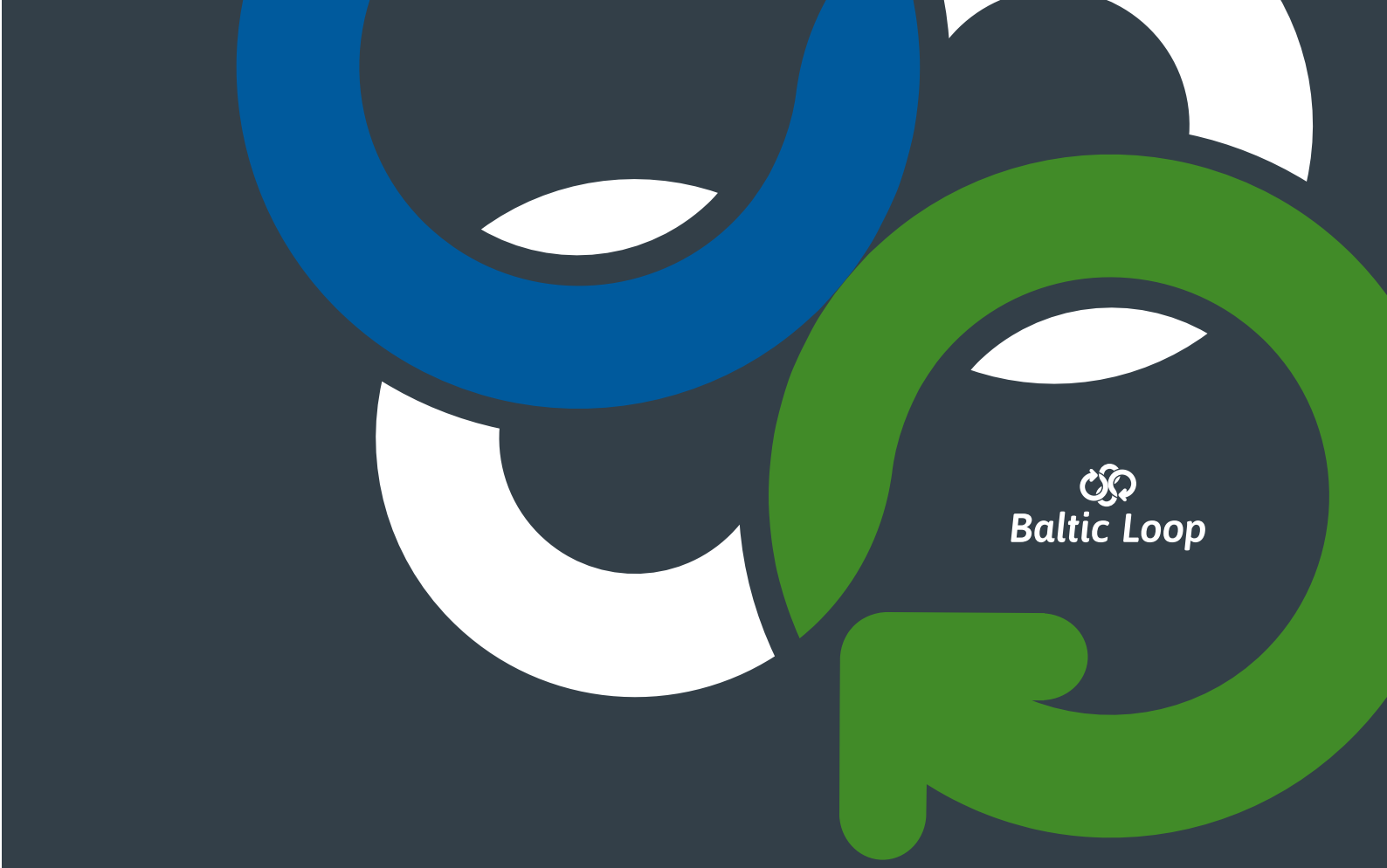


TŪRISMA UN TRANSPORTA KORIDORA ATTĪSTĪBAS VĪZIJA 2030 MARŠRUTĀ VIA HANSEATICA

Stratēģiskā daļa

Interreg Central Baltic

European Union
European Regional Development Fund

Personu apvienība "SIA "Reģionālie projekti" un SIA "Ardenis""

11.01.2021.

Saturs

1. VIA Hansetica konteksts un pašreizējā situācija.....3

2. Attīstības vīzija un mērķi.....8

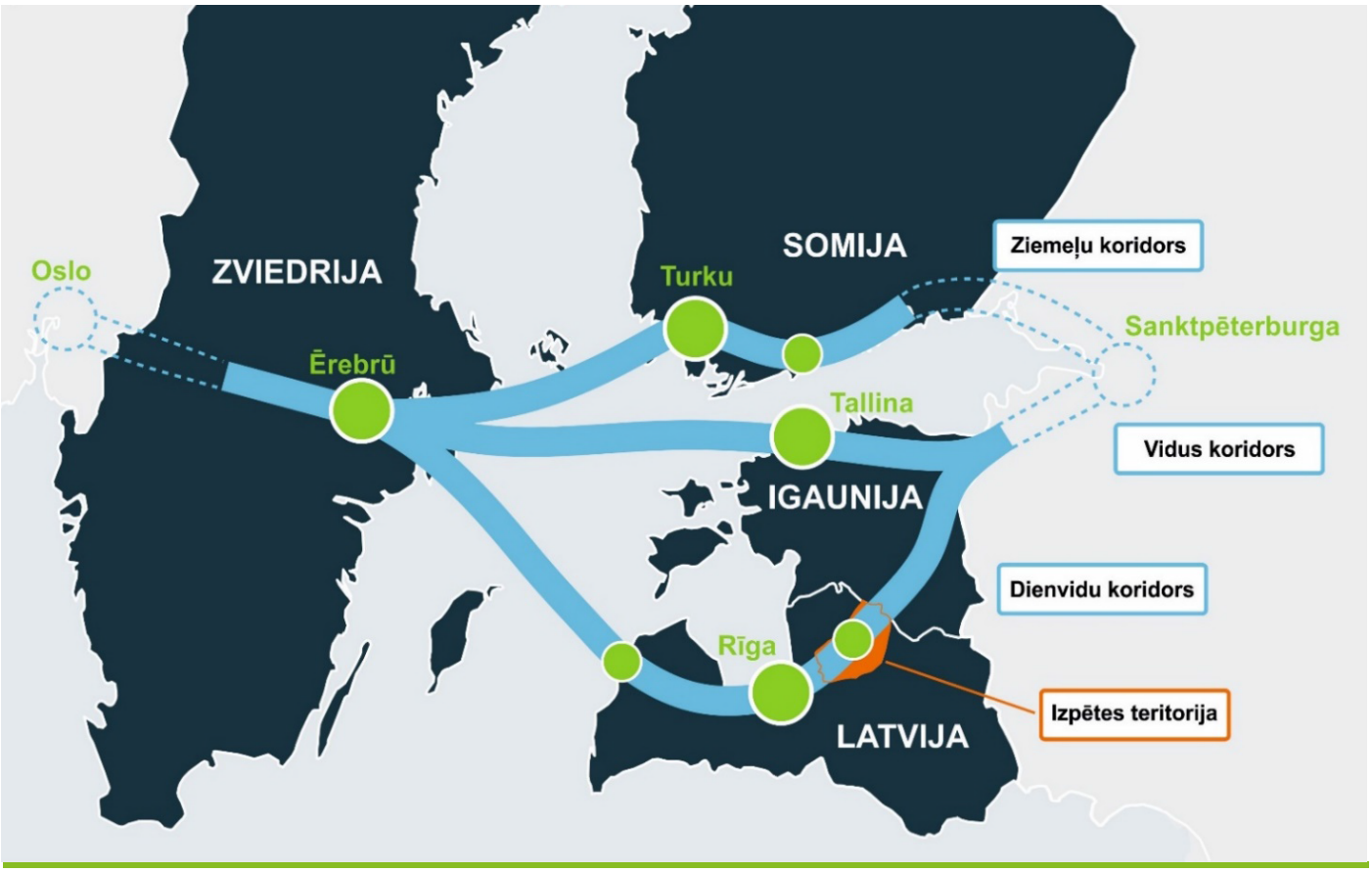
3. Rīcības virzieni un perspektīvā attīstība.....10
3.1. SM1 - uzlabot satiksmes plūsmu un ātrumu.....10
3.1. SM2 - attīstīt tūrisma un mobilitātes informācijas sistēmas.....17
3.1. SM3 - palielināt tūristu plūsmu VIA Hansetica tūrisma koridorā.....20

4. Rezultatīvie rādītāji.....29

1. VIA Hansetica konteksts un pašreizējā situācija

VIA Hanseatica ir starptautisks tūrisma maršruts, kas savieno Igauniju, Latviju un Krieviju. Maršruta pamatā ir transporta koridors, kuru veido vēsturiskie Hanzas tirdzniecības ceļi, un tas ved no Sanktpēterburgas caur Tartu uz Rīgu.[1]

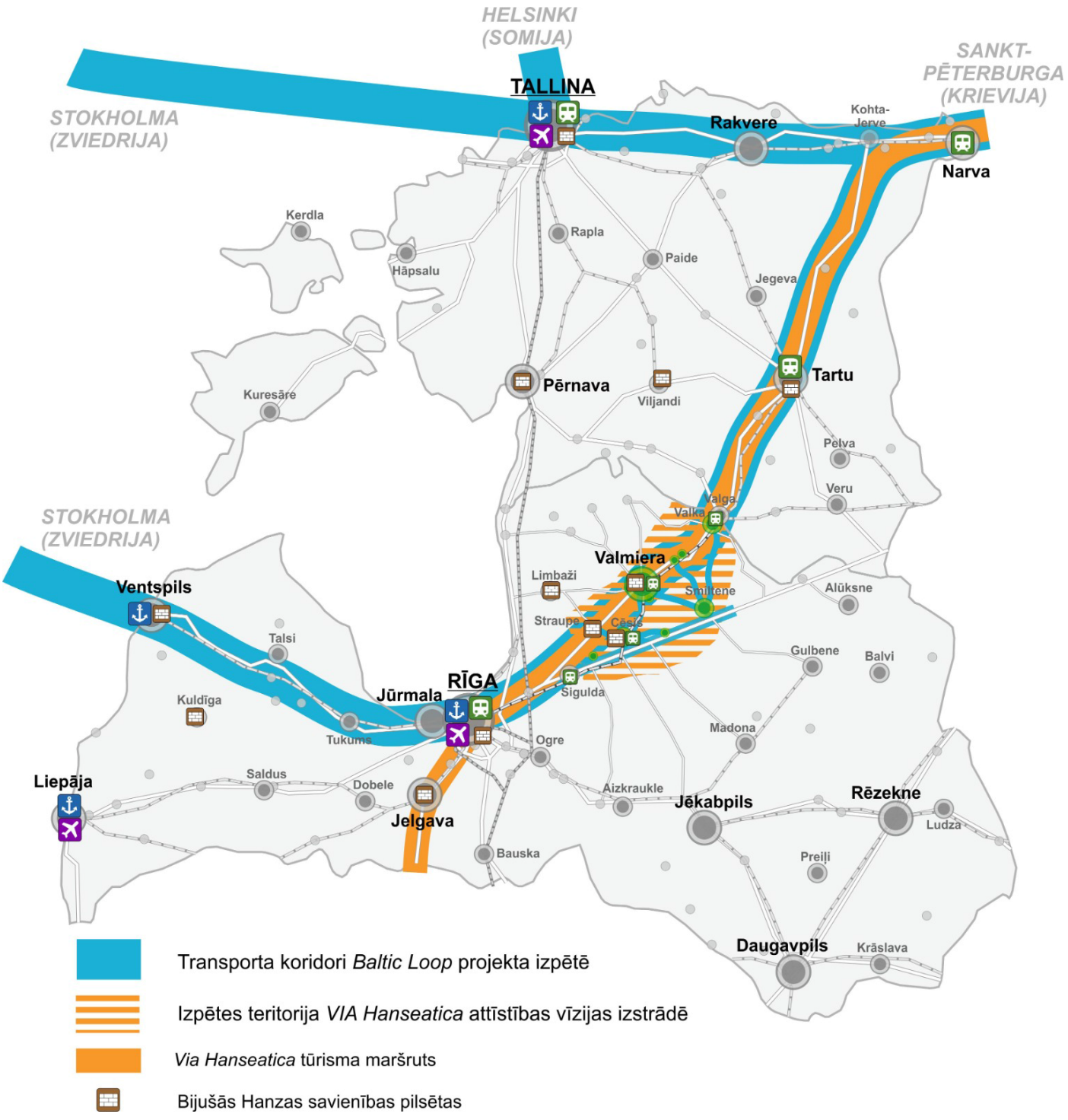
Tūrisma maršruta VIA Hanseatica teritorija un ietekmes areāls kā izpētes teritorija ir daļa no Baltijas transporta loka Dienvidu koridora. (Attēls 1, Attēls 2.)



1. attēls Baltijas transporta loks un izpētes teritorija Baltic Loop projekta ietvaros.

Ārējo sasniedzamību iezīmē arī autoceļš VIA Baltica, perspektīvā dzelzceļa līnija Rail Baltica un citi ārvalstu savienojumi ārpus Dienvidu koridora (piemēram, savienojums ar Pleskavu Krievijā, Viļņas un Daugavpils savienojums ar pasažieru vilcienu, Liepājas un Vācijas savienojumi ar prāmi u. tml.).

[1] https://www.viahanseatica.info/



2. attēls. Tūrisma maršruta VIA Hanseatica teritorija un tās ārējā sasniedzamība.

Tūrisma maršrutā VIA Hanseatica transporta plūsma Vidzemes plānošanas reģionā virzās pa valsts galveno autoceļu A3 Inčukalns–Valmiera–Igaunijas robeža (Valka), dzelzceļa līniju Rīga–Lugaži–valsts robeža, kā arī funkcionāli saistīto autoceļa A2 posmu Inčukalns–Drabeši un P20 autoceļa posmu Drabeši–Cēsis–Valmiera, papildus iekļaujot Smiltenes–Valkas virzienu.

VIA Hanseatica un tam piegulošā teritorija ir nozīmīgs tūrisma attīstības koridors, taču viens no tā pilna potenciāla sasniegšanas limitējošajiem faktoriem ir transporta pakalpojumu pieejamība un kvalitāte. Gan vietējiem, gan ārzemju tūristiem, meklējot alternatīvu pārvietošanās veidu personīgajam autotransportam, nākas saskarties ar piedāvāto transporta risinājumu sadrumstalotību, digitāli pieejamās informācijas trūkumu, kā arī sabiedriskā transporta kursēšanas laiku nesalāgotību, kas kavē ērtu pārvietošanos starp vairākiem tūrisma objektiem transporta koridora tuvumā. Arī izvēloties personīgo autotransportu, tūristi saskaras ar dažādiem šķēršļiem, piemēram, infrastruktūras kvalitāti (autoceļu stāvoklis, norāžu trūkums).

Starptautisks transporta eksperts ESPON EGTC direktors Wiktor Szydarowski, PhD, pētījuma izstrādes ietvaros dalījās viedoklī: "Vidzeme ir ļoti neskarta un jauka vide ar daudzām vērtīgām dabas un kultūras mantojuma teritorijām. VIA Hanseatica tūrisma maršruta pamatā ir dažādu vērtību sasaistīšana starp pilsētām un gar galvenajām transporta asīm. Gan vietējiem, gan ārvalstu tūristiem šeit tiek piedāvāts daudzveidīgs un izsmalcināts tūrisma pakalpojums. Maršrutā būtu nepieciešams arī nodrošināt kvalitatīvus savienojumus ar sabiedrisko transportu, bet ne vienmēr ar biežiem savienojumiem, nerunājot par ātrgaitas līnijām, jo tas ir utopiski. Tāpēc jādomā par VIA Hanseatica zīmola maiņu, un Vidzemei būtu jāskatās uz lietām, kas to atšķirtu no citām tūrisma teritorijām Eiropā, – tātad nestandarta vilcieniem, nestandarta idejām attīstībai."

Esošās situācijas analīzē vērtētas tūristu un sabiedriskā transporta pasažieru plūsmas tūrisma maršrutā VIA Hanseatica, iekļauta būtiskākā informācija no Pētījuma ietvaros veiktajām iesaistīto pušu intervijām, kā arī veikts stipro un vājo pušu, iespēju un draudu izvērtējums jeb SVID analīze. Galvenie rezultāti apkopoti Tabula 1.

1. tabula. SVID analīzes kopsavilkums.

STIPRĀS PUSES

• Atpazīstams tūrisma maršruts starptautiskajā tūrismā

• Tradicionāla un vēsturiski lielāka tūrisma plūsma uz Vidzemi, populārākie galamērķi – Līgatne, Cēsis u. c.

• Pašvaldību tūrisma informāciju centru pietiekamība, speciālistu aktīvā darbība

• Pieejama, pastāvīgi pilnveidota tūrisma informācija pašvaldību tīmekļa vietnēs

• Izveidoti reģionālie un starptautiskie kājāmgājēju un velosipēdu maršruti – "Mežtaka", "Zaļais dzelzceļš", EuroVelo, kas veicina atpazīstamību

• Pietiekama tūrisma infrastruktūra – pakalpojumi, apskates objekti, ēdināšanas iestādes, naktsmītnes

• Labs sabiedriskā transporta piedāvājums nokļūšanai no Rīgas Cēsīs un Valmierā

• Pietiekams reģionālo autobusu maršrutu tīklojums

• Valsts galvenie autoceļi A2 un A3 ir labā tehniskā stāvoklī

• Veikta vairāku reģionālo ceļu rekonstrukcija (piemēram, Strenčos un tuvākajā apkārtnē, pievedceļš uz Sedu)

• Elektromobiļu uzlādes tīkls uz galvenajiem ceļiem labi attīstīts

VĀJĀS PUSES

• Fragmentēta tūrisma informācija (par katru pašvaldības teritoriju atsevišķā tīmekļa vietnē)

• Tūrisma informācijas pieejamības trūkums vairākās valodās (lgauņu, Lietuviešu, Krievu, Vācu)

• Trūkst ērtas digitālas tūrisma maršruta plānošanas iespējas

• Novecojusi sistēma un birokrātiska rakstura problēmas attiecībā uz tūrisma objektu norādes zīmēm (zīmju uzstādīšana, sezonāla mainīšana, latviskošana)

• Nepietiekams tūristu plūsmas menedžments, mazinot ietekmi uz vidi atsevišķos objektos, pastiprināta dabas resursu noplicināšana tūristu ietekmē

• Tūristu atstātā piesārņojuma, atkritumu apsaimniekošana tūrisma objektos, dabas takās nav pietiekama

• Ierobežota ar tūrismu saistīta uzņēmējdarbība īpaši aizsargājamās dabas teritorijās

• Novecojis dzelzceļa ritošais sastāvs – lēns kustības ātrums, zems komforta līmenis, apgrūtināta iekāpšana, nav pielāgots personām ar kustību ierobežojumiem

• Sabiedriskā transporta kustības grafiki nav piemēroti tūrisma plūsmai uz VPR, tie pielāgoti darbaspēka plūsmai uz Rīgu

• Vilcienu un autobusu kustības grafiki ne vienmēr ir saskaņoti (pārsēšanās)

• Vāja sabiedriskā transporta informācijas pieejamība, īpaši svešvalodās

• Nav vienotas informācijas sistēmas par visiem autobusu maršrutiem, maršrutu plānošanu u. c. mūsdienīgas iespējas

• Atsevišķu valsts galveno autoceļu A2 un A3 posmu caurlaides spēja ir nepietiekama (īpaši brīvdienās)

• Daļa valsts reģionālo autoceļu ir sliktā stāvoklī (piemēram, P14, P24, P29 posmi u. c.) – neapmierinošs segums, nepietiekams platums, ūdens novade u. c.

• Valsts vietējie autoceļi līdzekļu trūkuma dēļ bieži ir bez melnā seguma vai sliktā kvalitātē (piemēram, nav asfaltēta ceļa Straupe–Līgatnes pārceltuve, Rauna–Valmiera u.c.)

• Vāji attīstīta un sadrumstalota veloinfrastruktūra – gar galvenajiem autoceļiem nav veloceļu, grants ceļi ar velosipēdu grūti izbraucami

• Vāji attīstīti auto, velosipēdu, elektrisko velosipēdu nomas pakalpojumi

IESPĒJAS

• Laikapstākļu, klimata pārmaiņu ietekme uz tūrisma pakalpojumu sniegšanu (pagarinās vasaras tūrisma sezona)

• Potenciāls piesaistīt tūristus atkārtoti pēc iegūtas esošas pozitīvas emocionālās pieredzes

• Rail Baltica attīstība, tādējādi uzlabojot mobilitāti VIA Hanseatica virzienā un palielinot tūristu skaitu

• Ekotūrisma un velotūrisma attīstības potenciāls

• Dzelzceļa attīstīšana par transporta sistēmas mugurkaulu, nodrošinot lielāku reisu skaitu

• Uzlabot iespējas ērti pārsēsties no Igaunijas uz Latvijas sabiedrisko transportu – Valkas–Valgas savienojums, piemēram, ja tūrists vēlas nokļūt no Tartu uz Valmieru, u. tml.

• Multimodālo risinājumu attīstība (dzelzceļš, autobusi, privātais autotransports + velosipēdi, elektriskie skrejriteņi u. c.)

• Valsts un pašvaldību atbalsts elektrisko velosipēdu nomas punktu izveidei

DRAUDI

• Laikapstākļu, klimata pārmaiņu ietekme uz tūrisma pakalpojumu sniegšanu ziemas sezonā

• Ārvalstu tūristu pieejas saglabāšana ātrai Baltijas valstu apceļošanai arī turpmāk (īss uzturēšanās laiks katrā valstī, līdz divām, trīs dienām, kuru laikā iespējams apskatīt galvaspilsētas un dažus tuvākos objektus, pilsētas) neveicina mazo tūrisma objektu apmeklēšanu

• Normatīvo aktu regulējuma izmaiņas, kas nelabvēlīgi ietekmē tūrisma biznesu (attiecībā uz īpaši aizsargājamām teritorijām, piemēram, Gaujas Nacionālo parku u. c.), nodokļiem u. c.)

• Sabiedriskā transporta maršrutu tīkla samazinājums pasažieru un iedzīvotāju skaita samazinājuma ietekmē (t. sk. dzelzceļa staciju slēgšana)

• Rail Baltica attīstība rada papildu konkurenci maršrutam VIA Hanseatica, pārvietojoties no Rīgas uz Tallinu

• Elektromobiļu akumulatoru kapacitātei pieaugot, daļa uzlādes punktu kļūs nevajadzīgi

• Apvedceļu izbūve var samazināt tūrisma plūsmu apbraucamajās apdzīvotajās vietās (piemēram, Strenčos)

2. Attīstības vīzija un mērķi

Tūrisma maršruta VIA Hanseatica attīstības vīzijas izstrāde skatāma kontekstā ar hierarhiski augstāk stāvošo spēkā esošo Vidzemes plānošanas reģiona attīstības plānošanas dokumentu Ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030. gadam. Šajā stratēģijā viens no noteiktajiem mērķiem Vidzemei ir IAS5: Sasniedzams reģions, kas iezīmē šā Pētījuma izstrādes uzstādījumus. Papildus jāņem vērā mērķis IAS6: Vietu pievilcība, konkrēti, pievilcīga dzīves vide ar kvalitatīvu pakalpojumu pieejamību, kvalitatīvām brīvā laika pavadīšanas iespējām u. c.

VIA Hanseatica tūrisma koridors ir savienojošā stīga starp populārākajiem galamērķiem – Rīgu, Gaujas Nacionālo parku un Tartu –, kurā nodrošinātas plašas, ērtas, efektīvas un videi saudzīgas mobilitātes iespējasTūrisma maršruta VIA Hanseatica attīstības vīzija izstrādāta, balstoties uz veikto esošās situācijas analīzi, iesaistīto pušu intervijām, pasažieru un tūristu plūsmām un statistikas datu analīzi, infrastruktūras stāvokļa un pakalpojumu kvalitātes novērtējumu un citu informāciju, kas iegūta darba gaitā.

VIA Hanseatica vīzija uz 2030. gadu iezīmē tā savienojošo funkciju un tajā nodrošināmās pārvietošanās iespējas: VIA Hanseatica tūrisma koridors ir savienojošā stīga starp populārākajiem galamērķiem – Rīgu, Gaujas Nacionālo parku un Tartu –, kurā nodrošinātas plašas, ērtas, efektīvas un videi saudzīgas mobilitātes iespējas. (Attēls 3.)

VIA Hanseatica tūrisma koridors ir savienojošā stīga starp populārākajiem galamērķiem – Rīgu, Gaujas Nacionālo parku un Tartu –, kurā nodrošinātas plašas, ērtas, efektīvas un videi saudzīgas mobilitātes iespējas

3. attēls. VIA Hanseatica attīstības vīzija.

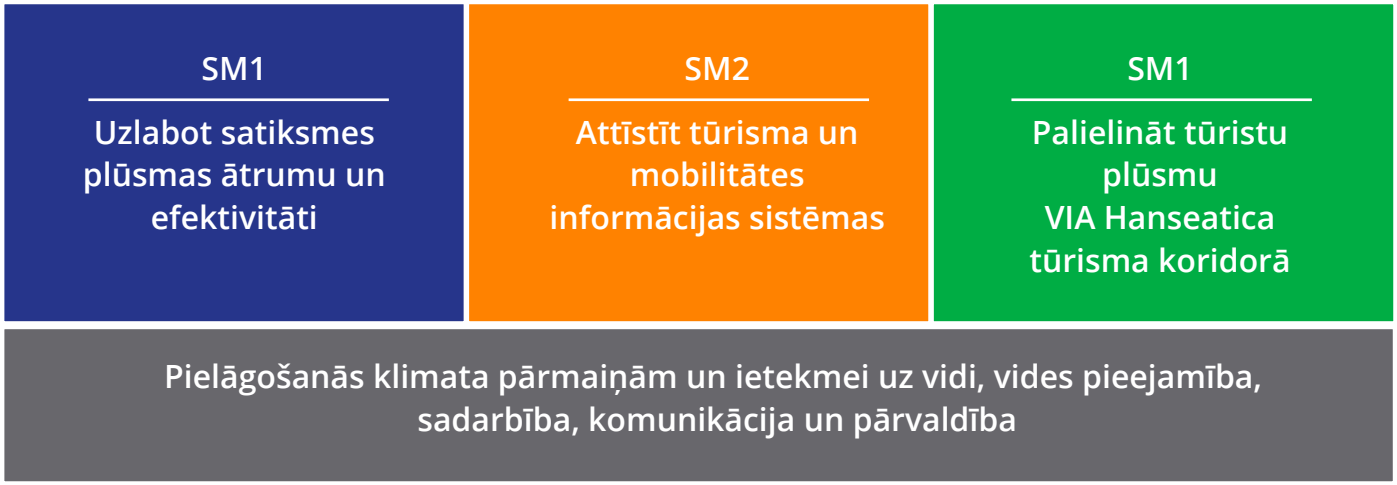
VIA Hanseatica ietverošais areāls ir pievilcīgs tūrisma reģions Latvijā, ko labprāt apmeklē gan vietējie, gan ārzemju tūristi. VIA Hanseatica tūrisma maršrutā labi sadzīvo ārējā un iekšējā mobilitāte. To iezīmē zaļš un plašs gājēju un velocelju tīklojums, kas ikdienā izmaina ne tikai tūristu, bet arī iedzīvotāju paradumus un plūsmu.

Lai sekmētu teritorijas attīstības vīzijas īstenošanu, izvirzīti trīs galvenie stratēģiskie mērķi, uz kuriem liekams uzsvars: uzlabot satiksmes plūsmas ātrumu un efektivitāti, attīstīt tūrisma un mobilitātes informācijas sistēmas un palielināt tūristu plūsmu VIA Hanseatica tūrisma koridorā. (Attēls 4.)

Mobilitātes pakalpojumu un infrastruktūras pieejamība ir viens no galvenajiem priekšnoteikumiem tūrisma maršruta VIA Hanseatica attīstībai. Kopējā satiksmes plūsma tiks padarīta efektīvāka, uzlabojot transporta infrastruktūru, sabiedriskā transporta pakalpojumus, savienojumus, sniedzot iespējas izmantot dažādus transporta veidus pirmajam / pēdējam kilometram un ieviešot jaunas mobilitātes iespējas VIA Hanseatica ietekmes areālā.

Kā horizontālās prioritātes, kas integrējamas visos Rīcības virzienos, izceļamas:

- pielāgošanās klimata pārmaiņām un ietekmei uz vidi,
- vides pieejamība,
- sadarbība, komunikācija un pārvaldība. (Attēls 4.)



4. attēls. VIA Hanseatica stratēģiskie mērķi un horizontālās prioritātes.

Lai veiktu segmentētu un mērķtiecīgu darbu stratēģisko mērķu sasniegšanā, izvirzīti vairāki rīcības virzieni, kuros veicamas aktivitātes. Pie katra no virzieniem uzskaitītas ieteicamās vidējā termiņa un ilgtermiņa rīcības/aktivitātes.

3. Rīcības virzieni un perspektīvā attīstība

3.1. SM1 – Uzlabot satiksmes plūsmas ātrumu un efektivitāti

VIA Hanseatica tūrisma maršrutā ir svarīgi attīstīt multimodālus transporta mezglus, daudzveidīgas un pieejamas mikromobilitātes iespējas, izveidot koplietošanas transporta piedāvājumu lielākajās pilsētās un ciemos attīstīt veloinfrastruktūru. Transporta infrastruktūras un pakalpojumu nodrošināšana tūrismam skatāma integrēti. Infrastruktūru varēs izmantot kā tūristi, tā vietējie iedzīvotāji, tādējādi padarot ieguldījumus efektīvākus.

Jau šobrīd cilvēki saprot, ka braukt uz Tallinu caur Tartu ir tā vērts, jo Tartu ir populārs tūrisma galamērķis. Līdz ar to, attīstot šo savienojumu, VIA Hanseatica būs spēcīga alternatīva VIA Baltica, aicinot pa ceļam apstāties arī Vidzemē. Tas nosaka vajadzību uzlabot satiksmes ērtības uz autoceļiem A2 un A3, sākot ar servisa un atpūtas punktu nepieciešamību koridora malā.

VIA Hanseatica makroreģionālās nozīmes stiprināšanā būtiska ir transporta infrastruktūras pilnveide, lai kvalitātes līmenis tuvotos līdzvērtīgi Ziemeļeiropas valstīm, un arī tiekšanās uz risinājumiem, kas mazinās transportlīdzekļu radīto negatīvo ietekmi uz klimata pārmaiņām un vidi. Sabiedrība pieprasa ietekmes uz vidi līdzsvarošanu, tāpēc VIA Hanseatica būs ieviesti daudzveidīgi klimatneitrāli un videi saudzīgi risinājumi dažādos pārvietošanās veidos.

Kā pirmais stratēģiskais mērķis izvirzīta satiksmes plūsmas ātruma un efektivitātes uzlabošana, un tā sasniegšanai noteikti seši rīcības virzieni (Attēls 5).

5. attēls. Pirmais stratēģiskais mērķis un rīcības virzieni.

RV 1.1. Transporta infrastruktūra

Līdz 2030. gadam transporta infrastruktūras jomā galvenais ir infrastruktūras pilnveide – autoceļi, stāvlaukumi, dzelzceļa stacijas, autoostas, pieturvietas. VIA Hanseatica būs attīstījies par mūsdienīgu un pasažieru dažādajām prasībām atbilstošu tūrisma - transporta koridoru, kurā pārvietoties ir ātri, ērti un droši.

Autoceļi A3 un A2 arī perspektīvā būs kā starptautiskas un nacionālas nozīmes transporta koridori. Kā reģionālas nozīmes koridori VIA Hanseatica ietekmes areālā noteikti autoceļi P11, P14, P16, P17, P18, P20, P24, P27 un P30. Vietējas nozīmes koridori perspektīvā būs autoceļi P22, P23, P25, P29, P31 un P32. (Attēls 6.)

Lai sasniegtu noteikto vīziju, jāuzlabo tūristu piekļuve VIA Hanseatica tūrisma maršrutam no iekšzemes, ņemot vērā esošās tūristu plūsmas caur Rīgu. Jāņem vērā starptautiskās dzelzceļa līnijas Rail Baltica integrācija, kopējās satiksmes shēmas plānotā pārorganizācija un pirmā līmeņa savienojumu īstenošana. Jāuzlabo arī starpvalstu autobusu un vilcienu maršrutu savienojumi. Dzelzceļa līnijas Rīga–Lugaži–Valka infrastruktūra un pa to kursējošie pasažieru vilcieni būs mūsdienīgi, pieejami personām ar kustību traucējumiem iekāpšanai/izkāpšanai un ērtai velosipēdu pārvadāšanai ikdienā.

Pašlaik VIA Hanseatica ietekmes areālā gar valsts autoceļiem pieejami 24 stāvlaukumi (Attēls 6). Esošais stāvlaukumu un atpūtas vietu skaits pie valsts autoceļiem perspektīvā ir palielināms, īpašu uzsvaru liekot uz labiekārtojumu – labierīcības, galdi un soli, atkritumu urnas u. tml. Apstāšanās vietu izveide skatāma pēc funkcionālās nepieciešamības konkrētajā vietā, jāizvērtē citas esošās apstāšanās iespējas, piemēram, degvielas uzpildes stacijās u. c., kā arī potenciāli nodrošināmais labiekārtojuma līmenis. Labiekārtoti stāvlaukumi īslaicīgai apstāšanās galveno asu jeb autoceļu A2 un A3 malās būs pieejami ik pēc 10 km ar ietilpību 15–20 automobiļi.

Kopumā būtu nepieciešams labiekārtot atsevišķas prioritāras un no stratēģiskā viedokļa nozīmīgas autostāvvietas, īpaši tās, kas ir būtiskas no tūrisma viedokļa un atrodas nozīmīgu tūrisma resursu – dabas, kultūras objektu – un populāru rekreācijas vietu tuvumā, vai arī atsevišķas skatu vietas, kur ir paaugstināts vietas ainaviskums, papildinot tās ar dabas, kultūras un izziņas takām un citiem piesaistes objektiem.[2]

Ceļā pavadīto laiku pasažieriem, tajā skaitā tūristiem, samazinās ne tikai pilnvērtīga autoceļu A2 un A3 infrastruktūra, bet arī VIA Hanseatica ietekmes areālā labā tehniskā stāvoklī esošie valsts reģionālie un vietējie autoceļi, kā arī pašvaldību pievedceļi nozīmīgiem tūrisma objektiem, piemēram, Līgatnes dabas takām, Zvārtes iezim, Ērgļu klintīm u. c.

[2] https://www.viahanseatica.info/

Galvenās veicamās rīcības:

- uzlabot autoceļu stāvokli un satiksmes drošību (segums, nomales, apzīmējumi un ceļa zīmju izvietojums u. c.);
- modernizēt dzelzceļa staciju infrastruktūru, renovēt peronus, nodrošinot ērtu un drošu iekāpšanu / izkāpšanu vilcienos;
- sniegt atbalstu valsts un pašvaldību autoceļu uzlabošanai uz nozīmīgiem tūrisma objektiem;
- attīstīt atpūtas vietas, stāvlaukumus ar atbilstošu infrastruktūru gar valsts un reģionāliem autoceļiem (t. sk. tūristiem, lielgabarīta transportam);
- attīstīt elektrouzlādes infrastruktūru.

RV 1.2. Velosatiksmes infrastruktūra

Vidzemi šķērso vairāki starptautiski atpazīstami velo un kājāmgājēju maršruti, kas ir būtisks resurss velo un kājāmgājēju tūrisma attīstībai. Liels uzsvars liekams uz velosatiksmes infrastruktūras attīstību, veicot esošo velomaršrutu inventarizāciju, padarot maršrutus piemērotus braukšanai, kā arī kopumā attīstot drošu velosatiksmi, kas būtu nodalāma no autotransporta un gājēju plūsmas. Velosatiksmes nodalīšana ne tikai sniegs ieguvumu drošākai satiksmes plūsmai, bet arī saīsinās autobraucēju ceļā pavadīto laiku, mazinot vajadzību apsteigt velobraucējus pa pretējo joslu, neveidojot automašīnu kolonnas u. tml. Attīstot infrastruktūru, maršrutos ieteicams izveidot atpūtas vietas, pieturpunktus ik pēc 4–10 km. Ieteicams ik pēc 5–15 km attīstīt vietas, kur maršrutā iespējams uzsākt vai beigt ceļu (savienojumi ar sabiedriskā transporta pieturvietām, stāvlaukumiem, autoceļiem). Tāpat attīstāmi savienojumi starp dažādiem maršrutiem.

Velotūrisma attīstības perspektīvu iezīmē ne tikai infrastruktūras pilnveide, bet arī tās lietotāju skaita pieaugums, jo eiropiešiem jau šobrīd ir populāri ceļot ar velosipēdu. Ne mazāk svarīga ir velosipēdu pieejamība – nomas iespējas, elektrovelosipēdu pieejamība, novietnes, apkopes punkti u. c. Droša velosatiksmes infrastruktūra veicinās ne tikai vietējo iedzīvotāju, bet arī tūristu izvēli par labu kustībai ar velosipēdu, tādējādi mazinot automašīnu radīto negatīvo ietekmi uz klimata pārmaiņām un vidi.

2030. gadā VIA Hanseatica tūrisma maršruts piesaistīs arvien vairāk jaunu apmeklētāju, pateicoties attīstītai velosatiksmes infrastruktūrai.

Galvenās veicamās rīcības:

- izveidot un uzlabot velo un gājēju ceļu infrastruktūru (t. sk. esošajos velomaršrutos);
- savienot apdzīvotās vietas, nozīmīgus tūrisma objektus ar drošiem veloceļiem, nodrošinot efektīvu plūsmu;
- izvērtēt un sniegt priekšlikumus velomaršrutu uzlabošanai (kāda sarežģītības pakāpe un infrastruktūras stāvoklis šobrīd, kādi savienojumi, kādas iespējas uzsākt kustību pa maršrutu dažādās vietās);
- veidot starppašvaldību velomaršrutu savienojumus, paplašinot maršrutu tīklu (pielāgota, izveidota tūrisma informācija un tādi infrastruktūras savienojumi kā takas, tilti, lai savienotu dažādus maršrutus, norādes zīmju izvietošana u. tml.);
- izveidot elektrovelosipēdu un elektroskrejriteņu apkopes punktus.

RV 1.3. Sabiedriskais transports

Sabiedriskajā transportā būtiskākais ir tā pieejamība gan maršrutu, gan reisu skaita ziņā, kā arī mūsdienīgi un videi saudzīgi pasažieru pārvadājumi. Būtiski ir samazināt ceļā pavadīto laiku, pārvietojoties maršrutā, un tas iespējams, veidojot labākus sabiedriskā transporta savienojumus, paātrinot pārsēšanos un biļešu iegādes procesu. Braukšanas ātrumu var palielināt, samazinot pieturvietu skaitu, taču tas būtiski ietekmē sabiedriskā transporta pieejamību.

Galvenās veicamās rīcības:

- uzlabot teritorijas ārējo sasniedzamību ar sabiedrisko transportu, piemēram, ieviešot papildu ekspresvilcienus, uzlabojot Valkas–Valgas savienojumu u. c.;
- pilnveidot sabiedriskā transporta kursēšanas laiku un maršrutu salāgošanu;
- samazināt braukšanas laiku, izvērtējot papildu ekspresreisu ieviešanu.

2030. gadā sabiedriskais transports VIA Hanseatica ietekmes areālā būs tūristu bieži izvēlēts pārvietošanās līdzeklis, jo būs pieejami ērti sabiedriskā transporta savienojumi un plašas iespējas pārvietošanos papildināt ar mikromobilitātes rīkiem.

RV 1.4. Multimodalitāte

VIA Hanseatica tūrisma maršruta attīstības vīzijas izstrādē identificētas vajadzības uzlabot pasažieru iespējas nokļūt tūrisma objektā, izmantojot vairāk nekā vienu transporta veidu, un sekmēt šo transporta veidu savienojumus, pārsēšanās punktus, piemēram, autoostu un dzelzceļa staciju sasaiste, iespēja izmantot velosipēdu pēdējam kilometram u. tml. Ar multimodalitāti saprot pārvietošanos, kas iekļauj divus vai vairāk transporta veidus, lai nokļūtu no sākumpunkta līdz galamērķim. Ar multimodāliem savienojumiem saprot pārsēšanās punktus, kuros ērti pāriet no viena transporta veida uz citu.

Ērti savienojumi starp dažādiem sabiedriskā transporta veidiem un arī maršrutiem uzlabos pasažieru plūsmu, stiprinot sabiedriskā transporta nozīmi, un ļaus samazināt ceļā pavadīto laiku.

Multimodālie pārsēšanās punkti būs attīstīti Cēsīs, Smiltenē, Valmierā un Valkā. Cēsīs šobrīd ir salīdzinoši labs autoostas un dzelzceļa stacijas savienojums, taču papildus ieviešami mikromobilitātes pakalpojumi. Valmierā un Valkā būs pilnveidota saskaņotība reģionālās vietējās nozīmes maršrutu kursēšanas laikiem ar laiku, kad vilcienam pieskaņotais autobuss atved vai aizved pasažierus uz dzelzceļa staciju, tādējādi tūristi sekmīgi izmantos šo savienojumu apkārtējo apskates objektu apmeklēšanai. Smiltenē jau pašlaik apmainās vairāki autobusi un arī nākotnē pilsēta būs nozīmīgs reģionālais centrs. (Attēls 6.)

Bērzkrogs jau vēsturiski bijis krustpunkts, no kura atzarojas vairāki satiksmes virzieni, tādējādi šī vieta būs attīstīta kā pārsēšanās punkts no viena reģionālā starppilsētu nozīmes autobusa maršruta uz citu reģionālā starppilsētu nozīmes maršrutu vai reģionālo vietējās nozīmes autobusu maršrutu. (Attēls 6.)

Īpaši jāizceļ Valkas un Valgas savienojums, ņemot vērā apstākli, ka Valga tiek izmantota kā galamērķis, lai nokļūtu arī Valkā.

Sabiedriskā transporta izmantošana starp tūristiem palielināsies arī multimodalitātes punktos izveidoto stāvparku (park & ride) infrastruktūras ietekmē. Tajos būs pieejami koplietošanas transportlīdzekļi, kas veicinās tūristu plūsmu un elastīgu pārvietošanos visā ietekmes areālā. Koplietošanas transportlīdzekļi dažādos mobilitātes iespējas un nodrošinās ērtāku tūristu pārvietošanos plašākā teritorijā, gan apmeklējot tūrisma objektus, gan izmantojot viesmīlības pakalpojumus. Ar koplietošanas transportu šeit saprot īstermiņa automašīnu nomas iespējas, un pašlaik tuvākie pakalpojumi pieejami galvaspilsētā (piemēram, CARGURU, CityBee).

Galvenās veicamās rīcības:

- attīstīt multimodālos savienojumus lielākajos centros (autobuss, vilciens, velo, skrejriteņi u. c.);
- uzlabot dažādu mobilitātes pakalpojumu savienojamību apdzīvotās vietās (pārsēšanās iespējas no vilciena uz autobusu u. tml.);
- attīstīt stāvparkus ar mikromobilitātes iespējām;
- sekmēt koplietošanas transporta pieejamību lielākajos centros.

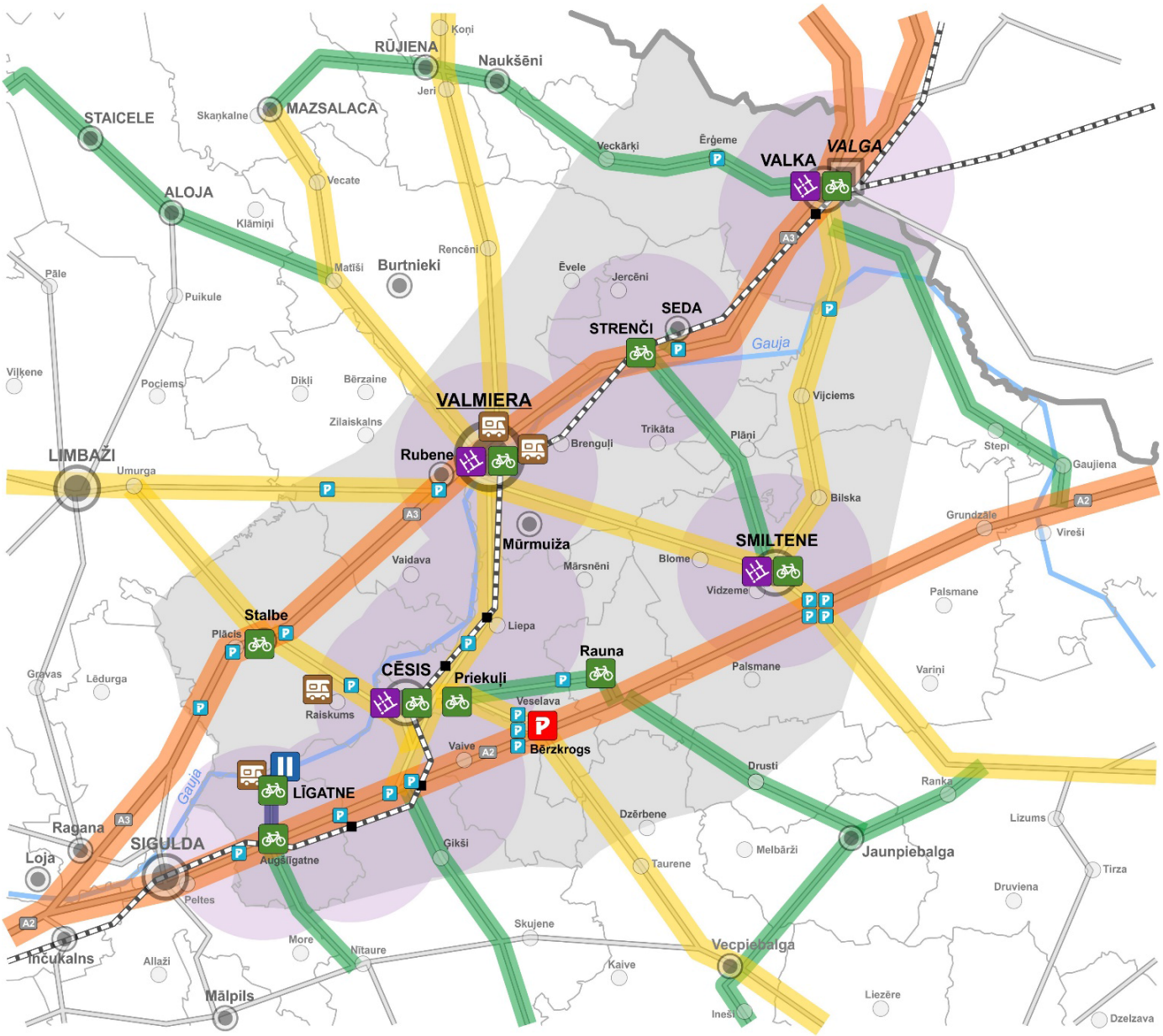
RV 1.5. Mikromobilitāte

Sabiedriskā transporta pamatfunkcija ir nodrošināt iedzīvotāju ikdienas pārvietošanos, tāpēc nereti gan vietējiem, gan ārzemju tūristiem nākas saskarties ar ierobežotām iespējām nokļūt galamērķī un pārvietoties starp tūrisma objektiem bez personīgā autotransporta. Alternatīviem pārvietošanās veidiem salīdzinoši mazos attālumos ir liela nozīme, lai tūristi izvēlētos ceļot ar sabiedrisko transportu. Pārvietošanos nelielos attālumos (parasti līdz 10 km) ar nelieliem, viegliem transportlīdzekļiem dēvē par mikromobilitāti. Mikromobilitātei raksturīgs zems pārvietošanās ātrums (salīdzinot ar automobili), parasti tas nepārsniedz 25 km/h. Tāds pārvietošanās veids var ietvert vairākus pārvietošanās veidus: pārvietošanās ar kājām, velosipēdi, skrejriteņi, līdzsvara riteņi u. c. rīki.

Ņemot vērā, ka mikromobilitāte nozīmē pārvietošanos nelielos attālumos, mikromobilitātes pakalpojumu vietas, kurās varētu nomāt sev vēlamo pārvietošanās līdzekli, būs izvietotas Līgatnē, Augšlīgatnē, Cēsīs, Raunā, Liepā, Smiltenē, Strenčos un Stalbē, kā arī nozīmīgāko velomaršrutu sākuma/beigu punktos. Attiecīgo infrastruktūru plānots izvietot vienmērīgi pie tūrisma objektiem, lai šo nomāto rīku varētu atstāt galamērķī. (Attēls 6.)

Kā unikāls objekts jāmin Līgatnes pārceltuve pāri Gaujai, kas kā Līgatnes un Straupes savienojums būs integrēta kopējā mobilitātes sistēmā.

Attēlā 6 apkopota mobilitātes pakalpojumu un infrastruktūras pieejamības telpiskā attīstība līdz 2030. gadam, daļēji attēlojot jau pieejamo infrastruktūru: stāvlaukumus, kemperiem un dzīvojamajiem treileriem piemērotus stāvlaukumus, Līgatnes pārceltuvi. Velosipēdu nomas punkti ir pieejami Līgatnē, Raiskumā, Cēsīs, Priekuļos, Raunā, Launkalnes pagastā, Smiltenē, Valmierā, Strenčos un Valkā. Ņemot vērā, ka velosipēdu nomas pakalpojumus nereti nodrošina uzņēmēji, vēlams panākt, ka mikrotransportlīdzekļu noma būtu pieejama vismaz Līgatnē, Augšlīgatnē, Stalbē, Cēsīs, Priekuļos, Raunā, Smiltenē, Valmierā, Strenčos un Valkā, piemēram, piedāvājot atbalsta iespējas. (Attēls 6.)



Mobilitātes punkti:

- Multimodālais savienojums – pārsēšanās punkts
- Mikromobilitātes pakalpojumu vietas
- Pārsēšanās punkts
- Līgatnes pārceltuve
- Pie valsts autoceļiem esošie stāvlaukumi / atpūtas vietas
- Kemperiem / dzīvojamiem treileriem piemēroti stāvlaukumi

Autoceļu un dzelzceļa koridori:

- Starptautiskās un nacionālās nozīmes koridors
- Reģionālās nozīmes koridors
- Vietējās nozīmes koridors
- Dzelzceļa līnija ar dzelzceļa stacijām
- Pilnveidojams savienojums: Augšlīgatne - Līgatne
- 10 kilometru sasniedzamība ap autoostu un dzelzceļa staciju

6. attēls. Mobilitātes pakalpojumu un infrastruktūras pieejamības telpiskās attīstības perspektīva.

VIA Hanseatica tūrisma maršruta lielākajos centros – Cēsīs, Smiltenē, Valmierā un Valkā – būs attīstīti multimodālie savienojumi jeb pārsēšanās punkti, kā arī tūrisma un satiksmes informācija, ļaujot ērtāk plānot pārvietošanās maršrutu. 2030. gadā būs attīstīti risinājumi, kā velosipēdu un citus mikromobilitātes rīkus izmantot pirmajam / pēdējam kilometram. (Attēls 6.)

Galvenās veicamās rīcības:

- pilnveidot vietējos savienojumus, piemēram, Līgatnes–Augšlīgatnes savienojums u. c.;
- attīstīt iespējas nomāt velosipēdus u. c. mikromobilitātes transportlīdzekļus multimodālos pārsēšanās punktos, tūristu naktsmītnēs, pie tūrisma objektiem, kas atrodas netālu no stacijas, autobusa pieturas u. tml. (t.sk. iespējams nomāto transportlīdzekli atdot atpakaļ citā nomas punktā);
- attīstīt iespējas nomāt transportlīdzekli (velo, elektroskrejriteņi u. tml.) naktsmītnēs, dzelzceļa stacijā, autoostā un atdot atpakaļ tai pašā vai citā nomas punktā;
- izveidot drošas novietnes.

3.2. SM2 – Attīstīt tūrisma un mobilitātes informācijas sistēmas

2030. gadā pārvietošanās VIA Hanseatica ietekmes areālā un pa galvenajiem transporta koridoriem būs ātrāka un ērtāka, pateicoties dažādiem īstenotajiem infrastruktūras pilnveides pasākumiem un attīstītām tūrisma un mobilitātes informācijas sistēmām. Šajā periodā veiktie uzlabojumi kopumā ļaus ērtāk plānot pārvietošanās maršrutu. Būs nodrošināta ērta informācijas sistēma, tai skaitā vienota pieeja vietējā transporta kursēšanas grafika atspoguļošanai elektroniski brīvi pieejamā formā. Līdz ar to tūrisma un mobilitātes informācijas sistēmu attīstība izvirzīta kā otrais stratēģiskais mērķis VIA Hanseatica tūrisma koridora attīstībā (Attēls 7).

7. attēls. Otrais stratēģiskais mērķis un rīcības virzieni.

RV 1.5. Mikromobilitāte

Nereti tūristi saskaras ar sadrumstalotu informāciju par tūrisma apskates objektiem, pakalpojumiem, kā arī mobilitātes iespējām – sabiedriskā transporta pārvietošanās maršrutiem, laiku, pieturvietām, kā nokļūt galamērķī u. tml.

Elektroniskajā vidē būs pieejama pastāvīgi pilnveidota informācija par iespējamām maršruta maiņām, atpūtas vietām, pārvietošanās apstākļiem u. c. satiksmes plūsmu ietekmējošiem faktoriem. Tāpat būs ieviesti risinājumi centralizētai informācijas sistēmu izveidei, uzlabošanai un to savstarpējai integrācijai.

Galvenās veicamās rīcības:

- izveidot integrētu tūrisma un mobilitātes informācijas sistēmu;
- attīstīt digitālās informācijas sistēmas;
- uzlabot informācijas pieejamību un kvalitāti, t. sk. pieejamību vairākās valodās.

RV 2.2. Maršrutu plānošana un efektīva plūsma

Lai gan pēdējos gados pārvietošanās plānošana, izmantojot sabiedrisko transportu, uzlabojusies ar platformu 1188.lv un GoogleMaps starpniecību, pastāvīgi veicami uzlabojumi, lai būtu pieejama visa nepieciešamā informācija, īpaši par pilsētu maršrutiem. Savukārt jauni risinājumi būs izstrādāti individuālos tūrisma maršrutu plānošanas rīkos, kā vietā pašlaik izmantojams tīmekļa vietnes latvia.travel/lv maršruta plānotājs. Liels solis attīstībā būs vienotā biļešu iegādes sistēma, par ko atbildīgā institūcija ir VSIA "Autotransporta direkcija".

Galvenās veicamās rīcības:

- izveidot maršrutu plānošanas lietotni vai integrēt / uzlabot esošos maršrutu plānošanas risinājumus;
- attīstīt digitālās informācijas sistēmas;
- uzlabot informācijas pieejamību un kvalitāti, t. sk. pieejamību vairākās valodās.

RV 2.3. Informatīvā infrastruktūra

Svarīga ir arī informatīvā infrastruktūra – ceļa zīmes (servisa zīmes, informācijas zīmes, virzienu rādītāji), vienota un plaša apzīmējumu sistēma, elastīgums to saskaņošanas procesā un institucionālā sadarbība, veicinot tūrisma un mobilitātes attīstību.

Līdz 2030. gadam būs ievērojami uzlabots sabiedriskā transporta pieturvietu aprīkojums un attīstītas inteliģentās informācijas sistēmas galvenajos transporta koridoros. Sabiedriskā transporta pieturvietās, dzelzceļa stacijās, autoostās, stāvlaukumos būs izvietota redzama informācija par to, kur meklēt plašāku informāciju (QR kodi, tīmekļa vietņu adreses), kā arī objektu uzskaitījums, ko var apmeklēt. Kopumā tā būs saprotama, dizaina domāšanā (metode, ko veido sistemātisks paņēmienu lietojums uz cilvēku orientētu risinājumu izstrādē[3]) balstīta, viegli piekļūstama un atrodama informācija.

Galvenās veicamās rīcības:

- pilnveidot norāžu zīmju izvietošanas sistēmu (t. sk. saskaņošanas un uz sadarbību vērstu procesu efektivizācija, vienotu apzīmējumu izveide un lietošana);
- veikt informācijas zīmju un ceļa zīmju auditu, pilnveidot informatīvo sistēmu;
- attīstīt universālā dizaina un dizaina domāšanas principu izmantošanu infrastruktūras un pakalpojumu izveidē.

[3] https://www.viahanseatica.info/

3.3. SM3 – Palielināt tūristu plūsmu VIA Hanseatica tūrisma koridorā

VIA Hanseatica tūrisma maršrutā 2030. gadā, pateicoties īstenotajiem transporta infrastruktūras, tūrisma un mobilitātes informācijas sistēmu pilnveides pasākumiem, būs nodrošināta ērta satiksmes plūsma. Papildus tam tūristu plūsmas palielināšanai VIA Hanseatica tūrisma koridorā būtiski būs īstenotie risinājumi, kas stiprinās VIA Hanseatica makroreģionālo nozīmi Baltijas jūras reģionā – spēcīgs zīmols, kvalitatīvi tūrisma pakalpojumi, sekmīga sadarbība un pārvaldība.

Tūrisma attīstības perspektīva – VIA Hanseatica tūrisma enkurteritorija, to veidojošās pilsētas un tūrisma produkti atspoguļoti Attēlā 8.

Kā galvenā tūrisma enkurteritorija VIA Hanseatica tūrisma maršrutā Vidzemes plānošanas reģionā identificēta teritorija starp Līgatni, Straupi, Cēsīm, Raunu, Valmieru un Strenčiem, kur koncentrēts visvairāk tūrisma objektu un pakalpojumu. Kā tūrisma enkurteritorijas izceltas arī Smiltene un Valka/Valga un tām tuvējā teritorija. Ņemot vērā VIA Hanseatica kontekstu kā vēsturiskam Hanzas tirdzniecības ceļam, īpaši jāizceļ esošās Hanzas pilsētas – Valmiera, Cēsis un Straupe, kurām ir bagāts kultūrvēsturiskais mantojums. Arī perspektīvā šis areāls būs galvenais tūristu piesaistē, palielinot tūristu plūsmu arī apkārtējās teritorijās. (Attēls 8.)

Cēsis, Valmiera, Līgatne, Valka un Smiltene ir galvenās tūristu piesaistes pilsētas VIA Hanseatica tūrisma maršrutā, kurās attīstāmi multimodāli savienojumi, mikromobilitātes iespējas un pakalpojumi. Sigulda ir nozīmīga tūrisma enkurpilsēta VIA Hanseatica kontekstā Rīgas plānošanas reģionā, ar ko attīstāma sadarbība tūrisma plūsmas veicināšanā. (Attēls 8.)

VIA Hanseatica tūrisma maršruta Vidzemē makroreģionālās nozīmes stiprināšanu iezīmē tā zīmola pilnveide un popularizēšana, tūrisma pakalpojumu pilnveide un dažādošana, kā arī sadarbības attīstība starp dažādu līmeņu iesaistītajām pusēm.
Kā trešais stratēģiskais mērķis izvirzīta tūristu plūsmas palielināšana VIA Hanseatica tūrisma koridorā (Attēls 9).

8. attēls. Trešais stratēģiskais mērķis un rīcības virzieni.

Gaujas senleja, Vidzemes augstiene, tās mainīgais reljefs ir liela priekšrocība, nodrošinot gan ainaviskus skatus, gan ziemas aktīvās atpūtas piedāvājumu, mazinot tūrisma jomas izteikto sezonalitāti. Kalnu slēpošanas trases pieejamas Cēsīs un Valmierā, distanču slēpošanas trašu infrastruktūra attīstīta Priekuļos un Smiltenē.

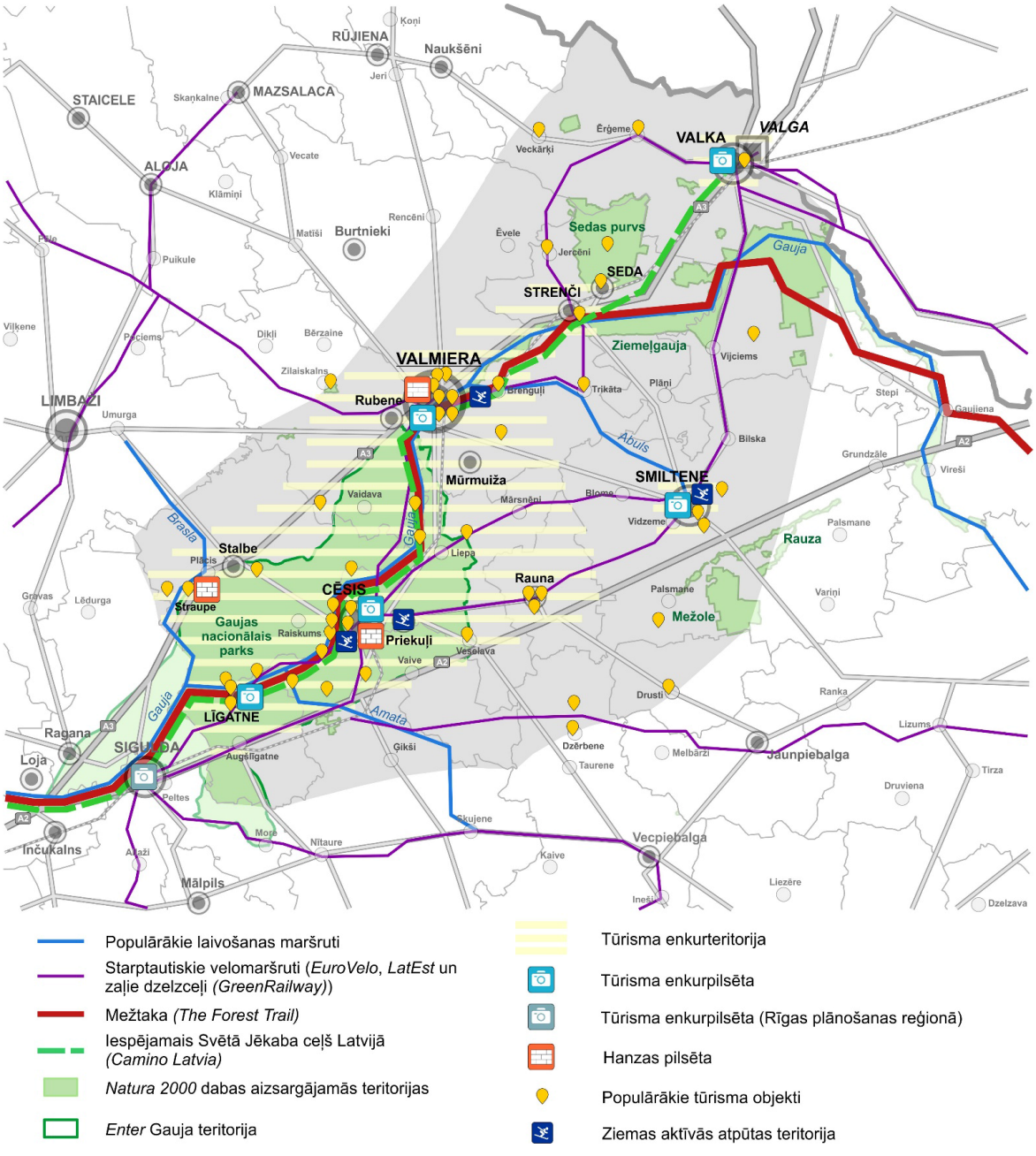
DABAS UN AKTĪVAIS TŪRISMS
- Upes, piekraste, reljefs un īpaši aizsargājamās dabas teritorijas
- Ūdenstūrisms
- Velotūrisms
- Pārgājienu maršruti
- Ziemas aktīvā atpūta

KULTŪRAS TŪRISMS UN RADOŠĀS INDUSTRIJAS
- Livonija un Hanza
- Pilis un muižas
- Latvietība
- Nemateriālais mantojums
- Industriālais mantojums
- Radošās industrijas

DARĪJUMU UN PASĀKUMU TŪRISMS
- Motivējošais tūrisms
- Semināri
- Korporatīvie pasākumi
- Kolektīvu sporta spēles

VESELĪBAS TŪRISMS
- Medicīnas pakalpojumi
- Rehabilitācija
- Labjūte un spa
- Tautas dziedniecība – lauku pirts, zāļu tējas, dabas veltes

9. attēls. Tūrisma attīstības perspektīva – VIA Hanseatica tūrisma enkurteritorija, to veidojošās pilsētas un tūrisma produkti.



10. attēls. Konkurētspējīgākie tūrisma veidi Vidzemē.
(Autoru veidots – pēc Latvijas tūrisma attīstības pamatnostādnēm.)

Pēc Latvijas tūrisma attīstības pamatnostādnēm 2014.–2020. gadam, konkurētspējīgie tūrisma veidi, kas savstarpēji cits citu papildina, uzskaitīti Attēlā 10. VIA Hanseatica kontekstā šie veidi izmantojami tūrisma pakalpojumu segmentēšanā, attīstot dažādus tūrisma veidus dažādām mērķauditorijām. Piemēram, veselības tūrisma jomā Vidzemē izceļas Līgatnes Rehabilitācijas centrs, un perspektīvā attīstāmi arī citi līdzīga veida pakalpojumi.

RV 2.3. Informatīvā infrastruktūra

Ņemot vērā, ka starptautiskais un vēsturiskais tūrisma maršruts VIA Hanseatica ir atpazīstams ārvalstīs, arī turpmāk jāturpina tā popularizēšana un jāveic zīmola pilnveide. Tā ietver kopējā stāsta veidošanu un identitātes uzlabošanu. Veicami aktīvi popularizēšanas pasākumi Latvijā un ārvalstīs, piesaistot tūristu plūsmu.

Tūrisma maršruta VIA Hanseatica ietekmes areālā ir nozīmīgi esošie dabas resursi un dabas tūrisma maršruti: īpaši aizsargājamās dabas teritorijas, no tām lielākā – Gaujas Nacionālais parks, starptautiskie velomaršruti, gājēju takas, laivošanas maršruti u. c.

Galvenās veicamās rīcības:

- izveidot kopēju komunikācijas stratēģiju (zīmols, stāsts par galvenajiem VIA Hanseatica objektiem, Instagram objektu veidošana utt.);
- īstenot segmentētas mārketinga aktivitātes tūristu piesaistei (primāri Latvijā un tuvajās ārvalstīs (Lietuvā, Igaunijā);
- sekmēt zīmola attīstību, izveidojot un popularizējot tūristiem piemērotas infrastruktūras pieejamību (atpūtas stāvlaukumu izveide, koplietošanas transporta pakalpojumu izveide, uzlādes infrastruktūras pieejamība u. c.).

RV 3.2. Tūrisma pakalpojumu pilnveide un dažādošana

Pastāvīga tūrisma pakalpojumu pilnveide un dažādošana ir svarīga, lai līdz ar tradicionālo tūrisma piedāvājumu sniegtu arī mainīgus, jaunus, interesantus un unikālus tūrisma pakalpojumus, piesaistot viesus atkārtoti un bagātinot pieredzes. Vienlaikus tūrisma pakalpojumu pieejamības attīstība ir nozīmīga, lai uzlabotu reģiona pievilcību.
Kemperiem un dzīvojamiem treileriem piemēroti stāvlaukumi VIA Hanseatica ietekmes areālā atrodas piecās vietās (Attēls 11). Perspektīvā šāda veida infrastruktūra būs pieejama vairāk, piedāvājot iespējas tiem apstāties nakšņošanai, veikt uzlādi, asenizāciju, uzpildīt ūdeni u. c.

Pēc pašreizējām tūristiem nepieciešamo pakalpojumu sniegšanas vietām Attēlā 11 redzams, ka tās visvairāk koncentrējušās lielākajās pilsētās un autoceļu A2 un A3 tuvumā. (Attēls 11.)

Lai gan ievērojamu daļu tūrisma pakalpojumu sniedz uzņēmēji, liela nozīme nozares attīstībā ir valsts un pašvaldību atbalsta instrumentiem – gan objektu un pakalpojumu sākotnējā izveidē, gan saistītās infrastruktūras nodrošināšanā (piekļuve, inženiertīkli u. c.).

2020. gadā Covid-19 pandēmijas ietekmē ir būtiski mainījušies tūristu un atpūtnieku paradumi. Biežāk tiek apmeklētas dabas takas un dabas apskates objekti. Sagaidāms, ka, mainoties situācijai, paradums regulāri apmeklēt dabas objektus saglabāsies. Apmeklētāju skaits šādos objektos pēc pieciem gadiem varētu būt trīs reizes lielāks, nekā tas bija 2019. gadā.

Līdz ar to dabas taku apsaimniekotājiem jārūpējas, lai pie šiem objektiem būtu izveidoti stāvlaukumi, arī tur, kur šobrīd tie veidojas stihiski. Stāvlaukumu kapacitātei jāatbilst dabas takas vai objekta kapacitātei. Ieteicams par stāvvietu iekasēt nelielu maksu – teritorijas uzturēšanai un pakalpojumu pilnveidei. Vienlaikus pašvaldībām ieteicams piesaistīt objektiem komersantus, kuri varētu šos stāvlaukumus apsaimniekot un iegūt atlīdzību par saviem pakalpojumiem.

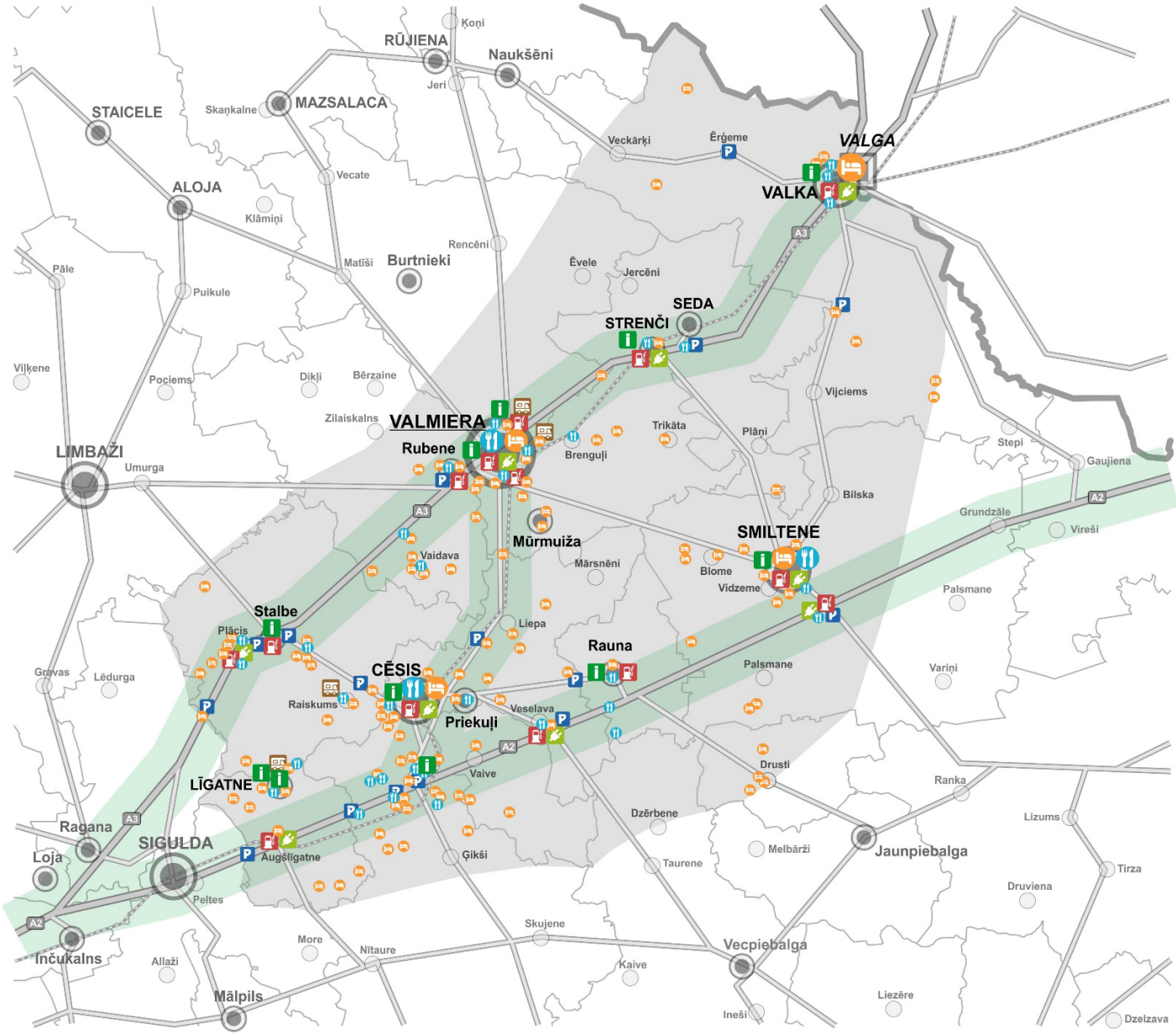
Arvien populārāki vietējo un ārvalstu tūristu vidū kļūst velomaršruti. Sagaidāms, ka, ierīkojot velo un citu mikromobilitātes rīku nomu pie šīm trasēm, apmeklētāju skaits varētu palielināties divas ar pusi reizes.

Tūrisma darbības novērtēšanā un uzlabošanā svarīga ir ticama un pietiekama informācija par apmeklētājiem. Nākamajā periodā pie dabas takām ieteicams uzstādīt cilvēku plūsmas skaitītājus, kā arī veikt regulāras tūristu aptaujas, lai noskaidrotu viņu struktūru (vecums, valstiskā piederība u. tml.) un vēlmes.

Klimata pārmaiņas mainīs arī VIA Hanseatica tūrisma maršrutā sniegto pakalpojumu klāstu un sezonalitāti – siltākas un īsākas ziemas mazinās slēpošanas trašu pieejamību, savukārt siltākas un garākas vasaras pagarinās aktīvo tūrisma sezonu, tāpēc perspektīvā aktuāla tūrisma pakalpojumu pielāgošana klimata pārmaiņām, kā arī atbalsts videi saudzīgu risinājumu ieviešanā.

Galvenās veicamās rīcības:

- savienot tūrisma maršrutus VIA Hanseatica ietekmes areālā;
- attīstīt garo pārgājienu taku un starptautisko velomaršrutu infrastruktūru (segums, marķējums, atpūtas/pieturas punktu izveide);
- sekmēt autostāvlaukumu izveidi un pilnveidi pie tūrisma objektiem, apmierinot augošo pieprasījumu;
- sekmēt kemperiem un dzīvojamiem treileriem piemērotu stāvlaukumu attīstību;
- ieviest tūrisma objektu apmeklētāju plūsmu uzskaiti un kontroli;
- sniegt atbalstu uzņēmējiem esošo tūrisma pakalpojumu pilnveidē un jaunu izveidošanā, t. sk., balstoties uz datiem par tūristu plūsmām konkrētās teritorijās un potenciālu to tuvumā, izveidot pakalpojumu objektus (piemēram, atbalsts ēdināšanas pakalpojumu iestādes izveidei pie apmeklētas dabas takas u. tml.).



11. attēls. Tūristiem nepieciešamo pakalpojumu sniegšanas vietas.

RV 3.3. Sadarbības attīstība

VIA Hanseatica tūrisma maršruts sniedzas no Lībekas pilsētas Vācijā līdz Sanktpēterburgai Krievijā. Līdzšinējā tūrisma maršruta izveide un attīstība bijusi veiksmīga aktīvas starppašvaldību un starpvalstu sadarbības ietekmē. (Attēls 12.)

VIA Hanseatica maršruts ir dzīvotspējīgs un nākotnē sekmīgi attīstīsies, pateicoties visu iesaistīto pušu aktīvai iesaistei un sadarbībai: tūrisma uzņēmēji, pašvaldības, tūrisma organizācijas, teritoriju pārvaldītāji, vietējā sabiedrība. Sadarbība nereti ir atslēgas elements, lai notiktu attīstība, tāpēc nākamo periodu iezīmēs regulāra komunikācija un sadarbību veicinošas aktivitātes. Sadarbības attīstība galvenokārt noritēs starp tūrisma pakalpojumu sniedzējiem un infrastruktūras attīstītājiem, pašvaldībām, tūrisma nozares institūcijām. Sadarbības rezultātā būs aktualizēta informācija, veidoti klasteri u. c. Lai sabalansētu dabas aizsardzības un ekonomikas attīstības intereses, attīstīsies sadarbība starp tūrisma pakalpojumu sniedzējiem un teritorijas pārvaldītājiem, pilnveidojot normatīvos aktus, piemēram, īpaši aizsargājamo dabas teritoriju apsaimniekošanas plānus u. tml., kas ietekmē uzņēmējdarbību. Ieteicams attīstīt pašvaldību un Vidzemes augstskolas sadarbību tūrisma pakalpojumu pilnveidē, lai palielinātu tūristu skaitu VIA Hanseatica maršrutā.

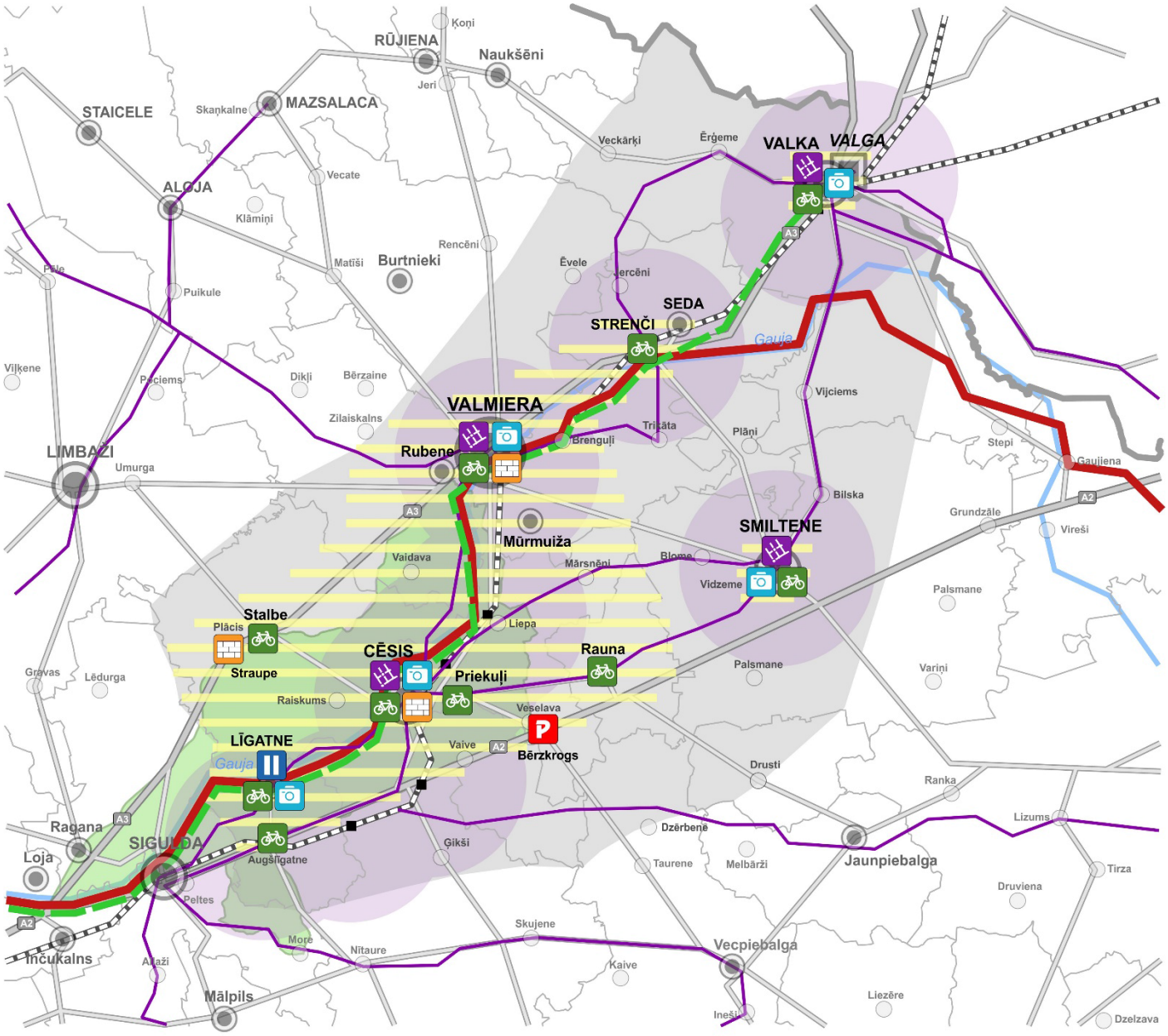
Arvien lielāka nozīme būs sabiedrības, organizāciju, pakalpojumu sniedzēju u. c. pielāgošanās spējai mūsdienu mainīgajiem apstākļiem, līdz ar to turpinot virzību un attīstību. Elastība jau redzama un arī turpmāk attīstīsies VIA Hanseatica tūrisma maršrutā sniegtajos pakalpojumos – kā, piemēram, uzņēmēju pielāgošanās Covid-19 pandēmijas ietekmei. Tāpat jāspēj pielāgoties mainīgam un, iespējams, pieaugošam pieprasījumam, kopumā sabalansējot plūsmas un iespējamo ietekmi uz vidi.

Galvenās veicamās rīcības:

- sekmēt sadarbību starp tūrisma pakalpojumu sniedzējiem un infrastruktūras apsaimniekotājiem tās izveidē un uzturēšanā;
- sekmēt sadarbību starp pašvaldībām un tūrisma pakalpojumu sniedzējiem (informācijas aktualizēšanā, klasteru veidošanā u. c.);
- sekmēt sadarbību starp Vidzemes plānošanas reģionu, Vidzemes tūrisma asociāciju, EnterGauja, Vidzemes Augstskolu un citām institūcijām, īstenojot kopīgas uz tūrisma attīstību vērstas aktivitātes;
- sekmēt pielāgošanās spēju un elastības attīstību starp tūrisma pakalpojumu sniedzējiem, izmantojot tādas sadarbības formas kā pieredzes apmaiņa, kontaktbirža, semināri u. c.;
- sekmēt dalību pārrobežu sadarbības programmās, lai attīstītu mobilitātes un tūrisma pakalpojumus un infrastruktūru.

12. attēls. Tūristiem nepieciešamo pakalpojumu sniegšanas vietas.

Kopējā VIA Hanseatica ietekmes areāla telpiskās attīstības perspektīva – vēlamā teritorijas, tūrisma un mobilitātes pakalpojumu struktūra 2030. gadā redzama Attēlā 13.



13. attēls. VIA Hanseatica ietekmes areāla telpiskās attīstības perspektīva.

4. Rezultatīvie rādītāji

3.1. SM1 – Uzlabot satiksmes plūsmas ātrumu un efektivitāti

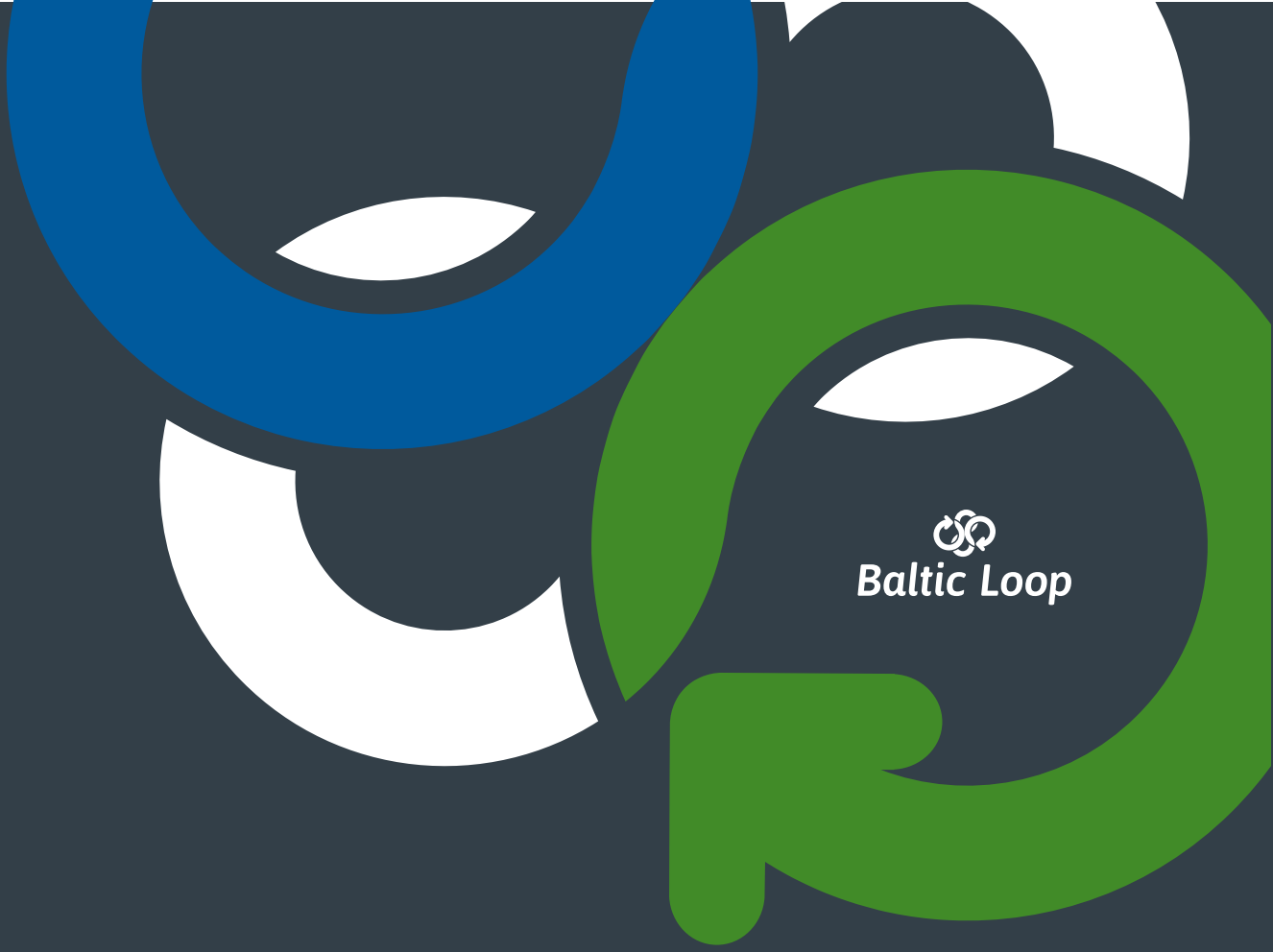
Esošie rādītāji un sagaidāmie rezultāti līdz 2030. gadam identificēti Tabula 2, kas izveidota, balstoties uz esošās situācijas analīzē apkopotajiem statistikas rādītājiem. Vēlamās attīstības virziens uz 2030. gadu ir pozitīvs, pieņemot to, ka Rīcības plānā norādītās veicamās darbības tiks pakāpeniski īstenotas, uzlabojot infrastruktūru, informācijas sistēmas, veicot teritorijas popularizēšanu, sadarbību un citas aktivitātes. Īstenoto rīcību rezultātā pieaugs VIA Hanseatica ietekmes areālā pārvadāto pasažieru skaits sabiedriskajā transportā, atpūtas vietu un stāvlaukumu skaits, tūrisma maršruta apmeklētāju skaits, to tūristu skaits, kas nakšņo areālā, naktsmītņu skaits u. c.

Tādā veidā vēlams tūrisma maršruta VIA Hanseatica teritorijā panākt vietējo tūristu skaita pieaugumu par kopumā 35% un ārzemju tūristu skaita pieaugumu par 50%.

2. tabula. Ilgtermiņa rezultatīvie rādītāji un vēlamās attīstības tendences līdz 2030. gadam.

Nr. p.k.	Rādītājs datu avots	Rādītāja vērtība bāzes gadā (2019.)	Vēlamais attīstības virziens uz 2030. gadu
1.	Vietējo tūristu skaits tūrisma maršrutā VIA Hanseatica	nav datu	+35%
2.	Ārvalstu tūristu skaits tūrisma maršrutā VIA Hanseatica	nav datu	+50%
3.	Pie valsts autoceļiem esošo stāvlaukumu un atpūtas vietu skaits	24	Pieaug
4.	Elektromobiļu uzlādes staciju skaits	9	Nemainīgs vai pieaug
5.	Kopējais veloceļu (dalīts vai kopējs ar gājēju ceļu) garums VIA Hanseatica ietekmes areāla pašvaldībās	69 km	+30%
6.	Multimodālie savienojumi – pārsēšanās punkti	1	Vismaz 3
7.	Mikromobilitātes pakalpojumu vietas	0	Vismaz 10

Nr. p.k.	Rādītājs datu avots	Rādītāja vērtība bāzes gadā (2019.)	Vēlamais attīstības virziens uz 2030. gadu
8.	Velosipēdu nomas punkti	11	Pieaug
9.	Velosipēdu apkopes / remonta punkti	7	Pieaug
10.	Koplietošanas transporta pakalpojumu sniedzēju skaits teritorijā	0	Pieaug
11.	Reģionālos starppilsētu nozīmes maršrutos pārvadāto autobusu pasažieru skaits VIA Hanseatica ietekmes areālā (ATD)	1,830 milj.	Nemainīgs vai pieaug
12.	Reģionālos starppilsētu nozīmes maršrutos pārvadāto vilcienu pasažieru īpatsvars VIA Hanseatica ietekmes areālā (ATD)	14,2 %	Pieaug
13.	Pasažieru skaits, kuri iebrauc no Valgas Latvijā ar vilcienu (ATD)	6,7 tūkstoši	Pieaug
14.	Vieglo automobiļu skaits, kas pārvietojas pa valsts galvenajiem un reģionālajiem autoceļiem VIA Hanseatica ietekmes areālā (CSP)	6,400 milj.	Nemainīgs vai pieaug
15.	Latvijas iedzīvotāju skaits, kas atpūtas nolūkos apmeklējuši Vidzemi (CSP)	1,461 milj.	Pieaug
16.	Latvijas robežu šķērsojošo personu skaits, kuri ieradušies atpūtas nolūkos (CSP)	2,104 milj.	Pieaug
17.	Tūrisma mītnes VIA Hanseatica ietekmes areālā	98	Pieaug
18.	Apkalpoto personu skaits tūrisma mītnēs VIA Hanseatica ietekmes areālā (CSP)	107,15 tūkst.	Pieaug
19.	Apkalpoto ārvalstnieku skaits tūrisma mītnēs VIA Hanseatica ietekmes areālā (CSP)	29,95 tūkst.	Pieaug



BALTIC LOOP IR STARPVALSTU SADARBĪBAS PROJEKTS,
KO DAĻĒJI FINANSĒ EIROPAS SAVIENĪBA
(NO EIROPAS REĢIONĀLĀS ATTĪSTĪBAS FONDA
SASKAŅĀ AR INTERREG CENTRĀLĀ BALTIJAS JŪRAS
REĢIONA PROGRAMMU 2014.–2020. GADAM).

Par šīs publikācijas saturu ir atbildīgi tikai tās autori, un tā nekādā gadījumā neatspoguļo Eiropas Savienības, vadošās iestādes vai Interreg Centrālā Baltijas jūras reģiona programmas 2014.–2020. gadam Sekretariāta viedokli.

Interreg Central Baltic

European Union
European Regional Development Fund

Vairāk informācijas: www.balticloop.eu un www.vidzeme.lv

Vidzemes plānošanas reģions,

2021