējuma zīmes izmantošanas piemērs ir velomaršruts „Tour de LatEst" Videmē, kam ir arī savs logo un numurs, kura kārtas skaitlis aizgūts no Igaunijas, kur maršrutam arī ir numurs Nr. 6. No lietotājam draudzīgas lietošanas aspekta, sagatavojot zīmes, būtiski ievērot, ka velosipēda simbols virzās tajā virzienā, kā norādīts braukšanas virziens ar bultu.



B, mm	*H, mm*
170	330

15. attēls.
Ceļa zīmes Nr. 842 izmēri atbilstoši LVS 77-3 7.2.6. apakšpunktam

Velotūrisma maršrutu veidošanas principi

Juris Smaļinskis

Velomaršrutu marķēšanas pieredze Igaunijā[22]

Igaunijas nacionālo velomaršrutu tīklu izveidoja 2001. gadā pēc trīs gadus ilga darba, ko veica veloklubs Vanta Aga sadarbībā ar Igaunijas Ceļu pārvaldi, Vides ministriju, Enterprise Estonia, REC Estonia (Reģionālais Vides Centrs), Vides investīciju centru un reģionālajām pašvaldībām u.c. sadarbības partneriem.

Tā rezultātā tika izveidoti trīs pakāpju velomaršruti:

- nacionālie (apzīmē ar viencipara skaitli: 1-9);
- reģionālie (apzīmē ar divciparu skaitli: 11 – 99);
- vietējā līmeņa (apzīmē ar trīsciparu skaitli 101 – 380, kur skaitļa pirmais cipars apzīmē reģionālo pašvaldību).

Igaunijas teritoriju šķērso 2 EiroVelo maršruti 1470 km garumā, kas ir dabā marķēti:

- „Apkārt Baltijas jūrai" – EV10;
- „Nordkaps – Atēnas" – EV11.

Velomaršrutu marķējamo zīmju standarti Igaunijā tika ņemti pēc Lielbritānijas un Dānijas prakses, saskaņojot tos ar Ceļu pārvaldi. Zīmes uzstādīja g.k. Vanta Aga klubs, Igaunijas Ceļu pārvalde un atsevišķu pilsētu pašvaldības.

Līdz 2004. gada beigām bija uzstādītas 3080 zīmes (marķēti divdesmit četri maršruti 3700 km garumā). Pēc zīmju uzstādīšanas katru gadu tiek labotas vai atjaunotas ap 1000 zīmes. Vidējais zīmju blīvums ir viena uz 5 km, taču pilsētās un sarežģītā apvidū nepieciešams lielāks zīmju skaits.



16. attēls. *Nacionālie (t.sk. EiroVelo) un reģionālie maršruti Igaunijā*



17. attēls. *Velomaršrutu apzīmējošās ceļa zīmes Igaunijā.*

22 Par pamatu nodaļas sagatavošanai ir izmantots 2007. gada pētījums par EuroVelo tikla Latvijas posmu attīstību.

Videi draudzīgi un sociāli atbildīgi principi velotūrisma maršrutu veidošanā un pasākumu organizēšanā

Juris Smaļinskis



Izvairies no smilšakmens atsegumu un tajos esošo alu iekļaušanu velomaršrutā, īpaši tad, ja tie nav labiekārtoti objekti, kas jau ir būtiski cietuši no apmeklētāju neadekvātas rīcības.



Izvairies velomaršrutā iekļaut dabas un kultūras objektus, kas nav labiekārtoti – kur nav informācijas stendu, laipu, norāžu uz tiem u.c., jo tūrists tos ne tikai var neatrast, bet var arī neatpazīt dabā un nesaprast.



Velomaršrutā neiekļauj retu un aizsargājamu sugu atradnes, īpaši tad, ja tās nav nekādā veidā dabā labiekārtotas un tur nav pieejami vietējie gidi. Dažkārt apmeklētāji tām var nodarīt ļaunumu, pat neapzinoties, ko īsti dara.



Neaicini apmeklētājus kāpt uz akmeņiem, kokiem u.c. objektiem, īpaši tad, ja tie ir unikālas kultūras un vēsturiskas vai dabas vērtības. Neaicini velotūristus uz masveida tūrisma vietām, kas jau ir cietušas no cilvēku apmeklējuma.



Nepārvietojies pa smilšakmens un dolomīta klintīm, nekāp un nerāpies pa tām. Šie atsegumi ir unikāli biotopi ar tiem raksturīgo sugu klāstu, kas tādejādi iet bojā. Bojāts tiek arī pats atsegums.



Velomaršrutu plānošanā maksimāli iesaisti arī citus uzņēmējus, TIC darbiniekus un pakalpojumu sniedzējus. Sadarbojies ar viņiem arī turpmākajā maršruta izmantošanas, reklamēšanas un uzturēšanas procesā.



Velomaršrutus neplāno vietās, kur tie ietu gar stāvām nogāzēm, kraujām, bīstamām vietām, īpaši tādām, kas ūdeņu darbības rezultātā var mainīties relatīvi īsā laikā.



Velomaršrutā iekļauj tikai tādas upju un ezeru pludmales, kas ir labiekārtotas šim mērķim. Tas ir draudzīgāk pret vidi, kā arī drošāk pašiem pludmales apmeklētājiem.



Neaicini velotūristus ņemt līdzi neko no dabas - viss, kas atrodas dabā ir neatņemama tās sastāvdaļa. Par suvenīriem labāk izmantot fotoattēlus un iegādāties vietējo amatnieku izstrādājumus. Piemēram, - kā Lībiešu krastā tapušos.



Ar retu un aizsargājamu sugu izbāžņiem nedekorē publiski pieejamas telpas – viesu nama zāli, ēdamzāli vai kādu citu vietu. Tās ir sugas, kas Latvijas vai pasaules mērogā var būt apdraudētas un tām ir jāatrodas muzejā.



Gatavojot informācijas stendus un tūrisma informācijas materiālus, nekoncentrējies tikai un vienīgi uz retu un aizsargājamu sugu rādīšanu un popularizēšanu. Nereti bieži sastopamās ir daudz interesantākas. Mikroliegumiem labāk met līkumu.



Velomaršrutu veido tā, lai tūristi maksimāli izvairītos no tiem nedraudzīgām vietām, t.sk. privātīpašumiem, kaut arī šādas zīmes „likumību" varētu apšaubīt.



Apseko veloceliņu arī rudenī un pavasarī – šis ceļš nebūs piemērots velomaršruta veidošanai.



Ja Tu organizē pasākumu, kurā piedalās vairāk nekā 50 cilvēki un tas plānots ĪADT, minētais pasākums un tā maršruts ir jāsaskaņo ar Dabas aizsardzības pārvaldi.

Veidojot velotūrisma maršrutu ir ilgtermiņā jādomā par tajā esošo dabas un kultūras vērtību aizsardzību, kā arī iespēju robežās ir jāiesaista vietējie cilvēki un uzņēmēji – tūrisma pakalpojumu sniedzēji. Ja tas tiks īstenots, tad var teikt, ka rīkojamies atbilstoši ilgtspējīga tūrisma principiem.

Drošība velotūrismā

Juris Smaļinskis

Vispārējie drošības principi. Velotūrisms, īpaši ja tas norit apdzīvotās vietās vai tiek plānots pa autoceļiem, ir paaugstināta riska ceļošanas veids. Velobraucējam ir jārēķinās ar citu satiksmes dalībnieku – gājēju, auto-motobraucēju klātbūtni un to veiktajiem manevriem. Arī velobraucējs ir pilntiesīgs satiksmes dalībnieks, kuram ir jāievēro distance, jāpārvietojas ar ātrumu, kas ir adekvāts katrai konkrētai situācijai. Velosipēdam ir jābūt atbilstošā tehniskā stāvoklī (bremzes, ātruma pārslēdzēji, atstarotāji, citi mehānismi), velosipēdistam ir jāvalkā spilgtas krāsas atstarojošas drēbes un ķivere. Vietās, kur ir veloceliņi, velobraucējam ir jāpārvietojas pa tiem, nevis pa ielu vai autoceļu. Velobraucējam ir jāzina ceļu satiksmes drošības noteikumi.



18. attēls. *Ķivere – neatņemama velobrauciena sastāvdaļa*

Savukārt, tiem, kas reklamē velomaršrutus, ir jāplāno pēc iespējas drošāki velomaršruti, kā arī jāinformē velosipēdisti par drošības jautājumiem un labo velobraukšanas praksi.

Braucot pa autoceļiem īpaša uzmanība ir jāvelta blakus braucošajam autotransportam. Kaut arī tas nav aizliegts, nav ieteicams braukt (un plānot maršrutus) pa valsts galvenajiem autoceļiem, vai autoceļiem, kur ir intensīva satiksmes plūsma, t.sk. intensīva lielo kravas automašīnu kustība. Rīgā un citās lielākajās pilsētās ir ieteicams braukt pa ietvi, pat, ja konkrētajā vietā nav izveidots veloceliņš. Braucot pa ietvi ir jāizvēlas adekvāts braukšanas ātrums un jābrauc tā, lai netraucētu gājējus. Savukārt, gājēji nedrīkst pārvietoties pa veloceliņu. Tumšajā diennakts laikā labākai velosipēdista pamanīšanai ieteicams izmantot mirgojošos sarkanās gaismas lukturus, ko piestiprina pie sēdekļa vai velosipēda aizmugurē.

Braucot pa lauku teritorijām uz šauriem un līkumotiem ceļiem ir jāuzmanās no pārgalvīgiem autobraucējiem. Ja tiek plānots velomaršruts, labāk to darīt pa alternatīviem ceļiem, piemēram, meža ceļiem, veciem ceļiem u.t.t. Neatņemama lauku teritoriju sastāvdaļa ir suņi. No tiem vairumā gadījumu nav ieteicams bēgt (ja nevar paspēt aizbraukt), jo tad suns dzenas pakaļ, pretstatā „standarta" situācijai, kad velobraucējs piepeši apstājas. Starp sevi un suni ir jānovieto velosipēds. Ja ir divi vai vairāki velobraucēji, ar riteņiem var izveidot aizsargbarjeru, pašiem paliekot tās iekšpusē. Maršruta plānotāji var izlikt arī brīdinošas zīmes par šādām vietām. Jāuzmanās, ka reizēm ganību teritorijas pie mazākiem lauku ceļiem tiek norobežotas ar elektrisko ganu (nereti nav pietiekami labi saskatāms) vai ar dzeloņstieplēm.

Braucot pa šķēršļoto apvidu – upju ieleju krastiem, paugurainēm, no pauguru nogāzēm ieteicams ievērot adekvātu braukšanas ātrumu un distanci, nepārvērtējot savas iespējas, jo var gadīties, ka zemes ceļš ir pārskalots vai tajā ir dziļas bedres.

Augi un dzīvnieki. Dabā nereti var iznākt sastapšanās ar dažādām augu un dzīvnieku sugām. Pārtikā vajadzētu atturēties no nepazīstamu augu un sēņu izmantošanas. Braucot pa dabiskām teritorijām, pļavām, tīrumiem un krūmājiem, vismaz pāris reizes dienā vērts pārbaudīt vai uz ķermeņa nav ērces. Bišu, lapseņu un sirseņu kodumi (ja nav alerģiska reakcija) nav veselībai bīstami, bet čūskas koduma gadījumā ir jārod iespēja doties uz tuvāko ārstniecības iestādi.

Pirms kāpšanas uz velosipēda, ikvienam ir jābūt informētam par to kārtību, ko nosaka Latvijas normatīvie akti velotransporta jomā.

Ceļu satiksmes likums nosaka, ka:

- velosipēdu reģistrācija ir brīvprātīga un ceļu satiksmē var piedalīties arī nereģistrēti velosipēdi. To reģistrāciju veic CSDD;
- Latvijā pa autoceļiem var braukt (bez pavadošās personas), sākot no 12 gadu vecuma;
- ar velosipēdu ir aizliegts braukt, ja alkohola koncentrācija asinīs pārsniedz 0,5 promiles.

Ceļu satiksmes noteikumi nosaka, ka:

- velobraucējam ir jābūt līdzi velosipēda vai jebkura mehāniskā transportlīdzekļa vadītāja apliecībai;
- velosipēdam ir jābūt tehniskā kārtībā;
- velosipēdam jābūt aprīkotam ar bremzēm, skaņas signālu (zvaniņu) un gaismas atstarotājiem: priekšpusē - baltu, aizmugurē - sarkanu, abos sānos (riteņu spieķos) un pedāļos (priekšpusē un aizmugurē) - diviem oranžiem (dzelteniem);
- velosipēdu piekabei aizmugurē jābūt sarkanam gaismas atstarotājam;
- braucot pa brauktuvi vai nomali, diennakts tumšajā laikā vai nepietiekamas redzamības apstākļos velosipēdam priekšpusē jābūt iedegtam baltas gaismas lukturim, bet aizmugurē – sarkanas gaismas lukturim;
- velosipēdistiem pa ceļu ir atļauts braukt vienā rindā iespējami tuvāk brauktuves labajai malai;
- velosipēdisti var braukt pa ietvi, netraucējot gājējus;
- nogriezties pa kreisi vai apgriezties braukšanai pretējā virzienā ārpus apdzīvotām vietām, velosipēdu un mopēdu vadītājiem atļauts tikai no brauktuves labās malas (labās nomales), dodot ceļu tajā pašā virzienā un pretim braucošajiem transportlīdzekļiem.

Saskaņā ar minētajiem noteikumiem, velosipēdu vadītājiem ir aizliegts:

- braukt, neturot sava divriteņa stūri;
- braukt, turoties pie cita braucoša transportlīdzekļa;
- pārvadāt kravu, kas traucē vadīšanu vai apdraud citus ceļu satiksmes dalībniekus;
- vest ar velosipēdu pasažierus, izņemot bērnus vecumā līdz septiņiem gadiem, ja ir iekārtoti papildu sēdekļi un droši kāpšļi kāju atbalstam;
- braukt pa ceļu, ja tam blakus atrodas velosipēdu ceļš.

Latvijā teorētisko eksāmenu (praktiskās braukšanas prasmes nav jāpierāda) velosipēda vadītāja tiesību iegūšanai var kārtot jebkurā no CSDD nodaļām. Pirmais teorētiskais eksāmens ir bezmaksas. Par atkārtotu eksāmena kārtošanu šobrīd ir jāmaksā Ls 0,76. Ja personai jau ir kāda mehāniskā transporta vadītāja tiesības, papildus velosipēda vadītāja tiesības nav jākārto.

Padomi attiecībā uz drošu un citiem draudzīgu velobraukšanu – sk. nodaļu „Zaļie padomi".



19. attēls. *Velotūristiem piemērotāki ir mazie ceļi, īpaši tie, kas iet gar upju, ezeru vai jūras krastu. Diemžēl tādu ir relatīvi maz, lai izplānotu garāku braucienu.*

Velotūrisma produktu tirgvedība

Andris Klepers

Pārdošana un savu pakalpojumu veicināšana praksē bieži tiek uztverta kā tirgvedības noslēdzošais posms: „kad būs gatavs, tad arī skatīsimies, kam un kā pārdot". Taču jebkuru pakalpojuma radīšanas laikā jau sākotnēji jādomā – kuri būs pakalpojuma lietotāji (tas ir – pircēji) un kādas ir viņu vajadzības. Tā rīkojoties, iespējams jau iepriekš ietvert dažādas nianses un izveidot pakalpojumu velotūristiem patiešām vajadzīgu un atbilstošu. Tāpēc nodaļas sākumā īsumā raksturoti velotūristi, kamēr ar viņu vajadzībām vairāk var iepazīties 2. nodaļā.

Tradicionāli tūrismā mēdz nošķirt šādas kategorijas mērķauditorijas raksturošanai (Midletons & Klarke 2001), kas tikpat labi attieksies arī uz velotūristiem:

1. ceļojuma mērķis;
2. ceļotāja vajadzības, motivācija un labumi pēc kā tiekties;
3. lēmuma pieņēmēja un lietotāja raksturojums;
4. demogrāfiskais, ekonomiskais un ģeogrāfiskais rādītājs;
5. psihogrāfiskais raksturojums;
6. cena, gatavība maksāt.

Vērts komentēt lēmuma pieņēmēju un lietotāju raksturojumu, kas ne visos gadījumos praksē tiek pareizi izprasts. Mazākās grupās vai ģimenēs biežāk lēmums tiek pieņemts apspriežoties un nonākot pie konsensus – gan par to, kur braukt, gan par pērkamajiem pakalpojumiem. Taču lielākām grupām tos pašus lēmumus visbiežāk pieņems ceļojumu konsultants, pasākuma organizētājs, klases audzinātājs, gids vai lielākos uzņēmumos - mārketinga daļas vadītājs. Tas jāņem vērā arī pakalpojumu piedāvātājiem – īstajā laikā ar savu piedāvājumu jāspēj ieinteresēt pareizais lēmuma pieņēmējs, kamēr lietotāji var būt pavisam citi.

Veloceļotāji atšķiras pēc paradumiem un izturēšanās (psihogrāfiskā raksturojuma) vienā un tajā pat maršrutā. Dažādi raksturojumi plašāk paskaidroti 5. tabulā. Ne vienmēr tie ir precīzi nošķirami viens no otra, taču bieži var ievērot dominējošās pazīmes, kas arī nosaka to izturēšanos, pērkot dažādus pakalpojumus.



20. attēls. *Vienkāršota shēma esošu tūrisma pakalpojumu sniedzēju rīcībai velotūrisma maršruta integrēšanā uzņēmējdarbības stratēģijās.*

Veloceļotāju tipi pēc to izturēšanās un paradumiem

5. tabula

Tips	Portrets	Īss raksturojums
Sportiskais		Maršrutu uztver kā trasi ar noteiktiem sprinta kāpinājumiem un sportiskais izaicinājums dominē arī kopumā. Labprāt vēlas zināt dažādus rekordus, ko iespējuši citi. Velosipēds vienmēr ir aprīkots ar odometru, gan maksimālā ātruma uzņemšanai, gan distances mērīšanai. Par savu riteni rūpējas vairāk, nekā citi tipi. Labprāt izmanto kvalitatīvu atpūtu vakarā un ēšana ir tik pat būtiska. Veic lielākus maršruta attālumus – jāplāno cits „solis" - attālums starp naktsmītnēm un ēšanas vietām.
Baudītājs		Prasīgs pret maršruta estētisko pusi, ainaviskumu un iespējām interesanti atpūsties. Principi veikt visu maršruta posmu patstāvīgi nav vadošie – labprāt izmanto arī pārbraucienus ar vilcienu, ja tas ir ērti kombinējams. Nobrauktajam attālumam un ātrumam nav tik lielas nozīmes, taču patīk pats braukšanas process. Biežāk brauc kompānijās. Naktsmītnē un baudīt ēdienu ieradīsies agrāk, nekā sportiskais vai novadpētnieciskais tips.
Novad-pētnieciskais		Izziņa un vietējo apstākļu iepazīšana ir viens no galvenajiem braukšanas motīviem. Ir gatavs mērot sānceļu kilometrus, nost no galvenā maršruta, lai sasniegtu kādu zīmīgu apskates objektu. Labprāt izvēlas nelielas naktsmītnes un ir gatavs komunikācijai ar vietējiem. Izmanto vietējo gidu pakalpojumus, nežēlo naudu ieejas biļetēm apskates vietās un izziņas materiāliem. Daudz fotografē.
Pasākumu līdzdalībnieks		Ikdienā pamatā ar riteni nebrauc, taču tas atrodas mājas bēniņos vai tiek iznomāts uz vajadzīgo brīdi. Piedalās velobraucienos, piedzīvojumu sacīkstēs, akcijās. Ir svarīga līdzdalība un kopā būšana ar pārējiem. Labprāt izmanto dažādus papildu pakalpojumus. Pasākumu organizēšana var piesaistīt daudzskaitlīgus maršruta lietotājus, kas veicina pakalpojumu pārdošanu un popularizē maršrutu. Par pasākumiem bieži uzzina no plašsaziņas līdzekļiem.
Eko-veselīgais		Pieaugošs segments – cilvēki, kas velobraukšanā saskata jēgpilnu nodarbi (īpaši garīgā darba darītāji) veselības veicināšanai. Vienlaicīgi braukšanu ar riteni uztver kā ekoloģisku un pietiekami ātru pārvietošanās līdzekli, kas atbilst viņu dzīves pārliecībai. Dos priekšroku arī līdzīga stila produktiem un pakalpojumiem visā maršrutā – gan ēšanai, gan naktsmītnes izvēlei.
Vietējais ikdienas braucējs		Skola, darbs, neliels atpūtas izbrauciens. Viņi bieži lieto noteiktus maršruta posmus, taču praktiski neiesaistās speciālo velotūrisma pakalpojumu pirkšanā. Reizēm kļūst par īstu „kravas-riteni", pārvadājot visu iespējamo, sākot ar izkaptīm, līdz pat mēbelēm un pāris bērniem uz stūres ragiem un bagāžnieka.
Modīgais		Brauc tikai populārākos maršruta posmus – kur ir pietiekami daudz cilvēku kam atrādīties vai posmi ir izteikti ainaviski, lai par piedzīvoto pēc tam stāstītu citiem un demonstrētu bildes. Piešķir lielu nozīmi sīkumiem, tādēļ svarīgs ir riteņa modelis, dizains, krāsa, apģērbs, arī citi aksesuāri. Tā kā modes ritenis ir daudz lētāks par auto – šādu braucēju Latvijā varētu būt daudz vairāk, taču tradīcija vēl nav pilnībā iesakņojusies. No šādiem cilvēkiem „pārtiek" veloveikali un dizaineri. Attiecīgs komforts arī citās lietās ir pašsaprotams.
Atbalsta grupa		Nereti jebkuru no veloceļotāju tipiem, īpaši, ja tās ir draugu grupas, maršrutā pavada atbalstītāji. Viņi paši ar velosipēdiem nebrauc, taču palīdz vajadzības gadījumā un piedalās kopīgā vakara pavadīšanā vai noteiktu objektu kopīgā apskatē. Viņu pārziņā var būt gan daļa no bagāžas, gan atpūtas vietu izvēle un labiekārtošana, gan pamata komunicēšana ar tūrisma pakalpojumu sniedzējiem. Labprāt iesaistās ar velosipēdiem nesaistītu tūrisma pakalpojumu pirkšanā.

Avots: autora veidota tabula.



Apzinoties augstāk aprakstīto velobraucēju dažādību, skaidrs, ka grūti izdabāt visām gaumēm, lai cik plašs būtu piedāvājums. Ja tomēr mēs vēlētos nodot vienu ziņu – velomaršruts paredzēts visām šīm mērķgrupām, tad īsajam stāstam būtu jāskan aptuveni šādi:

TourDeLatEst

Velomaršruts 1296 km garumā gluži kā viduslaiku gada skaitlis aptver seno Livonijas teritoriju, savienojot Vidzemi un Dienvidigauniju mūsdienīgā velo-piedzīvojumā. Pieredzēt bagāto kultūras mantojumu, dabas daudzveidību un pastorālas lauku ainavas, kur spirdzinošs gaiss un iekļaušanās dabas ritmos kontrastē ar vakara atpūtu karstā pirtiņā un lauku gardumiem. Tiešām jēgpilna prombūtne no ikdienišķā savu spēku pārbaudei un vesela gara uzturēšanai.

Marķējums pa mierīgākiem lauku ceļiem brīžiem ļaus nokļūt pie civilizācijas labumiem vai plānot interesantu atpūtu atbalstītājiem bez velosipēda. Katru gadu velo sezonas ieskaņā citā maršruta posmā notiks DeLatEst velo salidojums ar slavenāko velo-zīmolu sasniegumu atrādīšanos un sacīkstēm.

Vairāk meklē tīmeklī:
www.vidzeme.com/faili/20100316132738568.pdf

TourDeLatEst – rietumnieciskā velo brīvība austrumos

Taču tūrisma pakalpojumu sniedzējiem noteikti būtu ieteicams specializēties, koncentrējoties viena vai vairāku saistītu segmentu vajadzību izprašanā un mērķtiecīgā sava produkta pilnveidē un turpmākajā komunikācijā ar potenciālajiem un esošajiem klientiem.

Jau esošu tūrisma pakalpojumu pārdošanas veicināšana, pielāgojot tos velotūrisma specifikai

Izprotot velotūristus un viņu vajadzības, daudz vieglāk saprast kādus pakalpojumus viņiem piedāvāt. Taču tirgū jau pastāv simtiem tūrisma pakalpojumu, kuri veidoti ar mērķi tūrismam vispārīgi vai kādām konkrētām mērķa grupām. Vai arī tad ir vērts iesaistīties velotūrismā? Pēc nākamā piemēra aplūkošanas, cerams, atbilde taps skaidrāka. Turpinājumā par to, kā iesaistīt savu jau esošo pakalpojumu velotūrisma jomā, izmantojot reģionālu velomaršruta plūsmu vietējā mērogā. Aplūkosim piemēru ar konkrētu viesu māju, kas atrodas netālu no velo maršruta un kuras saimnieks ir nolēmis iesaistīties velotūristu uzņemšanā.

Praktiskai uzskatei par velotūrisma pielāgošanu jau esošai tūrisma uzņēmējdarbībai izvēlēta lauku tūrisma māja „Ķempēni" Burtnieku novadā (sk. www.kempeni.lv). TourdeLatEst maršruta posms starp Strenčiem un Valku ir marķēts 3.2 km attālumā no minētās vietas. Līdz šim mājas saimnieks Ivars Āboltiņs nav strādājis mērķtiecīgā velotūristu piesaistē, taču jau kopš 90 - to gadu sākuma veicis rūpīgu tirgus izpēti un veidojis savu lauku tūrisma stratēģiju uz precīziem aprēķiniem par katru ieņemto latu. Viens no saimnieka moto ir „no lauka līdz viesu galdam", tādējādi nomaļākā vietā spējot apgūt lielāku ienākumu no katra viesa, kas šeit atbrauc, t.sk. arī no ēdināšanas.

Lai arī velotūristi nav šīs mājas nozīmīgāko mērķauditoriju vidū, tomēr domājošs uzņēmējs uz katru jaunu iespēju skatās ar potenciāla vērtējumu. Nosacījumi tam – esošo pakalpojumu noslogojums joprojām ļauj augt un arī paša darba spēks un laika kapacitāte to pieļauj.

Sākotnējais darbs ir saistīts ar produkta plānošanu un pielāgošanu atbilstoši esošajām un jaunajām mērķauditorijām:

❶ Savas mērķauditorijas un darbības stratēģiju apzināšanās un velotūristu kā segmenta izvērtēšana – cik papildinoši vai atšķirīgi viņi ir salīdzinot ar līdzšinējiem viesiem? Cik liela ir specifika un vai kāds no velotūristu segmentiem šķiet īpaši atbilstošāks, nekā citi? Ķempēni atrodas tālāk no lieliem tūrisma centriem un pasākumiem – tātad arī velobraucējs pēc tradicionālā mērķauditoriju dalījuma būs līdzīgs citiem viesiem, atšķirsies tā pārvietošanās veids un, protams, izturēšanās specifika. Padziļināti vērts pārdomāt precīzu segmentēšanu.

❷ Turpinājumā tiek apzinātas jau konkrētā velotūristu segmenta vajadzības – vispārīgās (kas daudz neatšķirsies no līdzšinējiem viesiem) un specifiskās (sk. nodaļu „Velotūrista vajadzības, tās ietverošie pakalpojumi"). Pretim jāliek jau esošie pakalpojumi, kas varētu atbilst šīm vajadzībām – ērta istaba ar karstu ūdeni (šajā gadījumā dušu), ēdināšana, arī pirts ar kubulu – pamatā. Specifiskās vajadzības (velo duša, droša velo novietne, vieta slapju drēbju žāvēšanai u.c.) ir niansētas un tās tiek ieviestas vēlāk – tad, ja redz perspektīvu jau konkrētai iespējai nākamajos soļos.

❸ Izvērtējama iekļaušanās esošajā plūsmā – kā lielais velo maršruts ir plānots. Kur jāsāk braukt, lai vakarā varētu ierasties Ķempēnos – cik tālu ir dzelzceļa stacija, lielās pilsētas vai zīmīgākie tūrisma objekti. Varbūt citā gadījumā var piedāvāt tikai pusdienas un ekskursiju. Notiek jaunās situācijas konkurentu un sadarbības partneru apzināšana. Taču bez situācijas noskaidrošanas ir vērts darboties sev labvēlīgas situācijas veidošanā.

❹ Sava piedāvājuma velotūristiem veidošana. Ķempēnu gadījumā var viegli izmantot tuvumā esošo dzelzceļu, kas tomēr ir velotūristiem draudzīgākais transports. Maršrutam tuvākās dzelzceļa stacijas ir Valmierā (33 km), Strenčos (16 km), Sedā (21.5 km) un Lugažos (30 km). Tie ir attālumi, kas atbilst ģimenes ar bērnu vienas dienas maršrutam, taču ar pamata-prasmēm jāplāno vismaz 40, bet augstākām prasmēm vismaz 60 km (Grīnfelde, Smaļinskis, 2010) . Sportiski noskaņotajiem vajadzēs vismaz 100 km.

❺ Tātad Rīgas ģimenēm – novadpētnieciskajiem, ekoveselīgajiem vai baudītājiem var droši ieteikt nedēļas nogales divu dienu posmu TourDelatEst ar sākumu Lugažos (Valka ir 10 m augstāk virs jūras līmeņa par Valmieru u.c. dramaturģiski apsvērumi sākt šādi), nakšņošanu Ķempēnos un tad braukšanu līdz Valmierai. Tas precīzi sakrīt ar vilcienu laikiem (Lugažos ierodas 09:42, bet no Valmieras izbrauc 18:22). Līdzīgi būtu jāskatās arī ar pārējiem attālumiem un arī detalizētāki jāizstrādā pats maršruta posma apraksts. ja tās ir ģimenes, tad, protams, arī ēšanas un nakšņošanas telpā ir padomāts par bērniem.

❻ Velotūrismam draudzīga pakalpojuma darbību īstenošana. Naktsmītnes labiekārtošana atbilstoši (sk. nodaļu „Velotūristam draudzīga infrastruktūra un tās apsaimniekošana") minētajām prasībām, kas nav tik lielā mērā finansiāls iegul-

dījums, cik vairāk attieksmes un uzmanības apliecināšanas jautājums. Te ietilpst arī ceļa norāžu un informatīvo stendu uzturēšana līdzinteresētība, lai pats maršruts sagādā patīkamus brīžus velotūristiem.

Pēc pakalpojuma pielāgošanas noteikta segmenta velotūristu vajadzībām seko otrs nozīmīgs etaps – tā veicināšana un pārdošana:

❶ Vispirms tiek veikts salīdzinājums ar citiem maršruta posmiem un citiem līdzīgiem pakalpojumu sniedzējiem šajā pat posmā. Savu stipro pušu izcelšana kopā ar mērķauditoriju un precīzu reakciju uz vajadzību izprašanu veido pamatu pozicionēšanai.

❷ Ar citiem šajā maršruta posmā iesaistītajiem tūrisma pakalpojumu sniedzējiem jāveido cieša sadarbība, gan piedāvājuma paplašināšanai, gan kopējai galamērķa reklamēšanai konkurētspējas paaugstināšanas nolūkos.

❸ Seko komunikācijas process, iesaistot precīzākos un atbilstošākos avotus, kas ir aktuāli izvēlētajai mērķauditorijai, taču arī jau tradicionāli praktizētie. Noteikti jāizmanto jau sev piederošie (sociālie tīkli, oficiālā tīmekļa vietnes) resursi, taču jāiesaista arī jaunie mediji (Blogi, Twitter....). Ķempēni iekļautu gan gatavos piedāvājumus, gan ziņu savā tīmekļa vietnē, atjauninātu par sevi informāciju visos aģentu punktos (LC, TIC u.c.), taču vērts proaktīvi darboties tieši tajā plašsaziņas vidē, kur koncentrējas velo braucēji (ja ir vēlme strādāt mērķtiecīgi viņu piesaistei).

❹ Seko pakalpojuma iegāde – maršruts ir bijis magnēts, kāpēc viņi ieradušies, taču visi sniegtie papildu pakalpojumi ir būtiski un veido arī paša maršruta kopējo tēlu. Pakalpojumi jācenšas personalizēt: dabiska viesmīlība, pozitīva attieksme un profesionāla vajadzību izpratne būs liela daļa no panākuma.

❺ Atgriezeniskās saiknes veicināšana – pozitīvām emocijām jāliek runāt. Ja klientiem patika, viņi stāstīs tālāk un vairos mutvārdu reklāmas spēku. Pašiem būtiski naudas plūsmu uzskaiti analizēt segmentu griezumā, ne tikai kopā viss mēnesī vai gadā, jo tas var dot daudz vērtīgāku informāciju nākotnes taktikai.

❻ No aplūkotā piemēra var secināt, ka Ķempēni ir stratēģiski labā vietā ar labu potenciālu darboties tieši ar velotūristiem. Taču ar vienu pašu viesu māju ir par maz, lai spētu padarīt populāru visu 60 km garo maršruta posmu. Tas jāveic koordinēti, tīklveida struktūrām, kurās iesaistās visi līdzieinteresētie.

Īsumā šo shēmu var aplūkot 15. attēlā. Līdzīgi soļi būs arī citām tūristu mītnēm, kafejnīcām, transporta piedāvātājiem vai pašvaldību un TIC darbiniekiem, domājot par kādas vietas konkurētspējas paaugstināšanu un iesaistīšanos jaunas mērķauditorijas apkalpošanā.





Velotūrisma maršruta lapa: Slīteres nacionālā parka piemērs (A puse)



VELOBRAUCĒJIEM SLĪTERES APLIS

Slītere aicina!

Slīteres nacionālajā parkā, izņemot rezervāta režīma zonu, var brīvi staigāt, vērot augus, dzīvniekus un ainavas, ogot, sēņot, peldēties (izņemot Kolkasragu, kur to nedrīkst drošības apsvērumu dēļ), saulloties, braukt ar divriteni un laivu. Saudzēsim vērtības, kuru dēļ šeit esam atbraukuši!



Slīteres nacionālo parku (kā rezervātu dibināts 1923. g.) pamatoti dēvē par Baltijas jūras iepriekšējo attīstības stadiju „brīvdabas muzeju". Šo ģeoloģisko notikumu mūsdienu „dzīvi" liecinieki ir Slīteres Zilie kalni – stāvā, līdz 20–30 m augstā Baltijas ledus ezera senkrasta kāpe (Baltijas jūras stadija pirms 10 000 gadu), Stiebru kalni – Ancilus ezera senkrasts (pirms 8–9 tūkstošiem gadu), bet Eiropā pēc platības lielākā – kangaru (kāpu valņi) un vigu (mitras starpkāpu ieplakas) ainava ir Litorīnas jūras laika veidojums (pirms 4–7 tūkstošiem gadu). Maigais Ziemeļkurzemes klimats ir iemesls, kādēļ šeit ir liela augu sugu daudzveidība (ap 860 sugu), un sastopami arī daudzi Latvijā reti augi (piem., parastā īve un Baltijas efeja). Sava veida „nopelns" šejienes dabas vērtību saglabāšanā bija arī jūras piekrastē kādreiz pastāvošajam padomju militārajam režīmam, kura dēļ piekraste pusgadsimta garumā saglabājās apmeklētāju un būvniecības ziņā mazskarta. Tā laika lieciniekiir pamestās PSRS armijas bāzes un dažādi militārie objekti. Slīteres nacionālajā parkā atrodas viens no populārākajiem Latvijas tūrisma objektiem – Kolkasrags, kuru gada laikā apmeklē vairāk nekā 50 000 cilvēku, bet putnu pavasara migrāciju laikā stundas laikā pār ragu pārlaižas līdz 60 000 putnu. Baltijas jūras krasta posmā – t.s. Lībiešu krastā no Melnsila līdz Ovīšiem ir saglabājušies lībiešu (viena no mazākajām pasaules tautām) zvejniekciemi un citi to kultūras liecinieki. Tūristu vajadzībām izveidotas četras dabas takas, velomaršruti, skatu tornis, apmeklējama Slīteres bāka.

MARŠRUTA RAKSTUROJUMS

Maršruts piemērots aktīviem braucējiem, kam interesē piekrastes daba un lībiešu kultūras mantojums. Maršruts pa meža ceļu ved cauri pieciem lībiešu ciemiem: Košragam, Pitragam, Saunagam, Vaidei un Kolkai. Tie vietām vēl glabā senās zvejnieku dzīves iezīmes. No Košraga maršruts ved pa Apakšceļu – vientuļu, gar Bažu purvu un mežu ieskautu seno ceļu starp Košragu un Dūmeli. Tad pa autoceļu atgriežas Kolkā.

Laiks: Maijs – septembris
Garums: Ap 50 km. Velcams vienā vai divās dienās ar nakšņošanu tūristu mītnēs.
Aptuvenais laiks: ~ 1 – 2 dienas
Velosipēda tips: Kalnu divritenis
Grūtības pakāpe: Vidējas grūtības
Ceļa segums: Apmēram 2/3 no kopējā garuma – meža ceļi, pārējais – asfalts
Marķējums: Dabā (Apakšceļš) marķēts ar krāsu. Kolkas – Košraga posms marķēts ar zaļām velozīmēm.
Sākums: Kolka
(Kolkasraga auto stāvlaukums vai cita vieta)
Beigu punkts: Kolka (Kolkasraga auto stāvlaukums vai cita vieta)
Maršruta gaita: Kolka – Vaide – Saunags – Pitrags – Košrags – Dūmele – Ezermuiža – Melnsils – Kolka
Alternatīvas: Maršrutu var veikt arī pretējā virzienā. Maršrutu var sākt arī Košragā vai Melnsilā un beigt jebkurā citā punktā, jo tas ir apļveida maršruts.
Attālums no Rīgas: 150 km
Loģistika: Apļveida maršruts, kur atgriežas sākuma punktā
Der zināt! Meža ceļi īpaši Košraga – Dūmeles posmā vietām var būt slikta kvalitāte, īpaši pēc pavasara vai lielām lietavām. Arī dažas smilšainas un grūtāk izbraucamas vietas.
Neatliekamās palīdzības dienestu tālrunis: 112

TŪRISMA PAKALPOJUMI

Tuvākās naktsmītnes:
Pitagi 29372728; www.pitagi.lv
Purvziedi 63200179, 29395624
Jaunīlmači 29412974,
Krūmiņi 29452512,
Ūši 63276507, 29475692, www.kolka.info
Atpūtas vietas: Kolkā, Vaidē pie Vaides dīķa
Veikali: Kolkā, Mazirbē, Melnsilā
Ēdināšana: Košragā tūristu mītnē Pitagi (tikai grupām, iepriekš pieteikties) un Kolkā (tikai sezonā)
Velosipēdu noma: tūristu mītnēs Ūši, Pitagi, Mazirbes Kalēji un Jaunīlciemi
Tūrisma informācija:
www.talsurajons.lv 63224165;
www.kolkasrags.lv 29149105;
www.zemeskurzeme.lv 63232293, 29444395;
www.celotajs.lv 67617600;
www.livones.lv

Slīteres nacionālajā parkā ir izveidoti vēl vairāki pārgājienu, velo, ūdens un auto tūrisma maršruti – meklējiet maršrutu lapas www.celotajs.lv un atzīmes dabā!

VIDES MINISTRIJA
LAUKU CEĻOTĀJS
Finansēts ar Eiropas Komisijas Life programmas un LR Vides ministrijas finansiālu atbalstu.
POLRPOP-NATURA (Nr. LIFE07ENV/LV/000981)

Velotūrisma maršruta lapa: Slīteres nacionālā parka piemērs (B puse)

INTERESANTAKIE APSKATES OBJEKTI

Kolkasraga apmeklētāju centrs – ļoti laba iespēja ne tikai iedzert siltu kafiju vai tēju, bet arī iegādāties suvenīrus un iegūt vērtīgu informāciju par apkārtnes vēsturiskajiem notikumiem, par ko vēsta izvietotie informatīvie stendi.

Kolkasrags – iztiekšķākais Latvijas piekrastes zemesrags, kur vērojama divu "jūru" – Baltijas jūras (Dižjūra) un Rīgas līča (Mazjūra) – viļņu sadzīves vieta. Rags kā sēklis zem ūdens turpinās vēl piecus kilometrus līdz Kolkas bākai. Saule Kolkasragā iet un riet jūrā, tamdēļ šeit var vērot fantastiskus saullēktus un saulrietus. Kolkasrags ir arī bīstama vieta peldētājiem nepastāvīgo straumju un plūstošo smilšu dēļ. Kāpās pie Kolkasraga uzstādīts tēlnieka Ģ. Burvja radīts piemineklis "Jūras paņemtajiem", kas veidots kā simboliski vārti, caur kuriem redzama Kolkas bāka. Apskatāms vecais kuģa vraks, akmens – Eiropas centrs, K. Valdemāram veltītie informācijas stendi un kādreizējā PSRS armijas militārā bāze (no ārpuses), ko Latvijas robežsardze izmanto mūsdienās. Pavasara migrācijas laikā Kolkasrags ir ievērojama caurceļojošo gājputnu koncentrēšanās un atpūtas vieta, kas piesaista putnu vērotājus. Kolkasragā apmeklētāju ērtībām iekārtota autostāvvieta, soli ar galdiem, apmeklētāju centrs un vasaras sezonā arī nelielā kafejnīca – lieliska iespēja ieturēt maltīti!

Kolkasraga vecā bāka – Kolkasraga galā ir redzamas vīņu noskalotās vecās 16. gs. celtās un vairākkārt pārbūvētās bākas drupas, kas pēc katras lielākas vētras un aukstas ziemas (ledi!) paliek atzvien mazākas. Drupas kādreiz atradušās krietnu gabalu sauszemē, tagad tās pamazām pazūd zem ūdens.

Kolkas bāka – uz mākslīgi veidotas salas jūrā (salu uzbēra 1872.–1875. g.) sākotnēji uzcēla koka bāku, kurā gaismu iedegza 1875. g. jūnijā. Kad sala nosēdās, uz tās uzcēla tagadējo bākas torni, kas sāka darboties 1884. g. 1. jūlijā. Bāka mūsdienās atrodas 6 km (ceļšanas brīdī – 5 km) attālumā no Kolkasraga, tā zemūdens smilšainā sēkļa galā. Uz salas vēl atrodas bākas uzrauga ēka un vairākas saimniecības ēkas. 21 m augstais bākas metāla konstrukcijas tornis izgatavots Sanktpēterburgā. Kopš 1979. g. bāka strādā automātiskā režīmā.

Kolkas raga priežu taka – no koka laipām veidota taka, kas iepazīstina ar interesantu priežu mežu, ko savulaik daļēji apraku šas kāpu smiltis. Apskatāma arī smiltis ieputināta dižpriede.

Šautuve – auto stāvlaukumā pie Kolkas raga priežu takas sākuma acīgāks vērotājs pamanīs mūsdienās aizaugošu plašu stigu, kuras viens gals beidzas jūras krastā – otrs pie Kolkas – Ventspils ceļa. Šī vieta padomju laikā tika izmantota militāriem mērķiem – šaušanas apmācībām.

Vaide – mežainā apvidū izvietojies ciems, kas pazīstams ar interesanto E. Hausmaņa Purvziedu mājās veidoto Ragu kolekciju-muzeju un Vaides dīķi. Vaides Lāzās – ainaviskis **dižozols**.

Saunags – izstiepts zvejniekciems ar daudzām senām un jaunām - mūsdienu atpūtnieku ēkām. Vēstures avotos minēts jau 14. gs. Ciemā aug lespaidīgs dižkoks – **Nigliņu liepa.**

Pitrags – bijušais zvejniekciems, kas apvīts ar daudziem nostāstiem un teikām par jūraslaupītājiem un tā piekrastē nogrimušajiem kuģiem. Ciema centrā – **Pitraga baptistu baznīca** – celta 1902. g.

Košrags – arhitektūras, kultūrainavas un pieejamības ziņā – visinteresantākais no lībiešu ciemiem, kur pie mājām ir izvietoti to nosaukumi un īsa vēsture, ar kuru var iepazīties arī ciema centrā esošā informācijas stendā.

Apakšceļš – vientuļš, mežu ieskauts un sens ceļš starp Košragu un Dūmeli, ar ko saistīti daudzi interesanti fakti gan par Pitragupes dzimtavām, kas ne reizi tā arī nav malušas (vēl manāmas uzbērumu pallekas), par kāda avarējuša kuģa tvaika katlu, ko vietējais barons tehizmantojis darvas tecināšanai, gan kādreizējo zirgu ceļu, kas šķērsojis Bažu purvu, gan iespaidīgo Dūmeles dižakmeni.

Bažu purvs – lielākais Slīteres nacionālā parka purvs – stingrā režīma zona, kurā apmeklējumi ir aizliegti.

Dūmeles ezerpļavas – teikām un nostāstiem apvīta vieta par šeit kādreiz esošo Vidala (Dieviņa) ezeru, kura ūdens 1838. g. tika nolaists jūrā. Interesanti, ka ezera dibenā pēc ūdens nolaišanas atrada senas celtnu un kuģu atliekas.

Melnsils – sens lībiešu ciems un kādreizējā kuģu būves vieta. Teika par laupītāju Trommelu.

Ēvažu stāvkrasts – līdz 8–15 m augstajam krastam ved 0,3 km gara taka, kuras galā ir viens no skaistākajiem Rīgas līča Kurzemes skatiem.

Ūši – kempings Kolkas ciemā, kur, iepriekš piesakot, iespējams vērot Kurzemē iecienīto sklandrausu tapšanas procesu, kā arī nogaršot tos.

Kolka – vienīgais lībiešu ciems, kurā pēc PSRS pierobežas režīma izveides saglabājās intensīva saimnieciskā (t.sk. zvju pārstrāde) un cita veida darbība. Arī cilvēku skaits Kolkā, atšķirībā no pārējiem ciemiem, pieauga.

Kolkas baznīcas – luterāņu (uzcelta 1886. g.), **pareizticīgo** (uzcelta 1890. g., padomju laikā izmanto par kapliču, tagad – funkcionējoša baznīca) un **katoļu baznīca** (1997.g.).


Kolkasraga apmeklētāju centrs


Kolkasrags


Kolkasraga vecās bākas drupas


Kolkas raga priežu taka


Kolkas bāka


Šautuve


Pitraga baptistu baznīca


Meža ceļš starp lībiešu ciemiem


Dūmeles ezerpļavas


Ēvažu stāvkrasts


Lauku ļaužu saimniecības "Krāces" Kolkā


Kolkas luterāņu baznīca


Kolkas pareizticīgo baznīca

"Lauku ceļotājs"
Vilpa ielā 12-21, Rīga LV-1048, Latvija
T: +371 67617600 • F: +371 67830041
lauku@celotajs.lv • www.celotajs.lv

Foto: Lauku Ceļotāji, Dura Smaļinska, saimniecība „Krāces"

www.celotajs.lv

Oriģinālo versiju u.c. aktīvā un velotūrisma maršrutus sk. ***www.celotajs.lv****.*

Zaļie padomi

Juris Smaļinskis

Zaļie padomi ir ieteikumi – kādā veidā ceļot videi draudzīgi un kā izturēties pret teritoriju un tās iedzīvotājiem, pa kuru ved ceļojuma maršruts.

Zaļos padomus ir nepieciešams zināt un ievērot gan tiem, kas dodas ceļojumā, gan arī tiem, kas gatavo savu tūrisma piedāvājumu vai sniedz ar tūrismu saistītus pakalpojumus. Tie vairāk saistīti ar ētiskiem apsvērumiem un augstu sociālās atbildības kultūru.

Kur un kā Zaļos padomus var izmantot? Zaļie padomi domāti ikvienam. Popularizēšanas nolūkos tos ir vēlams likt savos tūrisma informācijas un reklāmas materiālos, tīmekļa vietnēs, savu tūrisma produktu lapās, viesu vai lauku mājā, brīvdabas informācijas stendā un citur. Un neaizmirstiet arī uzsvērt, ka Jūsu brīvdienu māja atrodas nacionālajā parkā, velotūrisma maršruts ved pa dabas parku, bet pārgājienu maršrutu piedāvājiet aizsargājamo ainavu apvidū, pievienojot zīmes: īpaši aizsargājama dabas teritorija un Natura 2000 teritorija. Dzīvošana un atpūta šādās teritorijās ir līdz šim vēl par maz novērtēta priekšrocība!



Īpaši aizsargājama dabas teritorija



Natura 2000 teritorija

Zaļie padomi (piemēri) [23]

Saudzīga attieksme pret dabas vidi

- Ceļojot ar divriteni, Tu esi ne tikai tuvāk dabai, bet arī palīdzi saudzēt tās vērtības globālā mērogā!
- Atceries, ka velosipēds ir dabai un cilvēkvidei draudzīgs pārvietošanās līdzeklis tikai tad, ja tāds ir arī pats šī transporta lietotājs!
- Nebrauc pa jūtīgu zemsedzi – sūnām, kāpām, krastu nogāzēm u.c. nepiemērotām vietām, jo velosipēds atstāj dziļas sliedes, kas neizzudīs daudzu gadu garumā!
- Ar velosipēdu pārvietojies tikai pa takām, celiņiem un šim nolūkam piemērotām vietām, netraucējot citus.
- Pirms krāmē velosomu vai iepērcies vietējā veikalā – padomā par to kā samazināt atkritumu daudzumu.
- Atkritumus vienmēr labāk vest līdzi un izmest lielāku apdzīvoto vietu konteineros, jo attālāko taku atkritumu urnas ne vienmēr tiek apsaimniekotas pietiekami regulāri.

Vietējo uzņēmēju atbalsts

- Neved līdzi pārtikas krājumus nedēļai no pilsētas lielveikala. Iepērcies vietējos veikalos, taču nelielu ēdamā rezervi vienai ēdienreizei pataupi gan.
- Laba prakse ir iesaistīt vietējos cilvēkus kā stāstniekus par konkrētiem objektiem vai notikumiem, tāpat ikdienišķi komunicēt – integrēties vietējā sabiedrībā.
- Labas atsauksmes pēc ceļojuma, publiskotas bildes tīmeklī un apraksti arī būs teicama vietējo tūrisma uzņēmējdarbību popularizējoša darbība.
- Vietējā ražojuma aliņu vai mājās ražoto vīnu pataupi vakaram, kad velosipēds atpūšas drošā vietā lauku mājas šķūnītī. Un arī tad nepārspīlē.

Esi aktīvs un iesaisti arī savu ģimeni un draugus

- Nopērc velosēdeklīti un paņem braucienā līdzi savu mazuli! Tās būs vienas no viņa pirmajām spilgtākajām atmiņām.
- Ja no draugiem vai ģimenes ne visi gatavi veikt to pašu velomaršrutu, iesaisti tos atbalsta - pavadošā komandā, kas kopumā var radīt lielisku atpūtas modeli.
- Popularizē aktīvu dzīvesveidu arī savu draugu un ģimenes cilvēku vidū.

Zaļš dzīvesveids un domāšana ir saistīta arī ar praktiskiem un drošības jautājumiem, kas jāņem vērā ceļojot ar divriteni. Tālāk padomi, kas saistīti ar drošību uz autoceļiem brauciena laikā.

- Cik vien iespējams, izvairies no lielajiem autoceļiem ar intensīvu satiksmes plūsmu. Pa valsts galvenajiem autoceļiem gan labāk nebrauc!
- Ja brauc pa autoceļu, turies pie nomales un vēro, kas notiek aiz Tevis. Pieliec velosipēdam spogulīti.
- Pa autoceļiem braucot grupā, – turaties viens aiz otra – tā ir drošāk un aizvējā esošie var nedaudz atpūsties.
- Pa autoceļiem nebrauc naktī vai tumšajā diennakts laikā. Ja pats esi sēdējis pie auto stūres šādā laikā, sapratīsi kādēļ tā nevajag darīt!
- Ievēro labas un koleģiālas braukšanas praksi, jo Tu neesi vienīgais ceļu satiksmes dalībnieks.
- Lieto ķiveri, īpaši ja savu algu pelni, domājot ar galvu.
- Pat ja esi iegādājies skaistu un krāsainu velotērpu, tumšākā laikā uzvelc dzelteni atstarojošo vesti. Pateicoties tai, Tu būsi labāk pamanāms. Kāds autobraucējs pat varbūt piebremzēs, jo noturēs Tevi par kārtības sargu!
- Neesi svētdienas braucējs. Pirms garāka velobrauciena uzliec ritenim dubļu sargus. Tādējādi mantas un veloķēdi kaut daļēji pasargāsi no netīrumiem.
- Pavasarī vai pēc ilgāka laika uzkāpjot uz velosipēda, – netrako un neizrādies kā jauns teļš pēc ziemstāves.
- Ievēro adekvātu braukšanas ātrumu un distanci no citiem braucējiem un satiksmes dalībniekiem. Tā ir Tava drošība! Braucot grupā – ar acu kaktiņiem vēro un izvērtē arī citu braucēju un satiksmes dalībnieku plānotos manevrus un trajektorijas.
- Mainot braukšanas virzienu vai veicot kādu citu manevru, vienmēr „pamet aci" atpakaļ un pārliecinies par to, kas notiek aizmugurē.
- Ja izmanto nomātu velosipēdu, tas nav domāts laušanai. Vai esi kādreiz sūkstījies par nomā saņemtu sliktas kvalitātes

23 LLTA „Lauku ceļotājs", 2010. gads



divriteni? Tam ir bijis neapzinīgs lietotājs.

- Nomātam divritenim vispirms pārbaudi tehnisko stāvokli un tikai tad brauc. Novērtē priekšējā riteņa bremžu efektivitāti, lai ceļabiedriem nav jāmeklē aptieciņa.
- Garākos braucienos lieto velosomu, kas uzlikta uz aizmugures bagāžnieka. Tā būs daudz ērtāk un vieglāk, nekā ar mugursomu, kas var izrādīties par smagu un neērtu nastu.
- Velosomā iemet ne tikai veloaptieciņu, bet arī aptieciņu sev vai draugam. Labāk gan, lai tā paliek neizmantota, taču drošības sajūtai tā ir nepieciešama.
- Nekad neatstāj savu braucamo bez uzraudzības vai nedrošā vietā.
- Pirms kāp uz velosipēda, iepazīsties ar Ceļu satiksmes drošības noteikumiem.

Vari arī izdomāt savus zaļos padomus un sava maršruta vai braucēju grupas „iekšējās kārtības noteikumus".

Kā izvēlēties velosipēdu?

Juris Smaļinskis

Ja plānojat izveidot velosipēdu nomu vai iegādāties velosipēdu ceļojumiem, vērts ielūkoties zemāk izveidotajā tabulā, kurā sniegta īsa informācija par galvenajiem velosipēdu tipiem (klasifikācijas gan ir dažādas) un kādam mērķim tie ir domāti. Pirmajā gadījumā (noma) ir vērts parēķināt, cik ilgā laikā pasākums atmaksāsies (ja nav domāts kā papildus piesaistes elements, piemēram, viesu namam), otrajā – kādā veidā un pa kurieni grasāmies ceļot. Cenas tabulā norādītas ļoti aptuvenas, jo tās maksimālie griesti var būt ļoti augsti. Pērkot ir jāņem vērā, ka ļoti lēts vai lēts velosipēds visdrīzāk nebūs labs velosipēds.

Velosipēdu tipi un to īss raksturojums

Autora veidota tabula. Velosipēdu attēlus varat aplūkot, piemēram.: http://www.veloriga.lv/?ct=velotipi

Tips	*Kāds? Kam domāts?*	*Pielietojums velotūrismā*	*Apt. cena, Ls*
BMX	Ar zemu rāmi un mazu riteņu diametru, bez ātruma pārslēgiem. Treniņiem skeitparkos, braucieniem pa rampām, dažādu triku izpildei.	Nederīgi, jo ar tiem nevar veikt garas distances, pārvietoties apvidū un reljefā.	Sākot no ***100***
Freeride	Ar mazu rāmi, bet jau biezākām riepām. Ir ātrumi. Paredzēts jau iepriekš sagatavotai videi – trasēm, nobraucieniem pa kalniem, tramplīniem u.c.	Līdzīgi kā BMX – nav piemērots velotūrisma braucieniem.	Sākot no ***200***
Kalnu (MTB	Ar pietiekami biezām riepām, masīvāku rāmi, daudzām ātrumu kombinācijām un iespēju uzlikt velosomu. Kā jau liecina nosaukums – tas ir apvidnieks.	Latvijas apstākļiem piemērotākais, ja maršruts iet pa lauku, meža, zemes un grantētajiem ceļiem. Ilgstoša braukšana pa asfaltu gan biezo riepu dēļ var būt nogurdinoša.	***150 – 300*** un vairāk
Komforta (atpūtas)	Veidots tā, lai braucējs justos ērti. Mierīgiem un atpūtas braucieniem – parasti pa asfaltu un veloceliņiem. Piemēroti nelielām distancēm. Pie šiem var pieskaitīt arī pludmales riteņus, ar kuriem var braukt pa smiltīm, jo tiem ir platākas riepas.	Velotūrisma noderīgi tikai tad, ja plānots veikt nelielus un radiālus izbraucienu naktsmītnes apkārtnē. Šajā gadījumā gan nepieciešama pietiekami kvalitatīva ceļu infrastruktūra. Vai arī nepieciešamas pludmales smiltis.	***170 – 370*** un vairāk
Šosejas	Ar vieglu rāmi un plānām riepām un lielu riteņu diametru - paredzēts g.k. ātrai braukšanai, savu sportisko rezultātu pilnveidošanai.	Derīgs tikai tad, ja maršruts ved pa labas kvalitātes asfaltētiem ceļiem. Diemžēl, šiem parasti nav velosomas, tādēļ mantība ir jātransportē citādā veidā, vai jābrauc tikai ar pašu nepieciešamāko. Braukšana pa apvidu sagādās nepatīkamus mirkļus un neskaitāmas kameru mainīšanas.	***400 – 1000*** un vairāk
Pilsētas	Pietiekami masīvs ar dažādu rāmju formu, aprīkots ar bagāžnieku vai mantu grozu, vidēji platām riepām. Piemērots braukšanai pa apdzīvotām vietām.	Noderīgs tikai tad, ja ar to ir plānots salīdzinoši īss (līdz 5 – 10 km) brauciens pa pilsētām vai citām apdzīvotām vietām.	***100 – 300*** un vairāk
Tūrisma	Atšķirībā no kalnu (MTB) – ar nedaudz lielāku riteņu diametru.	Latvijā būs vispiemērotākais, ja maršruts mijas ar gariem asfaltētiem posmiem un neiet tikai un vienīgi pa apvidus ceļiem.	***300 – 500*** un vairāk
Citi	Pie tādiem var pieskaitīt saliekamos riteņus, tandēmus, vienrata riteņus, kravas velosipēdus un riteņus ar piekabēm u.c.	Diezin vai būtu laba ideja Latvijas situācijā iegādāties un ceļot ar šādiem riteņiem.	

6. tabula

Velosipēda apkopei nepieciešamais instrumentu u.c. elementu minimums, kam vajadzētu atrasties vietā, kas apkalpo velotūristus, ir šāds:

- pumpis ar auto, sporta un velo ventiļu pārejām;
- veloielāpi, līme, smilšpapīrs (aptieciņas komplektu var pārdot);
- remontatslēgu komplekts;
- smērviela ķēdei, zobratiem un ātruma pārslēgiem;
- riteņu kameras (tūrisma un kalnu riteņiem), kuras nepieciešamības gadījumā var pārdot.



Lietotie saīsinājumi

CSDD	Ceļu satiksmes drošības direkcija
ĪADT	Īpaši aizsargājama dabas teritorija
LLTA	Latvijas Lauku tūrisma asociācija „Lauku ceļotājs”
LR	Latvijas Republika
LVS	Latvijas Valsts standarts
MK	Ministru kabinets
NVO	Nevalstiska organizācija
TAVA	Tūrisma attīstības valsts aģentūra
TIC	Tūrisma informācijas centrs
VAS	Valsts akciju sabiedrība

Izmantotie avoti[24]

1. A. Jakovela, J. Smaļinskis, M. Šlēziņš, U. Bušs. Pētījums „Eurovelo tīkla Latvijas posmu attīstība”. Noslēguma ziņojums. SIA „NK Konsultāciju birojs. 2007.

2. Азбука Велотуризма. Подготовка к походу. Разработка маршрута велопохода. http://www.velotur.kiev.ua/marshpoh2.htm. Resurss apskatīts 27.10.2010.

3. Berens, L. V. (2006). Understanding Yourself and Others: An Introduction to the 4 Temperaments 3.0. Huntington Beach, California: Telos Publications.

4. Faulks, P., Ritchie, B., Fluker, M. (2007). Cycle Tourism in Australia. An Investigation in its Size and Scope, CRC for Sustainable Tourism Pty Ltd., pp.5.

5. Goverment of Alberta. 2005. Establishing Ag Tourism Routes, http://www1.agric.gov.ab.ca/$department/deptdocs.nsf/all/agdex10347. Resurss apskatīts 2010. gada 24. augustā.

6. Grīnfelde, I. 2010. Kartogrāfiskā materiāla izmantošana. Grām.: A.Klepers, J.Kalnačs (red.) Tūrisma maršrutu veidošana. Valmiera, Vidzemes Augstskola, 51.–53.lpp.

7. Grīnfelde, I. & Smaļinskis, J. 2010. Velotūrisms. A.Klepers & J.Kalnačs (red.). Tūrisma maršrutu veidošana (80-81.lpp). Valmiera, Vidzemes Augstskola.

8. Klepers, A. 2010. Maršruta dramaturģija. Grām.: A.Klepers, J.Kalnačs (red.) Tūrisma maršrutu veidošana. Valmiera, Vidzemes Augstskola, 46.–48.lpp.

9. Klepers, A. 2010. Mērķauditorija. Grām.: A.Klepers, J.Kalnačs (red.) Tūrisma maršrutu veidošana. Valmiera, Vidzemes Augstskola, 25.–31.lpp.

10. Larsen, J. E. 2004. Route report EuroVelo Route 7, http://www.friefugle.dk/Eurovelo_rute_7.pdf. Resurss apskatīts 2010. gada 20.augustā.

11. Lourens, M. 2007. Route tourism: a roadmap for successful destinations and local economic developement. Development Southern Africa Vol. 24, No. 3. pp. 475-490.

12. Middleton, V. T. C. & Clarke, J. (2001). Marketing in Travel and Tourism (3rd ed.). Oxford: Butterworth-Heinemann.

13. MK noteikumi Nr.266. (2006) Labturības prasības mājas (istabas) dzīvnieku turēšanai, tirdzniecībai un demonstrēšanai publiskās izstādēs, kā arī suņa apmācībai. Apstiprināti Rīgā 2006.gada 4.aprīlī. Pieejami: http://www.likumi.lv/doc.php?id=132534

14. New Zealand Land Transport Safety Authority, 2004. Cycle Network and Route planning guide, http://www.nzta.govt.nz/resources/cycle-network-and-route-planning/, Resurss aplūkots 2010. gada 24.augustā.

15. Reņģe, V. (1999). Psiholoģija. Personības psiholoģiskās teorijas. Rīga: Zvaigzne ABC.

16. Smaļinskis, J., Klepers, A. 2010. Objektu atlases kritēriji, Grām.: A.Klepers, J.Kalnačs (red.) Tūrisma maršrutu veidošana. Valmiera, Vidzemes Augstskola, 39.–40.lpp.

17. Swarbrooke, J. 1999. The Development and Management of Visitor Attractions. Oxford, Butterworth-Heinemann.

18. Swarbrooke, J. & Horner, S. 2007. Consumer behaviour in tourism (2nd ed.). Oxford: Elsevier.

19. Virginia Bicycling Federation. (2000-2010). Resurss apskatīts 2010.gada 12.septembrī, pieejams http://www.vabike.org/programs/bicycling-friendly-award/.

Nepublicētie avoti

Lepik, R. (2009). Cyclists – friendly tourism services. The report of workshop within project Project “Go cycling through Vidzeme and Southern Estonia”, No. EU30103.

24 Sk. ari avotus, uz kuriem atsauces ir tekstā.



Informācijas centri Vidzemē:

Vidzemes tūrisma asociācija, Pils laukums 1, Cēsis, tel. +371 64122011, **www.vidzeme.com**
Cēsu TIC, Pils laukums 9, Cēsis, tel.+371 64121815, 28318318, **www.torism.cesis.lv**
Pārgaujas TIC, Braslas iela 2, Straupe tel.+371 26137342, 64132214, **www.pargauja.cesis.lv**
Piebalgas reģionālais TIC, Vecpiebalga, tel.+371 26565977, **www.piebalga.cesis.lv**
Vecpiebalgas novada TIP, "Nēķena" muiža, Taurene, 15.05.-15.10. tel. +371 26110724, **www.vecpiebalga.lv**
Līgatnes novada TIC, Spriņģu iela 2, Līgatne, + 371 64153169, **www.visitligatne.lv**
Līgatnes dabas takas informācijas centrs, Tālr.: +371 64153313; +371 28328800, **www.gnp.lv**
Gaujas NP Apmeklētāju centrs pie Gūtmaņalas, Tālr.: +371 26657661, **www.gnp.lv**
Gaujas NP Apmeklētāju centrs pie Zvārtes ieža, Tālr.: +371 29335446, **www.gnp.lv**
Gulbenes TIC, Ābeļu iela 2, Gulbene, tel.+371 64497729, **www.gulbene.lv**
Ainažu TIP, Valdemāra iela 50, Ainaži, tel. +37164043241, **http://tourism.salacgriva.lv**
Limbažu novada TIC , Torņa iela 3, Limbaži, Tālr. +371 64070608, 28359057, **www.visitlimbazi.lv**
Staiceles TIC, Lielā iela 13;Tālr.+371 64035371, 27806452, **www.aloja.lv, www.staicele.lv**
Salacgrīvas TIC, Rīgas iela 10a, Salacgrīva, tālr.+371 64041254, 264633025, **http://tourism.salacgriva.lv**
Saulkrastu TIC, Ainažu iela 13b, Saulkrasti, tel. +371 67952641, **www.saulkrasti.lv**
Madonas novada TIC, Saieta laukums 1, Madona, tel.+371 64860573, 29130437, **www.madona.lv**
Cesvaines TIC , Pils iela 1, Cesvaine, Tel. +371 64852225, 26172637, **www.cesvaine.lv**
Rūjienas TIC, Raiņa iela 3, Rūjiena, tel. +371 64263278, 29464888, **www.rujiena.lv**
Mazsalacas TIC, Rīgas iela 1, Mazsalaca, tel.+371 64251776, 28374774, **www.mazsalaca.lv**
Valmieras TIC, Rīgas iela 10, Valmiera, Tālr. +37164207177, **www.valmiera.lv**
Smiltenes novada TIC, Dārza iela 3, Smiltene, Tālr. +371 64707575, **www.smiltene.lv**
Strenču TIC, Rīgas iela 7, Strenči, Tālr. +371 64715624, **www.strencunovads.lv**
Valkas TIB, Rīgas 22, Valka, tālr. +371 64725522, 26446602, **www.valka.lv**
Ogres novada TIC, Brīvības iela 12a, Ogre, Tālr.: 65071883, 29491685, **www.latvijascentrs.lv**
Siguldas novada TIC, Valdemāra iela 1a, Sigulda, tālr. +371 67971335, **www.sigulda.lv**
Kokneses Tūrisma centrs, Melioratoru ielā 1, Koknese, tālr. +371 65161296, **www.koknese.lv**
Jūrmalas TIC, Lienes iela 5, Majori, Jūrmala, Tel., +371 67147900, **www.jurmala.lv**
Alūksnes novada TIC, Pils iela 74, Alūksne, tel. +37164322804; +37129130280, **www.aluksne.lv**
Apes TIC, Skolas iela 4, Ape. Tālr.+371 64322273 un 22037518, **www.ape.lv**
Ērgļu novada TIP, Rīgas iela 10, Ērgļi, tālr.+371 64871299, +371 64871231, **www.ergli.lv**
Carnikavas novada TIC, Stacijas iela 2a, Tel.+371 67708443, **www.carnikava.lv**
Gaujienas TIC „Pilskalni", Gaujienas pagasts, Apes novads, tel.64381601 un 28386923, **www.gaujiena.lv, www.ape.lv**
Valmiermuižas TIP, Dzirnavu iela 2, Valmiermuiža, tel. +371 29135438, **ciemos@valmiermuiza.lv**

Tour de LatEst



2010

European Union

Estonia Latvia Programme

VIDZEMES TŪRISMA ASOCIĀCIJA