

TŪRISMA MARŠRUTU VEIDOŠANA



Tūrisma maršrutu veidošana

Valmiera, 2010

Autori: Vidzemes Augstskolas Tūrisma un viesmīlības vadības fakultātes docētāji: Ilze Grīnfelde, Andris Klepers, Agita Liviņa, Juris Smaļinskis, kā arī eksperts Kaspars Liviņš

Iveta Druva-Druvaskalne, Inese Ebele, Linda Lotiņa, Inita Sakne, Mihails Siņicins

Literārā redaktore un korektore: Zane Bērziņa

Zinātniskie redaktori: Andris Klepers, Jānis Kalnačs

Recenzents: Ilgvars Ābols

Vāka dizains un makets: Māris Bičkovs

Vāka foto: Zilūžu ezers, Bērzaine, Valmieras novads (autors: Andris Klepers)

Fotogrāfiju autori: Esti un Peti Bilmaņi, Iveta Druva-Druvaskalne, Kaspars Funts, Uldis Grīnfelds, Andris Klepers, Arnis Kļaviņš, Agita Liviņa, Ilze Puķīte, Juris Smaļinskis

Valmiera, 2010

Citējot atsauce uz autoriem obligāta.

Ieteicamais citēšanas veids – atbilstoši attiecīgās nodaļas vai apakšnodaļas autoram:

Grīnfelde I. 2010. Kartogrāfiskā materiāla izmantošana. *A.Klepers, J.Kalnačs (red.) Tūrisma maršrutu veidošana.* Valmiera, Vidzemes Augstskola, 64.–67.lpp.

Ja kādai no nodaļām nav minēti autori, tas uzskatāms par autoru kolektīva kopdarbu.

© Rakstu un fotogrāfiju autori

© Vidzemes Augstskola

Cēsu iela 4,

Valmiera, LV-4201

www.va.lv

Grāmatas izdošanu atbalsta Latvijas Krājbanka



Iespiests Talsu tipogrāfijā

Grāmata iespiesta uz Mežu uzraudzības padomes jeb FSC (*Forest Stewardship Council*) sertificētā papīra

ISBN 9984-633-14-4

Drukājot izdevuma pdf versiju, resursu lietderīgai izmantošanai un atbildīgai attieksmei pret vidi, ieteicams lietot lappušu abpusējo apdruku un ekonomisko tintes vai pulvera padeves režīmu.

SATURS

Ievads	7
Lietoto terminu skaidrojumi un saīsinājumi	9
1. Tūrisma maršruta jēdziens <i>Andris Klepers</i>	18
2. Tūrisma maršrutu plānošanas vēsturiskā attīstība <i>Andris Klepers</i>	20
2.1. Eiropā un pasaulē	20
2.2. Latvijā	23
3. Tūrisma maršrutu veidošanas pamatprincipi	30
3.1. Mērķauditorija <i>Andris Klepers</i>	30
3.2. Ilgtspējības principi <i>Juris Smaļinskis</i>	36
3.3. Ietekmējošie normatīvie akti <i>Juris Smaļinskis</i>	40
3.4. Veidojošie elementi <i>Ilze Grīnfelde</i>	44
3.5. Objektu atlases kritēriji <i>Juris Smaļinskis, Andris Klepers</i>	45
3.6. Metodes <i>Andris Klepers</i>	47
3.7. Drošības aspekti <i>Juris Smaļinskis</i>	49
3.8. Maršruta dramaturģija <i>Andris Klepers</i>	54
3.9. Radošuma pieeja <i>Andris Klepers</i>	56
3.10. Noformēšana un satura interpretācija <i>Andris Klepers</i>	57
4. Kartogrāfiskā materiāla izmantošana <i>Ilze Grīnfelde</i>	61
5. Tūrisma maršrutu veidi un plānošanas specifika	64
5.1. Maršrutu iedalījums pēc ceļojuma veida	67
5.1.1. Kultūras tūrisma maršruti <i>Andris Klepers</i>	68
5.1.2. Dabas tūrisma maršruti <i>Juris Smaļinskis</i>	69
5.1.3. Aktīvā tūrisma maršruti <i>Ilze Grīnfelde</i>	69

5.1.4. Kombinētie maršruti <i>Ilze Grīnfelde</i>	71
5.2. Maršrutu iedalījums pēc pārvietošanās veida	71
5.2.1. Pārgājieni <i>Ilze Grīnfelde, Juris Smaļinskis</i>	71
5.2.2. Slēpošana <i>Ilze Grīnfelde, Juris Smaļinskis</i>	76
5.2.3. Velotūrisms <i>Ilze Grīnfelde, Juris Smaļinskis</i>	80
5.2.4. Ūdenstūrisms <i>Ilze Grīnfelde, Juris Smaļinskis</i>	86
5.2.5. Auto-moto tūrisms <i>Agita Liviņa</i>	94
5.2.6. Ceļošana ar autobusu <i>Andris Klepers</i>	99
5.2.7. Lidojumi <i>Andris Klepers</i>	103
5.2.8. Kombinētie <i>Ilze Grīnfelde</i>	104
6. Maršrutu sastādīšana ar ĢIS un interaktīvo programmu pielietojumu <i>Kaspars Liviņš</i>	108
Izmantoto avotu saraksts	112

ATTĒLU SARAKSTS

1.attēls.	Rīgas pilsētas valdes tūrisma lietu pārziņa Viļa Zaģera 1937. gadā Rīgas pilsētas galvam apstiprināšanai iesniegtais Rīgas apskates maršruts.	26
2.attēls.	1960.g. Cēsu apkārtnes maršruts Nr.6. ar precīzi izzīmētu maršruta shēmu.	28
3.attēls.	Velotūristu grupa Vecclaicenes paugurainē.	36
4.attēls.	<i>Natura 2000</i> , īpaši aizsargājamo dabas teritoriju un kultūras pieminekļu atpazīšanas simboli.	39
5.attēls.	Ilgspējības ideju ietveroši aicinājumi. 20.gs. 30.gados tūristiem veltītajos padomos.	40
6.attēls.	Objektu atlasē kritēriju neatbilstība ilgākam laikam paredzētajos maršrutos.	47
7.attēls.	Brīdinājuma uzraksts pie riteņbraucēju maršruta Labradoras pussalas ziemeļos Kanādā.	50
8.attēls.	Veloceliņš Rīga – Jūrmala.	51
9.attēls.	Veloceliņš Majoros.	51
10.attēls.	Uguns lukturu izmantošana Cēsu pilsdrupu apskatei ir piemērs dramaturģijas elementu pielietojumam ekskursijas maršrutā.	55
11.attēls.	Maršruta marķējums kājnieku un velotūristu apvienotajā maršrutā Mozeles ielejā Vācijā.	58
12.attēls.	Informācijas stends pie ieejas Burtnieku muižas parkā – sākums Vīsraga takai.	60
13.attēls.	Kartes paraugs. Dārbijas upes kanoe taka ASV.	63
14.attēls.	Tūrisma maršrutu klasifikācija.	64
15.attēls.	Viljama Vilsona Naimita pārgājienu plānošanas metode. Kājnieku maršruta veikšanas ilguma aprēķināšanas piemērs.	73
16.attēls.	Atpūtas pauze pie Raibajām klintīm Raunas upes krastā.	74
17.attēls.	Slēpojums apkārt Alauksta ezeram ir viens no populārākajiem riņķveida slēpotāju maršrutiem Latvijā.	77
18.attēls.	Usmas ezers – lai būtu vieglāk orientēties ezera ūdenstūrisma maršrutos, ieteicams lietot precīzu karti un GPS uztvērēju.	92
19.attēls.	Maršruta aprakstā iekļauta maldinoša informācija par Riežupes tehnisko sarežģītību palu laikā.	93
20.attēls.	Skats no rallija „Itāļu darbs”.	95
21.attēls.	Autobusa lielums bieži ietekmē dažādu dabas vai kultūras objektu iekļaušanu maršrutā.	102
22.attēls.	Autobusa ekskursijas grupa Kubeseles dabas takā.	106
23.attēls.	<i>TomTom</i> maršrutēšanas programma – viena no iespējām elektroniskajai maršrutēšanai, aprēķinot distances veikšanas ātrumu un ceļu, pamatojoties uz lietotāja izvēlētajiem parametriem.	110

TABULU SARAKSTS

1.tabula.	Dažādu transporta līdzekļu rašanās laiks un vieta.	22
2.tabula.	Livonijas ordeņa mestru Zigfrīda Landera no Španheimas un Voltera fon Pletenberga uzturēšanās biežuma salīdzinājums avotos visvairāk pieminētās vietās.	24
3.tabula.	Ceļotāju tipoloģijas.	31
4.tabula.	Teksta uztveres pakāpes.	59
5.tabula.	Velomaršrutiem izmantojamo ceļu īpatnības.	83
6.tabula.	Ūdenstūrisma maršrutu kategorizācija.	89
7.tabula.	Igaunijas auto rallija maršruta ceļa grāmatas fragments.	98

IEVADS

Tūrisma maršrutu veidošanai ir ļoti sena prakse. Tās dabiskie pirmsākumi saistāmi ar cilvēku vēlmi mērķtiecīgi pārvietoties. Vismaz jau kopš brīža, kad pirmie *Homo sapiens* pameta Āfriku un pāri Sarkanajai jūrai tās šaurākajās vietās devās uz Tuvajiem Austrumiem. Mūsdienās vienīgi mainījies motivācija un ceļotāju skaits, taču pats princips – optimāli izveidot drošāko, mērķim atbilstošāko (agrāk – bieži vien arī īsāko) maršrutu nokļūšanai no kādas vietas uz citu vietu – palicis nemainīgs. Laika gaitā nākuši klāt jauni pārvietošanās līdzekļi, mainījusies ceļu kvalitāte, uzlabojusies ceļa norāžu sistēma, pieaugusi kartogrāfiskā precizitāte un attīstījušās tehnoloģijas maršrutu matemātiskai izstrādei. Tas padarījis tūrisma maršrutu veidošanas uzdevumu vienkāršāku, tomēr to sarežģī arvien pieaugošā tendence, dažādoties ceļošanas motivācijām. Palielinoties informācijas daudzumam un kopējam tūristu piesaistu skaitam, vairs nav tik būtiski izplānot tikai īsāko vai drošāko maršrutu. Daudz svarīgāk ir no visa kopējā piedāvājuma radoši atlasīt vēlāmākos variantus atbilstošajai mērķauditorijai, kas apmierina gan viņu atpūtas un izziņas, gan unikālas pieredzes gūšanas un pārējās vajadzības ceļojuma laikā.

Tūrisma maršrutu veidošanā ir iesaistīts liels skaits tūrisma uzņēmumu un individuāli nodarbinātu personu, kuri ar to ikdienā pelna naudu. Vienmērīgākai resursu izmantošanai vai reģionālajai attīstībai ar tūrisma maršrutu piedāvājuma veidošanu nodarbojas tūrisma informācijas centri un citi galamērķu veicinātāji. Savu viesu izklaides dažādošanai tūrisma maršrutus piedāvā arī tūristu mītnes. Jaunas idejas tūrisma maršrutu attīstīšanā rada tūrisma programmās studējošie. Daudzi arī skolā, ģimenē vai individuāli savām vajadzībām plāno tūrisma maršrutus. Tāpēc šādas grāmatas izdošana ir ne vien loģiska, bet arī ļoti nepieciešama.

Izdevums domāts kā praktisks līdzeklis labākai tūrisma maršrutu izveidei. Šāda rakstura darbs kalpos par vadlīnijām tūrisma studējošajiem, lai izstrādātu pētnieciskos darbus, kas saistīti ar tūrisma maršrutu veidošanu. Grāmatu sagatavojuši Vidzemes Augstskolas Tūrisma un viesmīlības vadības fakultātes docētāji, kuri paši ir aktīvi ceļotāji, kālab arī vairums no visa rakstītā ir pārbaudīts praksē un balstās uz pamatīgu pieredzi un precīzu sasaisti ar teoriju.

Jau iepriekš Latvijā tikuši izdoti dažādi padomdevēji tematisku tūrisma maršrutu plānošanā, tomēr to aktualitāte, ņemot vērā politisko iekārtu maiņu, jaunu tūristu piesaistu rašanos un dažādu tūrisma veidu attīstību, un tūrisma ekipējuma uzlabošanu, ir mazinājusies. Šeit iekļauta arī vērtīgākā pieredze no vietējiem agrāko laiku izdevumiem (20.gs. 30.gadu Kārļa Vanaga tūrisma publikācijas, padomju laika tūrisma ceļveži), kas apvienojumā ar jaunāko citās valstīs publicēto un pašu autoru personisko pieredzi padara grāmatas saturu aktuālu un praktiski pielietojamu. Ierobežojumus rada ļoti dažādās situācijas un specifiskie apstākļi, kādi raksturīgi atšķirīgām ģeogrāfiskām vietām vai kultūrām un valsts iekārtām, kā arī maršruta veidu dažādošanās. Tāpēc šajā grāmatā aplūkota tūrisma maršrutu plānošana Latvijas ietvaros. Tomēr vispārīgie principi tūrisma maršrutu veidošanā ir vienādi un, labi pārzinot specifiskos apstākļus, iespējams veidot atbilstošus maršrutus arī citviet.

Par vērtīgiem komentāriem un ieteikumiem satura pilnveidei grāmatas

autoru vārdā pateicos tūrisma nozares profesionāļiem: par lidojumu maršrutu veidošanu – *AirBaltic* grupu ieņēmumu analītiķei Lienītei Priedājai-Kleperei; par padomiem ūdenstūrisma maršrutu tapšanā – *Jūras Laivu* īpašniecei Mirtai Jansonei; par padomiem autobusu maršrutu veidošanā – *Impro Ceļojumi* konsultantam Uldim Kleperam un par palīdzību auto tūrisma maršrutu informācijas papildināšanā – antīko auto rallija organizatorei, Vidzemes Augstskolas tūrisma studentei – Elīnai Sokolovai-Lucai. Pateicība arī pārējiem, kuri dažādos veidos atbalstīja grāmatas tapšanu vai dalījās pieredzē par maršrutu veidošanu.

Tomēr pat smalki aprakstīta recepte labam meistaram ļauj izpausties radoši un improvizēt, kas arī padara pašu procesu interesantu un rezultātu atšķirīgu no citiem. Pirms to darīt, vērts apzināt pamatus.

Andris Klepers

LIETOTO TERMINU SKAIDROJUMI UN SAĪSINĀJUMI

Terminu skaidrojums nepretendē uz pilnīgu šajā izdevumā lietoto jēdzienu iekļaušanu, taču te skaidroti grāmatā biežāk izmantotie tūrisma jēdzieni un to savstarpējā saistība. Īpaša uzmanība pievērsta dažādiem šķietamiem sinonīmiem, kas bieži izmantoti ikdienā, taču to lietojumam tomēr ir atšķirīga nozīme. Par pamatu izmantotas ANO Pasaules tūrisma organizācijas izstrādātās starptautiskās rekomendācijas tūrisma statistikas organizēšanai (2008), dažbrīd arī Tūrisma un viesmīlības terminu skaidrojošā vārdnīca (2008), taču daudzas definīcijas papildinātas vai konkretizētas.

Aktīvais tūrisms	Tūrisma veids, kurā tūrists visas nepieciešamās darbības veic pats. Aktīvā tūrisma veidi – kājnieku tūrisms, ūdenstūrisms, velotūrisms, pārgājieni ar slēpēm, pārgājieni ar zirgiem u.c. formas vai to kombinācijas.
Aktivitāte/s	Tūrisma kontekstā jēdziens aktivitāte/s ietver cilvēku darbības un izturēšanos, lai sagatavotos ceļojumam vai paša ceļojuma laikā, atbilstoši patērētāju spējām.
Apmeklētājs	Apmeklētājs ir ceļotājs, kurš ceļo uz galveno galamērķi ārpus savas ierastās vides, mazāk nekā uz vienu gadu, ar jebkādu galveno mērķi (darījumi, atpūta vai kāds cits personīgs mērķis), izņemot darbattiecības ar vietējām organizācijām apmeklētajā vietā.
Biotops	Dabiska vai cilvēka ietekmē veidojusies teritorija ar tikai tai raksturīgiem nedzīvās dabas apstākļiem un dzīvās dabas – mikroorganismu, sēņu, augu un dzīvnieku kopumu un to savstarpējo mijiedarbību.
Blakus sezona (tūrisma)	Parasti īss periods (aptuveni mēnesis), kas seko uzreiz pēc vai ir pirms galvenās sezonas uzsākšanās. Blakus sezonai raksturīga augstāka tūristu plūsma kā nesezonai, taču vēl nav sasniegti tie apjomi, kādi parasti ir sezonā. Ja galvenā sezona ir no maija līdz septembra beigām, tad blakus sezona ietver aprīli un oktobri.
Ceļojuma maršruts	Kartē iezīmēts vai vārdiskais ceļojuma plāns un apraksts, kurā ir nosaukts ceļojuma sākuma punkts un galamērķis, apstāšanās vietas ceļojuma laikā, ceļojuma garums, galvenās tūristu piesaistes un iespējamās aktivitātes. Tūrisma firmu izstrādātajos ceļojuma maršrutos parasti tiek atspoguļota arī ceļojuma kārtība pa dienām un nakšņošanas vietas.
Ceļojums	Tūrisma nozīmē: pārvietošanās no vienas vietas uz citu. Tā ir būtiskākā tūrisma sastāvdaļa. Ir dažādi pārvietošanās veidi – kājām, ar zirgu, ar velosipēdu, ar laivu un dažādiem citiem transporta līdzekļiem. Bieži vien termins „ceļojums” tiek lietots kā sinonīms terminam „tūrisms”, tomēr ceļojuma jēdziens ir plašāks. Ne visi ceļotāji ir tūristi, un ne visi ceļojumi ir tūrisma ceļojumi.

Ceļošana/ ceļotājs	Ceļošana attiecināma uz ceļotāju aktivitāti. Ceļotājs ir kāds, kurš pārvietojas starp dažādām ģeogrāfiskām vietām, ar jebkādu mērķi un jebkādu ceļošanas ilgumu. Atšķirībā no apmeklētājiem vai tūristiem ceļotājs ir plašākā kategorija.	Galvenie tūrisma ceļojuma nolūki (motīvi)	1.2. Draugu un radu apmeklējums. 1.3. Izglītība un apmācība. 1.4. Veselības un medicīniskā aprūpe. 1.5. Reliģija/svētceļojumi. 1.6. Iepirkšanās. 1.7. Tranzīts. 1.8. Cits. 2. Darījumu un profesionālais.
Dabas piemineklis	Atsevišķi vai savrupi dabas veidojumi – aizsargājami koki, dendroloģiskie stādījumi, alejas, ģeoloģiski un ģeomorfoloģiski dabas objekti un citi dabas retumi, kam ir zinātniska, kultūrvēsturiska, estētiska vai ekoloģiska vērtība.	lenākošais tūrisms	Ārvalstu iedzīvotāju tūrisms attiecīgās valsts teritorijā – tūrisma eksports.
Dabas taka	Kājāmgājējiem domāta marķēta un/vai ar citiem infrastruktūras elementiem aprīkota taka dabā, kuras mērķis ir iepazīstināt ar teritorijas dabas (nereti arī – kultūras) objektiem un veicināt vides un apkārtējās teritorijas izziņu.	Ilgtspējīgs tūrisms	Neapdraud un saglabā dabas un kultūrvēsturiskās vērtības, dod finansiālu labumu attiecīgās teritorijas ekonomikai un ieguvējs ir vietējais uzņēmējs, vietējais cilvēks un arī pats tūrists ilgtermiņā.
Dabas tūrisms	Tūrisma veids, kura mērķis ir izzināt dabu, apskatīt raksturīgas ainavas, biotopus, novērot augus un dzīvniekus dabiskajos apstākļos, kā arī izprast dabas aizsardzības nozīmi.	Interpretācija	Tūrisma informācijas pasniegšanas un skaidrošanas māksla. Tā saistīta ar tūrisma maršrutu īstenošanu un informatīvā satura noformēšanu, lai radītu viegli uztveramu, patīkamu, situācijai un auditorijai atbilstošu un metodiski pareizu informatīvā satura pasniegšanas veidu. Pēc Frīmena Tildena dabas un kultūras mantojuma interpretācija balstās uz sešiem pamata principiem: 1. Balstīšanās uz apmeklētāju personisko pieredzi. 2. Informācija kā tāda nav tas pats, kas interpretācija; interpretācija ir atklāšana, kas balstās uz informāciju. 3. Interpretācija ir māksla, neatkarīgi kāda rakstura informācija pasniedzama. 4. Galvenais interpretācijas mērķis ir nevis sniegt instrukcijas, bet rosināt un iedrošināt. 5. Interpretācijai jābūt vērstai uz kopainas, kopsakarību un veselu procesu iezīmēšanu, nevis tikai atsevišķām detaļām. 6. Interpretācija bērniem nav vienkāršota interpretācija pieaugušajiem – tai jābalstās uz pilnīgi citu pieeju.
Ekskursija	1. Īss izbraukums, parasti ne ilgāks kā vienu dienu. 2. Kolektīvs muzeja, ievērojamas vietas, izstādes u.tml. apmeklējums. 3. Brauciens vai pastaiga ar izglītojošu, zinātnisku, sportisku vai izklaidējošu mērķi, atgriežoties sākotnējā vietā. Kompleksa ceļojuma ietvaros tūrisma operatori izmanto jēdzienu ekskursija, lai aprakstītu ievērojamāko vietu apskates programmas ceļojuma laikā. Tūristi par papildu samaksu ceļojuma laikā iegādājas ekskursijas, kas varētu būt ilgākas par vienu dienu. Ekskursijas iedaļa pēc to satura, dalībnieku sastāva, norises vietas, pārvietošanās veida, norises formas.	Izejošais tūrisms	Izejošais tūrisms ietver attiecīgās valsts pastāvīgo iedzīvotāju aktivitātes, kas vērstas uz ceļošanu ārpus savas valsts – attiecīgi, tūrisma imports.
Etniskais tūrisms	Tūrisma veids, kurā ceļotāji dodas nolūkā apmeklēt un iepazīt eksotiskas etniskas grupas, to kultūru un dzīvesveidu. Arī tūrisma veids, kurā ceļotāji dodas ar senču izcelsmi saistītu vietu apmeklēšanas nolūkā.	Īpaši aizsargājamas dabas teritorijas	Ģeogrāfiski noteiktas platības, kas atrodas īpašā valsts aizsardzībā un tiek izveidotas, saudzētas un apsaimniekotas nolūkā aizsargāt un saglabāt dabas daudzveidību, nodrošināt zinātniskos pētījumus un vides pārraudzību, kā arī saglabāt sabiedrības atpūtai (t.sk. tūrisma), izglītošanai un audzināšanai nozīmīgas teritorijas. Pie tām pieder nacionālie parki, biosfēras rezervāti, dabas parki, dabas liegumi, aizsargājamo ainavu apvidi, dabas pieminekļi u.c.
Galvenā sezona (tūrisma)	Dažādiem tūrisma veidiem Latvijā ir atšķirīga galvenās sezonas izpratne, ko nosaka atšķirības tūristu plūsmās. Tradicionāli var uzskatīt, ja galvenā sezona ir no maija līdz septembra beigām, tad blakus sezona ietver aprīli un oktobri. Taču slēpošanas piedāvājumam galvenā sezona būs no decembra līdz martam, bet uz piedzīvojumiem orientētam ūdenstūrismam – pavasara palu laiks. Atkarībā no tūristu plūsmu intensitātes, izšķir blakus sezonu un nesezonu.	Galvenie tūrisma ceļojuma nolūki (motīvi)	1. Personīgs: 1.1. Atvaļinājums, izklaide un atpūta.

Kapacitāte	Kādas tūrisma vietas vai objekta fiziskā ietilpība, fiziskā nestspēja, kāda pieļaujama, nedegradējot apkārtējo vidi un vērtības, kuru dēļ apmeklētāji ierodas.	Mērķtirgus	Tūrisma tirgvedībā izdalīts segments, uz ko tūrisma uzņēmumi orientē savus pakalpojumus. Mērķtirgus var būt gan noteikta teritorija, gan klientu grupa.
Komplekss tūrisma pakalpojums	Iepriekš sagatavots vismaz divu tūrisma pakalpojumu apvienojums, kurš pārdots vai piedāvāts par kopīgu cenu un attiecas uz laika posmu, kas garāks par divdesmit četrām stundām, vai kurš ietver izmitināšanu.	Monitorings	Nepārtraukta un regulāra sekošana (novērošana u.c.) kādam procesam, objektam, sugai vai parādībai (u.c.) un iegūto datu fiksācija un interpretācija ilgstošā laika periodā. Piemēram, regulāra dabas tūrisma objekta vai teritorijas uzraudzība tūristu radīto ietekmju kontekstā.
Kultūras piemineklis	Kultūrvēsturiskā mantojuma daļa — kultūrvēsturiskas ainavas un atsevišķas teritorijas (senkapi, kapsētas, parki, vēsturisko notikumu norises un ievērojami personu darbības vietas), kā arī atsevišķi kapi, ēku grupas un atsevišķas ēkas, mākslas darbi, iekārtas un priekšmeti, kam ir vēsturiska, zinātniska, mākslinieciska vai citāda kultūras vērtība un kā saglabāšana nākamajām paaudzēm atbilst Latvijas valsts un tautas, kā arī starptautiskajām interesēm (Likums „Par kultūras pieminekļu aizsardzību” 1992).	Nacionālais parks	Plaši apvidi, kam raksturīgi nacionāli nozīmīgi dabas veidojumi, cilvēka darbības neskartas un mazpārveidotas ainavas un kultūrainavas, biotopu daudzveidība, kultūras un vēstures pieminekļu bagātība un kultūrvides īpatnības. Nacionālo parku galvenais uzdevums ir dabas aizsardzība, kultūrvēsturiskā mantojuma saglabāšana, zinātniskās izpētes, izglītošanas un atpūtas organizēšana (t.sk. – tūrisms), kuru ierobežo dabas un kultūrvides aizsardzības mērķi.
Kultūras tūrisms	Tūrisma veids, kurā tūristu galvenais ceļojumu nolūks ir apmeklēt un iepazīt savas tautas vai citu tautu un valstu kultūru un kultūras mantojumu.	Natura 2000	Eiropas nozīmes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju tīkls, kuru galvenais izveides mērķis ir Eiropā retu un apdraudētu augu un dzīvnieku sugu un to dzīves vietu (biotopu) aizsardzība.
Leģenda	Maršruta plānošanas kontekstā: kartei pievienoto kartogrāfisko apzīmējumu un paskaidrojumu kopums. Latviski biežāk dēvē par „apzīmējumiem”.	Navigācija	Jēdziens – cēlies no kuģniecības terminoloģijas – maršrutu veidošanas praksē tiek izmantots saistībā ar GPS iesaisti – kustīgu objektu vadīšana pa noteiktu maršrutu vai virzienā uz noteiktu mērķi.
Marķējums	Tūrisma maršrutu kontekstā: maršruta vai tā posma iezīmēšana dabā ar labi pamanāmām virziena norādēm, kas atvieglo orientēšanos dabā un ceļa atrašanu.	Nesezona	Nesezona aptver to gada periodu, kad attiecīgajiem tūrisma veidiem ceļotāju plūsmas ir vismazākās vai to nav vispār.
Maršruta trase	Maršruta trase ir dabā, kartē vai citādi izplānots un, iespējams, iezīmēts ceļš, pa kuru tūrists pārvietojas no maršruta sākumpunkta līdz galapunktam. Maršruta trase var atrasties publiskā vai privātā teritorijā, iekļaut koplietošanas ceļus, takas vai bezceļus gan pilsētvidē, gan lauku kultūrainavā vai dabiskā teritorijā.	Pilsētas tūrisms	1. Tūrisma forma, kurā tūrisma norises notiek pilsētas teritorijā. 2. Apzināti, plānveidīgi attīstīta, vadīta un kontrolēta pilsētas funkcija, kas balstīta uz pilsētvides izmantošanu tūrismā (arhitektūra, kultūrvēsturiskie objekti, sociālā vide u.c.), speciāli izveidotiem tūrisma objektiem, atrakcijām un pakalpojumiem.
Maršrutēšana	Jēdziens, kas ieviests saistībā ar dažādu maršrutu veidošanas datorprogrammu analītisku un matemātisku darbību optimālākā maršruta izskaitļošanā. Ietver tikai kvantitatīvu rakstura informāciju.	Sezonālitate	Tūrisma plūsmu nevienmērīga izpausme gada laikā. Tā ir viena no raksturīgākajām tūrisma iezīmēm, jo pieprasījums pēc tūrisma pakalpojumiem gada laikā ir atšķirīgs. Pastāv tūrisma produkta, tūrisma uzņēmējdarbības, tūristu plūsmu, nodarbinātības sezonālitate. Tūrisma uzņēmumi un tūrisma vietas cenšas veikt dažādus pasākumus, lai mazinātu sezonālitates radītās problēmas.
Maršruts	Personas vai transportlīdzekļa iepriekš paredzēts noteikts ceļš, plāns.	Starptautiskais tūrisms	Latvijā starptautisko tūrisma definē, kā „ārvalstu iedzīvotāju tūrisms” Latvijas teritorijā (tūrisma pakalpojuma eksports) vai „Latvijas iedzīvotāju tūrisms” ārvalstīs (tūrisma pakalpojumu imports).
Mērķauditorija	Saistīta ar turpmāk aprakstīto jēdzienu „mērķtirgus”, tomēr daudz precīzāk atbilst tūrisma maršruta veidošanas vajadzībām, uzsverot tieši sociālā aspekta – ceļotāja kā tūrisma maršruta lietotāja – nozīmi. Mērķauditorija ir pēc vienādām vai līdzīgām pazīmēm izdalāma ceļotāju grupa, kas iesaistās tūrisma maršrutu lietošanā un kas aptver vairāk kā tikai vienu individu un tā personības raksturiēzīmes.		

Tūrisma galamērķis	<p>Viens apvidus, pilsēta vai lielpilsēta, vai skaidri definējama un aptverama ainaviski vai kultūrvēsturiski vienota teritorija, kam piemīt noteiktas īpašības:</p> <ul style="list-style-type: none"> • savstarpēji saistīts un dažāds tūrisma produkts, kas balstīts uz daudzveidīgiem resursiem, pakalpojumiem un īpašuma formām; • citas ekonomiskās un sociālās aktivitātes, kas var būt tūrismu papildinošas vai arī konfliktējošas ar atsevišķiem tūrisma aspektiem; • viesus uzņemoša sabiedrība; • sabiedriski pārstāvji vai/un vēlētā padome, kas uzņemas atbildību par plānošanu un organizēšanu; • aktīvs privātais sektors. <p>Tūrisma ģeogrāfijā galamērķis ir sinonīms jēdzienam „tūrisma vieta”, statistikā bieži ar to apzīmē tālāko (galveno) vietu ceļojumā, bet mārketingā tā ir vienība vietas pārdošanas organizēšanai, kas ideālā gadījumā sakrīt ar ceļotāju uztveres reģionu (Klepers, Rozīte 2009).</p>	Tūrisma produkts	<p>Tūrisma pamatprodukts ir ceļojums, kurā ietilpst dažādu pakalpojumu komplekss. Ceļojumu (tūrisma produktu) tūrists var iegādāties savā dzīves vietā, bet patērēt šo produktu var pakalpojuma sniegšanas vietā.</p> <p>Ir dažādi specifiski tūrisma produktu veidi, kas to atšķir no ekonomikā lietotā jēdziena “produkts”. Piemēram, gastronomijas tūrisms, ekotūrisms, piedzīvojumu tūrisms, veselības tūrisms u.c. Šādu jēdziena izpratni un dalījumu ļoti plaši, īpaši mārketinga nolūkiem, lieto tūrisma nozarē iesaistītās puses.</p>
Tūrisma informācijas centrs	<p>Uzņēmums, kas sniedz informāciju par tūristu piesaistēm un pakalpojumiem, kā arī piedāvā naktsmitņu rezervēšanu. TIC var būt valsts, pašvaldības vai citas organizācijas pārvaldījumā, un tiem ir vietēja vai plašāka apkalpošanas teritorija. TIC ir vienotās valsts tūrisma informācijas sistēmas elements. Atsevišķi nodalāmas arī mazākas vienības – tūrisma informācijas punkti.</p>	Tūrisma resursi	<p>Dabas un cilvēka veidotu faktoru un norišu kopums, kas piemīt tūrisma vietai un piesaista tūristu intereses.</p>
Tūrisma infrastruktūra	<p>Tūrisma nozares un ar to saistīto citu nozaru (transporta, tirdzniecības, sakaru, kultūras, veselības aizsardzības u.tml.) pakalpojumu kopums, kas nodrošina tūrisma nozares darbību.</p>	Tūrisma veidi	<p>Tūrisma iedalījums atkarībā no tūristu ceļošanas motivācijas (galvenā ceļojuma nolūka). Ir šādi tūrisma veidi:</p> <p>atpūtas jeb rekreatīvais, atvaļinājumu, dziednieciskais, kultūras, izglītojošais, sakrālais, etniskais, radu un draugu apmeklējumu, sporta, darījumu, kongresu un konferenču, izstāžu un gadatirgu, motivējošais, speciālo interešu, arheoloģiskais, ekotūrisms, gastronomiskais, medību, sekstūrisms, piedzīvojumu tūrisms u.c.</p>
Tūrisma objekts	<p>Viens no tūristu piesaistes veidiem – dabas objekts, vieta, ēka, būve u.tml., kurš piesaista tūristus ar savu unikalitāti vai arī tipiskumu, estētisko vai vēsturisko vērtību, piemēram, Ventas rumba, Zvārtes iezis u.tml.</p>	Tūrisms	<p>1. Personā darbības, kas saistītas ar ceļošanu un uzturēšanos ārpus savas pastāvīgās dzīvesvietas, brīvā laika pavadīšanas, lietišķo darījumu kārtošana vai citā nolūkā ne ilgāk par vienu gadu.</p> <p>2. Ekonomikas terciārā (pakalpojumu) sektora nozare, kuras uzņēmumi nodarbojas ar tūrisma pakalpojumu sagatavošanu un sniegšanu.</p>
Tūrisma pakalpojums	<p>Mērķtiecīga darbība tūristu interešu un vajadzību apmierināšanai.</p>	Tūrists	<p>Fiziska persona, kura ceļo ārpus savas pastāvīgās dzīvesvietas ne ilgāk par vienu gadu, bet ne mazāk par vienu diennakti, tūrisma motīvu vadīta.</p>
Tūrisma produkts	<p>Tūrisma produkts ietver dažādu aspektu kombināciju (apmeklētās vietas raksturojumu, transporta līdzekļus, naktsmitņu veidus, noteiktas aktivitātes galamērķi u.c.) specifisku interešu vietās.</p> <p>To var raksturot kā precī, maksas vai bezmaksas pakalpojumu, cilvēka darbības radītās bagātības, vērtības un apstākļus vai to kopumu, kam piemīt reāla patēriņa vērtība un ko tūrisma un citu tautsaimniecības nozaru organizācijas ražo, izveido vai pielāgo tūristu interešu un vajadzību apmierināšanai.</p>	Tūristu mītne	<p>Ēka, ēku grupa vai labiekārtota vieta (teritorija), kurā komersants vai saimnieciskās darbības veicējs nodrošina tūristu diennakts izmitināšanu un apkalpošanu. Kā plašāks jēdziens grāmatā tiek lietots apzīmējums „nakšņošanas vieta”, kas var ietvert arī brīvi izvēlētu vietu pārnakšņošanai, kurai nav pieejami tūristu mītnēm raksturīgie pakalpojumi vai labiekārtojums.</p>
		Tūristu piesaiste	<p>Tūrisma elements, kas “pievelk” tūristus un rada vēlmi apmeklēt tieši konkrēto tūrisma vietu. Tūristu piesaiste var būt vieta, atsevišķs objekts, pasākums, notikums, mīts. Tūristu piesaistes klasificē pēc to rakstura: dabas, kultūras, komerciālās, vēstures un citas piesaistes, kā arī pēc to nozīmīguma: vietējās, nacionālās un starptautiskās nozīmes piesaistes. Tās iespējams arī veidot no jauna. Atšķirībā no</p>

Tūristu piesaiste	Atšķirībā no tūrisma objekta tā ietver arī notikumus un parādības, kas fiziski nav piesaistīti visu laiku konkrētajai vietai. [Vienkāršojot, tūristu piesaistes tūrisma nozarē bieži dēvē par apskates objektiem, lai arī tas nav precīzs jēdziens (piemēram, pasākumi nav objekti, bet bez vizuālās apskates daudzos objektos iespējami arī citi uz sajūtām, dzirdi utt. balstīti informācijas uztveres veidi).]
Vietējais tūrisms	Viens no tūrisma tipiem, kurā ietilpst valsts iedzīvotāju tūrisma ceļojumi uz citām savas valsts vietām (var būt kā daļa no izejošā tūrisma, ja maršruta sākums vai beigas ir savā mītnes zemē). Vietējais tūrisms ir visplašākā tūrisma forma, jo vietējā tūrisma aktivitātes ir pieejamas plašākiem iedzīvotāju slāņiem. Labi attīstīts vietējais tūrisms konkurē ar izejošo tūrisma, samazinot naudas līdzekļu aizplūšanu no valsts.

SAĪSINĀJUMI

ANO PTO	Apvienoto Nāciju organizācijas Pasaules Tūrisma Organizācija (saīsinājums angļu valodā: UNWTO)
ASV	Amerikas Savienotās valstis
DUS	degvielas uzpildes stacija
ER	Elektroniskais resurss
ES	Eiropas Savienība
ĢIS	Ģeogrāfiskās informācijas sistēma
gk	galvenokārt
GPS	Globālā pozicionēšanas sistēma
ĪADT	Īpaši aizsargājama dabas teritorija
LLTA	Latvijas Lauku tūrisma asociācija
LPSR	Latvijas Padomju Sociālistiskā Republika
LVVA	Latvijas Valsts vēstures arhīvs
LR	Latvijas Republika
LVS	Latvijas Valsts standarts
LZA	Latvijas Zinātņu akadēmija
PSRS	Padomju Sociālistisko Republiku Savienība
sic	Kļūda, kas ir publicēta kādā iespaidā, bet saglabājot citāta oriģinālo versiju, tiek pārpublicēta, norādot uz to. Latīņu val. nozīmē „tā”.
TIC	Tūrisma informācijas centrs
TIP	Tūrisma informācijas punkts
VIDM	Vides ministrija

1. TŪRISMA MARŠRUTA JĒDZIENS *Andris Klepers*

Pirms plašāka tūrisma maršrutu veidošanas apskata, vispirms skaidroti ar šo procesu saistītie nozīmīgākie jēdzieni – to mijiedarbība un pielietojums.

Tūrisms ietver cilvēku darbības, kas saistītas ar ceļošanu un uzturēšanos ārpus savas pastāvīgās dzīvesvietas dažādos nolūkos. Ja to uzskata par iepriekš paredzētu darbību, tad var runāt arī par **maršrutu**, kas ir personas iepriekš paredzēts un noteikts ceļš vai plāns.

Īpaši tūrisma aģentu praksē bieži pieņemts maršrutu uzskatīt par sinonīmu **ceļojumam**, ko definē kā pārvietošanos no kādas vietas uz citu. Bieži vien termins „ceļojums” tiek lietots daudz plašāk, arī kā sinonīms terminam „tūrisms”. Tomēr ceļojuma jēdziens ir plašāks. Ne visi ceļotāji ir tūristi, un ne visi ceļojumi ir tūrisma ceļojumi. Atbilstoši starptautiskām definīcijām par tūrisma ceļojumiem nesauc tādus ceļojumus, kuru ilgums ir garāks par vienu gadu, kā arī par tūristiem neuzskata robežzonā strādājošos, sezonas strādniekus, citus īsu periodu strādājošos, ilgāku periodu strādājošos, nomadus un bēgļus, tranzītpasažierus, kas neatstāj tranzīta telpas, sabiedriskā transportā strādājošos, migrantus, studentus, kas studē ilgāk par gadu, personas, kuras ārstējas ilgāk par gadu, diplomātus, vēstniecību darbiniekus, ārvalstu karaspēka personālsastāvu (ieskaitot viņu apkalpojošo personālu un ļaudis, kuri tos pavada) (UNWTO 2008).

No iepriekš teiktā izriet, ka jēdziens **ceļojuma maršruts** arī būs plašāks par tūrisma aptverto kontekstu. Lai arī tā definējums:

„kartē iezīmēts vai vārdiski ceļojuma plāns un apraksts, kurā ir nosaukts ceļojuma sākuma punkts un galamērķis, apstāšanās vietas ceļojuma laikā, ceļojuma garums, galvenie tūrisma objekti un iespējamās aktivitātes. Tūrisma aģentūru izstrādātajos ceļojuma maršrutos parasti tiek atspoguļota arī ceļojuma kārtība pa dienām un nakšņošanas vietas.” (Tūrisma un viesmīlības terminu skaidrojošā vārdnīca 2008).

ir būtiskāko pasakošs (kaut arī nepareizi pieminēts, ka tūrisma aģentūras pašas sastāda ceļojumu maršrutus). Jēdziena pareizu lietojumu sarežģī vēl viens praksē plaši lietots termins – **ekskursija**, ko definē kā īsu izbraukumu ar dažādu mērķi, parasti ne ilgāku par vienu dienu, atgriežoties sākotnējā vietā vai kolektīvu tūrisma piesaistu apmeklējumu. Tai pat laikā tūrisma operatori kompleksā ceļojuma ietvaros šo terminu lieto, lai aprakstītu ievērojamāko vietu apskates programmas garāka ceļojuma laikā. Tūristiem par papildu samaksu ceļojuma laikā iespējams iegādāties ekskursijas, kas mēdz būt ilgākas par vienu dienu. Gan ceļojumu, gan maršrutu, gan ekskursiju bieži saista ar komplekso tūrisma pakalpojumu, kas jau ir uz pārdošanu vērsts konkrēts tūrisma produkts, lai arī tūrisma maršruts var tikt plānots arī ar citu mērķi – ne tikai pārdošanai, bet arī apmeklētāju plūsmu organizēšanai, reģionālās attīstības veicināšanai vai noteiktas tematikas objektu sasaistīšanai ģeogrāfiskā telpā u.c.

Tāpēc autori izvēlējās ieviest Tūrisma un viesmīlības terminu skaidrojošajā vārdnīcā (2008) neiekļautu jēdzienu „**tūrisma maršruts**”, ar to saprotot gan ceļojumu, gan ekskursiju maršrutus, kas ir iepriekš plānoti un attiecas uz tūrisma definīcijā ietverto laika posmu un domāti gan tūristiem, gan īslaicīgiem apmeklētājiem. Apvienojumā

ar iepriekš minēto, **tūrisma maršruta** definīcija būtu šāda:

„Grafiski attēlots un vārdiski aprakstīts ekskursijas vai ceļojuma plāns noteiktai mērķauditorijai, kurā ir ietverts ekskursijas vai ceļojuma, kas nepārsniedz vienu gadu, – ilgums, sākuma punkts un galamērķis, pārvietošanās veids, galvenās apstāšanās vietas un apmeklējamās tūristu piesaistes. Ceļojumu tūrisma maršrutos parasti tiek iekļauts arī plānojums pa dienām un nakšņošanas vietas, bet pastāvīgu tūrisma maršrutu izveidei var pielietot apkārtējā vidē atpazīstamu marķējumu, papildinot to ar ceļotājiem atbilstošu infrastruktūru.”

Vienlaicīgi tūrisma maršrutam pielāgots dalījums pēc pārvietošanās veida, kas rada lielākās atšķirības maršrutu plānošanā. Īpaša nozīmība piešķirta mērķauditorijas aspektam, jo ikviens maršruts tiek plānots kādam konkrētam adresātam.

2. TŪRISMA MARŠRUTU PLĀNOŠANAS VĒSTURISKĀ ATTĪSTĪBA

Andris Klepers

Tūrisma maršrutu veidošanas vēsturisko dimensiju nosaka sabiedrības attīstības procesi kopumā. Attīstoties sabiedrībai, veidojoties civilizācijām, pieaug cilvēku mobilitāte un līdz ar to dažādojās arī ceļošanas motivācija. Tūrisma maršrutu veidošana balstāma uz iepriekš gūto pieredzi, tāpēc arī šajā nodaļā tiek aplūkoti būtiskākie posmi to vēsturiskajā attīstībā. Tā kā rakstiski liecību avoti par ceļošanu līdz 19.gs. Latvijas teritorijā ir nedaudz, tad tūrisma maršrutu veidošanas pirmsākumi aplūkoti arī globālā un Eiropas mērogā, turpinājumā īpaši pievēršoties vietējai situācijai.

2.1. EIROPĀ UN PASAULĒ

Vienā nelielā nodaļā nav iespējams aptvert pilnīgi visu tūrisma attīstības vēsturi, kas lielā mērā vienmēr bijusi saistīta arī ar dažādu izpausmju un formu tūrisma maršrutu plānošanu. Tomēr vispārīgs raksturojums par būtiskāko maršrutu veidošanas attīstībā palīdz radīt atbilstošu izpratni par situāciju mūsdienās.

Senākie ceļojumi noteikti nebija ar izklaides gūšanas mērķi, bet gan nepieciešamības radīti, jo primārā stratēģija bija izdzīvošana, nevis atpūta un dzīves baudīšana. Pirmie ceļotāji devās ceļā, lai bēgtu no nelabvēlīga klimata izmaiņām vai pārtikas meklējumos. Tādēļ grūti apgalvot, ka būtu pastāvējuši kādi noteikti tūrisma maršruti – tie drīzāk bija klejojumi ar kādu noteiktu ģeogrāfisku virzienu.

Tūrisma jēdziens (angļu val. – tourism) parādās tikai 19.gs. sākumā. Atbilstoši mūsdienās pieņemtajām tūrisma definīcijām dažādi iedzīvotāju pārvietošanās veidi iepriekšējos gadsimtos nav tūrisma ceļojumi, tāpēc, raksturojot tūrisma vēsturi, tos dēvē vienkārši par ceļojumiem. Taču tie radīja priekšnoteikumus tūrisma attīstībai. Pateicoties tirdzniecības, reliģiskajiem ceļojumiem un arī karagājieniem, attīstījās ceļu tīkls un transporta līdzekļi, tika radītas kartes un izdoti ceļveži, ierīkotas naktsmītnes un atvērtas ceļojumu aģentūras (Rozīte 1999).

Kā norāda Katlīna Ponda (1993), cilvēki sāka ceļot ar citu motivāciju, kad sabiedrība bija attīstījusies līdz augstākai pakāpei, nodrošinot sevi ar pamata vajadzībām: pajumti, pārtiku, drošību. Savas vietas izpratne pasaulē, reprezentācija un savu teritoriju aizsargāšana, sevis salīdzināšana ar citiem, vienkārša ziņkārība un arī izklaide kļuva par vadošajām ceļojumu motivācijām. Ceļojumi bija maz organizēti un savā ziņā nedemokrātiski, jo pieejami tikai privilīģētam sabiedrības slānim.

Senā impēriju pastāvēšanas laikā (3000 g. p.m.ē. līdz 500.g.m.ē.) ceļošana, tādā izpratnē, kā mēs to pazīstam šodien, sāka izplatīties arvien vairāk. Ceļošana bija ierasta parādība gan senajā Persijā, gan Asīrijā un Ēģiptē. Patiesībā, septiņu pasaules brīnumu izcelsme arī saistāma ar vēlmi, lai citi to apbrīnotu – vienu no tūristu motivācijām vēl mūsdienās. Taču ceļošana šajā laika periodā bija lēna un bīstama, izmantojot gan sauszemi, gan jūras ceļus (Pond 1993).

Senās Grieķijas pastāvēšanas laikā tūrisms attīstījās vairāk. Tika būvēti ceļi, bet

visvairāk uzplauka ceļošana ar kuģiem. Radās nepieciešamība nodarbināt pavadoņus, kuru uzdevums bija pavadīt turīgos grieķus uz ārzemēm – tie bija šodienas tūrisma operatoru priekšteči (Pond 1993). Cits attīstības posms raksturīgs Romas impērijas laikam, kad pieauga iekšzemes ceļu nozīme un kopgarums. Pirmklasīgie ceļi savienojumā ar zirgu stacijām (moderno moteļu priekštečiem) ļāva plānot maršrutus daudz elastīgāk (Holovejs 1999).

Viduslaiku posms pēc Romas impērijas norieta iezīmējas ar zināmu ceļošanas samazināšanos, līdz ar ko arī plānoti tūrisma maršruti samazinās. Populāri joprojām bija klejojumi, arī svētceļojumi. Viens no galvenajiem aspektiem ceļa plānošanā bija drošība (Holovejs 1999).

Lielie ģeogrāfiskie atklājumi, kas saistījās ar jaunu jūrasceļu maršrutu un nepazīstamu zemju atklāšanu 15.gs. otrajā pusē un 16.gs., krasi mainīja cilvēku priekšstatu par pasauli. Pierādījās, ka tā ir daudz lielāka nekā tas šķita antīkajā pasaulē un viduslaikos. Vadošo lielvaru jūras braucēji atklāja jaunus kontinentus, labāk iepazīna Veco pasauli un iezīmēja pasaules kartē jaunus jūras ceļus.

Plānota maršrutu attīstība cieši saistāma ar pasta ratu ieviešanu. Anglijā tie parādījās jau 17. gs. un plaši tika lietoti pārējā Eiropas daļā 18.gs. vidū. 18.gs. beigās arī ASV tika attīstīta vesela maršrutu sistēma pasta pārvadājumu nodrošināšanai (Holovejs 1999). Lai arī tā sauktais „Dižo ceļojumu” (*Grand Tour*) laikmets iezīmējās ar plašiem klejojumiem pa Eiropu, nozīmīga tūrisma maršrutu plānošana joprojām nebija ierasta.

Angļu filozofs un valstsvīrs sers Frānsiss Bēkons (Bartleby, ER) 1615.g. sarakstīja eseju par ceļošanu (*Of Travel*), norādot uz tās lielo lomu saistībā ar izzīņas un pieredzes bagātināšanu izglītošanās nolūkos. Tajā paustās atziņas šodienas izpratnē kalpo par kritērijiem tūristu piesaistu atlasei maršruta plānošanā un sniedz ieskatu par to, kas joprojām ir aktuāls un kas mainījies pēdējo četru gadsimtu laikā.

Starp maršrutā iekļaujamajām tūristu piesaistēm bija:

- pilis, īpaši, kad tur norit pieņemšana vēstnešiem;
- tiesu ēkas, īpaši tiesas prāvu laikā;
- garīdznieku apspriedes;
- baznīcas un klosteri, kā arī pie tiem esošie pieminekļi;
- pilsētu aizsardzības nocietinājumi, ieskaitot ostas un piestātnes;
- seni mākslas darbi un senas drupas;
- bibliotēkas;
- augstskolas; diskusijas un lekcijas, kur tādās notiek;
- tirdzniecības un jūras kara flote;
- piepilsētā esošās celtnes un dārzi greznībai un atpūtai;
- ieroču un pulvera glabātuves, kur norit apmācība arī to pielietošanā;
- valūtas maiņas vietas, biržas, preču noliktavas;
- jātniecības, paukošanas un zaldātu treniņu skolas un tamlīdzīgas vietas;

- komēdijas, kuras apmeklē augstākas sabiedrības ļaudis;
- rotu, dārgumu un garīdznieku mantiju glabātuves;
- retumu krātuves;
- un noslēgumā – viss, kas vēl ir neaizmirstams vietās, uz kuriem ceļo, tai skaitā tas, ko var ieteikt vietējie gidi (svētki, karnevāli, dzīres, kāzas, bēres, nāves soda izpildīšanas vietas galvaspilsētās un citas līdzīgas norises) (Bartleby.com, ER).

Vēl kāds F.Bēkona ieteikts padoms tūrisma maršruta plānošanai ir: ceļotājam nevajag ilgi palikt vienā pilsētā – vairāk vai mazāk tik ilgi, cik pilsēta ir uzmanības cienīga. Ja ceļotājs apmetas kādā pilsētā, tad apmešanās vieta vienā pilsētas daļā jāmaina uz apmešanās vietu atkal citā pilsētas daļā, kas ir lieliska vietas iepazīšanas iespēja (Bartleby.com, ER).

Ārpus pilsētām ceļošana nebija populāra. Līdz 18.gs. kalni pamatā bija atbaidoši un neinteresanti ceļotājiem. Tomēr līdz ar pirmajiem alpinistiem un pēc tam, kad Žans Žaks Ruso, Frīdrihs Šillers, Albrehts fon Hallers, Džons Raskins u.c. bija veltījuši poētiskas slavas dziesmas, literārajā daiļradē atdzīvinājuši senās, romantiskās leģendas, Alpi ieguva pievilcību (Shmeer-Sturm 2001). Tad arī aizsākās apzināta dabas tūrisma, tai skaitā kalnu tūrisma attīstība, sākotnēji balstoties uz brīviem klejojumiem, bet pamazām īstenojot rūpīgu maršrutu plānošanu.

Industrializācijas laikmets ieviesa daudzus jauninājumus transporta un mobilitātes attīstībā (sk. 1.tabulu), kas ceļošanu padarīja pieejamu daudz plašākai sabiedrībai. Tad arī sākās tūrisma maršrutu plānošana mūsdienu izpratnē. 1841.gadā Lielbritānijā tiek dibināts pirmais ceļojumu birojs. Pats īpašnieks – Tomass Kuks – arī organizēja pirmos speciālos grupu ceļojumus ar vilcieniem. Sākotnēji plānotie tūrisma maršruti aptvēra Lielbritāniju, Franciju, tad arī citus Eiropas reģionus, ietverot Vidusjūras reģionu un tuvos Austrumus (Shmeer-Sturm 2001).

1.tabula. Dažādu transporta līdzekļu rašanās laiks un vieta.

Pārvietošanās līdzeklis vai infrastruktūra	Gads	Vieta (autors)
kanoe laivas priekštecis – vienkocis	4000 gadu p.m.ē.	Skotija, Eifrata
zirgs	pieradināts ap 3500 g. p.m.ē.	Eirāzijas austrumu stepes
slēpes	2500 g. p.m.ē.	Zviedrija, Hotinga
kajaks	~11.gs.	Grenlande, Aļaska, Aleutu salas (inuiti un aleuti)
kuģis (pirmais, ar tvaika dzinēju darbināmais)	1787	ASV (Džons Fičs)
vilciens (pirmā tvaika lokomotīve)	1804	Lielbritānija (Ričards Trevitiks)

pirmā asfaltētā iela	1824	Parīze, Elizejas lauki
velosipēds	1839	Lielbritānija (Kirkpatriks Makmilans). Sākotnējais velosipēds bija vēl par smagu, taču pirmo reizi bija izgudrots līdzeklis, lai joprojām cilvēka spēkiem varētu pārvietoties ātrāk, nekā kājām.
automašīna (ar četru taktu benzīna dzinēju)	1885, 1886, 1887	Vācija (Karls Frīdrihs Bencs, Gotlibš Daimlers), ASV (Henrijs Fords)
lidmašīna	1903	ASV (Brāļi Vilburs un Orvils Raiti)
autobuss	1905	Vācija (kompānija <i>Siemens & Halske</i>)

Avots: sastādīts pēc Izāka Asimova (1996) u.c.

Līdz ar to tūrisma maršrutu plānošanas vēsturiskā attīstība ir cieši saistīta ar ceļošanas attīstību un vadošajiem sociālajiem procesiem sabiedrībā. Transporta izgudrojumiem un to ieviešanai bija noteicošā loma dažādu jaunu tūrisma maršrutu organizēšanas iespēju īstenošanā. Transporta joprojām ir nozīmīgākais mobilitātes nodrošinātājs starp ceļotāju dzīvesvietu un galamērķi, kā arī kalpo par pārvietošanās līdzekli visā maršrutā un dažādās tūrisma vietās. 19.gs. cilvēki pakāpeniski kļūst mazāk piesaistīti konkrētai vietai (Eiropā atceļ verdzību, Latvijas teritorijā pārtrauc dzimtbūšanu) un rodas iespējas plašākai ceļošanai un arī vairāk brīva laika. Pieaugot brīvajam laikam, dažādojoties atpūtas iespējām un gaumei, palielinājās arī tūrisma maršrutu daudzveidība. Cilvēku rūpes par veselību un sportisko aktivitāšu pieaugums izraisīja aktīvā tūrisma maršrutu veidošanos. Pieaugoša atbildība par dabas aizsardzības nepieciešamību, kultūras mantojuma saglabāšanas aktualitāti un pilnvērtīgu dzīvi lauku reģionos, jau kopš 20.gs beigām tūrisma maršrutu plānošanā ieviesusi jēdzienu „ilgtspējīgs”, „lidzsvarots” uz „eko” principiem balstīts.

2.2. LATVIJĀ

Tūrisma maršrutu veidošanas vēsture Latvijā aplūkojama vienotā kontekstā ar kopējām attīstības tendencēm Eiropā. Tieši tāpat arī saistībā ar tūrisma maršrutu plānošanu.

Pēc tūrisma ģeogrāfijas pētnieces Maijas Rozītes (1999) ieskatiem, Latvijas tūrisma vēsturē var nodalīt četrus periodus, kurus raksturo tūrisma organizācija, tūrisma industrijas uzņēmumu tips, tūrisma veidi, ceļotāju skaits un plūsmas. Palielinoties pieejamās informācijas daudzumam, varētu raksturot vairāk periodu, taču maršrutu veidošanas kontekstā vēsturiskie avoti analizēti hronoloģiskā secībā.

Saistībā ar transportu un mobilitāti, nenoliedzami, ka pirmie nozīmīgākie starptautiskie sakari saistījās ar ūdens ceļu izmantošanu. Lai arī tos lietoja daudzi tirgotāji, garīdznieki un bruņniecība, tomēr par organizētu tūrismu to grūti nosaukt. Tas pats attiecās uz daudzajiem iekšzemes pārceļojumiem, kas drīzāk bija neregulāra rakstura un ne atpūtas vai izziņas, bet gan drošības un iekarojumu motivācijas vadīti. Tiesa – mūsdienu tūrisma definīcijas izpratnē kuršu un skandināvu vikingu savstarpējos kara sirojumus varētu nodēvēt par sava veida darījumu tūrisma formu.

Līdz pat mūsu dienām saglabājušās liecības par starptautiskiem maršrutiem, piemēram, seno Dzintara ceļu antikajā periodā, kas veda no Baltijas piekrastes līdz pat Vidusjūrai. Zināms arī vikingu ūdens ceļš pa Daugavu līdz Melnajai jūrai, iekšzemes tirdzniecības ceļi, kur nozīmīgākie no tiem vēl mūsdienās ir pamats Latvijas autoceļu sistēmai, kas savstarpēji savieno senākās apdzīvotās vietas.

Kā norāda viduslaiku vēstures pētnieks Ilgvars Misāns (2006), pārvietošanās un uzturēšanās vietu maršruta jeb tā sauktā itinerāra sastādīšana un analīze ir tradicionāls viduslaiku valdniecības pētniecības paņēmieni. Lai arī ierobežoto informācijas avotu dēļ par pētāmās personas mobilitāti tāda pieeja rada tikai fragmentāru ainu, tomēr kopējās tendences šādi hronoloģiskā secībā sarindoti saraksti tomēr sniedz ļaujot gan rekonstruēt valdnieku pārvietošanās shēmu (telpiskais aspekts), gan arī izvērtēt viņu uzturēšanās biežumu un ilgumu konkrētās vietās (kvantitatīvais aspekts). Vācu vēsturnieka Kļausa Neitmana sastādītie un izanalizētie divu ordeņa zemes mestru – Zigrīda Landera no Španheimas (1415-1424) un Voltera fon Pletenberga (1494-1535) – itinerāri (sk. 2.tabulu) sniedz zināmu priekšstatu (Misāns 2006). Salīdzinot divu mestru uzturēšanās paradumus atsevišķās ordeņa pilīs un ārpus Vācu ordeņa Livonijas atzara teritorijas robežām, var spriest par tā laika ceļošanas paradumiem un vietējo maršrutu telpiskajām izpausmēm. Lai arī to grūti saistīt ar tūrisma maršrutu šī jēdziena mūsdienu izpratnē, tas tomēr skaidri norāda uz tā laika mobilitātes raksturu.

2.tabula. Zigrīda Landera no Španheimas un Voltera fon Pletenberga uzturēšanās biežuma salīdzinājums avotos visvairāk pieminētās vietās.

Vieta	Zigrīds Landers no Španheimas (1415–1424)	Volters fon Pletenbergs (1494–1510)
Cēsis	17	202
Rīga	142	3
Sigulda	8	1
Valmiera	4	16
Kuldīga	3	–
Salaspils	2	7
Ādaži	1	6
Rūjiena	–	32
Tukums	1	14
Burtnieki	–	17
Trikāta	–	8
Ērgeme	–	5

Avots: sastādīts pēc Neitmana (Misāns 2006).

Deviņos gados, kamēr mestra amatu ieņēma Zigrīds Landers, avotos ir 212 reizes dokumentēta viņa uzturēšanās kādā konkrētā vietā, bet Volters fon Pletenbergs pirmajos 16 valdīšanas gados saistībā ar kādu konkrētu vietu minēts 328 reizes.

Kopumā Zigrīda un viņa tuvāko pēcteču mestra amatā valdīšanai bija raksturīga vēlme pēc iespējas personīgi apceļot ordeņa teritoriju, lai uz vietas veiktu valdnieka funkcijas. No 328 identificētajām Voltera fon Pletenberga uzturēšanās vietām, 202 reizes tiek minētas Cēsis, kā pastāvīgākā dzīves vieta, pārējā laikā ceļojot vairāk un biežāk nekā Zigrīds Landers no Španheimas.

16.gs. sāk parādīties pirmās ceļotāju pašrocīgi zīmētās un speciāli pasūtītās Livonijas kartes. Pirmā karte ar daudzām tagadējās Latvijas teritorijas pilsētām un vairākām upēm zīmēta 1539.gadā; tās autors ir zviedru kartogrāfs Olavs Magnuss. Viņa kartē redzamas 14 pilsētas, no tām vairākas pirmoreiz: Sable, Tukums, Daugavpils, Limbaži, Cēsis, Smiltene, Ikšķile un Krustpils (Zanders 2000). Pamazām ceļošana attīstījās arī turpmākajos divos gadsimtos, kaut arī jāatzīst, ka tā vairāk saistījās ar aristokrātisku nodarbi (pirmie kūrorti u.tml.). Tas gan neko būtisku nenozīmē maršrutu veidošanas kontekstā, jo plašākām vajadzībām tie tāpat nebija nepieciešami. Daudz lielākas izmaiņas sākās ar rūpnieciskās ražošanas attīstību un zemnieku brīvlaišanu 19.gs. Piemēram, Helsinku Universitātes bibliotēkā apkopti ap 100 ar tūrisma saistīti izdevumi, kas tajā laikā iznāca Krievijas impērijā. Lielākoties tie ir ceļojumu apraksti un maršruti no tālām zemēm, taču arī pilsētu un vietu ceļveži pa Baltijas teritoriju un Krieviju. Starp šiem izdevumiem arī rokasgrāmata velo ceļojumiem. Tikai par Rīgu vien izdoti 22 ceļveži vācu un krievu valodā. Tajos ietverti dažādi pilsētu plāni, papildināti ar tūristus interesējošu informāciju. Tomēr reti bija izdevumi pirms 1880.gada (Fabian 2007). Jau pieminētajā gadā Gotfrīds Augusts Birgers uzrakstīja tēlaino stāstu „Barona Mūnchhauzena brīnišķīgi un jocīgi trāpījumi, ko tas piedzīvojis reizodams pa ūdeni, zemi un gaisu”, kurā paspilgtināti piedzīvojumi mijas ar identificējamām vietu aprakstiem.

19.gs. beigās un 20.gs. sākumā Rīgā vācu valodā tika izdoti vācbaltiešu Karla fon Lēvisa of Menāra un Frīdriha Bīnmana sarakstītie ceļveži par Vidzemes Šveici, kuros iekļauti arī ieteicamie tūrisma maršruti Siguldas apkārtnē.

Pēc Latvijas valstiskās neatkarības iegūšanas veidojās daudzas sabiedriskas un valstiskas tūrisma organizācijas ar patriotisku mērķi - veidot tūrisma maršrutus Latvijā. Vairāk nekā 20 dažādas tūrisma biedrības (starp tām: Latvijas tūristu biedrība, Latvijas Centrālā tūristu biedrība, Latvijas ekskursiju biedrība, Rīgas Starptautiskā ekskursiju biedrība, Latvijas Ebreju tūristu biedrība u.c.) nodarbojās ar tūrisma maršrutu veidošanu un īstenoja tūrisma operatoru darbību. Starp daudzajām to veiktajām rīcībām bija arī tūrisma infrastruktūras labiekārtošana pastāvīgajos tūrisma maršrutos un atsevišķos tūrisma objektos (Rozīte 1999). Viena no aktīvākajām tūrisma biedrībām 30.gadu sākumā bija Latvijas tūristu biedrība, kas uzsāka organizētu ekskursiju vadīšanu pa Rīgu un Rīgas muzejiem, ekskursiju vadīšanu ārvalstu tūristiem pa Rīgu, gidu sagatavošanu un organizētus tūrisma braucienus pa Latviju. Biedrība arī izdeva Rīgas plānus un tūristu kalendāru ar gataviem maršrutiem (Rozīte 1999).

Pēc 1934.gada 15.maija apvērsuma tūristu biedrības tika slēgtas, bet to funkcijas pārņēma centralizēts Tūrisma birojs, kas tai skaitā nodarbojās arī ar tūrisma maršrutu veidošanu. Vietējais tūrisms 20.gs. 30.gados turpināja piedzīvot uzplaukumu, sasniedzot vietējo tūristu skaitu pat līdz 185 tūkstošiem gadā. Piedāvāto ekskursiju maršruti

bija ļoti daudzveidīgi, piemēram, Rīgā tika organizētas ekskursijas uz Doma baznīcu, Rīgas muzejiem, mākslas izstādēm, Pētera baznīcu, kā arī Rīgas tuvākajā apkārtnē – Baltezerā, Daugavas salās u.c. Piemēram, 1937.gadā izveidotais Rīgas centra apskates maršruts (sk. 1.attēlu) ir garāks nekā lielākā daļa mūsdienās īstenoto, ietverot arī divreizēju Daugavas šķērsošanu pa atšķirīgiem tiltiem. Ārpus Rīgas tūrisma maršruti aptvēra Latvijas skaistākās vietas: Siguldu, Līgatni, Cēsis, Āraišus, Burtniekus, Sabili, Kandavu, Dundagu, Nicu, Rundāli, Jelgavu un citas vietas (Rozīte 1999).

Viens no aktīvākajiem tūrisma veicinātājiem Latvijā 20.gs. 30.gados bija Iekšlietu ministrijas Emigrācijas un tūrisma nodaļas (1937.g. Sabiedrisko lietu ministrijas Tūrisma nodaļas) tūrisma biroja pārzinis Kārlis Vanags. Viņa vadībā sarīkoja pirmo nacionālo tūrisma izstādi „Apceļo dzimto zemi!”, kurā tika prezentēti dažādi maršruti ceļotājiem pa Latvijas skaistākajām vietām. Vanags laika posmā no 1934.gada līdz 1940.gadam sastādīja arī 13 tūrisma ceļvežus ar dažādiem tūrisma maršrutiem, salīdzinoši labām kartēm un aprakstiem par Latvijas novadu kultūru, vēsturi, ģeogrāfiju un (mazāk) arī dabu. Tajos minēti arī dažādi praktiski padomi ceļotājiem, tai skaitā atsevišķas norādes par maršrutu veidošanu. Par maršrutu saturisko ietvaru var spriest kaut vai pēc dažu izdevumu nosaukumiem: *Vadonis ceļojumiem pa Latviju, 10 maršruti slēpotājiem Latvijā, Vasaras ceļojumi u.c.* Tomēr materiāls daudzviet balstījās uz ievāktajām ziņām, ne vienmēr personīgi pārbaudīto, par ko liecina nepietiekamā maršrutu aprakstu detalizācija.



1.attēls. Rīgas pilsētas valdes tūrisma lietu pārziņa Viļa Zāģera 1937. gadā Rīgas pilsētas galvam apstiprināšanai iesniegtais Rīgas apskates maršruts.
Avots: LVVA, 2927.f., 3. apr., 152. l. – pārpublicēts no: Rozīte 1999.

Straujo vietējā tūrisma attīstību Latvijā pārtrauca Otrais pasaules karš, pēc kura tūrisma iezīmējās jauns attīstības posms. Uzreiz pēc kara un Staļina laikā tūrisma nolūkos daudz neceļoja, taču masveidīgāk tūrisma attīstība uzplauka Hruščova „politiskā atkuļņa” laikā 20.gs. 50.gadu otrajā pusē un 60.gadu sākumā. Kāds citāts izdevumā „Brīvā Daugava” (izdeva kā bezmaksas izdevumu 3000 eksemplāru metienā) spilgti raksturo tā brīža situāciju:

„Sakarā ar tūrisma (te un turpmāk citātā – sic) straujo attīstību pēdējos gados mūsu republikā, it sevišķi skolu jaunatnes vidū, arvien nozīmīgāks kļūst jautājums par tūrisma maršrutiem. Par to, kur ceļot, ko vērot, interesējas gan skolotāji, skolēni, gan visi tie, kas organizē ekskursijas un tūrisma pārgājienus. Taču tūrisma maršrutu apraksti mūsu republikā pēc Lielā Tēvijas kara tikpat kā nav publicēti. Latvijas valsts izdevniecība ir izdevusi P.Rumaņa “Turisms” un R.Vētras “Sigulda”, un tas arī ir gandrīz viss. Ar to, protams, nevaram samierināties.

Lai likvidētu tūrisma maršrutu aprakstu trūkumu skolās, Izglītības ministrijas Republikāniskā bērnu ekskursiju un tūrisma stacija saskaņā ar LPSR izglītības ministra V.Samsona 1956.gada 30.oktobra 206. pavēli no 1956. līdz 1958. gadam izdos tūrisma maršrutus pa visiem Latvijas PSR rajoniem.” (Žīgurs 1957, 3.lpp.).

Tomēr ne jau viss tika izpildīts. Par maršrutu plānošanas izpratni un ieinteresētību var spriest pēc šā paša izdevuma „Brīvā Daugava” minētā:

„Nepiedodami nolaidīgi rīkojušies, diemžēl, Daugavpils pilsētas, Krāslavas un Līvānu rajonu Tautas izglītības nodaļu vadītāji un skolu inspektori, kas septiņu mēnešu laikā nevarēja nodot publicēšanai par savu rajonu nevienu maršrutu. Ļoti nepilnīgus materiālus par savu rajonu iesūtīja arī Rīgas, Jaunjelgavas, Ogres, Ilūkstes, un dažu citu rajonu tautas izglītības nodaļas, tādejādi nedodot iespēju sava un citu rajonu skolām saņemt par attiecīgo rajonu pēc iespējas plašākas ziņas.” (Žīgurs 1957, 4.lpp.).

Padomju laikos tūrisma maršrutu veidošanā radās ļoti stingras tradīcijas. Tūrisms tika saistīts ar aktīvo tūrisma, popularizējot to gan vietējā, gan vissavienības mērogā (PSRS republiku ietvaros). Analizējot padomju laikos tapušos pilsētu un populārāko tūrisma galamērķu maršrutus, var secināt vairākas kopsakarības, kas tajos iezīmējas.

Maršruti ir prasmīgi veidoti, lielākoties vienmēr shematiski izņemti, nekad neiekļaujot pārāk detālas kartes ar lieku informāciju, kas tieši uz maršrutu neattiecas. Trūkstošo kartogrāfisko informāciju aprakstos aizstāj precīzas norādes par ceļu un tūrisma objektu atrašanās secību. Tas redzams daudzos piemēros, tai skaitā arī 6. maršrutā pa Cēsu apkārtni (sk. 2.attēlu). Maršruti ir kārtīgi numurēti, tiem ir precīzi apraksti, vienmēr norādīta aprēķinātā kopējā vai atsevišķo posmu kilometrāža.



2.attēls. 1960.g. Cēsu apkārtnes maršruts Nr.6. ar precīzi izzīmētu maršruta shēmu, neiekļaujot lieku kartogrāfisko blakus informāciju. Mērogs tiek aizstāts ar aprakstiem par kilometriem. Avots: Anspaks, 1960:159.

Šiem maršrutiem ir vairākas kopīgas iezīmes:

1. Tie aptver dažādus ceļošanas veidus, īpaši daudz kājnieku, ūdenstūrisma, slēpošanas un arī pilsētu ekskursiju maršrutu. Maršruti izceļas ar vidēji lielu ilgumu, jo bieži plānoti uz vairākām dienām, pat salīdzinoši nelielā galamērķī. Ļoti labi veidoti kombinētie maršruti, sasaistot ar samērā regulāro sabiedriskā transporta tīklu (dzelzceļu, starppilsētu un vietējo maršrutu autobusu kustību). Maršruti ir kopumā labi segmentēti. Par to var pārliecināties no plānotā maršruta apraksta pa Sedas, Burtnieku ezera un Salacas apkārtni:
„Maršruts domāts galvenokārt ūdenstūristiem, taču to var izmantot arī, veicot pārgājienus kājām...[Maršruta] sākums un beigas atrodas izdevīgas satiksmes apstākļos. Katrs maršruta posms veicams 2 vai 3 dienās ar laivām, bet 3 vai 4 dienās ar kājām.” (Lūkins 1963, 3-4.lpp.).
2. Maršruti saistīti ar politiski-ideoloģisko slogu, gandrīz katrā ietverot tūristu piesaistes, kas saistāmas ar padomju varas slavīnāšanu, tās dibināšanai svarīgāko notikumu pieminēšanu un piemiņas vietām bojā gājušajiem cīņās par padomju varas izveidi. Brīžiem šie apraksti ir ļoti detāli un nav samērojami ar pārējo vietu unikalitāti un mērogu. Piemēram, kāds citāts no maršruta apraksta pa Kuldīgas rajonu, kas iekļauts kā izcili ainaviska maršruta pēdējais apskates objekts:
„Pie kapiem bija ierakti stabi, kur soda ekspedīcija piesēja cīnītājus un tos noslepkavoja.

Ložu caururbtie stabi gadu desmitiem ilgi bija mēmi aculiecinieki tām slepkavībām, ko šeit pastrādāja revolucionāru bendes. Godinot kritušos cīnītājus, nelegālo pulciņu biedri buržuāziskās Latvijas laikā Brūveru kapos vairākkārt uzvilka sarkanos karogus. Kuldīgā atgriezīties pa skaisto aleju – Revolūcijas ielu.” (Rullis R. u.c. 1961, 137.lpp.).

3. Bieži maršrutos apzināti iekļauti objekti un vietas, kas liecina par valsts izaugsmi un darba uzvarām visdažādākajās sfērās. Vienlaicīgi maršrutu aprakstos ietverti patriotiski teksti, kas aicina uz dzimtenes mīlestību un savas zemes skaistuma uztveri. Sociālistisko izaugsmi slavinoši stāsti iekļauti arī kādā Vidzemes augstieni aptverošā kājnieku maršrutā:
„Kolchozs (te un turpmāk citātā – sic) ir viens no lielākajiem Latvijas šķirnes lopu audzētājiem mūsu republikā. Kolchozā ir apmēram 70% Latvijas brūno tīršķirnes govju, no kurām dažas dod vairāk nekā 6300 kg piena gadā. Uz Uriekstes upes kolchozs ceļ vietējas nozīmes hidroelektrostaciju.” (Vētra 1957, 66.lpp.).
 4. Vērojami tūristam paredzētā informatīva satura noteikšanas centieni, uzsverot, par ko viņam ir jāinteresējas un par ko nē. Kāds citāts no 1958.gadā izdotā tūrisma ceļveža par Kandavu un Sabili to raksturo tieši:
„Šī brošūra radās pēc LĻKJS Kandavas rajona komitejas ierosmes. Maldīties tie, kas cerēs tajā atrast vispusīgas ziņas par maršruta apkārtnē sastopamajiem derīgajiem izrakteņiem, sanestajiem morēnu materiāliem, sīkus aprakstus par floras un faunas bagātību. Nē, tūristam nav ne tik daudz laika, nedz patikas iedzījināties šādos tīri zinātniskās dabas jautājumos. Brošūrā ir pastāstīts par skaistās „Kurzemes Šveices” – Kandavas, Sabiles un abu pilsētu tuvākās apkaimes vēsturiskajām vietām, par 1905. gada revolucionārajiem notikumiem šajā apvidū, mūsu šodienas raksturīgajām iezīmēm...” (Ievkalns 1958, 3.lpp.).
 5. Aktīvā tūrisma maršruti tiek cieši saistīti ar fizisko kultūru, uzsverot to pozitīvo ietekmi uz veselību. To apstiprina citāts no Kokneses apkārtnes tūrisma ceļveža:
„Nav pareizas atpūtas bez fiziskās kultūras (te un turpmāk citātā – sic). Tikai jāprot atrast vecumam un organisma stāvoklim piemērotu fiziskās kultūras veidu. Viens no tiem fiziskās kultūras veidiem, kas piemērots katram vecumam, ir tūrisms.” (Brūklens 1957, 35.lpp.).
- Bieži aktīvā tūrisma maršrutus papildina daudz tehnisku padomu prasmīgākai maršruta veikšanai, aptverot gan inventāra raksturojumu, gan izturēšanos un tūrisma tehniku. Tāpat iekļauti arī pirmās palīdzības sniegšanas aspekti vai „zaļie padomi” (Radovska 1958; Ievkalns 1958 u.c.).
60. gadu beigās par Latvijas piemērotību aktīvā tūrisma maršrutu veidošanai tiek minēts, ka apdzīvotības blīvums pieļauj vieglāku ceļošanu, jo nav nepieciešami lieli pārtikas krājumi un ir atvieglināta drošības organizēšana. Tai pašā laikā minēts, ka te grūtāk organizēt sarežģītākos (I un II kategorijas) pārgājienu (Vētra, Eglīte 1968).
- Pēc Latvijas valstiskās neatkarības atjaunošanas tūrisma sistēma valstī sāk veidoties no jauna. Reģionālā tūrisma attīstībā arvien vairāk iesaistās pašvaldības un strauji pieaug privātu uzņēmēju – tūrisma pakalpojumu sniedzēju skaits. Tūrisma maršrutu veidošanas tradīcijas balstās uz iepriekšējo pieredzi, jo virkne tūrisma uzņēmēju ir bijuši aktīvi saistīti ar tūrisma ar padomju gados, līdz arvien vairāk ietekmējās no globālās informācijas telpas.

3. TŪRISMA MARŠRUTU VEIDOŠANAS PAMATPRINCIPI

Nodaļā aplūkoti galvenie pamatprincipi, uz kādiem balstīta visdažādāko tūrisma maršrutu plānošana, neatkarīgi no to veida vai norises formas. Apakšnodaļās aplūkotās tēmas sakārtotas secībā, kāda piemērojama arī maršruta plānošanai – vispirms precizējot tūrisma maršrutam paredzēto mērķauditoriju, tālāk iekļaujot maršrutu veidojošos elementus un galvenos tūristu piesaistu atlasē kritērijus. Lai uzsvērtu ilgtspējības principu ievērošanas nozīmīgumu, tie ir aplūkoti otrajā apakšnodaļā. Papildinoši, kā tūrisma maršrutu plānošanu tieši ietekmējošie faktori, apskatīti atbilstošie, Latvijā aktuālie normatīvie akti. Minētas arī galvenās metodes tūrisma maršrutu plānošanā. Atsevišķi aplūkoti arī tādi svarīgi tūrisma maršrutu veidošanu ietekmējoši apstākļi kā drošības aspekti, tūrisma maršruta dramaturģija, radošuma pieeja plānošanā. Tā kā visbiežāk tūrisma maršruts līdz tā lietotājam nokļūst aprakstu veidā tīmekļa vietnēs vai drukātā formātā, nodaļas noslēgumā apskatīti arī svarīgākie principi to noformēšanai un satura interpretācijai.

3.1. MĒRĶAUDITORIJA *Andris Klepers*

Tūrisma maršruti netiek plānoti kādam abstraktam vidējam tūristam, kādu varbūt arī varētu noteikt teorētiski. Noteiktus maršrutus lieto cilvēki ar līdzīgām interesēm, motivāciju, ģeogrāfisku izcelsmi, demogrāfisko raksturojumu un citām pazīmēm, kas viņus ļauj šim mērķim nosacīti iedalīt vienā grupā, ko tirgvedībā saprot ar jēdzienu mērķauditorija jeb segments.

Tieši atbilstošas mērķauditorijas noteikšana ir svarīgs izejas punkts pirms maršruta plānošanas uzsākšanas, jo kā gan citādi veikt tūrisma objektu atlasī vai noteikt pārvietošanās ātrumu un veidu? Iespējami precīzas mērķauditorijas noteikšana un ceļotāju motivāciju un vajadzību izpratne ir pirmais solis jebkura veida maršruta plānošanas uzsākšanā.

Jau vairāk nekā trešdaļgadsimtu akadēmiskā līmenī ir centieni noteikt iespējami precīzus tūristu uzvedības modeļus un to iedalījumu. Tomēr, kā secina angļu tūrisma pētnieki Džons Svārbrūks un Suzanna Hornere (2007), tūrisma praktiķi parasti joprojām cenšas izmantot klasiskās tirgus segmentēšanas formas atšķirīgu tūrisma mērķauditoriju noteikšanai. Abām pieejām ir savstarpēja saistība, tādēļ šajā apakšnodaļā īsi tiek aplūkota to mijiedarbību un mērķauditoriju dažādo dalījumu tūrisma maršrutu plānošanas kontekstā.

Jau no 20.gs. 70.gadiem dažādi autori attīstījuši savu ceļotāju iedalījumu (sk. 3.tabulu). Starp dažādu ceļotāju tipoloģiju izveidotājiem noteikti jāmin svarīgākie autori. Lielākajā daļā dažādu tūristu segmentēšanas mēģinājumu ir centieni tos apvienot, par pamatu ņemot ceļojuma pieredzes gūšanas intensitāti un formu, atkarībā no:

- galamērķa;
- aktivitātēm ceļojuma laikā;
- organizētas vai neorganizētas ceļojumu formas.

3.tabula. Ceļotāju tipoloģijas.

Autors	Gads	Tipoloģijas iss raksturojums	Raksturotie tipi	Piezīmes saistībā ar piemērošanu tūrisma maršrutiem
Ēriks Koens	1972	4 pamattipi pēc raksturojuma galamērķa izvēlē	1. Organizētais masu tūrists 2. Individuālais masu tūrists 3. Atklājējs 4. Klaidonis	Klaidonim maršruta plānošana nav nepieciešama, taču organizētie un individuālie masu tūristi ir pārāk plašs mērķauditoriju iedalījums.
Helmuts Hāns	1975	6 tipi – pēc piedzīvojuma pakāpes un ceļojuma motīva. Sākuma burti to nosaukumā ņemti no vācu valodas raksturvārdiem katram tipam	S-tips (saule-smiltis-jūra) F-tips (tālums un flirts) W1-tips (mežs un ceļošana) W2-tips (mežs un sacikstes) A-tips (piedzīvojums un satraukums) B-tips (ar 3 apakštipiem) – (īzziņa un izglītība: attiecīgi kolekcionāri, noskaņas meklētāji, interešu ceļotāji)	Viena no smalkāk dalītajām pirmajām ceļotāju tipoloģijām vācu ceļotāju tirgū. Taču tās aktualitāti mūsdienās mazinājusi jaunu motivāciju attīstība un ceļojumu veidu dažādošanās.
Stenlijs Plogs	1977	2 radiāli pretēji tūristu tipi ar atšķirīgām personības raksturiezīmēm attiecībā uz ceļojumu motivāciju	1. Psihocentriķi – izvēlas mazāk problēmu, labprāt pērk organizētus un labi zināmus, drošus galamērķus 2. Alocentriķi – uzņemas savu ceļojuma organizēšanu, pastiprināta vēlme pēc piedzīvojumiem, netradicionāli galamērķi	Lielākā daļa cilvēku atrodas pa vidu (uz vienu vai otru pusi) starp šiem abiem ekstrēmi izdalītajiem poliem, tāpēc tūrisma maršrutu plānošanā šo var pielietot, taču ne kā pilnīgu.
Viljams Pero u.c.	1979	5 dažādi tipi, kas izdalīti aptaujājot 2000 amerikāņu ceļotājus	1. Budžeta ceļotājs 2. Piedzīvojumu meklētājs 3. Piesardzīgais mājās sēdētājs 4. Atpūtnieks 5. Mērenais ceļotājs	Tipoloģija raksturo tūristu dažādību attiecībā uz drošības un piedzīvojumu intensitātes aspektiem tūrisma maršrutā. Var tikt izmantota kombinācijā ar tradicionālajām segmentēšanas metodēm.

Autors	Gads	Tipoloģijas iss raksturojums	Raksturotie tipi	Piezīmes saistībā ar piemērošanu tūrisma maršrutiem
Ēriks Koens	1979	Mehāniski veidots iedalījums ar 5 dažādiem tūristu tipiem	<ol style="list-style-type: none"> 1. Atpūtnieks – fiziski nepieciešama atpūta 2. Dažādības meklētājs – meklē atšķirību no ikdienas 3. Uz pieredzi orientētais – nepieciešama autentiska pieredze 4. Eksperimentālais – svarīgi kontakti ar vietējiem 5. Eksistenciālais – pilnībā vēlas saplūst ar galamērķa apstākļiem, kultūru un dzīves stilu 	Piektajam izdalītajam tipam nav raksturīgi lietot plānotus maršrutus, taču kopējo tipoloģiju var izmantot kombinācijā ar tradicionālajām segmentēšanas metodēm, kā raksturojošu un aprakstošu.
Rietumvlāmas ekonomikas studiju birojs	1986	Aptaujājot 3000 beļģu tūristus, veidots tūristu iedalījums 5 kategorijās	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aktīvie jūras cienītāji 2. Komunikācijai noskaņoti atpūtnieki 3. Dabas vērotāji 4. Atpūtas-meklētāji 5. Atklājēji 	Ņemtas vērā beļģu nacionālās un kultūras iezīmes, tomēr, iespējams, nevar vispārināt ļoti plaši. Raksturo ceļojuma motivāciju, diemžēl neparāda to pilnībā, saistītu ar tūrisma veidiem.
Stenlijs Plogss	1987	Izveidoja 8 lielākas kategorijas, kas norāda uz personības raksturu un galvenajām psihogrāfiskajām dimensijām, kas ietekmē ceļotājus	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pārdošība 2. Izklaides meklēšana 3. Bezkausalība 4. Pašapziņa 5. Rotalīgums 6. Virišķība 7. Intelektuālisms 8. Orientēšanās uz cilvēkiem 	lederas pie motivācijām un parāda ceļotāju raksturu, bet ar to vien nepietiek, lai vienu pašu izmantotu kā universālu precīzai mērķauditorijas noteikšanai. Jebkurā gadījumā – palīdz izskaidrot ceļotāju dažādo uzvedību vienā un tajā pašā tūrisma maršrutā.
Ēriks Dālens	1989	Aptaujājot 3000 Norvēģijas ceļotājus, izveidojis ceļotāju iedalījumu 4 tipos	<ol style="list-style-type: none"> 1. Modernais materiālists 2. Modernais ideālists 3. Tradicionālais ideālists 4. Tradicionālais materiālists 	Samērā vispārīgs un vairākas pazīmes aptverošs raksturojums, kas var ietvert Norvēģijas sabiedrības kultūras iezīmes, kādas var nebūt izteiktas Latvijas ceļotājiem. Tomēr, iedziļinoties ceļotāju profila raksturojumā, arī šo iespējams izmantot kombinācijā ar citām mērķauditoriju raksturojošām pazīmēm.
Gallup un American Express	1989	Aptaujāti 6500 ceļotāji ASV, Lielbritānijā, Rietum-Vācijā un Japānā. Definēti 5 atšķirīgi tūristu tipi	<ol style="list-style-type: none"> 1. Piedzīvojumu meklētāji 2. Norūpējušies 3. Sapņotāji 4. Taupītāji 5. Izdabāt ļaujošie 	Līdzīgi kā V.Smitas izveidotā tipoloģija, kurai var atrast savu specifisku pielietojumu dažādu tūrisma maršrutu veidošanai.

Autors	Gads	Tipoloģijas iss raksturojums	Raksturotie tipi	Piezīmes saistībā ar piemērošanu tūrisma maršrutiem
Vallena Smita	1989	Pavisam izdalīja 7 dažādu tūristu tipus	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pētnieki 2. Elītes tūristi 3. „Prom no takas” tūristi 4. Neparastie tūristi 5. Sākotnējie masu tūristi 6. Masu tūristi 7. Čartera tūristi 	Tipi veidoti pēc uzvedības ceļojuma galamērķos, ceļojumu programmu pirkšanas un ceļošanas motivācijas. Šo iespējams izmantot kā papildinošu tradicionālai segmentēšanai.
Džons Arijs	1990, 2002	Attīstīja jaunu terminu, atsaucoties uz rakstnieci Maksini Feiferi (1985)	„Jaunais tūrists”, kurš ir raksturīgs postmodernisma ērai.	Norāda uz ļoti neracionālu pieeju dažādu motivāciju izvēlē un brīvu iespēju mainīt savu izturēšanos, ceļošanu uztverot gan kā spēli, gan kā nepieciešamību.
Ketija Vūdsa & Sids Houss	1991	Attīstīja jaunu terminu, saistībā ar pieaugošu uzmanību ilgtspējīgas attīstības virzienā	„Labais tūrists” – atbildīgs, draudzīgs dabai un respektē tūrisma galamērķa vietējo iedzīvotāju kultūru un vērtības.	Reāli eksistējoša un bieži vēlamā tūristu iedalījuma grupa. Saistībā ar kopējām tendencēm, izmantojama tūristu maršrutu veidošanai un tirgvedības aktivitātēm.
Eiženija Vikensa	1994	Noteica tūristu uzvedības modeļus un motivāciju, balstoties uz Ēriku Koenu (1972), bet pielāgojot to Halkidi pussalas apmeklētājiem Grieķijā. Pavisam raksturoja 5 tipu tūristus	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kultūras mantojuma tūristi 2. Uzdzīvotāji 3. „Šerlija Valentaina” tipa sievietes (meklē romantiskus piedzīvojumus ar grieķu viriešiem) 4. Saules iedeguma meklētāji 5. „Lorda Bairona” tipa tūristi (nostalgiski, bieži atgriežas un uzskata sevi par viesiem, nevis tūristiem) 	Šādu pieeju var izmantot arī Latvijas situācijā, adaptējot kādu no tipoloģijām konkrētajam galamērķiem un raksturīgai dažādu tūristu uzvedībai tajā.

Avots: tabula sastādīta, balstoties uz Džonu Svārbrūku un Suzannu Horneri (2007).

Džona Svārbrūka un Suzannas Horneres (2007) kritiskais skatījums uz dažādu autoru veidotajām tipoloģijām turpinājumā interpretēts rekomendācijās tūrisma maršrutu mērķauditoriju noteikšanai.

- Nosakot mērķauditoriju, nedrīkst pārāk vienkāršot vai vispārināt pazīmes, attālinot mērķauditoriju no ceļotāju reālās rīcības, vadoties pēc kādiem mītsiskiem stereotipiem.
- Jāatceras, ka ceļotāji nav saistīti visu laiku tikai ar vienu noteiktu mērķauditoriju. Šī pieredze var mainīties ārējo faktoru ietekmē (piemēram, ienākumu maiņa u.c.).

- Jāņem vērā, ka noteiktai daļai ceļotāju nav neatkarīgas izvēles, nosakot ceļojuma galamērķi vai pārvietošanās veidu – tas saistīts ar kompromisa lēmuma pieņemšanu ceļotāju grupā (ar draugiem, vai radniekiem). Tāpēc kāda ceļotāja atrašanās noteiktajā maršrutā vēl neatbaidīto viņa patiesās ceļojuma vēlmes vai personību.
- Jāņem vērā sabiedrības attīstības dinamika un tas, ka arvien parādās jaunas ceļojumu motivācijas.
- Vairums teoriju par ceļotāju uzvedību un iedalījumu ir veidotas ASV vai Rietumeiropā un tās var neietvert Latvijas ceļotāju nacionālās vai kultūras atšķirības.
- 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. Atšķirības var saistīt arī ar dažādu ceļošanas pieredzi.

Visi šie aspekti parāda, ka izveidot vienu universālu tūristu mērķauditoriju iedalījumu ir tikpat kā neiespējami. Taču grupēšanai ir jēga, un nav vajadzības pēc tieši tik liela skaita mērķauditoriju, cik daudz ir tūrisma produktu, tūrisma tirgu, valstu un kultūru. Citādi tas padarītu vienu no marketinga pamatidejām – segmentēšanu – par praktiski neīstenojamu.

Jau no raksturotajiem dažādajiem tipiem var secināt, ka piemēram, veidojot tūrisma maršrutu pieminētajiem psihocentrikiem vai masu tūristiem, maršrutā jāiekļauj stereotipiskas un populāras tūristu piesaistes ar nepārprotamām atrašanās iespējām, labu infrastruktūru un papildu pakalpojumiem ērtību nodrošināšanai. Tajā pat laikā budžeta ceļotājiem jārada maršruta sajūta, ka tajā ir labas vērtības par zemāku cenu (ne tikai naudas izteiksmē – arī laika un resursu patēriņa ziņā), bet Ērika Dālena raksturotajiem modernajiem ideālistiem vai Vallenas Smitas elites tūristiem nepieciešama individuāla pieeja, mazāk pazīstamas, taču izziņas un piedzīvojumiem bagātas ceļojumu vietas.

Lai arī kā – šo akadēmiski izveidoto ceļotāju mērķauditoriju izmantošanai ir lielāka jēga, ja tās apvieno ar tradicionālajām mērķauditoriju grupām. Tradicionālo jeb klasisko mērķauditoriju iedalīšanu parasti veido pēc piecām pazīmēm:

- 1) ģeogrāfiskā;
- 2) demogrāfiskā;
- 3) socioekonomiskā;
- 4) izturēšanās;
- 5) psihogrāfiskā.

Bet tā kā šāds dalījums ir raksturīgs tradicionālam dalījumam dažādās nozarēs, tad lielāki precizitātei mērķauditoriju dalījumu tradicionālā veidā var balstīt uz maršruta plānošanai pielāgotiem Viktora Midletona un Džekijas Klarkes (2001) ieteiktajiem sešiem kritērijiem mērķauditoriju raksturošanai:

- 1) ceļojuma mērķis;

- 2) ceļotāja vajadzības, motivācija un labumi pēc kā tiekiet;
- 3) lēmuma pieņēmēja un lietotāja raksturojums;
- 4) demogrāfiskais, ekonomiskais un ģeogrāfiskais rādītājs;
- 5) psihogrāfiskais raksturojums;
- 6) cena.

Komentējot tūrisma maršrutu mērķauditorijas pēc šiem kritērijiem, attiecībā uz atšķirību starp lēmuma pieņēmēju un lietotāju – lēmuma pieņēmējs var būt cits un lietotājs cits (piemēram, vecāki izlemj, ko darīs bērns, vai visa ģimene kopā u.c.). Pat tajos maršrutos, kas veidoti nekomerciālos nolūkos, cenas vērtību var izteikt ar salīdzinošu resursu patēriņu un iegūto laiku nokļūšanai, izklaidēm u.tml.

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, iekļaujot individuālos ceļotājus, ģimenes vai draugu kompānijas u.c.;
- ceļojuma veids un mērķis, piemēram, izglītojošs ceļojums vai korporatīvā viesmīlība;
- ceļošanas metode līdz tūristu piesaistēm, piemēram, savs auto vai sabiedriskais transports u.tml.

Jāpiebilst, ka tieši šajā klasifikācijā mērķauditoriju nošķiršana ir racionāla, salīdzinoši vienkārša un daudz precīzāk raksturo dažādo tūrisma maršrutu veidošanas specifiku, īpaši izceļot pārvietošanās veidu.

Pastāv arī citas klasifikācijas lidojumu, lielo pasākumu, atsevišķu galamērķu un citu jomu mērķauditoriju nošķiršanai, taču tūrisma maršrutu kontekstā tie sīkāk nav raksturoti.

Ceļojumu motivācijas arvien vairāk dažādojas: pat vienā mašīnā braucoša draugu grupa, kas brauc, piemēram, uz Liepāju var apvienot dažādus iemeslus, kāpēc turp doties, iekļaujot vēlmi fotografēt dabas ainavas, vērot putnus, piedalīties aizraujošā ģeogrāfiskā slēpņa meklēšanā vai satikt savus draugus. Tomēr pat ceļotāji ar dažādu motivāciju lieto tūristu mītnes, ēdināšanas iestādes un citus ceļotājiem paredzētos pakalpojumus. Mērķauditoriju neizšķiršanas piemērs negatīvā nozīmē ir ceļojuma maršruts uz kalniem, kas vājās segmentēšanas dēļ ir interesants ļoti plašai sabiedrības daļai. Rezultātā – vienā autobusa grupā piedalās gan jauni cilvēki ar izteiktu vēlmi veikt fiziskās aktivitātes, gan vecāki ļaudis. Kalnos vēlas kāpt visi, taču temps ir atšķirīgs, līdz ar to viens otram kļūst par zināmu traucēkli. Līdzīgs princips būs svarīgs arī maršrutos ar lielāku plānoto fizisko slodzi, piemēram, velo maršrutos (sk. 3.attēlu) u.c.



3.attēls. Velotūristu grupa Veclaicenes paugurainē. Pareiza mērķauditorijas interešu un fiziskās sagatavotības noteikšana pirms velo maršruta plānošanas ir noteicošā veiksmīgai maršruta izpildei. Foto: Arnis Kļaviņš.

Tādēļ lielākoties veidoto maršrutu lietošanā apvienojas cilvēki ar līdzīgām interesēm, kas ļauj izvairīties no tā saucamajiem „nepareizajā maršrutā nokļuvušajiem”, kuri ir pārpratuši maršruta adresātu un tādējādi uzvedas vietai un situācijai neadekvāti. Tā kā jebkuru maršrutu paredzēts lietot noteiktai sabiedrības daļai, tās identificēšana ir pirmais solis sekmīgai maršruta veidošanai.

3.2. ILGTSPĒJĪBAS PRINCIPI *Juris Smaļinskis*

Pēc politiskajām izmaiņām 20.gs. nogalē un arvien argumentētākas svarīgāko vērtību apspriešanas industriāli attīstītāko valstu un nāciju vidū, aktualizējies jautājums par ilgtspējības ievērošanu visās darbībās, tajā skaitā arī tūrisma nozarē un maršrutu veidošanā.

Pamats šādu vērtību pārskatīšanai un problēmu jautājumu apspriešanai radies no globālās situācijas:

1. Strauji pieaug kopējais cilvēku skaits uz Zemes;
2. Resursu izmantošana uz vienu iedzīvotāju ir ļoti intensīva augsti attīstītajās valstīs, taču daudz straujāk pieaug arī attīstības valstīs;

3. Augstais cilvēka darbību līmenis var nopietni ietekmēt dzīves kvalitāti un var pat tikt saistīts ar izdzīvošanas jautājumu;
4. Cilvēku mijiedarbība ar vidi un dabiskajiem procesiem ir sarežģīta, un grūti precīzi prognozēt cilvēka darbības seku ietekmi uz vidi nākotnē un kā tas atsauksies uz sabiedrību.

Ilgspējības idejas ievērošanu vēl vairāk veicina arī ētiskie principi:

1. Vienlīdzība starp paaudzēm (cilvēku darbības šodien nevar samazināt citu paaudžu iespējas nākotnē);
2. Starptautiskā vienlīdzība (cilvēku darbības ekonomiski attīstītākajās valstīs nevar notikt uz mazāk attīstīto valstu resursu rēķina un nedrīkst savas ekoloģiskās problēmas eksportēt);
3. Sociālā vienlīdzība (vienas sabiedrības grupas darbības dabas resursu izmantošanā vai vides iznīcināšanā nevar notikt uz citu sabiedrības grupu rēķina);
4. Vienlīdzība starp dažādām dzīvības formām (cilvēku sabiedrības attīstībai jārespektē citas dzīvības formas: reti vai teju nekad cilvēkam nav bijis mērķis iznīcināt kādu dzīvības formu pilnībā – tā bieži bijusi neapzināta rīcība) (Scottish Natural Heritage 1993).

Ilgspējīgu attīstību raksturo trīs savstarpēji saistīti aspekti:

- vides,
- ekonomiskie,
- sociālie.

Pēc jaunākām atziņām literatūrā tiek minēti arī institucionālie jeb pārvaldības aspekti (Spangenberg & Valentin 1999), kā arī katras personas individuālie aspekti (Gelter 2008).

No tūrisma nozares attīstības viedokļa raugoties, ilgtspējīgs tūrisms un tūrisma produkts būs tāds tūrisms un ar to saistītās aktivitātes, kas neapdraud un saglabā dabas un kultūrvēsturiskās vērtības, dod finansiālu labumu attiecīgās teritorijas ekonomikai un ieguvējs ir vietējais uzņēmējs, vietējais cilvēks un arī pats tūrists ilgtermiņā.

Ilgspējīga tūrisma maršruta veidošanas un tā popularizēšanas procesā ir vēlams izmantot labiekārtotas teritorijas un dabas un kultūras objektus, kuru apskatei ir izveidota atbilstoša un piemērota infrastruktūra.

Nav pieļaujams, ka kā noslogoti un bieži apmeklēti tūrisma objekti maršrutos tiek izmantotas un popularizētas nelabiekārtotas ĪADT un *Natura 2000* teritorijas, kā arī atsevišķi unikāli dabas un kultūras pieminekļi un reti sastopamas, aizsargāmas augu un dzīvnieku sugas, īpaši to dzīvotnes.

Retu un aizsargājamo sugu un ES nozīmes aizsargājamo un prioritāru biotopu iekļaušana maršrutā un to kā apskates objektu popularizēšana vairumā gadījumu nav uzskatāma par videi draudzīgu un ilgtspējīgu rīcību. Apdraudēti un aizsargājami biotopi (piemēram, dabiskas alas u.c.), īpaši tie, kas šobrīd atrodas uz degradācijas vai

iznicības robežas, nav iekļaujami tūrisma maršrutā. Atkarībā no tūristu plūsmas apjoma konkrētajā teritorijā, tās radītās antropogēnās slodzes, negatīvām ietekmēm u.c. apstākļiem, katrā konkrētā situācijā ir jāizvērtē, vai tūristu plūsma ir pilnībā vai uz laiku jānovirza, jāsamazina, vai arī attiecīgais objekts (teritorija) ir jāslēdz tūristu apskatei.

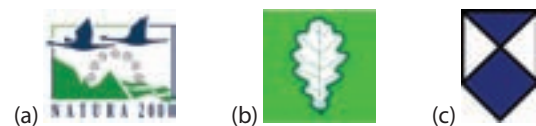
Ar tūrisma maršrutiem saistītās informācijas sniegšanā par ĪADT, *Natura 2000* teritorijām, biotopiem, aizsargājamām sugām, dabas un kultūras pieminekļiem, mikroliegumiem u.c., ir jāievēro Latvijā spēkā esošie normatīvie akti. Piemēram, informāciju par mikroliegumiem, aizsargājamo sugu atradnēm u.c. drīkst izpaust (t.sk. popularizēt, iekļaut publiskā tūrisma piedāvājumā) vienīgi ar Latvijas Vides, ģeoloģijas un meteoroloģijas aģentūras rakstisku atļauju. Tūrisma maršruti, kas plānoti īpaši aizsargājamās dabas teritorijās, var būt mazāk noslogojami putnu ligzdošanas un citu dzīvnieku vairošanās laikā, taču intensitāte atkal var pieaugt ārpus šīs sezonas un īpaši nesezonā, kad traucējuma efekts ir ļoti minimāls. Tas, protams, atkarīgs no mērķa – vai tas ir uz aktīvo atpūtu vai primāri uz izzīņu vērst.

Maršrutu veidošanas procesā ir maksimāli jāpopularizē tādas tūrisma aktivitātes, kas ir balstītas uz ilgtspējīgu dabas un kultūras resursu izmantošanu un rada ekonomisku labumu vietējām pašvaldībām un vietējiem uzņēmējiem, respektē viņu intereses. Katram tūrisma maršrutam ir jābūt kādam esošam vai potenciālam apsaimniekotājam vai operatoram, kas veic regulāru maršruta un tajā iekļauto objektu uzraudzību un monitoringu. Tūrisma maršruta izveides procesā dabai jutīgās teritorijās ir jāiesaista ne tikai tūrisma, bet arī citu nozaru (dabas aizsardzība, ģeogrāfija, vēsture, kultūra u.c.) speciālisti, kas var izvērtēt gan pašu maršrutu kopumā, gan arī atsevišķu tajā iekļauto objektu nozīmību un lietderību.

Plānotais tūrisma maršruts un teritorija ir jāapseko dabā un jāveic maršruta izpēte – kājnieku tūrisma maršruts ir jāiziet ar kājām, velomaršruts – ar velosipēdu, ūdenstūrisma maršruts – ar laivu utt. Turklāt, to vēlams veikt vairākkārt – dažādos gadalaikos (pavasaris, vasara, rudens), lai novērtētu atbilstošu situāciju un varētu sniegt pamatotu un aktuālu informāciju par minēto maršrutu, kā arī apzināties dažādus problēmjautājumus.

Dabā esošam tūrisma maršrutam ir jābūt izglītojošam un pieejamam pēc iespējas plašākam interesentu lokam, taču pamatota ir maršrutu veidošana atbilstoši mērķauditorijai (sk. 3.1. nodaļu). Īpaši uz jutīgām vērtībām veidotu maršrutu filozofijā var orientēties uz mazāku, taču ieinteresētāku mērķauditoriju piesaistīšanu pretēji lielam apgrozījumam un pastiprinātai dabas vai kultūrvides degradācijai.

Tūrisma maršrutā ir jāiekļauj informācija par vietējiem uzņēmējiem, kas sniedz ar tūrisma saistītus pakalpojumus, ĪADT apmeklētāju centriem un citiem informācijas sniedzējiem, no kuriem var saņemt aktualizētu un patiesu informāciju. Maršruta, kas atrodas ĪADT un *Natura 2000* teritorijā, aprakstā ir jāpievieno 4.attēlā (a un b) norādītie simboli. Retāk tiek praktizēta kultūras pieminekļu zīmes (sk. 4.attēlā (c)) izmantošana aprakstos, taču pie attiecīgajiem pieminekļiem tā vienmēr kalpo kā objekta statusa apliecinājums.

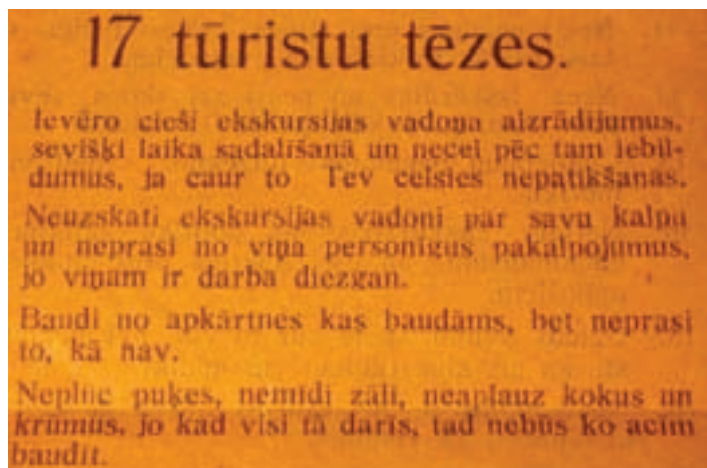


4.attēls. *Natura 2000* (a), īpaši aizsargājamo dabas teritoriju (b) un kultūras pieminekļu (c) atpazīšanas simboli.

Maršruta apraksta beigās ir vēlams pievienot „Zaļos padomus”, kas iesaka maršruta lietotājiem rīkoties ilgtspējīgi un videi draudzīgi. Atkarībā no maršruta veida un situācijām padomi var būt dažādi, taču viens visaptverošs paraugs sniegts turpinājumā.

- Ja pārvietojies ar automobili, atceries, ka ar motorizētajiem transporta līdzekļiem Latvijā brauc tikai pa ceļiem. Braucamo atstāj šim mērķim paredzētā vietā un līdz interesējošam objektam aizej ar kājām.
- Neved atkritumus uz laukiem. Tos, kas radušies ceļojuma laikā, paņem līdzi un izmet tuvākajā apdzīvotajā vietā vai savā atkritumu urnā, par kuras izvešanu maksā pats.
- Neņem līdzi dažādus dabas veidojumus kā suvenīrus – iežu paraugus, fosilijas, gliemežvākus. Arī tie, kaut nedzīvi, – ir ļoti būtiska dabas vides un ekosistēmas sastāvdaļa.
- Ja Tu vēro putnus vai citus dzīvniekus, tad dari to no attāluma, lieki netraucējot viņus atpūtas vai ligzdošanas vietās. Izmanto tālskati. Dzīvnieku „labklājība” ir galvenais.
- Lai iepazītu kādu dabas objektu – akmeni, smilšakmens vai dolomīta atsegumu, nekāp uz tā, nestaigā pa tā virsmu, nebrien avoksnājā, nekur necenties atstāt „paliekošas pēdas” dabā.
- Cik iespējams, izmanto vietējo cilvēku sniegtos pakalpojumus: iepērcies vietējā veikalā, maltīti ieturi kādā lauku krodziņā, paliec ceļošanai izvēlētajā teritorijā ilgāk nekā vienu dienu.
- Lauku labumus un vietējo amatnieku izstrādājumus aizved arī mājās palikušajiem – tie būs vislabākie suvenīri, bet Latgales podnieka krūze noderēs arī ikdienā.
- Nonākot lauku tūrisma mītnē vai viesnīcā, taupi ūdeni, elektrību un citus resursus. Tu jau pats ļoti labi zini, cik tie mūsdienās maksā.
- Cieni vietējos iedzīvotājus, respektē to dzīvesveidu un tradīcijas, izrādi interesi par ceļošanas vietas vēsturi un kultūras mantojumu.
- Apskates objektos netaupi ieejas maksu un maksā tik, cik paredzēts. Infrastruktūras uzturēšana un cilvēku darbs, kuri par to rūpējas, bieži maksā pat vairāk, nekā tiek iekasēts ar ieejas biļetēm.

Ilgspējības jēdziens ir salīdzinoši jauns, taču daudzi šie principi bija zināmi un pielietoti jau 20.gs. 30.gados (sk. 5.attēlu).



5.attēls. 20.gs. 30. gados tūristiem veltītajos padomos ietverti arī vairāki ilgtspējības ideju ietveroši aicinājumi. Avots: Vadons zaļumniekiem, 1934.

Ilgtspējības principu realizēšana tūrisma maršrutu plānošanā ir sabiedrības norma un veicināma darbība. Mūsdienu resursu efektīvas izmantošanas kontekstā vairs nav jāapšauba šādu principu lietderība.

3.3. MARŠRUTU VEIDOŠANU IETEKMĒJOŠIE NORMATĪVIE AKTI

Juris Smaļinskis

Šajā nodaļā ir uzskaitīti un īsi analizēti daži normatīvie akti, kuros definētās normas ir tieši saistītas ar tūristu pārvietošanos dabas un cilvēkvidē, līdz ar to var tiešā veidā ietekmēt maršrutu plānošanu Latvijā.

Zīme „Privātīpašums” (t.sk. ĪADT un *Natura 2000* teritorijās) bez sīkāka paskaidrojuma ir tikai vienīgi informācija, kas norāda uz konkrētās teritorijas īpašuma formu. Ja teritorijas īpašnieks vēlas noteikt kādus apmeklējuma u.c. veida ierobežojumus savā teritorijā, tad apkārt īpašumam ir jābūt izvietotām redzamām informācijas zīmēm ar konkrētu informāciju (piemēram, „ieeja vai iebraukšana īpašuma teritorijā aizliegta”, „ieeja saskaņojama ar īpašnieku, tālr. xxxxxxxx” u.tml.), vai arī teritorijai jābūt norobežotai, cik tālu tas nav pretrunā ar citiem spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem vai pašvaldības saistošajiem noteikumiem. Taču, plānojot maršrutus, no šādām „privātām” teritorijām, iepriekš to nesaskaņojot (mutiski, rakstiski) ar īpašnieku vai tās pārvaldnieku, vajadzētu izvairīties.

Apskates objektos netaupi ieejas maksu un maksā tik, cik paredzēts. Iekas u.c., kur šāda rīcība rada vai var radīt zaudējumus tās īpašniekam.

Ja *Natura 2000* teritorijās ir izveidotas speciālas takas minētās teritorijas apskatei, zemes īpašnieks nedrīkst aizliegt un kavēt apmeklētāju pārvietošanos pa tām.

Saskaņā ar Meža likumu, tūristi var uzturēties un brīvi pārvietoties valsts un pašvaldības mežā, bet ar transportlīdzekļiem drīkst pārvietoties tikai pa meža ceļiem. Jāzina, ka tūristu uzturēšanos un brīvu pārvietošanos privātā mežā var ierobežot to īpašnieks vai tiesiskais valdītājs – tādā gadījumā meža īpašnieka vai tiesiskā valdītāja pienākums ir norobežot attiecīgo teritoriju ar pārskatāmiem brīdinājuma uzrakstiem. Ja šādu uzrakstu nav, tas nozīmē, ka tūrisma maršrutu cauri konkrētai meža teritorijai var plānot (Meža likums 2000, ER).

Zvejniecības likums nosaka fizisko personu pārvietošanās tiesības Tauvas joslā. Tauvas josla ir sauszemes josla gar ūdeņu krastiem, kas paredzēta ar zveju vai kuģošanu saistītām darbībām, kā arī kājāmgājējiem. Tauvas joslu bez maksas un bez iepriekšējas saskaņošanas ar zemes īpašnieku var lietot gan kājnieku, gan ūdenstūristi, putnu un dabas vērotāji un ikviens cits interesents (Zvejniecības likums 1995, ER). Tūristiem, kas uzturas Tauvas joslā, jāzina, ka pēc saskaņošanas ar zemes īpašnieku Tauvas joslā ir atļauta, piemēram, laivu piestāšana, atpūta un ūdenstūristu apmetņu ierīkošana. Dabiskās tauvas joslas platums gar privāto ūdeņu krastiem ir 4 metri, gar pārējo ūdeņu krastiem – 10 metri, bet gar jūras piekrasti – 20 metri. Tauvas joslas platums gar upju un ezeru lēzeniem krastiem tiek skaitīts no normālās ūdenslīnijas, bet gar stāviem un kraujiem upju un ezeru krastiem — no krasta nogāžu augšmalas, turklāt tauvas joslas platumā ietilpst arī zeme no ūdenslīmeņa līdz krasta nogāzei un pati nogāze. Jūras piekrastē Tauvas joslu mēra no tās vietas, kuru sasniedz jūras augstākās bangas. Tauvas josla netiek noteikta pie privātiem ūdeņiem tad, ja viss ezers un zeme tam apkārt pieder vienam īpašniekam. Cauri šādām teritorijām tūrisma maršrutu var veidot tikai gadījumā, ja tas ir saskaņots ar teritorijas īpašnieku vai pārvaldnieku. Diemžēl, šī likuma normas zemes īpašnieki bieži pārkāpj (žogs līdz ūdens malai, suņi, apmeklētāji nereti tiek padzīti no Tauvas joslas u.c.). Iespējamās konfliktsituācijas ir jāparedz maršruta plānošanas procesā, tādēļ potenciālais maršruts jāveido tā, lai maksimāli izvairītos no šādām situācijām.

Savukārt, jūras piekrastes apmeklētājiem ir aizliegts ar mehāniskajiem transportlīdzekļiem pārvietoties ārpus vispārējās lietošanas ceļiem, tātad, iebraukt kāpu zonā. Nedrīkst kurt ugunsurus, kā arī novietot teltis ārpus šim nolūkam iekārtotām un norādītām vietām bez saskaņošanas ar zemes īpašnieku vai tiesisko valdītāju. Tātad, potenciālos atpūtas un nakšņošanas punktus var plānot tikai šim mērķim paredzētās vietās (MK noteikumi Nr.415 „Īpaši aizsargājamo dabas teritoriju vispārējie aizsardzības un izmantošanas noteikumi”).

Plānojot tūrisma maršrutus ĪADT un *Natura 2000* teritorijās, jāņem vērā dažādi normatīvos aktos noteikti ierobežojumi.

- Ārpus īpaši iekārtotām, šim mērķim paredzētām un norādītām vietām ikvienam attiecīgās teritorijas apmeklētājam ir aizliegts:
 - novietot transportlīdzekļus un to piekaves;
 - celt teltis (piemēram, Gaujas nacionālajā parkā vai Salacas ielejas dabas parkā ir izmantojamas apsaimniekotās tūristu apmetnes, vai vietējo uzņēmēju telšu vietu un tūristu mītnu piedāvājums);
 - ierīkot apmetnes;

- kurt ugunsurus (vietās, kuras nav šim mērķim paredzētas).
- Teritoriju apmeklētājiem ir aizliegts nobraukt no ceļiem un pārvietoties ar mehāniskajiem transportlīdzekļiem, mopēdiem, motorolleriem (t.sk. arī kvadracikliem u.c.) pa meža un lauksaimniecības zemēm (izņēmums – ja tas saskaņots ar zemes īpašnieku, piemēram, lauksaimniecības zemēs rīko sacikstes).
- Minētajās teritorijās nedrīkst veikt jebkādas darbības, kurām ir vai var būt būtiska negatīva ietekme uz dabiskajiem biotopiem, savvaļas dzīvnieku, augu un sēņu sugām un to dzīvotnēm vai savvaļas dzīvnieku populāciju vairošanās, atpūtas un barošanās, kā arī pulcēšanās vietām migrācijas periodā. No tā izriet, ka tūristi nedrīkst pārvietoties pa jutīgiem biotopiem (kāpām, upju ieleju nogāzēm), veikt bezceļu braucienus un veikt citas rīcības, ja tā rezultātā tiek bojāta zemsedze, veicināta erozija, radīts traucējuma efekts retām un aizsargājamām sugām utt.
- Bez rakstiskas saskaņošanas ar ĪADT/*Natura 2000* teritorijas administrāciju vai reģionālo vides pārvaldi aizliegts:
 - organizēt brīvā dabā masu sporta, izklaides (t.sk. arī aktīvā tūrisma) un atpūtas pasākumus, kuros piedalās vairāk kā 50 (individuālajos teritorijas izmantošanas un apsaimniekošanas noteikumos skaits var arī būt noteikts citāds) cilvēki;
 - ierīkot izziņas, atpūtas un tūrisma infrastruktūras objektus;
 - rīkot treniņbraucienus vai izmēģinājuma braucienus, ja tie var nodarīt kaitējumu dabas videi, atsevišķiem biotopiem un sugām.
- Aizliegts pieļaut suņu uzturēšanos brīvā dabā bez pavadas un uzpurņa.
- Aizliegts apmeklēt dabas rezervātus (izņemot atsevišķas vietas noteiktā kārtībā, kurās ir izveidota dabas tūrisma infrastruktūra) un nacionālo parku dabas rezervāta (stingrā režīma) zonu.
- 10 metru rādiusā ap aizsargājamiem kokiem (mērot no aizsargājamā koka vainaga projekcijas ārējās malas) un akmeņiem aizliegts:
 - veikt jebkādas darbības, kuru rezultātā tiek vai var tikt bojāts vai iznīcināts dabas piemineklis vai mazināta tā dabiskā estētiskā nozīme;
 - ierīkot atpūtas vietas un nometnes, celt teltis un kurināt ugunsurus ārpus īpaši norādītām vai speciāli ierīkotām vietām;
 - bez rakstiskas saskaņošanas ar ĪADT/*Natura 2000* teritorijas administrāciju vai reģionālo vides pārvaldi:
 - ierīkot izziņas, atpūtas un tūrisma infrastruktūras objektus;
 - veikt dabas pieminekļu apsaimniekošanas pasākumus to turpmākai aizsardzībai un saglabāšanai (ja tie nav paredzēti dabas aizsardzības plānā).

Papildus iepriekš minētajām prasībām, aizsargājamo ģeoloģisko un ģeomorfoloģisko dabas pieminekļu teritorijā aizliegts:

- rakstīt, zīmēt un gravēt uz dabas pieminekļiem un tos pārvietot;
- bez rakstiskas saskaņošanas ar ĪADT/*Natura 2000* teritorijas administrāciju vai reģionālo vides pārvaldi:
 - tīrīt dabas pieminekļus;
 - rīkot nodarbības un sacensības klinšu kāpšanā.

Ja ģeoloģiskais vai ģeomorfoloģiskais dabas piemineklis atrodas valsts aizsardzībā arī kā kultūras piemineklis, daļai no augstāk minēto darbību veikšanai papildus nepieciešama Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas rakstiska atļauja

(MK noteikumi Nr.415 „Īpaši aizsargājamo dabas teritoriju vispārējie aizsardzības un izmantošanas noteikumi”).

Ja nepieciešams noskaidrot ierobežojumus un pieļaujamās/aizliegtās darbības veidus kādā konkrētā ĪADT/*Natura 2000* teritorijā, tad vajag iepazīties ar attiecīgās teritorijas individuālajiem aizsardzības un izmantošanas noteikumiem (Ministru kabineta noteikumi), ja teritorijai tādi ir izstrādāti un ir stājušies spēkā (Vides ministrija 2008, ER).

Plānojot ar tūrisma saistītas aktivitātes (maršruta, infrastruktūras izveide u.c.), nepieciešams iepazīties un vadīties saskaņā ar attiecīgās teritorijas dabas aizsardzības plānu, ja tāds ir izstrādāts, un tajā iekļautajām vadlīnijām tūrisma un rekreācijas jomā. Dabas aizsardzības plānu dokumenti Internetā ir pieejami Dabas aizsardzības pārvaldes mājas lapā (Dabas aizsardzības pārvalde 2009, ER). Ja plānotais tūrisma maršruts tiks ieviests un ekspluatēts dabā, sākotnēji nepieciešams atbilstošās ĪADT administrācijas saskaņojums.

Saskaņā ar Latvijas pievienošanos Šengenas zonai, šobrīd tūristi (kājnieku, velo, ūdenstūristi) Latvijas – Lietuvas un Latvijas – Igaunijas robežu var šķērsot brīvi jebkurā vietā. Ar mehāniskajiem transporta līdzekļiem robežu var šķērsot tikai pa ceļiem. Visos gadījumos ir jābūt līdzīgai pasei (Šengenas Konvencija un ar to saistītais 20.12.2007. likums „Grozījumi Imigrācijas likumā”). Ja maršruts tiek plānots pierobežas joslā gar Latvijas un Krievijas Federācijas vai Baltkrievijas Republikas valsts robežu, tad nepieciešamas t.s. terminētās caurlaides (atļaujas) (MK noteikumi Nr.499 „Latvijas Republikas pierobežas režīma un pierobežas joslas režīma noteikumi”). Īpaši jāuzsver – šie paši noteikumi attiecas arī uz plānotajiem ūdenstūrisma maršrutiem pa robežupēm, kur tieši tāpat līdzīgai jāņem pase vai arī terminētās caurlaides.

Kultūras mantojuma objektu iekļaušana tūrisma maršrutā ir viens no vizitplatītākajiem veidiem. Latvijā šajā saistībā jāievēro Likums par kultūras pieminekļu aizsardzību. Kultūras pieminekļi Latvijā Republikā var būt valsts, pašvaldību, kā arī fizisko un citu juridisko personu īpašumā. Svarīgi ielāgot, ka prioritāri kultūras pieminekļus izmanto zinātnes, izglītības un kultūras mērķiem. Kultūras pieminekļu izmantošana saimnieciskajai darbībai pieļaujama vienīgi tad, ja tā nekaitē piemineklim, nemazina tā vēsturisko, zinātnisko un māksliniecisko vērtību. Tas attiecas arī uz to izmantošanu tūrismā un iekļaušanu tūrisma maršrutos.

Lai saglabātu šīs nodaļas aktualitāti ilgākam laika posmam, ieteicams sekot līdzīgu likumdošanas izmaiņām attiecīgajā jomā.

3.4. VEIDOJOŠIE ELEMENTI *Ilze Grīnfelde*

Šajā nodaļā aplūkoti vispārīgie tūrisma maršrutus veidojošie elementi. Sīkāks skaidrojums par tiem lasāms arī pie katra tūrisma veida maršrutu plānošanas specifikas turpmākajās nodaļās. Maršruta plānošana pēc būtības ir atbilde uz jautājumu – kā nokļūt no punkta A uz punktu B, ņemot vērā iespējamās ceļojumu ietekmējošos faktorus, tai skaitā tos, kas rada ierobežojumus maršruta plānošanai.

Pareiza maršruta plānošana ietver:

- maršruta trases jeb ceļa iezīmēšanu un sadalīšanu posmos (piemēram: pārvietošanās, nometnes iekārtošana, objektu apskate u.c.);
- tehnisku posmu raksturojumu, piemēram, nosakot pārvietošanās veidu, drošības aspektus;
- apmeklējamo objektu skaitu, apskates laiku un posma veikšanai nepieciešamā laika noteikšanu.

Maršruta veidošana aizsākas ar tā ideju – konkrēta vieta vai galamērķis, tēma, notikums vai objekts. Jebkuru tūrisma maršrutu veido šādi elementi:

- maršruta mērķis un tematika;
- mērķauditorijas specifika;
- maršruta trase jeb ceļš;
- apskates objekti jeb tūristu piesaistes;
- laika plāns;
- infrastruktūra;
- papildpakalpojumi.

Maršruta mērķis, tematika, mērķauditorijas specifika

No plānošanas viedokļa būtiski noteikt maršruta mērķi. Tas ir pirmais darbs, kas jāveic, lai spētu dot skaidru ziņu maršruta potenciālajam lietotājam. Maršrutu mērķi var būt atpūta, izziņa un apmācība, fizisks treniņš, sacensības u.c. Mērķis ietekmē visu pārējo maršruta elementu izvēli, tai skaitā – pārvietošanās veidu.

Līdz ar mērķi nosakāma arī mērķauditorija. 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). Par mērķauditoriju vairāk var lasīt apakšnodaļā 3.1. Mērķis var būt saistīts ar konkrētajā maršruta teritorijā esošajām īpašajām vērtībām un ar mērķauditorijas interesēm.

Maršruta trase jeb ceļš

Ceļa plānojums atkarīgs no pārvietošanās veida maršrutā. Ja maršruta mērķis vairāk saistīts ar pārvietošanās procesu – tad vispirms iezīmē ceļu un tad pēta objektus, kas ir ap to un izvēlas maršruta mērķim atbilstošos. Ja mērķis ir saistīts ar noteiktu objektu apmeklējumu, tad vispirms tiek identificēti būtiskie resursi (t.sk. tūrisma objekti) un maršruta trase tiek iezīmēta, lai tos savienotu loģiskā secībā (Lourens 2007).

Nozīmīga ir sākuma un beigu punkta izvēle – gan no maršruta emocionālā, gan transporta loģistikas, gan pieejamo pakalpojumu pieejamības aspekta (Government of Alberta 2005, ER). Ieteicams pilsētu maršrutu sākuma un beigu punktus plānot aļnaviski labi pārrēdzamas vietās, kas saistīts ar pirmā un pēdējā iespaida nozīmību no pilsētas tēla viedokļa (Mohareb et al. 2008), kā arī plānot to sabiedrisko tualešu un citu nozīmīgu papildpakalpojumu tuvumā.

Apskates objekti jeb tūristu piesaistes

Apskates objektu un tūristu piesaistu izvēle ir cieši saistīta ar maršruta mērķi un mērķauditoriju. Apzināmie elementi tiek saistīti ar objektu pieejamību (kad, kādā veidā, kāda ir apmeklējuma maksa, objekta kapacitāte), objekta pievilcību, objektu piesaistes ilgums, citi nosacījumi un ierobežojumi (piemēram, objekts apskatāms tikai vietēja gida pavadībā). Vairāk par to atlasas kritērijiem skatīt 3.5. apakšnodaļā.

Laika plāns

Katram maršrutam paredzams tā veikšanas ilgums – iespējams sastādīt detalizētu visa maršruta laika plānojumu (programmu), kas sastāv no atsevišķu posmu plānojuma summas.

Kopējais laika plānojums sevī ietver šādus laikā izteiktus elementus:

- pārvietošanās;
- objektu apskate;
- atpūtas pauzes, ēdienreizes, nakšņošana;
- laika rezerve.

Maršruta infrastruktūra

Maršrutos izmanto jau esošu infrastruktūru, par kuras stāvokli ir atbildīga valsts vai pašvaldība, kā, piemēram, sabiedriskais transports, ceļi, tilti, ceļa norādes, autostāvvietas, veikali (Lourens 2007; Government of Alberta 2005, ER) Kā arī infrastruktūru, kuru nodrošina privātais sektors – naktsmitnes, ēdināšanas uzņēmumi. Šī ir kopēja infrastruktūra, ko izmanto arī vietējie iedzīvotāji.

Maršrutu specifiskā infrastruktūra ir saistīta ar maršruta adresātu, to izmanto tikai maršruta lietotāji – marķējums, inventāra novietnes, inventāra serviss, loģistika.

Papildpakalpojumi

Gids, degvielas uzpildīšana, bankomāts, informācijas dienests, medicīniskā palīdzība u.tml. ir pieejamie papildus servisi maršruta trasē, kas var būt nepieciešami maršruta lietotājam, lai nodrošinātu papildus ērtības un specifiskas vajadzības.

3.5. OBJEKTU ATLASĒS KRITĒRIJI *Juris Smaļinskis, Andris Klepers*

Izvēloties tūrisma objektus, kas tiek iekļauti konkrētā tūrisma maršrutā, vēlams

vadīties pēc praksē pārbaudītiem kritērijiem, kas attiecas gan uz dabas, gan kultūras un vēstures objektiem. Būtiskākie un plaši pielietojamie minēti turpinājumā.

- Tematiskā atbilstība mērķauditorijai un maršruta mērķim.
- Unikālitate – maršrutā jāiekļauj reģiona/valsts mērogā nozīmīgi tūrisma objekti, ja tādi tuvākā apkārtnē ir atrodami.
- Popularitate – balstīties uz noteiktiem sabiedrības stereotipiem par vietas vai notikuma īpašo nozīmi.
- Ainaiskums – maršrutos vēlams iekļaut tādus objektus un teritorijas, kuriem ir augsta ainaiskā vērtība.
- Atraktivitate un pievilcība – līdzīgi kā ainaiskums, taču var attiekties uz nelieliem objektiem, pasākumiem. Ietver arī objekta savdabību no apmeklētāju iesaistes pakāpes vai ir iespējas līdzdarboties, gūt dažādu pieredzējumu.
- 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.
- Atrodamība – raksturo to, vai objekts nezinātājam ir viegli vai grūti atrodams. Grūti atrodamus objektus nevajadzētu iekļaut. Šāda situācija risināma ar speciālu norāžu izgatavošanu (arī marķējumu), 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 izvietoti informācijas stendi, speciāla, tūristiem radīta infrastruktūra un tās elementi (piemēram, 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 jāiekļauj objekti, 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 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.
- Sezonalitate – apmeklēšanas iespēja un lietderība konkrētajā gada laikā – sezonā.
- Maršrutā veicamo attālumu un pavadīšanas laika objektā savstarpējās proporcijas.
- Pasākuma kalendārs un valsts brīvdienas galamērķi, kas var ietekmēt tūrisma objektu darba laiku vai paredzami īpaši notikumi vai arī pārvietošanās ierobežojumi saistībā ar šiem notikumiem.

- Kapacitate jeb tūristu piesaistes ietilpība – noteikti aktuāli lielākām grupām.
- Cenas atbilstība mērķauditorijas maksātspējai.

Maršrutā, kas istrādāts ilgākam laika posmam, ļoti svarīgi nodrošināt aktuālo informāciju par iekļauto objektu stāvokli. Piemēram, velomaršrutā “Lielais Lubāns” (Balticlakes.com, ER) joprojām iekļauts objekts – putnu vērošanas tornis pie Gomeļa, kas jau daļēji ir sabrucis – tādat neatbilst pieejamības un drošības kritērijiem (sk. 6.attēlu).



6.attēls. Objektu atlasē kritēriju neatbilstība ilgākam laikum paredzētajos maršrutos. Foto: Kaspars Funts.

Vēlams, lai maršrutā iekļautais objekts atbilstu vismaz dažiem no augstāk minētajiem kritērijiem, un atkarībā no mērķauditorijas kādu var akcentēt vairāk. Taču tik pat būtiski, lai veidotais maršruts nav pilnīgā pretrunā ar kādu no kritērijiem. Tāpēc ieteicams katru maršrutu un tajā izvēlētos tūristu piesaistes pārbaudīt pēc visa minēto kritēriju uzskaitījuma. Noteiktu objektu un pasākumu atlasē kritēriju var būt arī daudz vairāk – tas atkarīgs no maršruta veidošanas tematikas, speciālajām interesēm un dažādiem citiem aspektiem.

3.6. METODES *Andris Klepers*

Tūrisma maršrutu izstrādei ir vairākas metodes, taču pirms to tuvākas apskates, svarīgi raksturot arī tūrisma maršruta veidošanas metodiski pareizo secību.

Jebkura maršruta sastādīšanā viens no sākotnējiem posmiem pēc mērķauditorijas apzināšanas ir ceļojuma ideja. Ideju gūšanas avoti ir visdažādākie:

- iespējams, ka tūrisma galamērķis ir labi pazīstams un tajā viegli izveidot jaunu maršrutu, zinot tūristu piesaistes un pārējo specifiku;
- specializētās tūrisma izstādes un darba semināri, kad galamērķa organizēšanā iesaistītās puses ir sagatavojušas gan uzskatāmu informatīvo materiālu, gan gatavas sarunām;
- informācija medijos un ceļojumu modes tendences un aktualitātes, ko bieži izraisa kāda notikuma vai vietas pastiprināta publicitāte;
- jau sen pastāvoši tūrisma vietu un tūristu piesaistu stereotipi, kas bez liekas apspriešanas ietilpst „obligātajā tūrisma maršrutu programmā”;
- pieprasījums, ja ceļotāji paši apzina un attīsta savas vēlmes jaunu tūrisma maršrutu izveidē.

Tradicionāli tūrisma maršruti tiek veidoti kamerālos apstākļos, strādājot ar aktuālo tūrisma informāciju un kartogrāfisko materiālu (Kirstges et al. 2001). Pauls Rumans un Stefānija Urtāne (1982) to sauc par neklātienes ceļojumu. Darbojoties pēc šādas metodes kritiski svarīga ir apstrādātās informācijas precizitāte un aktualitāte, kā arī laba komunikācija ar tā tapšanā iesaistītajām pusēm.

Otra maršruta sastādīšanas metode balstās uz izpētes braucien organizēšanu. Trase un galamērķis tiek iepazīti dabā. Taču arī pirms izpētes brauciena svarīgs ir sagatavošanās posms un kamerāli tiek veidota maršruta skice jeb projekts, kura tiek precizēta, ņemot vērā tūristu piesaistes atlases kritērijus. Šāda metode ir resursus prasošāka, taču precīzi pielietota, var sniegt labākus rezultātus.

Trešā metode ir citu veidota tūrisma maršruta adaptēšana noteiktai mērķauditorijai vai vietējiem specifiskajiem apstākļiem. Šādā gadījumā tūrisma maršruts jau pastāv, taču tiek strādāts pie tā niansēm un pielāgošanas konkrētajām prasībām.

Pielāgojot koncepciju par dažādo tūrisma plānošanu (Smith 1995), tūrisma maršrutu veidošanai praksē izmanto arī sintēzes pieeju – ir zināmas tūristu piesaistes, taču uz to bāzes jāizveido optimālu tūrisma maršrutu, iesaistot tās un nedefinēto skaidri potenciālās mērķauditorijas. Var lietot arī pretējo – analītisko pieeju, kad ir noteikta teritorija, kuras ietvaros jāizveido konkrēti tūrisma maršruti, tos labi segmentējot un pozicionējot. Abu tūrisma maršrutu plānošanas pieeju mērķis var būt līdzsvarotāka reģionālā attīstība.

Plānojot garāku tūrisma maršrutu piedāvājumu, jāņem vērā arī ekonomiskais aspekts: klienti labprātāk izvēlas tos ceļojumus, kuros tiek patērēts pēc iespējas mazāk darba dienu. Tas nozīmē, ka ceļojumi, kas sākas sestdienā vai piektdienas vakarā un svētkos vai tradicionālajā atvaļinājumu laikā (piemēram, skolēnu brīvlaikā) būs vairāk pieprasīti.

Izvēloties tūrisma maršrutu, ceļotājs bieži vadās no kvantitātes viedokļa - apskates objektu un iekļauto darbību daudzuma starp dažādiem līdzīgiem piedāvājumiem, nerēķinoties ar tajā pavadāmo laiku vai veicamo attālumu. Tomēr svarīgi ir saglabāt līdzsvaru un nepiesātināt maršrutu ar pārāk blīvu apmeklējamo tūristu piesaistu daudzumu. Citādi tas var izraisīt „domino kauliņu efektu”, ka sākot kavēties kādā maršruta punktā, ceļotāji vairs nevar iekļauties paredzētajā ritmā un turpina kavēt arī

visās citās tūristu piesaistēs.

Pie ideālam pietuvināta maršruta plānojuma var nonākt, izveidoto maršrutu pārbaudot dabā dažādos apstākļos, kā arī ieviešot tā lietotāju priekšlikumus maršruta pilnveidei.

3.7. DROŠĪBAS ASPEKTI *Juris Smaļinskis*

Salīdzinot ar tropu zemēm, Latvijā ceļotājiem iespējams saskarties ar relatīvi nelielu riska īpatsvaru, tomēr ir dažas lietas un apstākļi, kas drošības aspektu kontekstā noteikti jāņem vērā. Arī katram tūrisma un pārvietošanās veidam ir sava drošības specifika.

Maršruta aprakstā ir jāiekļauj informācija, ja attiecīgajā teritorijā ir paaugstināta ērcu koncentrācija, vai to izraisītu saslimšanu gadījumu paaugstināts risks. Jāiekļauj arī informācija un brīdinājums, ja maršrutā ir vietas, kur sastopami indīgi augi, vai augi, kas var izraisīt nopietnus veselības traucējumus, piemēram, latvāņi. Par to kaitējumu un arī par citiem indīgajiem augiem plašāk lasīt „Latvijas indīgie augi un sēnes” (Vimba, Birziņa 2005, ER).

Dažādu kukaiņu – bišu, lapsēņu un sirseņu kodieni var būt bīstami cilvēka dzīvībai, ja konkrētai personai ir novērojama paaugstināta jutība pret konkrēto indi. Ja apskates objekti ir saistīti ar šādiem aspektiem (piemēram, bišu drava), tad maršruta aprakstā ir jābūt brīdinājumam.

Pārgājēju maršruti, dabas takas, nūjošana

Plānojot maršrutus, pa kuriem kājāmgājēji un nūjotāji pārvietosies, jāņem vērā šādi drošības aspekti:

- taku malās nedrīkst atrasties asi un bīstami priekšmeti;
- takas zonā cilvēka galvas augstumā nevar atrasties asi zari, citi bīstami priekšmeti;
- nogāzēs un negatīvās reljefa formās ir jābūt kāpnēm, bet nepieciešamības gadījumā – arī margām vai virvēm;
- pāri mitrām vietām, grāvjiem un ūdenstecēm ir jābūt uzceltām laipām vai tiltiņiem, vai arī jāizvairās no šādām vietām.

Plānojot garākus kājāmgājēju maršrutus, vēlams tajos jau iekļaut esošu, labiekārtotu maršrutu vai taku daļas, kur ir pieejama informācija utt. Iepriekš minētos punktus var aizstāt ar maršrutā pavadošā gida brīdinājumu, piemēram, savvaļas vietās, kur plānota pārvietošanās dabā, šādus brīdinājumus neizlikt.

Svarīgi brīdināt arī par seguma bīstamību, ja tas ir atkarīgs no laika apstākļiem. Juridiski takas vai maršruta īpašnieks uzņemas līdzbildību par notiekošo, tāpēc vienmēr labāk par nepieciešamību uzmanīties brīdināt iepriekš (sk.7.attēlu).



7.attēls. Bīdīnājuma uzraksts pie riteņbraucēju maršruta Labradoras pussalas ziemeļos Kanādā. Foto: Esti un Peti Bīlmaņi.

Speciāli iekārtotos sarežģītos piedzīvojumu maršrutos ieteicams pat slēgt vienošanos ar ceļotājiem, lai lietotājs pats uzņemas atbildību par savu drošību un veselību.

Braukšana ar velosipēdu

Pārvietošanās ar velosipēdu ir saistīta ne vien ar lielāku kustības ātrumu kā gājējiem, bet arī pārvietošanos pa ietvēm, ielām, un dažādu kategoriju ceļiem. Tāpēc velosipēdu maršrutu plānošanā īpaši svarīgi ievērot jau iepriekš paveicamos u.c. veida drošības pasākumus.

Plānojot velotūrisma maršrutu Latvijā, jāņem vērā „Ceļu satiksmes noteikumos” (MK noteikumi Nr.571 2004, ER) noteiktās normas:

- ceļi, kas paredzēti gājējiem un braukšanai ar velosipēdu, apzīmēti ar attiecīgajām ceļa zīmēm nr. 415., 416., 417. (sk. 8.attēlu);
- velosipēdu ceļš (sk. 9.attēlu) paredzēts braukšanai ar velosipēdiem un mopēdiem un var būt apzīmēts ar ceļa zīmi nr. 413. vai ar 932. un 941. ceļa apzīmējumu;
- dzīvojamās zonās velosipēdistu vadītāji var pārvietoties pa ietvēm un brauktuvi visā tās platumā;
- velosipēdu vadītājiem aizliegts braukt pa ceļu, ja tam blakus atrodas velosipēdu ceļš.



8. attēls. Veloceliņš Rīga - Jūrmala. 415.zīme „Gājēju un velosipēdu ceļš” – atļauts braukt tikai ar velosipēdiem, kā arī pārvietoties gājējiem. Foto: Juris Smajlinskis.



9.attēls. Veloceliņš Majoros. Foto: Juris Smajlinskis.

Ņemot vērā Latvijas autoceļu sliktu tehnisko stāvokli, salīdzinoši augsto satiksmes intensitāti un auto vadīšanas „kultūru”, velotūrisma maršrutus nav ieteicams plānot pa:

- „A” klases jeb valsts galvenajiem autoceļiem;
- šauriem un sliktas kvalitātes ceļiem ar intensīvu autoplūsmu;
- pa autoceļiem, kur notiek būvniecības un remontdarbi;
- apdzīvotās vietās – pa galvenajām auto maģistrālēm un ielām ar intensīvu autosatiksmi;
- ceļiem, kur notiek intensīvi kravu pārvadājumi ar smagajām kravas automašīnām.

Velotūrisma maršruta aprakstā noteikti ir jāiekļauj informācija par bīstamām vietām (asi pagriezieni, lielāka autoplūsma, nepārskatāmi ceļa posmi u.c.).

Ūdenstūrisms un ar ūdeni saistītas aktivitātes

Atrašanās uz ūdens un dažādu kuģošanas peldlīdzekļu izmantošana vienmēr saistīta ar risku. Īpaši svarīgi to ir ievērot tiem, kuru peldētprasme nav adekvāta plānotajam pasākumam. Latvijas upju un ezeru ūdeņi ir salīdzinoši „mierīgi”, taču izņēmums ir pavasara palī un laiks pēc ilgstošām lietavām, kad atsevišķas straujtecības vai upju posmi, kuros atrodas laukakmeņu krāvumi un ir novērojams liels upes garenprofila kritums, pārvēršas par tehniski sarežģīti pārvaramām krācēm. Ūdenstūristam var būt bīstami arī lielie ezeri spēcīga vēja vai vētras laikā.

Plānojot ūdenstūrisma maršrutu un izvēloties tam piemērotāko līdzekli, jāņem vērā šādi faktori:

- koka, metāla un stiklaplasta laivas, kā arī plosti, ir piemērotāki kā vizināšanās un atpūtas (t.sk. makšķerēšanas) līdzekļi dižos, ezeros un lielākās upēs, kurās nav riskantu un bieži sastopamu šķēršļu. Minētie peldlīdzekļi ir stabili, ietilpīgi un relatīvi droši pat salīdzinoši nelabvēlīgos meteoroloģiskos apstākļos;
- piepūšamās laivas vairāk domātas mērķauditorijai, kas vēlas atpūtas braucienu un/vai makšķerēt. Tās nav piemērotas ilgstošiem un gariem braucieniem pa Latvijas upēm, īpaši vasaras sezonā, kā arī lieliem un aizaugošiem ezeriem;
- kanoe tipa laivas ir piemērotākas garākiem braucieniem pa Latvijas upēm un ezeriem dažādam cilvēku skaitam un atšķirīgām braucēju sagatavotības pakāpēm. Kanoe ir nestabilākas par minētajiem peldlīdzekļiem;
- smailītes un kajaki ir visnestabilākie pārvietošanās līdzekļi. Tos parasti izmanto sporta, treniņu, aktīvā un ekstrēmā tūrisma pasākumos (piemēram, jūras kajaku braucieni starp Igaunijas salām vai Latvijas jūras piekrastē);
- lielajos ezeros (Burtnieks, Lubāns, Usma, Rāzna u.c.) var uzņemt pēkšņas brāzmas un vētras, tādēļ maršruti pa lieliem ezeriem ir jāplāno to krastu tuvumā.

Maršruta aprakstā ir jābūt piezīmei, ka:

- peldlīdzekli ir vēlams glābšanas riņķis vai cits peldošs un cilvēku ūdenī noturēt spējīgs priekšmets;
- koka, metāla, stiklaplasta laivām – rezerves airis (gk. lielajos ezeros, ūdenskrātuvēs), vai vismaz viens rezerves airis uz vairākām laivām (grupu);
- jālieto glābšanas vestes;
- īpaši straujās upēs palu laikā lietojamas arī aizsargķiveres.

Izjādes un pārgājieni ar zirgiem

Izjādes, pārgājieni ar zirgiem, braukšana kamanās u.c. ar zirgiem saistītas aktivitātes vienmēr ir saistītas ar paaugstinātu risku, ņemot vērā to, ka šajos pasākumos vienmēr jārēķinās ar katra konkrētā dzīvnieka raksturu u.c. faktoriem. Tādējādi izjādes ar zirgiem ir uzskatāma par „ekstrēmu” aktivitāti, kālab drošība minētajos gadījumos ir īpaši svarīga.

Drošības noteikumi, jānot ar zirgu, ir obligāti ikvienam pasākuma dalībniekam, jo to neievērošana var apdraudēt gan pašu, gan pārējos dalībniekus un apkārtējos. Drošības noteikumu pārkāpumu un instruktora norādījumu neizpildes gadījumā izjādes pasākumu vajadzētu pārtraukt, jo tas apdraud tūrista veselību un dzīvību.

Aktivitātes, kas saistītas ar zirgiem, nosacīti var iedalīt šādās grupās:

- braukšana pajūgā vai ar kamanām;
- apmācības;

- izjādes apvidū;
- pārgājiens (vienas vai vairāku dienu);
- bērnu vizināšana.

Maršrutā, kas domāts izjādēm vai pārgājieniem ar zirgiem:

- nedrīkst būt intensīva auto plūsma;
- nedrīkst plānot intensīvas autoplūsmas ceļu šķērsošanu;
- zirgi un cilvēki nedrīkst traucēt citus cilvēkus vai autotransportu;
- nevajag iekļaut posmus ar biezu augāju vai zemzaru kokiem;
- nedrīkst būt kraujas, klintis, stāvkrasti;
- nedrīkst būt slideni ceļi (piemērotos meteoroloģiskos apstākļos);
- nedrīkst būt asi priekšmeti u.c. veida apstākļi, kas var apdraudēt cilvēka un dzīvnieka veselību vai pat dzīvību.

Drošības aspekti motorizēto līdzekļu maršrutu plānošanas gadījumā minēti 5.2.5. nodaļā pie maršrutu plānošanas specifikas. Svarīgi vienmēr ievērot ceļu satiksmes noteikumus, kas ir vērsti uz paaugstinātas drošības apsvērumu ieviešanu praksē.

Galvenie riski maršrutos, kas plānoti pilsētās, lielā mērā saistīti ar pilsētvides specifiku:

- intensīva satiksmes plūsma;
- liels visdažādāko cilvēku darbību blīvums;
- pilsētvides daudzfunkcionālisms – vienu un to pašu infrastruktūru izmanto ne tikai tūristi, bet arī iedzīvotāji (ikdienā daudz biežāk, nekā tūristi kopumā) – segmentēšanas grūtību risks;
- atkarībā no pilsētas daļas specifikas – kriminalitāte, t.sk. paaugstināta vandālisma iespēja;
- apmaldīšanās risks – nokļūšana no maršruta, ko var novērst ar labu marķējumu.

Visos gadījumos daudzus riskus iespējams prognozēt iepriekš, un jācenšas veikt visus iespējamus priekšdarbus to novēršanai. Piemēram, infrastruktūras vandālisma risku iespējams dalīt ar apdrošināšanas aģentūrām. Apdrošināšana, brīdinājuma zīmes, precīzi apraksti, labi izpētīti vietējie apstākļi un aktualizēta informācija globālā tīmekļa vietnēs un citos medijos ir tikai daži no pasākumiem, kas var mazināt risku maršrutu īstenošanā.

3.8. MARŠRUTA DRAMATURĢIJA *Andris Klepers*

Lai paaugstinātu maršruta pievilcību un lietotājiem būtu lielāks gandarījums, nepieciešams apzināti plānot arī tā dramaturģiju.

Dramaturģija tiek pamatā saistīta ar teātri un izprotama kā „drāmas daiļdarbu uzbūves teorija un māksla.” (Svešvārdu vārdnīca 1996, 176.lpp.). Taču dramaturģijas principi izmantojami arī maršrutu plānošanā, un maršrutu var pielīdzināt radošam daiļdarbam. Labam maršrutam ir tās pašas iezīmes, kas labai izrādei – ir intriģējošs sākums un skaidrs noslēgums, piesaistošs risinājums ar kulmināciju.

Piemēram, amerikāņietie Džekija Fromere, lai arī pilnībā tam grūti piekrist, ti-pisko ievērojamu vietu apskatīšanu sauc par pliekānu nodarbi:

„Mēs klaiņojam pa pasauli, lielākoties skatoties nedzīvus fiziskus veidojumus, kas mums pārsvarā jau bijuši pazīstami no neskaitāmām attēlu grāmatām un filmām. Mēs raugāmies Eifeļa torni vai uz Zelta vārtu tiltu, izbaudot īsu atpazīšanas sajūsmu, atgriezīties mājās un domājam, ka esam ceļojuši. Lielākā daļa atvaļinājumu, kuros bijuši amerikāņi, ir ikdienišķi un mierīgi, tajos nav nozīmīga saturs, bet ir lēta komercija, kas nav mūsu labāko instinktu un ideālu vērtība.” (Fromer 1990, 20.lpp.).

Šādu apgalvojumu var paust situācijās, ja pietrūkst piedzīvojuma elementu, pieredzes gūšanas dažādības un arī veiksmīgas kopējā maršruta dramaturģijas.

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

1. Pārdomāt un radīt labāko secību un punktus, no kuriem skaistums vislabāk saskatāms un salīdzināms;
2. Plānot visu ar apdomu, lai maršrutā radītu iedvesmojošu atmosfēru.

Līdztekus svarīgs aspekts ir cilvēka bioritms, kas pamatā pielāgots tumsas un gaismas mijai dabā. Diennakts bioritma ievērošana cilvēkam ir ļoti būtiska un pilnībā saistāma ar pamatvajadzībām. Atkarībā no diennakts laika, daudziem cilvēkiem mainās asinsspiediens, smadzeņu un aknu darbība, līdz ar to arī uztvere un darbaspējas. Šie aspekti īpaši jāņem vērā, plānojot tūrisma maršrutu, kas skar tūristu ierašanos no vietām ar citu laika joslu, vai izejošajā tūrisma – došanās uz valstīm, kur ir atšķirīga laika josla. Liela loma ir pareizai laika apstākļu un gaismas apstākļu izmantošanai (sk. Cēsu pilsdrupu piemēru 10.attēlā), ielānojot kultūras un dabas objektu aplūkošanu. Piemēram, maršrutā ēšanas pauzei paredzēt vietu, kur nesteidzīgi iespējams izbaudīt dabas skatus vai vērot burvīgu ainavu. Iespējams plānot nelielu pārgājienu uz interesantu objektu agrī no rīta, vai arī pusdienas pārtraukumā organizēt peldi gleznainā pludmalē. Svarīgi saskaņot maršruta norises laiku ar iespējami mazākiem sastrēgumiem (t.sk. – citu tūristu pulkiem). Tā ir viena no priekšrocībām, kas parasti iespējama tūrisma blakus sezonā.



10.attēls. Uguns lukturu izmantošana Cēsu pilsdrupu apskatei ir piemērs dramaturģijas elementu pielietojumam ekskursijas maršrutā. Tas pastiprina atklājuma pieredzējuma sajūtu un veicina laikmetam atbilstošas noskaņas rašanos. Foto: Andris Klepers.

No dramaturģijas viedokļa ir būtiski, lai maršruts ir secīgs, ar savu ievadu un no-beigumu, lai tajā ir emocionālā kulminācija, kas bieži vien veidosies par spilgtāko momentu maršruta praktiskajā piedzīvošanā un ļaus ceļotājiem to saukt par izdevušos. 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. Balstoties uz pētījumiem Ēģiptes vēsturiskajās vietās (Mohareb et al. 2008) autori norādīja, ka jebkurā pilsētas ekskursijas maršrutā ir ļoti būtiski izvēlēties

tā sākuma un beigu punktu. Tai ir jābūt vietai ar ainavisku panorāmu un labu pārskatāmību. Tās ir vietas, kas veido pirmo un pēdējo iespaidu, kas ir paliekošākais, par pilsētu.

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. Atsaucoties uz Frimenu Tildenu (1977), vēlme pēc personīgās pieredzes ir viena no spēcīgākajām ceļojumu motivācijām.

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

- Atklājuma pieredzējums, kas ietver sevī uz ceļotāja iepriekšējo pieredzi balstītus viņam vēl nebijušus notikumus (piemēram, pārvietošanās zirga mugurā, tikšanās ar vietējiem iedzīvotājiem, nacionālo ēdienu baudīšana, braukšana ar netradicionāliem transporta līdzekļiem 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. Svarīgi iekļaut dažādību tūristu piesaistēs, lai spētu iesaistīt iespējami visas maņas, kas arī dod netiešu informāciju un labāk palīdz izdzīvot maršrutu.
- 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. Tomēr aplūkotie jautājumi saistībā ar dramaturģiju ir jāizvērtē un jāatrod to iespējamais pielietojums maršruta plānojuma pilnveidei.

3.9. RADOŠUMA PIEEJA *Andris Klepers*

Maršrutu veidošanā radošuma princips ir tik svarīgs, ka tas noteikti uzsverams atsevišķi. Pat labi pārzinot tūrisma maršruta veidošanas procesu, tik un tā tiks veidoti atšķirīgi maršruti, kur ceļotāji, tos savstarpēji salīdzinot, viegli novērtēs sev interesantāko. Bieži vien to ietekmē ārējie apstākļi (klimats, satiksmes intensitāte u.c.), jo tūrisma piedāvājums kopumā ir neviendabīgs. Tomēr ņemot vērā katras vietas atšķirīgo raksturu un kombināciju ar pārējiem maršruta veidošanu ietekmējošajiem kritērijiem, process tiešā veidā saistīts ar radošu izdomu. Tieši tāpēc pie vienādiem nosacījumiem pat vienā un tajā pašā vietā var radīt dažādas maršruta versijas, un tas būs saistīts ar katra maršruta veidotāja iztēli un spēju iejusties par tā lietotāju.

Radošums, atbilstoši Latvijas Zinātņu akadēmijas Terminoloģijas komisijas atzinumam (2004), tiek izprasts kā

„tāds, kas saistīts ar kā jauna (parasti garīgu vērtību) veidošanas procesu, tam raksturīgs.”(Terminoloģijas komisija 2004, ER).

Tūrisma maršrutu veidošanas process noteikti ir saistāms ar jaunradi. Tieši tas pats princips attiecas uz pašu maršruta lietošanu. Šeit liela loma var būt improvizācijai, kas ļauj reaģēt uz aktuālo situāciju un izmantot to maršruta saturiskajai bagātināšanai. Tomēr šādā gadījumā jāņem vērā vēl divi citi kritēriji:

1. Jābūt šādām niansēm labvēlīgam maršruta laika plānojumam.
2. Jābūt elastībai attiecībā uz maršruta lietošanu.

Lai lietotājiem būtu iespēja izbaudīt pozitīvu patiesā pārsteiguma principu, kas var gadīties ikvienā maršrutā un ko nav iespējams vienmēr paredzēt (ielu muzikanti pilsētas ekskursijas laikā; alnis, kas barojas palieņu pļavā blakus velomaršruta ceļam; varavīksne autobusa maršrutā Alpu kalnos u.tml.), maršruta plānojumam ir jābūt ar nelielu laika rezervi, lai to varētu atļauties.

3.10. NOFORMĒŠANA UN SATURA INTERPRETĀCIJA *Andris Klepers*

Šajā nodaļā paustais vairs tiešā veidā neattiecas uz pašu maršrutu veidošanu, bet saistīts ar turpmāko procesu – kā vēstījums par maršruta „labumiem” tiek nodots potenciālajam lietotājam.

Pašos pamatos noformēšana un satura interpretācija ietver trīs formas:

1. Maršruta iezīmēšana dabā jeb marķēšana – tiem maršrutu veidiem, kuriem tādējādi tiek atvieglota orientēšanās dabā, lai nenovirzītos no paredzētā;
2. Maršrutu ietverošā karte jeb shematisks attēlojums ģeogrāfiskā telpā;
3. Maršrutu pavadošā tekstuālā informācija jeb apraksts.

Attiecībā uz marķēšanu dabā, ir ļoti būtiski ievērot vienotus vizuālā noformējuma principus. Latvijā pastāv nacionālais valsts standarts (LVS) gan velomaršrutu atzīmēšanai dabā, gan zīmēm uz tūristu piesaistēm (MK noteikumi Nr.571 „Ceļu satiksmes noteikumi”). Tajā pat laikā ir vairāki maršrutu veidi (kājnieku, slēpošanas u.c.), kuros šādu standartu nav. Šādos gadījumos ir būtiski vadīties pēc jau esošu risinājumu pielāgošanas konkrētajai situācijai, ņemot vērā gan reģionam, gan vietai savdabīgo. Piemēram, dažādu īpaši aizsargājamās dabas teritorijās veidojamo tūrisma infrastruktūras elementu dizainu nosaka Dabas aizsardzības pārvaldes izstrādātais vienotais stils (2007). Līdzīgi savs stils ir noteikts arī Ziemeļvidzemes biosfēras rezervāta teritorijā un Gaujas nacionālajā parkā.

Maršruta marķēšanai vēlams ņemt vērā dabai draudzīgu pieeju gan materiālu izvēlē, gan norāžu izvietojumā. Uz norādēm bez jau tradicionālās ceļa atrašanas var norādīt arī ģeogrāfiskās koordinātas un citu ceļotājiem svarīgu informāciju, kā tas redzams 11.attēlā.



11.attēls. Maršruta marķējums kājnieku un velotūristu apvienotajā maršrutā Mozeles ielejā Vācijā. Bez piederības zīmes atzīmēts arī tālruņa numurs atbildīgajiem par maršruta uzturēšanu, augstuma atzīme virs jūras līmeņa un ģeogrāfiskās koordinātas. Foto: Andris Klepers.

Vairāk informācijas par kartogrāfiskā materiāla izmantošanu ietverta 4.nodaļā, kur šis jautājums aplūkots plašāk.

Tikpat svarīga, kā maršruta veidošana, ir arī pavadošā teksta izveide jeb maršruta apraksts. Tam ir šādas funkcijas:

1. Ceļotāju piesaistes veicināšana;
2. Izglītošana;
3. Orientēšanās, kā papildinājums norādēm dabā;
4. Pārdošana (ja maršruts vienlaicīgi ir kā komplekss tūrisma produkts).

Teksta izveidē būtu jāņem vērā vairāki principi, kuri vērsti uz kvalitatīvu saturu interpretāciju: informācijas patiesums, informācijas satura un leksikas atbilstība mērķauditorijai un prasmi veikt teksta strukturēšanu.

- Informācijas patiesums. To iespējams nodrošināt, izmantojot informācijas pirmavotus, dažādu informācijas avotu salīdzināšanai, respektāblos literatūras avotus; informācijas precizitāti vēlams pārbaudīt uz vietas dabā. Raksturīga kļūda, kāda vērojama dažādos ceļvežos, ir automātiska informācijas pārņemšana no citiem avotiem, bez īpašas iedziļināšanās, kas noved pie sistemātiskas kļūdainas informācijas tīrāšanas. Kādā maršruta aprakstā tika minēts, ka Īslandes ledus lagūnā apskatāms uz ledus gabala peldošs roņu mazulis, taču septembra beigās roņu mazulī jau sen ir izauguši un šāds apgalvojums ir nekorekts, jo pārņemts no cita avota, neiedziļinoties konkrētās vietas sezonālā īpatnībā.
- Informācijas atbilstība mērķauditorijai. Tas attiecas gan uz leksikas izvēli, lai informācija pēc būtības būtu uztverama maršruta lietotājiem, gan uz teksta saturu un sarežģītību. Teksta uztvere ir saistīta ar daudziem aspektiem: no uzrunas formas, informācijas rakstura, teksta struktūras, ilustrācijām, emocionālajiem uzsvāriem, grafiskā noformējuma utt. Ieteicams veidot īsus teikumus un nelielas rindkopas, lietot vienkāršus, visiem saprotamus vārdus, izvairoties no specifiskiem terminiem bez to skaidrojumiem. Ir ieviests vispārējs rādītājs jeb „teksta uztveramības koeficients” (TUK) (Larsoni 2007), kuru var izmantot, lai noteiktu, vai sagatavotā informācija ir viegli uztverama.

Teksta uztveramības koeficientu aprēķina šādi:

1. Izskaita kopējo vārdu skaitu tekstā (A);
2. Izskaita kopējo teikumu skaitu tekstā (B);
3. Izdala A ar B un iegūst vidējo teikuma garumu (VTG);
4. Izskaita vārdus, kuros ir vairāk par 6 burtiem (C);
5. Izdala C ar A un rezultātu reizina ar 100. Tā tiek iegūts garo vārdu procentuālais daudzums (GVD);
6. Saskaita VTG un GVD, noapaļojot to līdz veselam skaitlim un iegūst TUK.

Teksta uztveramības koeficienta aprēķinātā rezultāta interpretācija – teksta uztveres pakāpe attēlota 4.tabulā.

4.tabula. Teksta uztveres pakāpes.

TUK skaitļi	Uztveres pakāpe
Līdz 24	ļoti viegls
25-34	viegls
35-44	vidēji grūts
45-54	grūts
55 un vairāk	ļoti grūts

Avots: Dabas aizsardzības pārvalde 2007; Larsoni 2007.

Teksta uztveres grūtības pakāpei nevajadzētu būt grūtai vai ļoti grūtai, taču arī ļoti viegls teksts var kaitēt informācijai, padarot to bērnišķīgu un pārāk vienkāršu. Katrā atsevišķā gadījumā ir jāizvērtē mērķauditorija un jāpiemēro tai informācijas uztveres grūtības pakāpe (Dabas aizsardzības pārvalde 2007; Larsoni 2007).

- Teksta strukturēšana. Teksta strukturēšanā izmantojama informācijas svarīguma piramīda – tā saucamā „apgrieztā piramīda”. Ja teksta apjoms pārsniedz vēlamo, ar apgrieztās piramīdas metodi strukturēts teksts pieļauj atbrīvoties no visnesvarīgākās informācijas daļas, kas izvietota teksta beigās. Sākumā paužama lietas būtība, izcelsmes pamatojums un galvenās kopsakarības. Tālāk seko pamatfakti, nianse vai saistīta informācija.

Veidojot tekstus, jārada līdzsvars starp ceļotāja vēlmi uzzināt sev jaunu informāciju, gūt primāro pieredzi un atpūsties. Tāpat īpaša prasme ir ieintriģēt ceļotāju maršruta izvēlei, taču reizē saglabāt arī iespēju viņam pašam atklāt lietas, nepasakot priekšā pilnīgi visu līdz sīkām niansēm. Piemēram, Vīsraga taka Burtņiekos (sk. 12.attēlu) iekļauj dažādus informācijas interpretācijas elementus – dažāda izmēra stendus, kuros pārdomāti skaidrotas apkārtnē novērojamās norises.



12.attēls. Informācijas stends pie ieejas Burtņieku pilsmuižas parkā – sākums Vīsraga takai. Foto: etaka.lv

Atsaucoties uz Frīmenu Tildenu (1951), īpaši bērnu mērķauditorijai paredzētajos tekstos, jādomā par informācijas interpretāciju, balstot to uz dažādiem spēles elementiem un neizvēloties pieeju tikai vienkāršot pieaugušajiem domāto informāciju.

4. KARTOGRĀFISKĀ MATERIĀLA IZMANTOŠANA Ilze Grīnfelde

Karte kā pamatne maršrutu veidošanā ir vajadzīga gan precīzākai plānošanai, gan arī maršruta telpiskajai vizualizēšanai noformēšanas procesā. Tikpat svarīga ir kartogrāfiskā materiāla izmantošana maršruta realizēšanas laikā.

Aplūkojot dažādas definīcijas, tajās parādās šādi kartes un kartogrāfiskus materiālus raksturojoši atslēgvārdi: ģeogrāfiskās informācijas attēls, vizuāli uz-tverams kāda apgabala attēlojums, zemes virsmas vai tā daļas vispārināts, samazināts matemātiski noteikts grafisks attēlojums plaknē. Savukārt plāns ir sīki izstrādāts kāda objekta (piemēram, pilsētas vēsturiskā centra, celtnes, tās stāva) rasējums (Štrauhmanis 2004; Latviešu valodas skaidrojošā vārdnīca 2008, ER; Davidson 2008, ER).

Karte (un citi kartogrāfisku materiālu veidi: attēli, kartoshēmas, plāni u.c.) ir viens no iespējamajiem maršrutu plānošanas instrumentiem, kā arī potenciāls navigācijas instruments. Ja runā par maršruta plānošanu, tad kartes tiek izmantotas gan maršruta teorētiskā nosprašanās, gan izpētes procesā, kā rezultātā tiek precīzi iezīmēta maršruta trase.

Kartogrāfiskā materiāla izvēli maršruta plānošanai nosaka:

1. Tā pieejamība (cik un kādas ir konkrētajam apvidum pieejamās kartes, vai būs vajadzīgas vairākas kartes utt.);
2. Atbilstība plānojamajam maršrutam (kartes mērogs, reljefa attēlojums u.c.);
3. Informācijas daudzums kartē (ceļu un taku tīkls, apskates objekti);
4. Izdošanas gads, izdevējs (precizitāte, ticamība, izdevēja pieredze);
5. Tehniskais izpildījums (ūdensizturīgas kartes, lietošanas ērtums (tai skaitā locījums)).

Karte (drukātā vai elektroniskā formātā) ir būtisks ceļošanas instruments, tā ir komunikācijas līdzeklis, kas palīdz atklāt un iepazīt apceļojamo galamērķi, jo ceļotājs karti lieto gan pirms ceļojuma, gan procesā, gan atgriežoties mājās un analizējot piedzīvoto. Jebkurai kartei, ko plānots izmantot maršrutā kā orientēšanās instrumentu, jābūt praktiskai un viegli saprotamai no lietotāja viedokļa. Kartei jābūt gan skaidrai un precīzu informāciju nesošai, gan arī estētiskai (Keller, Richmond 2003).

Maršruta kartes mērķis ir parādīt maršruta trasi, apskates vietas (Davidson 2008, ER). Karte vienlaicīgi var būt papildinformācijas nesēja, piemēram – objektu īsi apraksti, reklāmas, informācija par nakšņošanas un ēšanas iespējām u.c. Taču būtiskākā informācija kartēs ir:

- mērogs (attiecība starp attālumu kartē un attālumu dabā);
- leģenda vai apzīmējumi (kartē lietoto apzīmējumu skaidrojums);
- piktogrammas (grafiski apzīmējumi informācijas standartizēšanai);
- krāsas (atkarībā no kartes, ar krāsu laukumiem apzīmē, piemēram – mežus, apdzīvotas teritorijas u.tml. un dažādas to gradācijas pakāpes pēc salīdzinošiem rādītājiem).

Mērogs

Tā kā karte ir zināms zemes virsmas daļas, kas grafiski, izmantojot vispārpieņemtus vai oriģināli veidotus apzīmējumus, attēlojums plaknē, ir būtiski zināt – kāda ir kartes veidošanā izmantotā matemātiskā sakarība. Mērogs ir attāluma proporcija kartē pret attālumu dabā. Pēc mēroga informācijas var noteikt attālumus starp objektiem dabā, kartē ietvertās teritorijas lielumu; mērogs paskaidro kartē ietvertās informācijas detalizāciju (Davidson 2008, ER). Parasti mērogs tiek norādīts uz kartes, piemēram, 1:10 000 (tas nozīmē, ka 1 cm kartē atbilst 100 m dabā) vai arī tiek lietots lineārais mērogs, kad attālumu var noteikt pēc lineālam līdzīgas skalas (sk. 13.attēlu).

Leģenda jeb apzīmējumi

Leģendai jābūt pilnīgai – tas ir atainotiem un paskaidrotiem visiem uz kartes atainotajiem simboliem. Simboli jākārtē pa kategorijām, loģiskā secībā (sk. 13.attēlu). Latviski izmanto arī jēdzienu „apzīmējumi” un tas ietver to pašu – īsu paskaidrojumu grafiskajam simbolam.

Piktogrammas

Grafiski apzīmējumi, mazi attēli, ar ko vizualizē un standartizē noteiktu informāciju. Kartēs tiek lietotas gan plašāk pazīstamas piktogrammas, gan mākslinieciski un oriģināli apzīmējumi. Piktogrammas ir kartes leģendas sastāvdaļa (sk. 13.attēlu). No simbolu viedokļa ir svarīgi, lai piktogrammas būtu saprotamas pašas par sevi un to nozīme nav gari jāizskaidro.

Krāsas

Parasti kartēs attēlotā teritorija attēlota ar krāsu palīdzību. Iespējas, kur kartogrāfijā informācijas nešanai visbiežāk tiek izmantotas krāsas:

- reljefs;
- veģētācija (meži, pļavas, ūdeņi u.tml.);
- apdzīvotas vietas;
- maršruta trases iezīmēšana u.c.

Maršrutu plānošanai tiek izmantoti atšķirīgi karšu veidi, ko nosaka konkrētā tūrisma veida specifika un pārvietošanās ātrums un veids. No tūrisma plānošanas perspektīvas viedokļa raugoties, kartes var iedalīt šādi:

- topogrāfiskā karte;
- autoceļu karte;
- citas kartes (piemēram, ūdensceļu u.c.).

Maršruta veids nosaka kartes izvēli. Piemēram, aktīvajā tūrismā, biežāk tiek izmantotas topogrāfiskās kartes ar lielāku mērogu, savukārt auto tūrismā – ceļu kartes ar mazāku mērogu. Nepieciešamo mērogu noteiks arī pārvietošanās ātrums un kartes saistība ar norāžu sistēmu dabā. Pilsētu apskatei izmanto pilsētu kartes (plānus) vai arī īpaši sagatavotas tūrisma kartes. Tūrisma kartes bieži vien ir mākslinieciski noformētas, izmantojot savdabīgas piktogrammas, bet ne vienmēr piemērotas lietošanai pēc

būtības (pārāk mazs mērogs, nepietiekami detalizēts ceļu un taku tīkls, velo kartēs trūkst informācijas par reljefu u.tml.). Bieži tūrisma izdevumos (īpaši padomju periodā, sk. 2.attēlu) tika lietotas un arī šobrīd joprojām lieto kartoshēmas. Tās ir kartes ar vienkāršotu saturu, kas uzskatāmi rāda parādību, ietverot tikai būtiskākās īpatnības un tēmas izpratnei svarīgākos elementus.

Ļoti bieži kā palīglīdzekli, lai orientētos kartē un atbilstošajā situācijā dabā, izmanto kompasu. Taču tā pareiza lietošana prasa papildu zināšanas, kas mūsdienās, attīstoties tehnoloģijām (GPS u.c.), sastopamas arvien retāk. Ja vairums tūristu spētu orientēties pilsētas plānā (kā papildu drošības elements – blīvi izvietoti objekti, ielu nosaukumi), tad pārgājieniem tik piemērotajā topogrāfiskajā kartē – salīdzinoši maz ceļotāju spētu identificēt savu atrašanās vietu. Šis fakts liek domāt par papildu risinājumiem, lai uzlabotu navigāciju maršrutos.



13.attēls. Kartes paraugs. Dārbijas upes canoe taka. Avots: ASV zivju un savvaļas dabas resursu dienests 2008.

5. TŪRISMA MARŠRUTU VEIDI UN PLĀNOŠANAS SPECIFIKA

Tūrisma maršruti tiek plānoti dažādā vidē: gan pilsētā, gan lauku kultūrainavā, gan cilvēku mazskartās dabas teritorijās. Tāpat atšķirsies ceļotāju motivācija, kādēļ izvēlēties konkrēto maršrutu (skatīt par mērķauditorijām 3.1. nodaļā); vienu no lielākajām atšķirībām rada tieši pārvietošanās veids, kas nosaka galveno „rāmi” ikviena maršruta veidošanai. Atkarībā no šiem priekšnoteikumiem mainās arī galvenie uzsvāri, kas jāņem vērā tūrisma maršrutu veidošanā, par ko plašāk stāstīts šajā nodaļā.

Ņemot vērā tūrisma specifiku, maršrutus iespējams klasificēt pēc dažādiem kritērijiem (sk. 14.attēlu). Taču tie nav vienīgie kritēriji – maršrutus var iedalīt arī pēc grūtības pakāpes, tematiskās specializācijas u.c. parametriem.



14.attēls. Tūrisma maršrutu klasifikācija. Autore: Grīnfelde I.; attēls pilnveidots par pamatu ņemot: Mesņankina (Меснянкина) 2001 un Brencis 2003.

Paskaidrojot plašāk maršruta trases dažādību, iespējami četri pamata risinājumi.

1. Lineārie maršruti – pārvietošanās no punkta A uz punktu B. Pie šāda plānojuma svarīgi, ka sākuma un galapunkts ir sasniedzams – pieejams.
2. Radiālie maršruti – pārvietošanās turp un atpakaļ notiek pa vienu un to pašu ceļu. Šādi plānoti maršruta galvenais mīnuss – viens un tas pats ceļš tiek veikts divas reizes.
3. Riņķveida maršruti – maršruta sākuma un beigu punkts ir vienā un tajā pašā vietā, taču pati maršruta trase veido apli.
4. Kombinētie – pamatmaršruts ir, piemēram, lineārs, bet lai aplūkotu objektus, jāveic radiāli izbraucieni uz un no objektiem (Brencis 2003).

Norises vieta var būt pilsētvidē, lauku kultūrainavā ar nevienmērīgu apdzīvotības struktūru vai dabiskā vidē – uztverot to kā pretstatu apdzīvotām un cilvēka pārveidotām teritorijām. Bieži maršrutos tiek iekļautas dažādas norišu vietu kombinācijas.

Pārvietošanās veids ir atkarīgs no noteiktā satura maršruta izvēles un maršruta trases. Pārvietošanās iespējama pašu spēkiem vai ar motorizētiem transporta līdzekļiem. Specifiski ir maršruti, ko veic par transportlīdzekli izmantojot dzīvniekus (piemēram – zirgus).

No sezonalitātes viedokļa liela daļa maršrutu veicami visa gada garumā un nav

pakļauti gada sezonalitātei. Taču ir maršruti, kurus ieteicams veikt noteiktā sezonā (pievilcība, drošības aspekti, specifiski apskatāmi objekti, ainava, pārvietošanās nosacījumi), vai tādi, ko var veikt noteiktos apstākļos. Piemēram, klimatiskie apstākļi ierobežo resursu pieejamību (ledus sega upēs ierobežo ūdenstūrisma maršrutu lietošanu ziemā, muzeja darba laiks u.c.).

Maršrutu norises ilgums var būt ļoti dažāds. Tomēr raksturīgi iezīmējas īsie maršruti, kas var ilgt no stundas līdz vairākām stundām (pamats īsākām ekskursijām, īpaši pilsētās). Liela daļa maršrutu ir plānoti pilnas dienas garumā, neplānojot nakšņošanu maršrutā vai ilgāki maršruti – vairāku dienu.

Mērogs raksturo maršruta trases atrašanos kādā noteiktā teritorijā. Maršruti var tik plānoti lokāli – noteiktas tūrisma vietas ietvaros; reģionāli – aptverot lielāku teritoriju – tūrisma galamērķi, nacionāli – aptverot vairākus valsts reģionus; starptautiski – maršruts tiek plānots, iekļaujot vairākas valstis.

Maršruta plānošanu ietekmējošie faktori

Faktori, kas ietekmē maršruta plānošanu nav statistiski. 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 īpatnības), sezonalitāte un laika apstākļi, tūristu piesaistes – to daudzveidība un atbilstība konkrētajai mērķauditorijai, navigācija jeb orientēšanās maršrutā, iespējamie alternatīvo ceļu varianti, veikšanas laiks (ilgums), papildu pakalpojumi un nepieciešamais ekipējums, potenciālie riska faktori.

Maršruta pieejamība ietver divus aspektus – fiziskā sākuma un galapunkta sasniedzamība un kopējās maršruta teritorijas pieejamība. Tā ir papildu specifika aktīvā tūrisma maršrutiem dabā pretstatā kultūras tūrisma maršrutiem ar autobusu, kur pamatā būs labāka ceļu infrastruktūra un pieejamība.

Plānojot sākuma un galapunktu sasniedzamību, svarīgi ielāgot:

- kādā veidā sākuma un galapunkts ir sasniedzams (tuvāki sabiedriskā transporta mezgli, nepieciešamība pēc privātā transporta); īpaši ierobežojumi attiecībā uz noteiktiem transporta līdzekļiem;
- sabiedriskā transporta kursēšanas grafiks (biežums, laiks, iespējamās izmaiņas);
- kāda ir ceļu infrastruktūra (tas nosaka arī transporta līdzekļa izvēli);
- cik liels ir attālums no tuvākajām piebraukšanas vietām līdz maršruta reālajam sākuma/beigu punktam.

Maršruta teritorijas pieejamību nosaka:

- teritorijas īpašumu struktūra (valsts, pašvaldības un privāts);
- teritorijas aizsardzības statuss (ja tā ir īpaši aizsargājama dabas teritorija);
- dabiskās īpatnības (upes ieleja pavasara palu laikā atsevišķās vietās kļūst nepieejama).

Nav būtiski, cik un kādas teritorijas šķērso plānotais maršruts, būtiska ir plāna saskaņošana ar teritoriju īpašniekiem. Svarīgi noskaidrot – vai ir nepieciešamas specifiskas atļaujas, ja jā, tad – kādā veidā tās var iegūt? Attiecībā uz īpaši aizsargājamajām teritorijām – jāņem vērā katras valsts atbilstošajos likumdošanas aktos noteiktā kārtība un teritoriju apmeklēšanas noteikumi (laiks, pārvietošanas veids u.c.). Ir noteikumi, kam ir sezonāls raksturs, piemēram – vasara, kad ir paaugstināta ugunsgrēku bīstamība. Tas, ka maršruts plānots īpaši aizsargājamajā teritorijā, neizslēdz iespējamību, ka tur atrodas privātpašumi.

Plānošanas procesā ir būtiski apzināt visu iespējamo informāciju (potenciālie avoti: likumdošana, pašvaldība, īpaši aizsargājamo dabas teritoriju administrācijas, cita pieredze), iegūt privātpašnieku kontaktinformāciju.

Gadalaiku īpatnības un laika apstākļi

Gadalaiku īpatnības un iespējamā laika apstākļu maiņa ir vērā ņemami faktori, plānojot maršruta veikšanas laiku un ilgumu. Ir maršruti, kuru veikšana iespējama tikai noteiktā gadalaikā, tātad – sezonāli un maršruti, kuru veikšana nav atkarīga no gadalaika. Laika apstākļi nosaka gan maršruta pieejamību, gan atsevišķus drošības aspektus, gan pievilcību, gan veikšanas laiku – līdz ar to norises plānojumu. Piemēram, vasarā ir daudz garāks diennakts gaišais laiks, turpretī ziemā tas sarūk līdz pāris stundām.

Karstā, saulainā un sausā laikā jāpievērš uzmanība fiziskajai slodzei, saules apdegumu riskam. Sniegs, spēcīgs lietus, migla, stiprs vējš, tumsa var būtiski paildzināt maršruta posma norisi. Piemēram, pretvējš apgrūtina velotūristu pārvietošanos pa atklātu apvidu, migla kalnos rada apmaldīšanās risku. Ar gadalaikiem saistīta aktivitāte ir medību sezona, kas jāņem vērā, izvērtējot drošību.

Apvidus īpatnības

Maršruta apvidus apstākļi nosaka maršruta potenciālo sarežģītību, paredzamos šķēršļus un ir arī maršruta pievilcības faktors. Aktīvā tūrisma maršrutu gadījumā visbiežāk apvidus ir neurbanizēta, dabiska vide, kombinēta ar nomaļām apdzīvotām teritorijām (ciemi, viensētas, lauksaimnieciska ainava).

Navigācija jeb orientēšanās maršrutā

Faktors skar potenciālo orientēšanos maršrutā, kas var notikt izmantojot:

- kartes, plānus (papildinot ar orientēšanos pēc kompasa);
- dabiskus un nemainīgus orientierus (piemēram, upes krasts);
- virzību aprakstošu materiālu (orientēšanās pēc leģendas);
- uz tehnoloģijām (piemēram, satelītsakariem) balstītu navigācijas sistēmu (piemēram, GPS);
- iepriekš dabā izvietotu marķējumu.

Iespējamie alternatīvo ceļu varianti

Apstākļi dabā, negadījumi vai maršruta nepiemērotība konkrētajai

mērķauditorijai var būt par iemeslu nepieciešamībai plānot alternatīvus ceļa variantus. Uz alternatīva ceļa plānošanu attiecināmi tie paši faktori, kas uz pamatmaršruta plānošanu.

Veikšanas laiks – ilgums

Tas ir laiks, kas nepieciešams, lai veiktu maršrutu. Būtiski aplūkot gan atsevišķu posmu (piemēram – diena) un aktivitāšu (piemēram, objektu apskate, pusdienas vai atpūtas pauze), gan kopējo maršruta veikšanas ilgumu. Ilgums parasti tiek izteikts stundās un dienās, reizēm tiek lietotas abas mērvienības.

Inventārs/ekipējums

Inventāra veids un apjoms ir atkarīgs no maršruta veikšanas veida, veikšanas ilguma, prognozējamajiem laika apstākļiem. Ekipējums tiek iedalīts:

- grupas (paredzēts grupas vai vairāku personu lietošanai, piemēram – telts, karte);
- individuālais (piemēram, apģērbs, guļammaiss).

Būtiski noteikt visu nepieciešamā ekipējuma apjomu.

Papildu pakalpojumi

Ar šo jēdzienu saprot tūrista ērtībām paredzētos pieejamos papildpakalpojumus maršrutā. Ir maršruti, kuros papildpakalpojumiem ir būtiska nozīme maršruta veiksmīgas norises nodrošināšanā.

Papildu pakalpojumu piemēri:

- veikals;
- bankomāts;
- degvielas uzpildes stacija;
- tehniskie servisi;
- medicīniskā palīdzība;
- gida pakalpojumi un citi.

5.1. MARŠRUTU IEDALĪJUMS PĒC CEĻOJUMA VEIDA

Akcentējot dažādos motīvus, kādēļ cilvēki izvēlas ceļot, var secināt, ka maršruta plānošana ir visvairāk saistīta tieši ar kultūras, dabas un aktīvā tūrisma veidiem vai to kombinācijām. Mazāk aktuāli tas būs darījumu tūrismā vai tad, ja motīvs ir radu un draugu apmeklējums. Tāpat parasti patstāvīgu maršrutu plānojumu izmanto neorganizēti tūristi, lai arī šī grupa var izmantot jau gatavo vietējā līmeņa maršrutu.

5.1.1. KULTŪRAS TŪRISMA MARŠRUTI *Andris Klepers*

Kultūras tūrisma maršruti ir saistīti ar ceļotāju apzinātu organizēšanu uz vienu vai dažādām kultūras piesaistēm. Tā ir viena no izplatītākajām tūristu motivācijām ceļot.

Tūristi apmeklē mākslas un arhitektūras pieminekļus, pieminekļus izcilām personībām vai notikumiem, vēsturiskas celtnes un pilsētas, vecpilsētas, jaunuzceltus kultūras objektus, muzejus, izstādes, koncertus, izrādes, festivālus, karnevālus, reliģiskos un folkloras pasākumus. Par kultūras un etniskā tūrisma piesaisti kļūst arī to tautu, etnosu vai etnisko grupu dzīves veids, kuras saglabājušas savu tradicionālo dzīves veidu (Tūrisma un viesmīlības terminu skaidrojošā vārdnīca 2008).

Kultūras piesaistu koncentrācija un atrašanās vieta nosaka, kādi maršrutu veidi būs populārāki saistībā ar pārvietošanos – tās galvenokārt būs pilsētas ekskursijas kājām un garāki maršruti, kas organizēti tiek izmantoti ceļošanai ar autobusu vai savu automašīnu, retāk citiem transporta līdzekļiem.

Plānojot tūrisma maršrutus, kas pamatā balstās uz kultūras piesaistēm, īpaši jāņem vērā:

- kultūras mantojuma unikalitāte, respektējot tās saglabāšanas mērķus – ilgtspējību;
- specifiski organizatoriskie apstākļi (satiksme tiešā tūristu piesaistu tuvumā, pārvietošanās kārtība un dažādi noteiktie ierobežojumi, nereti lielas ceļotāju plūsmas (īpaši pasākumos) u.tml.);
- apskates objektu darba laiki un iepriekšējās rezervēšanas nepieciešamība;
- citi maršruta plānošanu ietekmējošie kritēriji, kas minēti 3.4.nodaļā.

Kultūras tūrisma maršrutus parasti daudz mazākā mērā ietekmē sezonālitate, jo dažādās piesaistes paredz iespēju daļu no maršrutā pavadāmā laika paralēli brīvdabas videi uzturēties telpās.

Pilsētas ekskursija, kas pamatā aptver tikai kultūras piesaistes, būs raksturīga ar daudz zemāku tempu, nekā tradicionāls pārvietošanās ātrums kājnieku maršrutos dabā. Pēc atkārtotiem pētījumiem Cēsu un Rīgas pilsētas ekskursijas norises laikā, vidējais ekskursantu grupas pārvietošanās ātrums ir 1,5-2 km stundā. Tas pamatā atkarīgs no mērķauditorijas, tūrisma objektu blīvuma un ekskursijas mērķa.

Pārvietošanās tempu var ietekmēt arī speciāli plānoti pasākumi – piemēram, īpaši populāras ir dažādas vietai raksturīgo pārtikas produktu degustācijas, arī nacionālās virtuves baudīšana, kas bieži iekļaujas kopējā programma, un tam jāparedz atbilstošs laiks. Tāpat laikietilpīgas ir citas interešu piesaistes: muzeji, zooloģiskie dārzi, saimniecību apskate u.c. – vietas, kurās pavadītais laika daudzums visbiežāk nav atkarīgs no pārvietošanās ātruma saistībā ar veicamo attālumu, bet gan objektu blīvuma, stāstījuma intensitātes, apmeklētāju ieinteresētības pakāpes. Biežāk apmeklētajās vietās ekskursiju ilgums ir reglamentēts – piemēram, Linderhofas pils apskate Bavārijā paredzēta 45 minūšu laikā un to regulē ar precīzu tūristu gida stāstījumu un konkrētās ekskursijas organizēšanu.

5.1.2. DABAS TŪRISMA MARŠRUTI *Juris Smaļinskis*

Dabas tūrisma maršrutu var iziet kājām, izbraukt ar velosipēdu vai citu transporta līdzekli. Arī ūdenstūristi, kuru mērķis ir vērot dabu, tiek uzskatīti par dabas tūristiem.

Tādējādi dabas tūrisma maršrutu plānošanas principi ir identiski, kā plānojot kājnieku, velo un ūdenstūrisma maršrutus, tomēr šajā gadījumā tūristi fokusējas uz dažādu dabas objektu, t.sk. sugu izziņāšanu. No tā izriet, ka šo maršrutu plānošanas gaitā īpaši jāņem vērā 3.3. nodaļā minētie aspekti, kas arī nosaka dabas tūristu maršrutu plānošanas specifiku.

Dabas tūrisma maršruti ir vairāk atkarīgi no cilvēka fiziskajām spējām un tiešā pārvietošanās ātruma. Īpaši jāņem vērā dabas tūrisma maršrutu atkarība no laika apstākļiem. Bieži vien iepļānotajam maršrutam nav alternatīvas, ja notiek laika apstākļu maiņa. Tāpēc var uzskatīt, ka ceļotājiem, pirms dabas tūrisma maršrutu veikšanas, ir vairāk jāsaprotas – par speciālo ekipējumu un nodrošinājumu nelabvēlīgos laika apstākļos jāpiemin arī maršruta aprakstā.

Būtiski, lai dabas tūrisma maršrutos tiek ievēroti ilgtspējīguma principi, kas vairāk raksturoti 3.2. nodaļā.

5.1.3. AKTĪVĀ TŪRISMA MARŠRUTI *Ilze Grīnfelde*

Aktīvā tūrisma produkta ļoti būtisks komponents ir maršruts, tādēļ, ka šim tūrisma veidam raksturīga pārvietošanās kā process, ne tikai noteikta galamērķa sasniegšana.

Kā uzsver Ainārs Brencis, šajā tūrisma veidā „galvenais ceļotāju motīvs ir aktīva atpūta un fiziskas aktivitātes ceļojumu laikā” (Brencis 2003, 9.lpp.), kā arī „aktīvā tūrista dalība ceļojuma norises procesā” (Brencis 2003, 10.lpp.)

Aktīvā tūrisma pamata būtiska iezīme saistīta gan ar fizisku, gan garīgu aktivitāti. Ceļotāju izvēles galvenās motivācijas ir:

- atšķirība no masu tūrisma;
- piederība noteiktai grupai, kas veic līdzīgas aktivitātes;
- piedzīvojums, pieredzējums, sevis pārvarēšana, personības izaugsme, kompetence;
- fiziska aktivitāte, veselības uzlabošana, fiziskās formas uzturēšana;
- risks, riska uzņemšanās un personīgās kapacitātes robežas kā piedzīvojuma sastāvdaļa;
- neparastas ceļošanas iespējas pa visu pasauli, maksimāli izzinot vietējo vidi.

Aktīvā tūrisma maršrutos ne vienmēr iespējamas lielas apskatāmo objektu variācijas, jo tie bieži atrodas nomaļās teritorijās, nav iespējams novirzīties no trases (atsevišķos ūdenstūrisma maršrutos). Tendence rāda, ka pieaug to produktu īpatsvars, kur tūristam ir nepieciešami papildpakalpojumi, serviss. Aktīvā tūrisma maršruti var būt gan kā atsevišķi tūrisma produkti, gan labi papildprodukti jau esošiem tūrisma produk-

tiem, piemēram, piesaistīti lauku tūrisma mītnēm, autobusu maršrutiem. Maršrutu kā tūrisma produktu attīstīšana perifērijā var dot kā ekonomisku, tā sociālu ieguldījumu reģionu attīstībā (Lourens 2007).

Apskates objekti kā dabas, tā cilvēka radītie, papildina maršrutu. Objektu koncentrācija nebūt nav galvenais aktīvā tūrisma maršruta pievilcības faktors. Ir maršruti, kuros ir daudz specifisku apskates objektu un maršruti, kuri vairāk orientēti uz pašu pārvietošanās – ceļošanas procesu.

Plānojot maršrutu, būtiski:

- apzināt potenciālos apskates objektus, to statusu, pieejamību (sezona, zemes īpašnieki, ieejas/apmeklējuma maksa, drošība);
- izvēlēties apskates objektus (izvēlēties ne tikai populārus, bet aptaujāt vietējos iedzīvotājus un pašam atklāt kādu interesantu vietu/objektu);
- plānojat īpašu uzmanību pievērst objektu apskates ilgumam.

Plānojot maršrutus, kas tiek veikti kājām, ar velosipēdiem, laivām vai citā veidā, izmantojot tūrista paša spēkus, jāparedz, ka ilgumu ietekmē gan laika apstākļi, gan grupas fiziskā sagatavotība, gan inventāra izvēle. Līdz ar to šādu maršrutu plānošanā svarīgi rēķināt laiku ar zināmu rezervi.

Maršruta vide būs saistīta ar fizisko vidi un attiecīgajiem klimatiskajiem laika apstākļiem. Taču nozīmīgs faktors ir fiziskie parametri, ko izraisa abiotiskie faktori: reljefs, pārvietošanās virsma u.c. Tomēr tikpat būtiska ir maršruta estētiskā vide – ainaviskums.

Ja maršrutu nav plānots vai to nav iespējams marķēt, tad izmanto kādu no citiem navigācijas instrumentiem vai to kombināciju. Navigācija ir svarīgs faktors, kas saistīts ne vien ar pareizā ceļa izvēli, bet arī citiem drošības aspektiem – piemēram, izvairīšanās no bīstamiem purvainiem apvidiem, upes vai citus dabisko šķēršļu šķērsošana drošās vietās. Plānojot maršrutu, nozīmīga ir gan iepriekšēja plānošana kartē, gan izpēte un maršruta pārbaude dabā, tādējādi ieviešot korekcijas navigācijai paredzētajos materiālos.

Potenciālie **riska faktori** grupējami divās pamatgrupās: paredzamie un no maršruta lietotāja atkarīgie. Paredzamie riska faktori saistīti gan ar maršruta teritorijas īpatnībām, gan laika apstākļiem; daļēji šis risks ir vadāms, veicot iepriekšēju izpēti. No maršruta lietotāja atkarīgais risks ir saistīts ar konkrētā lietotāja īpatnībām. Risks var būt: nobīdes maršruta veikšanas grafikā, nevērīga attieksme pret drošības pasākumiem un inventāra lietošanu, problēmas ar inventāru, psiholoģiska rakstura risks, veselības sarežģījumi u.c. Apstākļi dabā, negadījumi vai maršruta nepiemērotība konkrētajai mērķauditorijai var būt par iemeslu nepieciešamībai plānot alternatīvus ceļa variantus. Šādā gadījumā svarīgi iespējami ātri atgriezties sākuma vai beigu punktā, vai arī nonākt tuvākajā vietā, kas sasniedzama ar transporta līdzekļiem. Tehniski sarežģītu maršrutu gadījumā rekomendējama ir pat vairāku alternatīvo ceļu variantu izstrāde. Salīdzinoši komplicēta alternatīvo ceļu izstrāde ir kalnu kājnieku tūrisma maršrutos un ūdenstūrisma maršrutos, šajos gadījumos runa ir par iespējamo loģisko maršruta beigšanu pirms plānotajām beigām.

5.1.4. KOMBINĒTIE TŪRISMA MARŠRUTI *Ilze Grīnfelde*

Par kombinētiem tūrisma maršruti tiek uzskatīti maršruti, kuru mērķi ietverti vismaz divi dažādi veidi, piemēram, reģiona vēstures izziņa – kultūras tūrisms un, to veicot ar velosipēdu, – aktīvais tūrisms. Visdažādākajās kombinācijās šādu maršrutu ir ļoti daudz, un pamatā tie dominē tūrisma nozarē. Kombinētu tūrisma maršrutu mērķauditorija var būt jauka – ar atšķirīgu ieinteresētību dažādās maršruta norisēs. Šāds uzstādījums nosaka, ka vienlīdz būtiska ir gan atbilstošu objektu, gan infrastruktūras un pakalpojumu izvēle.

Plānojot šādus maršrutus, uzmanība jāpievērš maršruta secībai, dažādībai un viengabalainībai. Iespējamās vairākas pieejas:

- maršrutu daļa pa posmiem (laikā vai telpā), kur katrs no tiem strikti saistīts ar konkrēto motivāciju (piemēram, 1.diena – velobrauciens gar jūras krastu, 2.diena – vietējās kultūras iepazīšana tuvējā ciemā (muzeja apmeklējums, vietējā gastronomiskā piedāvājuma baudīšana, tematiski svētki));
- maršrutā netiek nodalītas objektu grupas un aktivitātes, tās papildina viena otru un iekļaujas maršruta „ķēdē”.

Svarīgi, ja mērķis iekļauj vairākus veidus, – lai tie savstarpēji nav pretrunā un nerada šaubas potenciālajā lietotājā. Visbiežāk kombinētie maršruti ir vairāku dienu, lai pēc iespējas labāk integrētu dažādās mērķa sadaļas.

5.2. MARŠRUTU IEDALĪJUMS PĒC PĀRVIETOŠANĀS VEIDA

Visbūtiskākās atšķirības maršruta plānošanā nosaka pārvietošanās veids. Tāpēc arī šajā nodaļā apskatīta maršrutu plānošanas specifika atkarībā no dažādiem pārvietošanās veidiem.

5.2.1. PĀRGĀJIENI *Ilze Grīnfelde*

Izstrādājot maršrutu, primāri ir jādama par mērķi un mērķauditoriju. Maršruta veikšanas mērķis var būt, piemēram, izziņa, atpūta, veselības uzlabošana. Lai veiktu vienkāršus vienas vai divu dienu kājnieku maršrutus, nav nepieciešamas specifiskas prasmes un fiziska sagatavotība, maršruti pēc būtības ir piemēroti plašai mērķauditorijai. Kājnieku maršrutus var izmantot kā bāzi nūjotāju maršrutu veidošanai.

Kājnieku (un nūjošanas) maršrutu izstrāde ietver sevi šādas darbības:

1. Maršruta trases izvēle (vieta un kustības plānojums);
2. Apskates objektu izvēle;
3. Maršruta trases tehniskais raksturojums (t.sk. laika plānojums, sarežģītības pakāpe);
4. Apstāšanās vietas;
5. Naktsmītnes (nometnes vieta vai tūristu mītne);

6. Maršruta marķējums, kartes, orientēšanās maršrutā;
7. Drošības aspekti maršrutā;
8. Papildpakalpojumi (gids, transports u.c.).

Dažkārt maršrutu izstrādē objektu izvēle nosaka maršruta trases plānojumu, un trase būtībā tiek pielāgota objektu izvietojumam, līdz ar to – plānošanas aktivitāšu secībā var paredzēt izmaiņas.

Maršruta trases izvēle

Trases izvēle ir saistīta ar maršruta mērķi. Mērķis nosaka maršruta idejisko saturu, palīdzot izvēlēties objektus un tos interpretēt. Objektu ir tematiski atbilstoši maršrutam, tomēr kā piesaiste var būt arī klimatiskas īpatnības, ainava, reljefs. Parasti maršruta mērķis tiek ietverts jau tā nosaukumā. Maršruta sākumpunktam un galapunktam jābūt sasniedzamam kā ar individuālo, tā sabiedrisko transportu.

Pārgājienu maršruti, no pieejamības viedokļa, var būt sezonāli vai pieejami visu gadu. Sezonalitāti nosaka gan teritorijas pieejamība un pievilcība, gan pieejamo papildpakalpojumu nodrošinājums dažādās sezonās. Visbiežāk pārgājienu maršrutu sezona Latvijā tiek plānota periodā no aprīļa vidus līdz oktobra vidum. No izmantojamo resursu viedokļa – pārgājienu iespējams veikt visos gadalaikos.

Trases kapacitāte

Parasti pārgājienu tiek veikti nelielās (4-12 pers.) vai vidējās (13-30 pers.) grupās. Lielākas grupas ir grūti vadāmas un arī trases kapacitāte var to nepieļaut.

Apskates objektu izvēle

Apskates objektu izvēle ir cieši saistīta ar maršruta mērķi. Aktīvā tūrisma maršrutu gadījumā kā apskates objektus būtu svarīgi prezentēt ne tikai tos, kas par tādām atzīti ceļvežos vai citos informācijas avotos (piemēram, dabas vai kultūras pieminekļi), bet ainavu, vietas dabiskās īpatnības, floru un faunu, teritorijas ģeogrāfisko (ģeoloģisko) izcelsmi u.c.

Ne vienmēr plānotais maršruts ved pa atsevišķiem objektiem piesātinātu teritoriju. Ainava šajos gadījumos uztverama kā komplekss objekts un to arī izmanto interpretācijā; to pašu var teikt par floras un faunas elementiem maršrutā. Kājnienu maršrutos ir visnotaļ plašas iespējas apskatīt vietas un norises, kas, pārvietojoties citādi, nebūtu iespējams.

Maršruta trases tehniskais raksturojums

Būtiskākie analīzes elementi:

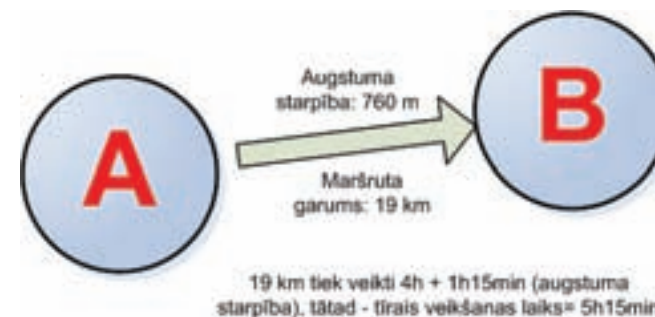
- maršruta kopējais garums (km), atsevišķu posmu garumi;
- maršruta apvidus, sarežģītība, reljefs;
- ceļi, to segums;
- galvenie šķēršļi maršrutā.

Latvijā maršruta kopējais garums parasti tiek izteikts kilometros. Kalnu reģionos vairāk piemērots ir maršruta veikšanai nepieciešamais laiks. Maršruta garums ir viens no kritērijiem, kas nosaka, cik ilgā laikā maršruts veicams. Maršruta apvidus – visbiežāk tā ir meža teritorija, taču maršruta trase var vest arī pa kombinētu apvidu (piemēram – mežs, purvs, ciems, jūras krasts). Kājnienu maršruti var tikt plānoti pa esošām takām (meža takas, labiekārtotas dabas takas), ceļiem (meža vai lauku ceļš, iela) vai arī vietām, kur nav dabā skaidri redzama ceļu – taku tīkla (piemēram – jūras krasts). Galvenie šķēršļi kājnienu maršrutos var būt: ūdensšķēršļi (upes, pārplūdušas teritorijas), augstas un stāvas nogāzes, koku sagāzumi, urbānu vai industriālu teritoriju norobežojumi, privātpašumi.

Maršruta detalizētu analīzi parasti veic pa posmiem (pēc plānojuma pa dienām vai citiem kritērijiem). Maršruta kopējais garums un posmu garums ietekmē maršruta un posmu ilgumu.

Laika plānošanai kājnienu maršrutos iespējamās vairākas pieejas. Dažādos avotos norādīts atšķirīgs vidējais laika patēriņš kājnienu maršrutos. Piemēram, no 5 km/h pa cieto ceļa segumu, vietās ar neizteiktām reljefa starpībām, līdz 3 km/h (paredzot laika rezervi un to, ka pārvietošanās var notikt pa šķēršļotu apvidu) (Brencis 2003). Nīderlandē kājnienu tūrismā pārvietošanās ātrumu pieņem šādi: kāpšana augšup 300m/h, iešana lejup 1 km/h, iešana pa teritoriju bez izteiktām reljefa starpībām 4 km/h (Toerskien 2008, ER).

Kājnienu maršrutos laiku iespējams aprēķināt pēc Naismita metodes (Naismith's rule) (sk. piemēru 15.attēlā): $5\text{km/h} + 0,5\text{h/uz}$ katriem 300 augstuma starpības metriem (gan augšup, gan lejup) (The Scout Association 2000, ER).



15.attēls. Viljama Vilsona Naismita pārgājienu metode. Kājnienu maršruta veikšanas ilguma aprēķināšanas piemērs. Avots: attēls veidots, izmantojot *The Scout Association* materiālus.

Kājnienu pārgājienu rekomendē ne vairāk kā 6 stundu pārvietošanos vienas dienas laikā (šajā laikā neietilpst pusdienu pauzes u.c. apstāšanās) (Степанов, Степанова 2003, ER).

Rekomendējama maršruta garums vienai dienai nepieredzējušiem tūristiem

bez iepriekšējas fiziskas sagatavotības svārstās no 10 līdz 15 km dienā (maksimums 20 km, pie nosacījuma, ka apvidū nav izteiktu reljefa starpību vai šķēršļu). Praksē – maršruta kopējais ilgums nepārsniedz 20 dienas. Vairākdienu maršrutos īpaši būtiski ir sabalansēt fizisko slodzi. Pareizs laika plānojums lielā mērā nosaka maršruta veiksmi un pieprasījumu nākotnē (Степанов, Степанова 2003, ER).

Ja maršruts ilgst septiņas un vairāk dienas, tad ieteicams, ka pēdējā maršruta diena tiek veltīta atpūtai, kas var nozīmēt maršruta beigu punkta izvēli (piemēram, jūras krasts, kempings pie ezera, lauku māja ar pirtiņu) (Степанов, Степанова 2003, ER).

No inventāra aspekta raugoties, kājnieku pārgājienos būtiskākais inventārs ir mugursoma un atbilstoši apavi. Sarežģītos šķēršļotos maršrutos – pārgājiena nūjas, virves, ķiveres un pieres lukturi. Apģērbā būtiski ievērot „kārtu” principu, lai, atbilstoši temperatūrai, var apģērbu variēt. Protams, vairākdienu pārgājienos svarīgākais ir noņemtnes inventārs (teltis, guļammaisi, ēdiena gatavošanas un ēšanas piederumi u.c.).

Apstāšanās vietas

Ar apstāšanās vietām saprot vietas atpūtas pauzēm, pusdienām, kā arī pieturvietu pie dažādiem apskates vai interešu objektiem. Tā kā pārgājienos rekomendētais pārvietošanās temps ir 40 minūšu pārvietošanās un 10 minūšu atpūta, tad teorētiski vienas dienas pārgājienā plānojamas vismaz 5-6 apstāšanās vietas (sk.16.attēlu) un vieta pusdienām. Pusdienu vietas papildnosacījums var būt infrastruktūra (atpūtas vieta ar soliēm un galdiem, ugunsкура vieta), taču tas nav obligāti (Brencis 2003; Степанов, Степанова 2003, ER).



16.attēls. Atpūtas pauze pie Raibajām klintīm Raunas upes krastā. Īsas pieturvietas pie apskates objektiem pārgājienu maršrutos var paredzēt biežāk, ja to blīvums maršrutā ir lielāks. Foto: Iveta Druva-Druvaskalne.

Nakšņošanas vietas izvēle

Vairākdienu pārgājienu maršrutos ir būtiski plānot atbilstošas nakšņošanas iespējas. Tās variē no noņemtnes mežā, upes vai ezera krastā līdz viesnīcai, protams, ja šāda veida infrastruktūra plānotajā maršrutā vispār eksistē. Piebilde ir būtiska, jo tieši pārgājieni ļoti bieži tiek plānoti no civilizācijas attālās teritorijās, līdz ar to infrastruktūras pieejamība ir visai nosacīta.

Ja naktsmītne tiek izvēlēta noņemtnes veidā brīvā dabā, būtiski ir faktori: vietas drošība, vietas reljefa īpatnības, ūdens pieejamība, teritorijas lielums (teritorijai jābūt piemērotai nakšņotāju skaitam (telšu skaits)).

Maršruta marķējums, kartes, orientēšanās maršrutā

Plānojot kājnieku maršrutu, svarīgi paredzēt, kā tūrists orientēsies maršrutā. Šajā ziņā pastāv vairākas iespējas:

- maršruta marķējums (materiāli, izvietojuma plāns, marķējuma uzturēšana); marķējums var būt ilglaicīgs un īslaicīgs jeb pagaidu. Ilglaicīgais marķējums var būt norādes zīmes vai krāsas marķējums uz kokiem (stabiem, akmeņiem); nereti abi marķēšanas veidi tiek kombinēti. Īslaicīgais jeb pagaidu marķējums parasti kalpo ne ilgāk kā vienu sezonu, trase tiek marķēta ar marķējuma lentām vai cita veida zīmēm, kas sezonas laikā nolietojas un pēc sezonas tiek novāktas. Marķējumam jābūt labi pamanāmam, tā izvietojuma biežums atkarīgs no maršruta komplikētības. Svarīgi ir marķēt maršruta sākuma un beigu punktus, kā arī marķējumam jābūt krustojumos. Maršruta marķējumam jābūt skaidram un saprotamam (vienotas krāsas vai zīmju sistēmas lietošana). Marķējumu lieto ne tikai trases (virziena) apzīmēšanai, bet arī lai brīdinātu par šķēršļiem, iespējamiem draudiem;
- ja kā galvenais navigācijas instruments maršrutā paredzēta karte, būtiski, ka tā ir pietiekami detalizēta, parāda pilnīgi ceļu un taku tīklu, reljefu, apvidus īpatnības. Šajā ziņā visprecīzākās ir topogrāfiskās kartes mērogā 1 : 50 000, 1 : 10 000 (ja no reljefa viedokļa ir sarežģīts apvidus). Jāņem vērā, ka ne visi tūristi prot lasīt karti (īpaši tas sakāms par topogrāfiskajām kartēm);
- orientēšanās maršrutā var notikt, izmantojot leģendu jeb detalizētu ceļa aprakstu. Parasti šajā aprakstā akcents ir uz aptuveno posma garumu, būtiskākajiem orientieriem;
- izmantojot satelītnavigācijas ierīces (GPS);
- ja maršruts ved tikai gar drošu orientieri, piemēram, jūras vai upes krastu, tad, iespējams, nav vajadzības izmantot specifiskus navigācijas instrumentus.

Minētos veidus iespējams kombinēt, tādējādi panākot drošu navigāciju, īpaši svarīgi tas ir gadījumos, kur maršrutu paredzēts veikt bez gida.

Drošības aspekti maršrutā

Drošība ir saistīta gan ar potenciālās mērķauditorijas īpatnībām, gan ar ārējiem

vides faktoriem. Sākumā plānojot, svarīgi izvērtēt ceļu un taku drošību, piemēram – mālains segums lietainā laikā ir ļoti slidens. Tikpat būtiska ir objektu izvēle un to apskates drošība (nenorobežotas kraujas, alas, bīstami purvi). Dabisko šķēršļu pārvarēšana ir viens no potenciālajiem riska faktoriem, tikpat nozīmīgi ir cilvēka radīti šķēršļi un paši sastaptie cilvēki. Maršruta izstrādes gaitā ir svarīgi paredzēt iespējamus riskus un izstrādāt to novēršanas stratēģijas. Viens no potenciālo risku vadīšanas instrumentiem ir alternatīvo ceļu plānošana.

Papildpakalpojumi

Tipiskākie papildpakalpojumi, kas atkarīgi no maršruta plānojuma:

- gids – pavadonis;
- transports (tūristu vai tikai bagāžas);
- ēdināšana;
- pārtikas krājumu papildināšanas iespējas (veikals);
- inventāra noma (mugursomas, nometnes inventārs).

5.2.2. SLĒPOŠANA *Ilze Grīnfelde*

Slēpošanas maršruta izstrāde sevī ietver kā ceļa, tā slēpošanas maršruta lietotājiem nepieciešamās infrastruktūras un pakalpojumu plānojumu.

Lai veiktu slēpošanas maršrutu, vajadzīgs specifisks ekipējums un apģērbs, kā arī zināma fiziskā un morālā sagatavotība un prasmes. Tā kā slēpošanas maršrutu veikšana ir pilnībā atkarīga no sniega daudzuma, tātad – notiek ziemā (vēlu rudenī, agri pavasarī), tad, loģiski, ka tieši šādu maršrutu veidošana pieprasa alternatīvas, taktisku risinājumu iespējas.

Tālākā slēpošanas maršrutu izstrāde ietver šādas darbības:

1. maršruta trases izvēle (vieta, kustības plānojums);
2. apskates objektu izvēle;
3. maršruta trases tehniskais raksturojums (grūtības pakāpe, laika plānojums, nepieciešamais inventārs);
4. apstāšanās vietas;
5. naktsmītnes (nometnes vieta vai tūristu mītne);
6. maršruta marķējums, kartes, orientēšanās maršrutā;
7. drošības aspekti maršrutā.

Maršruta trases izvēle

Tā kā slēpošanas maršrutu veidošanā būtiska nozīme ir infrastruktūras pieejamībai (apdzīvotas vietas), tad slēpošanas maršruti var būt:

1. lineāri, apļveida, radiāli – šajā plānojumā maršrutos nav būtisks apdzīvotu

vieta tuvums, šis kustības modelis ir piemērots vienas dienas maršrutiem;

2. vairāki apļveida maršruti ar vienotu centru („puķe”, „astotnieks”), kur centrā ir tūristiem nepieciešamā infrastruktūra – naktsmītne, ēdināšana u.c.;
3. vairāki radiāli maršruti ar vienotu centru („saule”) (Лукоянов 1988, ER).

Tūrisma un atpūtas maršrutiem visvairāk piemēroti apgabali ar nelielām reljefa starpībām, iespējams – ar esošu ceļu un taku tīklu. Slēpošanas maršrutu trase bezsniega sezonā var būt arī pārgājiena vai velo maršruta trase.

Slēpošanas maršruta trasi raksturojošie elementi ir: drošība, grūtības pakāpe (sagatavota trase (sk. 17.attēlu), „bezceļš”), saistība ar citiem pakalpojumiem vai velomaršrutiem, pievilcība (ainaviskā u.c.).



17.attēls. Slēpojums apkārt Alauksta ezeram ir viens no populārākajiem riņķveida slēpotāju maršrutiem Latvijā. Maršruta trase tiek speciāli sagatavota tieši pirms lielajām tautas sacensībām, taču pārējā ziemas laikā tās izbraukšana var būt sarežģīta. Foto: Ilze Puķīte.

Maršruta sākumpunktam un galapunktam jābūt sasniedzamam gan ar individuālo, gan sabiedrisko transportu – vēlams vilcienu, jo šajā transporta līdzeklī ir visērtāk pārvadāt bagāžu (slēpes speciālā apvalkā). Jāparedz, ka lietojot sabiedrisko transportu, inventāra pārvadāšana saistās ar papildu izmaksām. Ja trase ir lineāra, tad īpaši svarīga ir paredzēt ar transportu saistītu sākuma un galapunktu un sabiedriskā transporta kustības grafika sakritību ar maršruta laika plānu.

Ja trase tiek izvēlēta meža apvidū, izmantojot esošo taku tīklu, tad svarīgi, ka taka ir izbraucama un braucēja augstumā nav zaru vai citu šķēršļu. Ideālā gadījumā pa taku var braukt divi braucēji blakus. Izstrādājot maršrutu, jāizpēta reljefa starpības (kā pacēlumi, tā kritumi), esošie šķēršļi trasē.

Apskates objektu izvēle

Slēpošanas maršrutos svarīgi, ka objekti ir sasniedzami, tiem piebraucot ar slēpēm, iespējams, novirzoties no pamatmaršruta un veicot radiālus izbraucienus (vai gājienus, ja objekts sasniedzams tikai kājām) uz un no apskates objekta. Ja ceļš līdz objektam jāveic kājām, tad svarīgi ir piedāvāt tehnisku un drošu risinājumu slēpju novietošanai. Ja apskatāmais objekts atrodas ārpus telpām, būtiski, ka tā apskate nav statistiska un neprasa ilgu laiku, tādējādi izvairoties no atdzišanas riska. Slēpošanas maršrutos salīdzinoši liela loma ir ainavai, reljefam, akcents var būt tieši uz pārvietošanos.

Maršruta trases tehniskais raksturojums

Būtiskākie analīzes elementi:

- maršruta kopējais garums (km), atsevišķu posmu garumi;
- izmantotie ceļi, to segums;
- maršruta apvidus, reljefa īpatnības;
- laika plānošana;
- galvenie šķēršļi maršrutā;
- inventārs.

Maršruta kopējais garums tiek izteikts kilometros. Vidējais attālums, ko dienā var veikt slēpošanas maršrutā, ir ap 20 km.

Kā slēpošanas maršruta ceļu iespējams izmantot arī jūras krastu, nefunkcionējošu dzelzceļa līniju vietas (ja demontētas sliedes), veloceliņus. Būtisks ir sniega segas biežums, kas var būt atšķirīgs atklātos apvidos un meža apvidos.

Tā kā būtiskākais elements ir ceļu – taku tīkls, tad tipiskākie apvidus piemēri var būt mežs, lauku apvidus. Svarīgs tehnisks kritērijs ir reljefs, netiek rekomendēts maršrutu veidot, iekļaut nobraucienus pa stāvām nogāzēm vai stāvus, garus kāpumus.

Vidējais ātrums slēpošanas pārgājienā ir ap 5 km/h. Protams – pārvietošanās ātrums atkarīgs gan no fiziskās sagatavotības, prasmes un maršruta sarežģītības, gan laika apstākļiem. Plānojot maršrutu, būtiski ņemt vērā diennakts gaišā laika ilgumu. Parasti pārvietošanās notiek 6-8 stundas dienā, bet vairākdienu maršrutos parasti plāno rezerves stundu pie pamatplānojuma (Лукоянов 1988, ER).

Galvenie šķēršļi slēpošanas maršrutos var būt: neaizsaluši ūdens šķēršļi (upes, strauti, akači purvos), lielas reljefa starpības (stāvi kalni, bīstami nobraucieni), krituši koki, šķērsojami vispārējās lietošanas ceļi (ja uz tiem nav sniegš vai tie kaisīti ar granti vai sāls maisījumu), urbānu vai industriālu teritoriju norobežojumi, privātīpašumi.

Maršruta detalizētu analīzi parasti veic pa posmiem (pēc plānojuma dienās vai citiem kritērijiem). Maršruta kopējais garums un posmu garums ietekmē maršruta un posmu ilgumu. Trases apvidus un segums nosaka, kāda veida slēpes ieteicams lietot. Maršrutos ar koptu, sagatavotu trases segumu var lietot vienkāršas slēpes, kas piemērotas klasiskajam slēpošanas stilam (vai kombinētajam stilam), ja maršruts ved pa „bezceļu” jeb trase nav iepriekš sagatavota un sliedes iebrauktas, tad jālieto speciālas pārgājieniem domātas slēpes, kas ir īsākas un plātākas, iespējams – ar speciāliem stiprinājumiem.

Apstāšanās vietas

Apstāšanās vietas slēpošanas maršrutos nav plānojamas ilglaicīgai atpūtai, līdz ar to – apstāšanās vieta var būt uz trases; attiecībā uz pusdienu vietu – ir viedokļi, ka tāda nav jāplāno (salšanas risks) vai arī, ja tā atrodas brīvā dabā, tad vēlams aizvējā (ne atklātā laukā). Pusdienu vietas papildnosacījums var būt infrastruktūra (atpūtas vieta ar soliēm un galdiem, ugunsкура vieta), taču tas nav obligāts nosacījums.

Naktsmītnes izvēle

Naktsmītne slēpošanas maršrutā var būt gan telpās, gan brīvā dabā, protams, otrajā gadījumā, tas prasa kā tehnisku, tā morālu sagatavotību. Svarīgs ir inventāra drošas novietošanas nosacījums, iespēja izžāvēt drēbes. Būtiski, ka nakšņošanas vietas izvēle notiek vēl diennakts gaišajā laikā, ja tā ir iepriekš neplānota apmešanās vieta dabā. Tūristu mītnē slēpošanas maršruta gadījumā ir svarīgs pieejamības faktors – cik tuvu tai var piekļūt slēpojot.

Maršruta marķējums, kartes, orientēšanās maršrutā

Orientēšanās slēpošanas maršrutos iespējama pēc:

- maršruta marķējuma (materiāli, izvietojuma plāns, marķējuma uzturēšana), marķēšanas principi līdzīgi kā velomaršrutos;
- ja kā galvenais navigācijas instruments maršrutā paredzēta karte, būtiski, ka tā ir pietiekami detalizēta mērogā no 1:10 000 līdz 1:50 000. No praktiskā viedokļa kartei jābūt ērti lietojamai, ūdensizturīgai;
- orientēšanās maršrutā var notikt, izmantojot leģendu jeb detalizētu ceļa aprakstu ar precīzu posmu garumu un būtiskākajiem orientieriem;
- izmantojot satelītnavigācijas ierīces.

Minētos veidus iespējams kombinēt, tādējādi panākot drošu navigāciju, īpaši svarīgi tas ir gadījumos, ja maršrutu paredzēts veikt bez gida.

Drošības aspekti maršrutā

Slēpošanas maršrutos drošības aspekti lielā mērā ir atkarīgi no ārējiem faktoriem: laika apstākļiem, trases seguma maiņas, sniega segas biežuma un īpašībām un iekšējiem faktoriem: fiziskās sagatavotības un prasmju līmeņa, inventāra izvēles.

Iespējamie riska faktori:

- laika apstākļi (pretvējš, putenis, migla, lietus, strauja temperatūras krišanās);
- dabiskie šķēršļi;
- nepareiza inventāra, apģērba izvēle;
- neprecīzs pārvietošanās plānojums (posmi, kur nevar slēpot, garas pauzes, kur tūristi pakļaujas atdzišanai, tumsas iestāšanās).

Papildpakalpojumi

Tipiskākie papildpakalpojumi, kas atkarīgi no maršruta plānojuma:

- tehniskie servisi (iespēja iesmērēt slēpes);
- dzeramā ūdens krājumu papildināšanas (arī sildīšanas) iespēja;
- veikals;
- inventāra noma;
- ēdināšana;
- transports (tūristu, bagāžas).

5.2.3 VELOTŪRISMS *Ilze Grīnfelde, Juris Smaļinskis*

Velomaršruta izstrāde sevī ietver kā ceļa (pamatnes, pa kuru pārvietojas velobraucējs), tā velotūristam nepieciešamās infrastruktūras un pakalpojumu plānojumu. Īpaši svarīgs ir drošības aspekts ceļa izvēlē, lai minimizētu iespējamus konfliktus ar citiem ceļa lietotājiem.

Velo ceļošanas galvenās priekšrocības:

- velosipēds vienlaicīgi ir arī bagāžas transporta līdzeklis;
- iespējams sasniegt galamērķus, objektus, kuriem nevar piekļūt ar auto;
- iespējams veikt daudz garākas distances īsākā laikā, nekā pārvietojoties kājām;
- iespējams izmantot kājniekiem un pat kalnu kājniekiem domātos maršrutus;
- velosipēds ir videi un cilvēka veselībai draudzīgs transporta līdzeklis.

Veidojot maršrutu galvenokārt ir jādomā par mērķi un mērķauditoriju. Mērķauditorijas gadījumā būtiski novērtēt tās fizisko sagatavotību un velobraukšanas prasmju līmeni.

Iespējamā klasifikācija, izvērtējot velobraukšanas prasmju līmeni:

- minimālas prasmes – bērni, iesācēji; šāda līmeņa prasmēm piemēroti salīdzinoši īsi (1 diena, 20-35 km), vienkārši maršruti ar augstu drošības līmeni, nozīmīgi maršrutā pieejamie papildpakalpojumi un specifiska velo infrastruktūra;
- pamat 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 (kalnu velomaršruti), nav būtiska infrastruktūra un pieejamie papildpakalpojumi (Land Transport Safety Authority 2004, ER).

Tālākā velomaršrutu izstrāde ietver šādas darbības:

1. Maršruta trases izvēle (vieta, ceļu tīkls un tā piemērotība, kustības plānojums);
2. Apskates objektu izvēle;
3. Maršruta trases tehniskais raksturojums (grūtības pakāpe, laika plānojums, nepieciešamais inventārs);
4. Apstāšanās vietas;
5. Naktsmītnes (nometnes vieta vai tūristu mītne);
6. Maršruta marķējums, kartes, orientēšanās maršrutā;
7. Drošības aspekti maršrutā.

Maršruta trases izvēle

Velomaršruta trase ir saistīta ar maršruta mērķi. Velomaršruta trasi raksturojošie galvenie elementi ir: drošība, grūtības pakāpe, precīzs laika plānojums, saistība ar citiem pakalpojumiem vai velomaršrutiem, pievilcība. Viens no trases izvēles pamatkritērijiem ir potenciāli izmantojamā ceļu un taku tīkla stāvoklis dažādos gada laikos (t.sk. pirms, 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.

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. Sabiedriskais transports Latvijā nav piemērots lielām velotūristu grupām un masveida braucieniem. Ja trase ir lineāra, tad īpaši svarīga ir galapunkta pieejamība un sasaiste ar tālākām transportēšanas iespējām. Ceļu un taku seguma stāvoklis mēdz mainīties, atkarībā no gadalaika vai nokrišņu daudzuma (vasarā – grantēts lauku ceļš ir putekljains, sauso smilšu kārtā traucē braukšanu; ziemā – apledojums, sniegs, kas rada slidēšanu, lietainā laikā – dubļi u.tml.), kā arī ceļa lietošanas intensitātes.

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).

Ja trase tiek izvēlēta meža apvidū, izmantojot esošo taku tīklu, tad svarīgi, ka taka ir izbraucama un trasē nav zemu vai citu traucējošu šķēršļu. 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. Velomaršrutu izmantošana Latvijā pamatā notiek no maija līdz oktobrim. Dažkārt nesezonā, bezniega 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.

Maršruta trases kapacitāte

Velo ceļojumi parasti tiek 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 fiziskie parametri un nokļūšanas transports līdz maršruta sākumpunktam. Aktīvajā tūrismā optimāla grupa ir 8-12 personas. Ja grupa pārsniedz 20 personas, pārvietošanās maršrutā kopumā norit lēnāk un samazinās arī savstarpējās komunikācijas iespēja, ne visi maršruta momenti ir visiem baudāmi vienlīdzīgi.

Apskates objektu izvēle

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 jāveic kājām, tad svarīgi ir piedāvāt tehnisku un drošu risinājumu velosipēdu novietošanai. Velomaršrutos salīdzinoši liela loma ir ainavai, reljefam, var uzsvērt pašu pārvietošanos (salīdzinoši – starp objektiem var būt lielākas distances).

Maršruta trases tehniskais raksturojums

Būtiskākie analīzes elementi:

- maršruta kopējais garums (km), atsevišķu posmu garumi;
- izmantotie ceļi, to segums un tā kvalitāte;
- maršruta apvidus, reljefa īpatnības;
- laika plānošana;
- galvenie šķēršļi maršrutā;
- inventārs.

Maršruta kopējais garums tiek izteikts kilometros. Maršruta garums ir viens, taču ne vienīgais no kritērijiem, kas nosaka – cik ilgā laikā maršruts veicams. To ietekmēs arī reljefs, valdošais vēja virziens, ceļa segums un virkne citu ārējo un no cilvēka atkarīgo faktoru. Velomaršrutus ieteicams plānot pa maz noslogotiem ceļiem lauku apvidos vai pa meža ceļiem un takām.

5.tabula. Velomaršrutiem izmantojamo ceļu īpatnības.

Ceļa veids	Veicinošais	Kavējošais
Vispārējās lietošanas asfaltēts ceļš	<ul style="list-style-type: none"> • salīdzinoši viegla un ātra braukšana • seguma izmaiņas, atkarībā no gadalaika vai nokrišņiem, ir minimālas • tūristam nepieciešamā infrastruktūra (veikali, krodziņi, naktsmītnes) parasti ir viegli pieejami • satiksmes intensitāte ir salīdzinoši zema • lieliska iespēja baudīt tipisku lauku ainavu 	<ul style="list-style-type: none"> • satiksmes intensitāte ir salīdzinoši augsta • ziemā iespējams apledojums • apskates objekti parasti neatrodas pie paša ceļa • braukšana var būt stipri apgrūtināta, ja ceļa segums nav gluds (īpaši pēc lietainiem periodiem) vai sausā laikā to klāj bieža smilšu kārtā, kas gan apgrūtināta braukšanu, gan rada putekļus. Lietainā laikā – dubļi • tuvojoties apdzīvotām vietām, pie mājām braucējus var apdraudēt suņi • citas infrastruktūras pieejamība var būt relatīva
Asfaltēts veloceļiņš	<ul style="list-style-type: none"> • braukšana droša, viegla un ātra 	<ul style="list-style-type: none"> • ja veloceļiņš ilgstoši ved gar vispārējās lietošanas ceļu, tad satiksmes troksnis var būt nomācošs • Latvijā veloceļiņu tīkls nav attīstīts
Meža ceļš, stiga	<ul style="list-style-type: none"> • zema satiksmes intensitāte • parasti zemes segums meža ceļiem ir blīvs, līdz ar to braukšana ir salīdzinoši viegla • meža vide un ainava 	<ul style="list-style-type: none"> • dabiskie šķēršļi (krituši koki) • ceļa segums var būt dubļains un slidens (pēc lietavām) • ceļa segums var būt meža tehnikas sabojāts • ja ceļa segums ir pārāk smilšains, tad braukšana ir stipri apgrūtināta vai neiespējama • relatīva infrastruktūras pieejamība
Taka	<ul style="list-style-type: none"> • nav satiksmes • bieži ved ļoti tuvu apskates objektiem • meža vide un ainava 	<ul style="list-style-type: none"> • dabiskie šķēršļi (krituši koki, koku saknes) • nav iezīmētas kartēs ar lielāku mērogu • taku izmanto kājnieki • relatīva infrastruktūras pieejamība • apvidus nav pārredzams

Autore: Ilze Grīnfelde.

Kā velomaršruta ceļu iespējams izmantot arī jūras krastu, nefunkcionējošu platsliežu un šaursliežu dzelzceļa līniju vietas (ja demontētas sliedes).

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 tehniskais kritērijs ir reljefs. Izņemot velomaršrutus

kalnos, netiek rekomendēts maršrutā iekļaut nobraucienus pa stāvām nogāzēm (ne vairāk kā 6%) (Larsen 2004), līdzīgi ar stāviem, gariem kāpumiem.

Dažādos tūrisma teorijas avotos tiek minēts optimālais plānojams 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. Līdzīgu ātrumu velomaršrutos ieteica tūrisma plānotāji pirms vairāk nekā 70 gadiem:

„Ceļojumos ar divriteni nedrīkst braukt ātrāki kā 10-15 km stundā, pie kam pēc katra 1 stundas brauciena 5-10 minūtes noteikti jāpauz kājām, tas pasargās sirdi un kāju muskuļus no pārpūlēšanās.” (Vasaras ceļojumi, 1937).

Protams, pārvietošanās ātrums atkarīgs gan no fiziskās sagatavotības, prasmēm un maršruta sarežģītības, kā arī ceļa seguma un tā kvalitātes. 15-20% apjomā pārvietošanās ātrumu var ietekmēt vējš (Ecologytours 2008, ER).

Parasti pārvietošanās notiek 6-8 h/dienā, vairāku dienu maršrutos parasti plāno vienu rezerves stundu pie pamatplānojuma. Maršrutos, kas ilgst vairāk kā 5-7 dienas, garākie un sarežģītākie posmi plānojami trešajā vai ceturtajā dienā (Ecologytours 2008, ER).

Galvenie šķēršļi velomaršrutos var būt: ūdens šķēršļi (upes, pārplūdušas teritorijas), lielas reljefa starpības (stāvi kalni, bīstami nobraucieni), nepārrēdzami posmi, krituši koki, koku saknes, urbānu vai industriālu teritoriju norobežojumi, privātpašumi.

Maršruta detalizētu analīzi parasti veic pa posmiem (pēc plānojuma dienās vai citiem kritērijiem). Maršruta kopējais garums un posmu garums ietekmē maršruta un posmu ilgumu.

Trases apvidus un segums nosaka, kāda veida velosipēdu ieteicams lietot. Pamatprincips ir – jo garāks maršruts tiek plānots, jo rūpīgāk jāizvēlas velosipēds un pārējais ekipējums. Maršrutiem ar nelīdzenu segumu (grantēti lauku ceļi, meža takas) piemēroti velosipēdi ar platām riepām ar izteiktāku riepu protektoru (piemēram, kalnu velosipēdi), savukārt braucieniem pa asfaltu – velosipēdi ar šaurām, gludām riepām (šosejas velosipēdi, pilsētas velosipēdi). Ērtākais bagāžas pārvadāšanas veids ir velosomās, kas tiek stiprinātas pie aizmugurējā (reizēm arī priekšējā) bagāžas turētāja. Plānojot maršrutu pa meža takām, jāpārbauda, vai ar šādu bagāžas ekipējumu ir iespējams veikt maršrutu.

Apstāšanās vietas

Velomaršrutos jāplāno apstāšanās vietas un vietas pusdienu pauzei. No infrastruktūras viedokļa ērtībai būtiskas ir velonovietnes. Ilgtspējības principiem atbilstošāk, ja velonovietnes dabas vidē tiek veidotas no koka (Latgales velomaršrutu gadījumā). Daļā no apstāšanās vietām būtu jābūt iespējai papildināt dzeramā ūdens krājumus. Pusdienu vietas papildnosacījums var būt infrastruktūra (atpūtas vieta ar soliņiem un galdiem, ugunsкура vieta), taču tas nav obligāts nosacījums. Ieteicamais braukšanas laiks starp apstāšanās vietām nav stingri reglamentēts un to noteiks maršruta raksturs, laika apstākļi, dalībnieku sportiskā forma un skaits.

Nakšņošanas vietas izvēle

Tūristu mītnei vai nakšņošanas vietai velomaršruta gadījumā nav jāatrodas tieši pie pamatmaršruta. Būtiski, ka šajā vietā var droši novietot (atstāt) velosipēdus, ir iespējams nomazgāties, veikt velosipēdu tehnisko apkopi (Ecologytours 2008, ER).

Maršruta marķējums, kartes, orientēšanās maršrutā

Orientēšanās velomaršrutos iespējama pēc:

- maršruta marķējuma (materiāli, izvietojuma plāns, marķējuma uzturēšana); marķējums var būt ilglaicīgs un īslaicīgs jeb pagaidu. Ilglaicīgais marķējums var būt norādes zīmes vai krāsas marķējums uz kokiem (stabiem, akmeņiem), nereti abi marķēšanas veidi tiek kombinēti. Īslaicīgais jeb pagaidu marķējums parasti kalpo ne ilgāk kā vienu sezonu, trase tiek marķēta ar marķējuma lentām vai cita veida zīmēm, kas sezonas laikā nolietojas un pēc sezonas tiek novāktas. Tā kā velotūristi pārvietojas salīdzinoši ātri, marķējumam jābūt labi pamanāmam jau no distances; ja maršruts veicams divos virzienos, tad tas jāparedz arī marķējot. Svarīgi ir marķēt maršruta sākuma un beigu punktus, marķējumam jābūt krustojumos, vietās, kur sadalās ceļi. Maršruta marķējumam jābūt skaidram un saprotamam (vienotas krāsas vai zīmju sistēmas lietošana). Marķējumu lieto ne tikai trases (virziena) apzīmēšanai, bet arī lai brīdinātu par šķēršļiem;
- kartes – būtiski, lai tā ir pietiekami detalizēta mērogā no 1:20 000 (komplicētos maršrutos) līdz 1:100 000 (maršrutos, kas ved pa vispārējās lietošanas ceļiem). No praktiskā viedokļa kartei jābūt ērti lietojamai, izturīgai un ūdensdrošai;
- leģendas jeb detalizēta ceļa apraksta. Parasti šajā aprakstā akcents ir uz precīzu posmu garumu, būtiskākajiem orientieriem, šeit kā papildu instruments tiek izmantots odometrs (velodators) – ierīce attāluma un ātruma mērīšanai;
- izmantojot satelītnavigācijas ierīces (GPS).

Minētos veidus iespējams kombinēt, tādējādi panākot drošu navigāciju, īpaši svarīgi tas ir gadījumos, kur maršrutu paredzēts veikt bez gida.

Drošības aspekti maršrutā

Labs velomaršruts ir drošs velomaršruts. Drošība ir atkarīga no ārējiem faktoriem – satiksmes intensitātes, laika apstākļiem, apdzīvoto vietu īpatnībām un iekšējiem faktoriem – fiziskas sagatavotības un prasmju līmeņa, inventāra izvēles, drošības inventāra (veloķiveres, atstarotāju) pareizas lietošanas.

Braucot ar velosipēdu, jāievēro Ceļu satiksmes noteikumos noteiktās prasības gan attiecībā uz kustību, gan velosipēda aprīkojumu (atstarotāji) un tehnisko kārtību (piemēram, bremžu sistēma labā tehniskā stāvoklī) utt.

Iespējamie riska faktori:

- satiksmes intensitāte, autovadītāju braukšanas „kultūra”;
- dabiskie šķēršļi;
- citi trases lietotāji (ja maršruts pārklājas vai šķērso kājnienu takas, gājēju celiņus);
- nepietiekams apgaismojums;
- nepiesieti, klaiņojoši suņi.

Papildpakalpojumi

- Tipiskākie papildpakalpojumi, kas atkarīgi no maršruta plānojuma:
- 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.

5.2.4. ŪDENSTŪRISMS *Ilze Grīnfelde, Juris Smaļinskis*

Ūdenstūrisma maršrutu izstrādi lielā mērā nosaka izvēlētais „ūdens ceļš”. Maršruts daudz lielākā mērā nekā citi aktīvā tūrisma maršruti ir piesaistīts konkrētai vietai, noteiktiem attiecīgā brīža apstākļiem, un salīdzinoši reti ir iespējas plānot alternatīvus ceļus.

Upju gadījumā – maršruti jāapseko vairākkārt, arī pēc pavasara palīem un lielākām vētrām, kad var būt kardināli mainījusies situācija.

Ūdenstūrisma maršrutu izstrāde ietver šādas darbības:

1. Maršruta trases izvēle (vieta, sākuma un beigu punkti);
2. Apskates objektu izvēle;
3. Maršruta trases tehniskais raksturojums (t.sk. laika plānojums, ieteicamais inventārs, maršruta grūtības pakāpe);
4. Apstāšanās vietas;
5. Naktsmītnes (nometnes vieta vai tūristu mītne);
6. Orientēšanās maršrutā;
7. Drošības aspekti maršrutā;
8. Papildpakalpojumi (gids, transports u.c.).

Maršruta trases izvēle

Trases izvēle ir cieši saistīta ar pieejamo, no tehniskā viedokļa ūdenstūrisma izmantojamo ūdensceļu daudzumu un dažādību. Upju maršrutos parasti trasi plāno upes straumes tecēšanas virzienā, līdz ar to iespējamās variācijas ir salīdzinoši mazas, taču ezeru maršrutos un maršrutos, kas tiek veikti kombinējot dažādus ūdensceļus (grāvji, kanāli), ir plašākas izvēles iespējas.

Upju maršruti pārsvarā gadījumu ir lineāri, līdz ar to būtiska ir maršruta galapunktu sasniedzamība kā ar individuālo, tā sabiedrisko transportu. Peldlīdzekļi un cita ūdenstūristu bagāža ir salīdzinoši smaga un apjomīga, visbiežāk tai vajadzīga specifiska transportēšana (piemēram – kanoe laivas tiek transportētas, izmantojot speciāli tam piemērotu piekabi vai jumta bagāžnieku). Viens no būtiskiem jautājumiem, kas jārisina saistībā ar sākumpunkta izvēli, ir personīgo automašīnu novietošanas iespēja uz maršruta veikšanas laiku – vieta un drošība. Tieši tādēļ tūristi labprāt izvēlas apkalpotus maršrutus, kas nodrošina lielākas ērtības sevis un peldlīdzekļu transportēšanai, kā arī rūpējas par personīgā transporta drošību un citiem papildpakalpojumiem. Ūdenstūrisma maršrutu izmantošana ir cieši saistīta ar klimatiskajiem apstākļiem – ūdens līmenis upē (nokrišņu daudzums, vietas ģeoloģiskās īpatnības), ledus segas izveidošanās. Maršruta trases pilnīga vai atsevišķu posmu izmantošana var būt izteikti atkarīga no šī faktora, kas ik gadu nosaka citādu ūdenstūrisma kalendāru.

Vairākdienu ūdenstūrisma pārgājieni parasti tiek veikti nelielās vai vidēja lieluma grupās (no 4 līdz 25 pers.). Atsevišķi vienas dienas maršruti ir piemēroti arī lielākām grupām. Lai arī ne visi maršruti piemēroti lielākām grupām, tieši vēlme atpūsties lielākā draugu lokā un izmaksas galvenokārt ietekmē grupu palielināšanos. Izņēmuma gadījumos var būt ļoti liela mēroga grupas (piedzīvojumu sacensības, *Georallijs*, pilsētas svētki u.c.), taču tas prasis daudz lielāku organizatorisko jautājumu risināšanu saistībā ar maršrutu un bieži vien ietekmēs arī veicamā attāluma iespējas.

Trasei vajadzētu sākties un beigties pie upes tilta vai viegli piebraucamas vietas, lai viegli varētu uzsākt/beigt braucienu.

Apskates objektu izvēle

Ūdenstūrisma maršrutos apskates objekti var atrasties tiešā maršruta trases tuvumā vai nelielā attālumā no tās. Piemēram, objekti, kas atrodas trases tiešā tuvumā – krastos (redzami no ūdens, arī to apskate bieži vien iespējama tikai atrodoties peldlīdzeklī uz ūdens) – krastu ainava, klintis, alas, akmeņi, krāces, salas un cilvēka radītie objekti – tilti, dzirnavas, aizsprosti, pilskalni u.c. Kā dabas, tā antropogēni objekti var atrasties arī nomaļus no maršruta trases. Pie tiem piekļūst, veicot radiālus gājienus kājām. Ja objekta apskate tiek paredzēta, izkāpjot no peldlīdzekļa, tad izkāpšanas vietai jābūt piemērotai un drošai (inventāra atstāšana). Biežāk gan ūdenstūristi apskata tos objektus, kas atrodas tiešā krastu tuvumā.

Maršruta trases tehniskais raksturojums

Būtiskākie analīzes elementi:

- ūdens ceļš;

- maršruta kopējais garums (km), atsevišķu posmu garumi;
- maršruta apvidus;
- galvenie šķēršļi maršrutā.

Ūdens ceļš var būt:

- upe;
- ezers;
- grāvji, strauti, kanāli;
- jūra (gar piekrasti, apceļojot salas);
- kombinēts ūdens ceļš (piemēram, ezeri, kas savstarpēji savienoti ar kanālu).

Upju būtiskākie tehniskie rādītāji ūdenstūrisma maršrutu izstrādē ir:

1. Kritums; upes kritumu mēra metros uz kilometru, šis rādītājs dažādiem upes posmiem ir atšķirīgs; jo lielāks kritums, jo straujāka upe un iespējams – vairāk krācainu, grūtāk pārvaramu, vai brienamu (apnesamu) posmu;
2. Garenprofils (upes gultne šķērsgrīzumā); izmanto, lai pa posmiem raksturotu upi (kritums, krāces);
3. Caurplūdums; ūdens caurplūdums ir ūdens daudzums, kas vienā sekundē izplūst pa upes šķērsgrīzumu un to mēra m³/s, jo lielāks ir caurplūduma rādītājs, jo vairāk ūdens ir upē (Romanovskis 2004, ER).

Maršruta kopējais garums tiek izteikts kilometros.

Maršruta apvidus nosaka maršruta veikšanas īpatnības un ļauj prognozēt iespējamus šķēršļus. Ūdens ceļš var vest gan cauri klinšainam kanjonam, gan mežam, gan purvainiem apvidiem, gan klajiem apvidiem, gan urbanizētām teritorijām. Atsevišķos gadījumos maršruta apvidus nosaka tā pieejamību, ļauj prognozēt iespējamus riskus, šķēršļus.

Šķēršļi var būt virsūdens un zemūdens. Galvenie šķēršļi ūdenstūrisma maršrutos var būt:

- zaru, koku sanesumi;
- smilšu sēres, mazūdens posmi;
- aizauguši posmi (niedres, ūdens augi u.tml.);
- industriālie šķēršļi (pārceltuvju vietas, tilti, aizsprosti vai to drupas);
- akmeņi, krāces;
- iespējama pretvējš atklātos apvidos;
- sadzīves atkritumi;
- malu zvejnieku atstātie piederumi (dzelzs stieņi upes gultnē).

Upju maršrutus klasificē pēc sarežģītības pakāpes 6 kategorijās. Līdzīgi sarežģītības pakāpes tikušas iedalītas arī kalnu tūrismā vai pārgājienu maršrutiem, taču Latvijas situācijā tas nav tik aktuāli (sk. 6.tabulu).

6.tabula. Ūdenstūrisma maršrutu kategorizācija.

Kategorija	Raksturojums	Atbilstība Latvijas situācijai
I kategorija	Reti, viegli ieraugāmi un viegli apbraucami šķēršļi.	Lielāka daļa Latvijas upju maršrutu.
II kategorija	Viegli ieraugāmi šķēršļi pārskatāmā upes posmā. Tie ir viegli apbraucami vai caurbraucami, bet lai to izdarītu ir nepieciešami savlaicīgi ielāņot un izdarīti manevri.	Sastopama Latvijas upēs.
III kategorija	Sarežģīti šķēršļi pārskatāmā upes posmā. Upei ir liels kritums. Veiksmīgai braukšanai nepieciešama savlaicīgi izplānota trajektorija un laivas orientācija attiecībā pret šķēršļiem. Trajektorijas īstenošanai nepieciešami enerģiski manevri.	Sastopama palu laikā dažu Latvijas upju atsevišķos posmos (Ogre, Amata, Imula, Amula, Riezupe un vairāku citu upju posmi).
IV kategorija	Grūti izbraucami, sarežģīti šķēršļi garā, nepārskatāmā upes posmā. Veiksmīgas izbraukšanas trajektorija ir sarežģīta un rūpīgi plānojama. Nepieciešama iepriekšēja izlūkošana un savlaicīgi izlikta drošināšana.	Nav Latvijas upēs.
V kategorija	Ļoti grūti izbraucami, bīstami šķēršļi. Upes kritums ir ļoti liels. Krāces satur elementus, kuru veiksmīga izbraukšana ir apšaubāma. Grūti ieturama, sarežģīta trajektorija; bieži – vienīgā iespējamā. Drošināšanas efektivitāti ierobežo krāces garums un šķēršļu blīvums.	Nav Latvijas upēs.
VI kategorija	Objektīvi ļoti bīstamas krāces ar mazām drošināšanas iespējām. Satur lielu daudzumu apšaubāmas izbraucamības šķēršļu. Grūti vai pat neiespējami drošināt. Ļoti bīstami.	Nav Latvijas upēs.

Avots: Romanovskis 2004; Brenčis 2003.

Maršruta detalizētu analīzi parasti veic pa posmiem (pēc plānojuma dienās vai citiem kritērijiem).

Laika plānojums maršrutā saistīts ar ūdens ceļa īpatnībām:

- Ātrums pa upi, kuras kritums 1-2 metri uz kilometru, ir 5 km/h;
- Vidējais vienas dienas maršruta garums ap 20-25 km;
- Šķēršļiem bagātā upē 1 dienas maršruta garums var būt tikai līdz 15 km (Brenčis 2003).

Atkarībā no fiziskās sagatavotības, dienā vidēji ar kanoe var veikt pat 40-50 km.

Laika plānojumā neiekļauj pusdienu pauzi (galvenās ēšanai paredzētās pauzes ir no rīta un vakarā), kustībai plānotais laiks ir līdz 8h.

Runājot par inventāru, ir būtiski izvēlēties maršrutam piemērotāko. Latvijas udenstūrismā biežāk izmantotais inventārs:

- piepūšamas laivas – stabils peldlīdzeklis, iespējami mehāniski bojājumi, salīdzinoši lēna pārvietošanās; no bagāžas viedokļa – kompakts, viegli transportējamas;
- piepūšami plosti (rafti) – ļoti stabili, taču lēni, ar zemu manevrētspēju;
- kanoe laivas – ērtas, ātra braukšana, augsta manevrētspēja, braucējam bez iepriekšējas pieredzes var šķist nestabilas; transportējot nepieciešams specifisks aprīkojums (automašīnas jumta bagāžnieks vai speciāla piekabe, stiprinājumi). Ir vairāku veidu kanoe tipa laivas:
 - mazās čaumalas kanoe, kas ir salīdzinoši nestabilas, jo tām ieapaļi dibeni un augstu izvietoti sēdekļi – labas pieredzējušiem laivotājiem bez tendences paņemt laivā visu iedzīvi;
 - lielās atpūtas kanoe – stabilākās, ietilpīgākās, drošākas ekspluatācijā un komfortablākas laivas – labas ģimenēm ar vairākiem maziem bērniem un jauniešiem, kuru izvēli nosaka zemākas nomas cenas;
- kajaki – ātri, ar augstu manevrētspēju; lai vadītu kajaku, būtiska ir pieredze un specifiskas prasmes; vairākdienu maršrutos jāplāno cits peldlīdzeklis bagāžas transportēšanai:
 - jūras kajaki, kas ir garāki par citiem kajakiem – ieteicami laivošanai jūrā, lielajās upēs un ezeros;
 - pārgājiena kajaki – īsāki un platāki par jūras kajakiem – izmantojami atpūtai rāmās upēs un ezeros, tajos ir vieta nelielai līdz ņemamai bagāžai;
 - saliekamās smailītes (mūsdienās pieejams moderns variants, bez veca brezenta radītajām problēmām) un polietilēna smailītes, kas, atšķirībā no kajaka ir īsākas, platākas, stabilākas un bez segta klāja. Labas laivošanai gludūdenī, bet bez iespējas paņemt līdz vairāk mantu;
- „jūras laivas” jeb „sit on top” laivas – stabilas, parasti tiek lietotas jūras maršrutos.

Obligāti plānojama drošības inventāra – drošības vestes (to paredz MK noteikumi Nr.158 „Noteikumi par kuģošanas līdzekļu satiksmi iekšējos ūdeņos”) un sarežģītākos maršrutos arī ķiveres nepieciešamība. Braucienos, laikā, kad ir zema ūdens un gaisa temperatūra, ieteicams lietot hidrotērpu, kas jūras braucienu gadījumā būtu obligāts.

Apstāšanās vietas

Ar apstāšanās vietām saprot vietas atpūtas pauzēm. Šajās vietās ir jābūt iespējai izkāpt no peldlīdzekļiem, kā arī peldlīdzekļus izvilkt krastā vai citādi nostiprināt. Apstāšanās vietas ir ūdensceļa krastā.

Naktsmitnes izvēle

Nereti ūdens ceļu krastos nav viegli atrast piemērotu vietu nakšņošanai. Jo tālāk izvēlēta vieta atrodas no autoceļiem un apdzīvotām vietām, jo tā drošāka tūristam. Ja naktsmitne tiek izvēlēta nometnes veidā brīvā dabā, būtiski faktori: vietas drošība, vietas reljefa īpatnības, ūdens pieejamība, teritorijas lielums (teritorijai jābūt piemērotai nakšņotāju skaitam (telšu skaits)). Nav vēlams nometnes vietu izvēlēties uz salām upē, izžuvušu pieteku gultnēs, kā arī uz stāvām kraujām (nogrūvumu bīstamība), kā arī uz augstiem, atklātiem pakalniem (riskanti negaisa laikā). Tāpat kā apstāšanās vietas, ļoti būtiski ir peldlīdzekļu novietošanas nosacījumi. Labiekārtotās telšu vietas paredzētas kā minimums četrām teltīm.

Latvijā labiekārtotu apmetņu tīkls ir izveidots tikai Gaujas (pārsvarā apsaimnieko Gaujas nacionālā parka administrācija), Salacas un Abavas krastos (apsaimnieko privātpašnieki, vietējie uzņēmēji). Maršruta izstrādātājam jāņem vērā, ka pirms maršruta publicēšanas, visas iekārtotās apmetņu vietas saskaņojamas ar Valsts vides dienestu un zemju īpašniekiem.

Orientēšanās maršrutā

Ja ūdenstūrisma maršruts plānots pa upi, tad pareizā ceļa meklējumi pēc būtības nav pārāk komplicēta aktivitāte, savukārt ezeru (u.c. kombinētu ūdensceļu) maršrutu gadījumā (sk. 18.attēlu) orientēšanās aspektam jāpievērš vērība arī attiecībā uz pareizā ceļa izvēli.

Orientēšanās instrumenti ūdenstūrisma maršrutos var būt:

- norādes zīmes vai krāsas marķējums; tam jābūt ļoti redzamam pa gabalu no ūdens. Marķējumu lielākoties izmanto, lai apzīmētu apstāšanās (nometnes) vietas vai veikto attālumu no kāda atskaites punkta. Marķējuma izvietošana tehniski ir sarežģītāka nekā citos aktīvā tūrisma maršrutos;
- karte – būtiski, ka tā ir pietiekami detalizēta, turklāt tajā iezīmēti visi svarīgie orientieri ūdensceļā (krāces, salas, tiltiņi u.c. industriāli objekti), apstāšanās (nometnes) vietas, iezīmēti šķēršļi; kartei jābūt ērti lietojamai un ūdensizturīgai;
- satelītnavigācijas ierīces.

Minētos veidus iespējams kombinēt, tādējādi panākot drošu navigāciju, īpaši svarīgi tas ir gadījumos, kad maršrutu paredzēts veikt bez gida.



18.attēls. Usmas ezers – lai būtu vieglāk orientēties ezera ūdenstūrisma maršrutos, ieteicams lietot precīzu karti un GPS uztvērēju. Foto: Uldis Grīnfelds

Drošības aspekti maršrutā

Drošība ir saistīta gan ar potenciālās mērķauditorijas īpatnībām, gan ar ārējiem vides faktoriem. Situācija ūdens ceļos ir mainīga un atkarīga ne vien no prognozējamām sezonas īpatnībām, bet konkrētās situācijas, kad maršrutu veikšana var kļūt ne vien apgrūtināta, bet pat neiespējama. Dabisko šķēršļu nepareiza pārvarēšana ir viens no potenciālajiem riska faktoriem. Piemēram, atrodoties peldlīdzeklī, mēģināt pārvarēt bīstamu koku sanesumu – iespējama piespiede un apgāšanās, bojāts peldlīdzeklis, lai izvairītos no šādām situācijām – bīstamajai vietai peldlīdzekli jāapnes. Būtiska ir atbilstoša peldlīdzekļa izvēle (te ir arī nomātāja līdzatbildība), drošības nosacījumu ievērošana un drošības inventāra lietošana atbilstoši instrukcijai. Drošības vestei jābūt pamatdrošības līdzeklim visos maršrutos, sarežģītos maršrutos – arī ķiverei.

Ūdenstūrisma maršruta izstrādes gaitā ir svarīgi paredzēt iespējamus riskus un izstrādāt to novēršanas stratēģiju. Svarīgi ir apzināt visas iespējamās pieklūšanas iespējas maršrutam, lai vajadzības gadījumā varētu variēt ar ceļa garumu vai veikt glābšanas darbus. Evakuācijas iespējas un kārtība ir izstrādājama īpaši sarežģītākiem maršrutiem, kuros tas var izrādīties nepieciešams. Upes, kurās koku sagāzumu un šķēršļu daudzums uz vienu kilometru pārsniedz 10-20 šādas vietas, maršrutos nevajadzētu plānot.

Praksē nepārbaudītas informācijas izplatīšana par neprecīzu (visbiežāk palu ūdeņos nenovērtētu) kādas upes laivošanas grūtības pakāpi ir dezinformācija, kuras sekas var novest līdz nopietnām ceļotāju drošības problēmām. Piemēram, Riežupe palu laikā nav tehniski vienkārša upe, kas veicama ar parastām kanoe laivām, kā tas norādīts maršruta aprakstā (sk. 19.attēlu):

UPES

Riežupe

Sezona: palu laiks, parasti pavasaris;

Upes tips: Upe piemērota nobraucieniem augstā un vidējā palu līmenī;

Ieteicamās laivas: visa veida laivas;

Ieteicamais prasmju līmenis:



19.attēls. Maršruta aprakstā iekļauta maldinoša informācija par Riežupe tehnisko sarežģītību palu laikā. Upe pieskaitāma trešās grūtības kategorijas upēm, kas pielīdzināma Amatai, Ogrei un citām sarežģītām upēm palu ūdeņos. Avots: Campo.lv.

Papildpakalpojumi

Tipiskākie papildpakalpojumi, ko nosaka maršruta plānojums:

- tūristu gids – pavadonis;
- transports (peldlīdzekļu, drošības inventāra, tūristu);
- droša autostāvvietā;
- ēdināšana;
- pārtikas krājumu papildināšanas iespējas (veikals);
- inventāra noma (peldlīdzekļi, drošības inventārs).

Pavadoņa misija ir ne tikai maršruta trases pārzināšana, bet arī papildu gādāšana par ceļotāju drošību. Tūristu gida pakalpojumi nepieciešami gadījumos, ja ceļojuma

mērķis ir vērot dzīvniekus vai iepazīt plašāk citus apskates objektus maršruta trases tiešā tuvumā.

Inventāra transports ir drīzāk obligāta maršruta piedāvājuma sastāvdaļa kanoe u.c. „cieto” laivu gadījumos, jo organizēts transports laivu nogādāšanai atvieglo virkni organizatorisko jautājumu un samazina ietekmi uz dabu laivu piegādes vietās maršruta sākuma un beigu punktā (mazāk auto tiešā ūdenstilpes tuvumā un labākas zināšanas par vietas pieejamību). Izvairīšanās no pārāk lielas motorizēto transporta līdzekļu koncentrēšanās tiešā upes vai citas ūdenskrātuves tuvumā, īpaši vietās, kur nav speciāli ierīkoti stāvlaukumi, ir kritisks punkts, respektējot apkārtējās vides saudzēšanas principus.

5.2.5. AUTO-MOTO TŪRISMS *Agita Līviņa*

Cilvēkiem patīk ceļot ar vieglo automašīnu, apvidus auto, motocikliem un mopēdiem. Vairums šādu ceļotāju izvēlas individuālus, taču daļa arī organizētus tūrisma maršrutus, vai organizētus ceļojuma rallijus. Motivācija var būt gan izziņas tūrisms, gan atpūta ar ģimeni vai draugiem. Jāpiebilst, ka apvidus automašīnas Latvijā (taču līdzīgi arī citviet) ir kļuvušas par automašīnām, ko galvenokārt izmanto lielpilsētu cilvēki. Tās mazāk tiek izmantotas to primārajam mērķim – braucieniem sarežģītā apvidū, zemes, dubļu ceļiem un neceļiem (Buckley 2004)

Tūrisma maršrutus pēc minētajiem transporta veidiem var iedalīt četrās lielās grupās:

- Vieglās automašīnas, t.sk. treileri un kemperi.
- Apvidus automašīnas.
- Motocikli, mopēdi.
- Kvadracikli.

Autobusi (dažāda lieluma) šeit netiek minēti, jo saistībā ar lielo ceļotāju grupu īpatsvaru un īpašu specifisku maršrutu plānošanā, šis veids aplūkots atsevišķi 5.2.6. nodaļā.

Šajā dalījumā apvidus automašīnas ir iedalītas atsevišķā grupā, jo tās ceļojumos tiek izmantotas grūti caurbraucamos tūrisma maršrutus vai organizētās bezceļu braukšanas sacensībās. Atsevišķas sacensības tiek rīkotas arī kvadracikliem. Līdzīgus tūrisma maršrutus izstrādā un organizē dažādu automašīnu klubi, piemēram, *Toyota, Mini Rover, Alfa* u.c. Bezceļu ralliju organizēšanas gadījumā jācenšas plānot dabas daudzveidību un apkārtējo vidi respektējošus maršrutus. To iespējams īstenot cilvēku rūpnieciskās darbības pamestās zonās – karjeros, izstrādātos kūdras purvos un citās līdzīgās vietās, kā arī ziemas sezonā, kas nesakrīt ar dzīvnieku vairošanās periodu, un sasalušais nodrošina mazāk postījumu zemsedzei.

Ārvalstīs tiek organizēti dažādi ralliji un tiem veidoti tūrisma maršruti, piemēram, Plimutas-Bandžulas rallijs (organizē angļi), kas vēsturiski tika izveidots kā parodija slavētajam sportistu rallijam Parīze-Dakāra; „Itāļu darbs” (*Italian job*) ikgadējs rallijs, kopš

1990. gada, kas izveidots pēc tāda paša nosaukuma filmas sižeta un līdz ar to tajā var piedalīties tikai *Mini, Ferrari Dino, Alfa Romeo, Guiletta* automašīnas un citas, kuras filmētas šajā filmā. Šo ralliju organizē nevalstiskā organizācija Lielbritānijā (Italian Job Rally 2008, ER) – sk. 20.attēlu.

Ceļotāji gan individuāli, gan grupās ar motocikliem un mopēdiem izvēlas tūrisma maršrutus ārpus valsts, kā arī atpūsties un pavadīt nedēļas nogales īsos tūrisma maršrutos. Latvijā īpašu popularitāti ieguvuši sezonas atklāšanas un noslēguma pasākumi, kas ilgst vienu līdz divas dienas, atkarībā no iepļānotā maršruta.



20.attēls. Skats no rallija „Itāļu darbs” (2007). Foto: A. Līviņa.

Maršruta trases izvēle

Maršruta trases sastādīšanu ietekmē trīs būtiski faktori: mērķgrupa, transportlīdzekļa tips un maršruta mērķis. Transportlīdzekļu tipu uzskaitījums tika dots apakšnodaļas sākuma daļā, galvenos maršruta mērķus var iedalīt divās grupās:

- izteikti sportiskas aktivitātes (sacensība un rezultāts);
- atpūta, patikama brīvā laika pavadīšana.

Maršruta trases izvēles grūtības pakāpi un tā saturu noteiks mērķgrupa. Ja tūrisma maršruts ir jāizstrādā sportistiem, tad maršruta trase būs sarežģīta, tajā tiks iekļauti grūti izbraucami un pārvarami ceļa/bezceļa posmi. Ceļus auto moto transportlīdzekļiem var iedalīt trīs galvenajās grupās:

- melnā seguma ceļi (galvenie ceļi);
- grants un zemes ceļi (1.-2. šķiras ceļi, t. sk. uzlabotie zemes ceļi);

- pārējie ceļi (t. sk. zemes ceļi, kuru aprises dabā var tikai apjaust).

Maršrutus var plānot, kombinējot divus vai vairākus transporta veidus, piemēram, lidojums no mītnes valsts uz izvēlēto ceļojuma sākuma punktu, piemēram, no Latvijas uz Amerikas Savienotajām Valstīm, Losandželosu, no kurienes plānots sākt savu iepriekš sastādīto tūrisma maršrutu, ar automašīnu vai motociklu. Auto un moto maršruti var būt lineāri; piemērā par ASV – no Losandželosas līdz Ņujorkai.

Populāri ir aplveida tūrisma maršruti ar auto un moto transportu, īpaši, gadījumos, kad brauciens ar auto vai moto transportlīdzekli tiek uzsākts no mājām, un mērķis ir atgriezties mājās ar šo pašu transportlīdzekli – arī garākos ceļojumos, ja maršrutā paredzēta nodrošināta nakšņošana.

Ja maršruta trase tiek plānota pa privātajiem ceļiem, tad maršruts ir jāaskaņo ar to īpašnieku.

Apskates objektu izvēle

Apskates objektu izvēli ietekmē tie paši faktori, kas tika aprakstīti maršruta trases izvēlē. Ja tūrisma maršruts būs vērsties uz sportiskām sacensībām, tad maršrutā tiks iekļauti objekti, ko (vai to tuvējo teritoriju) var izmantot dažādu sacensību organizēšanai, piemēram, stāvlaukums pie kādas organizācijas, kas reizē var būt arī sacensību sponsors. Šajā stāvlaukumā var organizēt veiklības un ātruma braucienus u.c. Savukārt uz izziņu vērstajos orientēšanās maršrutos tiek iekļauti nomaļi, dažkārt nekopti objekti, piemēram, armijas bāzes, vēsturiskas ražotnes vietas, arī dabas un kultūras pieminekļi un citi objekti. Iekļaujot jebkuru apskates objektu auto moto maršrutā, būtiskas ir apstāšanās un stāvēšanas vietas apskates objektu tuvumā.

Dažāda veida auto moto rallijos kā piesaistes un apskates objekti tiek izmantotas pilsētu pašvaldību ēkas vai pilsētas centra teritorijas daļas, kuras ikdienā nav pieejamas auto moto transportam, bet šajos rallijos ir saņemta atļauja, un atbildīgās amatpersonas pagodina dalībniekus ar uzrunām vai policijas eskortu, lai izbrauktu šīs vietas. Piemēram, Latvijā notiekošais Retro auto pasākums Jūrmalā, kura laikā ir iespēja ar vecajiem retro auto doties braucienā pa pludmali. Maršruti ne reti tiek veidoti vēsturisku maršrutu vietā, ar zināmu simboliku: pa vēsturisku notikumu pēdām, piemēram, *Route 66*, kas ir vienlaicīgi ikdienas satiksmes ceļš un tūrisma maršruts ar dažādiem apskates objektiem.

Antīko automobiļu maršrutu izstrādē tiek ņemts vērā, lai maršrutā būtu iekļauti dažādi ainaviski posmi – gan līdzenumi, gan kalnaini apvidi, īpaši ainaviski ir arī likumoti ceļi. Tas pats attiecas arī uz rallija maršrutiem, ja sacensību dalībniekam jāpierāda savas prasmes dažādās situācijās.

Tematiskā maršruta izveidē ļoti būtisks ir arī attālums starp objektiem. Tam vajadzētu būt patīkami baudāmam, nevis pārlietu garam un nogurdinošam. Maršruta izveides pamatā jāielāgo svarīgs drošības princips – paturēt maršruta veicēja uzmanību līdz pat maršruta beigām. Ja starp diviem maršruta objektiem atstarpe būs pārāk liela, pastāv iespēja, ka maršruts var tikt pārtraukts.

Maršruta trases tehniskais raksturojums

Maršruta trases tehniskajam raksturojumam ir jāsniedz informācija par ceļu segumu un to kvalitāti, kā arī reljefu (kalnains, stāvs), ūdeņiem, ja ir jāšķērso ar transportlīdzekli (t.sk. paisums-bēgums, brasli), un laika apstākļiem (karsts – gaisa kondicionieris; ledus, sniegs – pareizi izvēlētas riepas transporta līdzeklim). Jāiekļauj informācija par maršruta garumu, plānoto laiku (ar noteikta vidējā pārvietošanās ātruma). Noteikti maršruta trases tehniskajā raksturojumā ir jānorāda attālumi līdz degvielas uzpildes stacijām (DUS), vēlams pieminēt to darba laikus. Īpaši svarīga informācija par DUS ir maz apdzīvotās teritorijās, maz-attīstīto valstu lauku teritorijās, jo tas sniedz informāciju par rezerves degvielas nepieciešamo apjomu, lai veiktu noteiktus attālumus plānotajā maršrutā. Jāņem vērā, ka degvielas patēriņš bezceļu braucienos, kalnainos apvidos, sliktas kvalitātes ceļos ir daudz lielāks. Auto vai moto transporta līdzeklim ir jābūt aprīkotam ar konkrētajā valstī noteikto aprīkojumu, piemēram, ziemas riepas noteiktā periodā, drošības-atstarojošās vestes u.c.

Apstāšanās vietas

Apstāšanās vietas atpūtai, sanitārajām pauzēm un ēdināšanai ir plānojamas apmēram ik pēc trim stundām. Īpaši, ja tūrisma maršruts ir plānots pa automaģistrāli, tad jāseko līdzī norādes informācijai, pēc cik liela attāluma būs apstāšanās vieta, jo uz automaģistrālēm drīkst apstāties un no tām nobraukt tikai tam paredzētās vietās. Bezceļu braucienos vai braucienos pa sliktas kvalitātes ceļiem apstāšanās vietas galvenokārt būs brīvā dabā, „zaļo pieturu” veidā un/vai piknika veidā, jo tās ir reti un maz apdzīvotas vietas bez infrastruktūras.

Naktsmītnes izvēle

Tūrisma maršruti, izņemot piedzīvojumu un ekstrēmos tūrisma maršrutus, galvenokārt tiek plānoti, lai naktsmītnes tiktu sasniegtas pirms tumsas iestāšanās. Naktsmītnu veidi auto-moto tūrisma maršrutos var būt no piecvaigžņu luksusa viesnīcām līdz jauniešu tūristu mītnei, kempingam. Kempingā nakšņošana iespējama gan savā automašīnā, kas tam speciāli pielāgota, kempinga mājā vai teltī. Nakšņošanu teltī vairāk izvēlas auto transporta ceļotāji nekā moto transporta ceļotāji, jo viņi visu tūrisma maršrutu veic uzturoties āra apstākļos un ir fiziski noguruši. Būtiski ir noskaidrot, izvēloties jebkuru no naktsmītnes veidiem, vai tai ir stāvvietas, iespējas tuvumā novietot transportlīdzekli, to cenas un izmantošanas laiki, iebraukšana tajās.

Maršruta marķējums, kartes, orientēšanās maršrutā

Auto moto tūrisma maršrutu neatņemama sastāvdaļa ir karte. Daudzos gadījumos, īpaši dažādos rallijos, tiek veidota maršruta ceļa grāmata. Tajā tiek ietvertas norādes, lai pēc tām virzītos pa maršrutu un orientētos apvidū (paraugam sk. 7.tabulu).

7.tabula. Maršruta ceļa grāmatas fragments no auto rallija Igaunijā (angļu valodā).

6,44	46,19			behind the log to the left, very small road
Miles	Miles			
4,00	28,70			
Km	Km			
1,45	47,64			
Miles	Miles			
0,90	29,60			
2,25	49,89			
Miles	Miles			
1,40	31,00			
0,80	50,69			
Miles	Miles			
0,50	31,50			
Km	Km			
1,61	52,30			

Avots: pārfotografēts no Hijumā rallija – Agita Liviņa 2008.

Maršruta ceļa grāmatā ir parādīti attālumi kilometros un jūdzēs līdz nākamajam norādes punktam. Ceļa grāmatas apzīmējumos bultiņa norāda braukšanas virzienu. Tajā var tikt norādīti brīdinājumi, piemēram, „dodiet ceļu”, „stop”, „galvenais ceļš”. Papildus var tikt ievietotas konkrēto maršruta posmu raksturojošas fotogrāfijas.

Lielākoties auto moto maršruti dabā netiek marķēti, bet marķējumu nodrošina ceļa un norādes zīmes. Jāatzīst, ka mazākas nozīmes ceļiem šādu ceļa un norādes zīmju ir ļoti nedaudz vai nav, kā arī jāņem vērā, ka valstīs, kurās ir atšķirīgs alfabēts, norādes zīmes var nesniegt nepieciešamo informāciju. Maršrutā norādīto ceļu pieejamība ir jāpārbauda, lai tie neizrādītos slēgti vai remonta dēļ nepieejami.

Drošības aspekti maršrutā

Auto moto tūrisma maršrutā drošība ir noteicošais elements, jo pamatā darbības norise saistīta ar lielu ātrumu. Galveno drošību noteiks auto moto transportlīdzekļa vadītājs, izvēloties drošu braukšanas ātrumu un ievērojot ceļu satiksmes noteikumus. Ieteicams plānot drošas stāvvietas motorizēto transportlīdzekļu novietošanai maršrutā un galvenajās pieturvietās. Svarīgi iepļānot arī nelielas stāvvietas ar nobrauktuvi no galvenajiem ceļiem, ja ceļmalā ir ainaviskas vietas. No apmeklētāju drošības viedokļa, nozīmīga ir motorizēto transportlīdzekļu un gājēju plūsmu nodalīšana, precīza vietas

plānojuma segmentēšana galamērķos vai pieturvietās. Latvijā konkrētie apstākļi ir līdzvērtīgi citām valstīm Eiropā, lai arī grants un zemes ceļu īpatsvars te ir salīdzinoši liels.

Papildpakalpojumi

Pirms došanās ceļojumā svarīgi pārbaudīt transporta līdzekļa tehnisko stāvokli.

Jārēķinās ar šādiem iespējamiem papildpakalpojumiem:

- degvielas iegāde;
- maksas ceļi (t.sk. ārvalstīs arī prāmji, maksas tilti vai tuneļi u.c.);
- autotransporta līdzekļa apdrošināšana u.c.

5.2.6. CEĻOŠANA AR AUTOBUSU *Andris Klepers*

Autobuss kā pārvietošanās līdzeklis nesena atzīmējis savu 100 gadu pastāvēšanas jubileju un šodien joprojām ir viens no vispopulārākajiem pārvietošanās līdzekļiem dažāda rakstura ceļojumiem gan Latvijā, gan starpvalstu tūrismā. Autobusu maršrutu plānošana ir īpaši tūrisma operatoru uzmanības lokā, jo kā tūristu grupu pārvietošanās līdzeklis šis ir atzīstams par vispraktiskāko. Ar autobusu iespējams plānot arī individuālus maršrutus, neatkarīgi no dzelzceļa sliekšņiem, kuģu ceļiem vai citas nepieciešamās infrastruktūras; ierobežojošs faktors ir neesoša vai sliktas kvalitātes ceļu infrastruktūra. Pamatā maršruta plānošana saistīta ar laba seguma asfaltētiem vai zemes ceļiem un īpaši piemērota pilsētas tūrismam, kā arī satiksmei lauku kultūrainavā starp dažādām tūristu piesaistēm.

Tūrisma maršruta ceļa izvēle

Īsākais ceļš līdz galamērķim ne vienmēr noteiks vienīgo pareizo izvēli tūrisma maršrutu veidošanā. Tas attiecas arī uz tūristu autobusu grupām plānoto. Reizēm ainaviski galvenajam lielceļam blakus esošie ceļi, lai arī „lēnāki” un reizēm garāki, tomēr dod papildu vērtību maršrutam. Visuāli baudāma apkārtējā ainava ir apsverama alternatīva konkrētos posmos vienveidībai tiešā autostrādes tuvumā. Tomēr, ja ir jānokļūst līdz tālākam galamērķim, nav vērts speciāli kavēties jau izbraukšanas sākumā. Izvēloties ātrāko un īsāko ceļu nokļūšanai līdz galamērķim, ar iegūto laiku iespējams nesteidzīgāk plānot tūristu piesaistu apmeklējumu galamērķī. Arī ar darba un atpūtas laika regulējumu jārēķinās, jo neprasmīgi saplānots maršruts var būt par iemeslu, lai aizkavēšanās gadījumā, vēl nenokļuvušiem līdz naktsmītnēm, ceļotājiem nāktos nakšņot autobusā ceļa malā. Pretējā gadījumā par maršruta īstenošanu atbildīgajiem – uzņēmumam un autobusa vadītājam – draud sods par darba un atpūtas režīma neievērošanu.

Latvijā tūrisma maršrutu veidošanu, kas piemēroti autobusiem, nosaka šādi specifiskie faktori:

- **pārvietošanās ātrums**, kas vidēji ir lēnāks par automašīnu vidējo braukšanas ātrumu. Lai arī oficiāli tūristu autobusiem atļauts braukt ar

maksimālo pieļaujamo braukšanas ātrumu 90 km/h ārpus apdzīvotām vietām un 50 km/h cauri pilsētām, tomēr vidējais braukšanas ātrums, ko var plānot visas dienas garumā, ir aptuveni 60 km/h tūristu autobusam ar 40 sēdvietām. Papildu ātruma ierobežojums jāņem vērā saistībā ar skolēnu grupas pārvadāšanu maršrutā;

- **autobusa lielums** (sk. 21.attēlu). Latvijā ceļotājus pārvadā gan mikroautobusi, sākot no 9 pasažieru vietām, gan autobusi līdz 49 vai pat 70 pasažieru vietām 2-stāvu autobusa gadījumā. Autobusa lielums ietekmēs vidējo braukšanas ātrumu, grupas elastību pieturas vietās un līdz ar to iespēju plānot arī apstāšanās vietas un dažādus braucienā nepieciešamos papildpakalpojumus. Īpaši divstāvu autobusam papildu ierobežojums ir augstums, kas reizēm ierobežo nokļūšanu pilsētas noteiktās vietās zemāku tiltu gadījumā. Latvijā aktuāli augstuma ziņā ir arī nelielie lauku ceļi ar ainaviski skaistajām ozolu alejām, kas var izrādīties nepaveicami šādiem autobusiem;
- **grupas lielums**. Noteiks plānojamo uzturēšanās ilgumu pieturvietās – ainaviskās fotografēšanas vietās vai tualetes un atpūtas vietās. No šī aspekta vienmēr svarīgi iepriekš plānot paredzamās apstāšanās vietas – īpaši tualetes vietu skaitu, veikala lielumu u.c.
- **ceļu infrastruktūra**. Latvijā 2008.gada 1.janvārī uzskaitīti 69688,269 km autoceļu un ielu. Ceļu tīkla vidējais blīvums ir 1,079 km uz vienu km². No tiem ~14000 ir ar asfaltēto ceļa segumu (Latvijas Valsts ceļi 2009, ER). Taču tūristu piesaistes izvietotas ļoti dažādās vietās un tai skaitā liela daļa tieši dažāda līmeņa grants ceļu tiešā tuvumā. Tas nosaka papildu uzmanības pievēršanu šiem ceļiem, kad tie ir dubļaini vai pārāk putekļaini, kā arī bedraini. Tas samazina braukšanas ātrumu, bet daži autobusu īpašnieki dažkārt atsakās braukt pa šādiem ceļiem. Pavasarī daudziem Latvijas autoceļiem to sliktā stāvokļa dēļ uzliek pagaidu ierobežojuma zīmi, kas aizliedz pa ceļiem pārvietoties transportlīdzekļiem, smagākiem par 7 tonnām. Tas attiecas arī uz autobusiem un var kavēt dažu maršrutu izpildi vai liegt piekļuvi kādam no apskates objektiem. Tāpat būtiski ir piemēroti apgriešanās un stāvvietu laukumi pie tūristu piesaistēm;
- **apstāšanās vietas** maršruta gaitā – minimālais reālais apstāšanās laiks ir 15 min., bet, atkarībā no grupas lieluma, apstāšanās mērķa un vietas infrastruktūras, var būt pat līdz stundai. Šajā saistībā būtiski, lai vieta ir droša no satiksmes viedokļa, tīra un ar atbilstošu infrastruktūras kapacitāti (tualete, veikals u.c.) lielākai grupai;
- **degvielas uzpildes staciju** atrašanās vieta maršrutā. Garāku pārbraucieni laikā parasti degvielu plāno pildīt vienlaicīgi ar iepilnību ceļotājiem. Tā laiku izmanto lietderīgāk, bet vietās, kur paredzētas šādas apstāšanās, jāparedz, lai tur būtu atbilstoša lieluma tualete, arī citas tūristu ērtības;
- **braukšanas režīms** – galvenokārt drošības apsvērumu dēļ un arī darba laika uzskaites labad, autobusus ieviesta tehniska ierīce – tahogrāfs. Ar tā palīdzību tiek reģistrēts gan braukšanas un atpūtu laiks, gan braukšanas ātrums. Braukšanas režīmu pasažieru, tai skaitā tūristu autobusiem ES

reglamentē vienoti noteikumi – EK Regula Nr. 561/2006.

- **satiksmes sastrēgumi** ir maršruta norises laiku bremsējoši – īpaši, pārvietojoties pilsētās. Tāpēc vēlams plānot izbraukšanu no lielākām pilsētām (gk. Rīga vai citas pilsētas dažādu pasākumu laikos), rēķinoties ar papildu satiksmes plūsmu iespējamību. Šis ir kritiski izvērtējams punkts ceļu posmiem, kuros tiek veikti ceļa remontdarbi, kas var būtiski kavēt pārvietošanos;
- **stāvvietas pilsētu centros** – ne visās pilsētās ir paredzēta ērta apstāšanās vieta tieši blakus vēsturiskajiem centriem un ainaviski vērtīgākajām pilsētvides vietām. Tāpēc jau iepriekš svarīgi paredzēt apstāšanās un stāvēšanas vietu situāciju. Labu stāvvietu gadījumā vienmēr ir iespējam kombinēšana ar ceļotāju izlaišanu un uzņemšanu tuvu pilsētu vēsturiskajiem centriem, kamēr pats autobuss ekskursija slaikā stāv kādā nomaļākā, tam paredzētā vietā..
- **pakalpojumi autobusā** – tualete, karstie dzērieni u.c. papildiespējas ļauj paildzināt plānojamo ceļošanas ilgumu bez pieturvietām, ko nosaka elementāras cilvēku pamatvajadzības. Tajā pat laikā režīmam vienalga jābūt saskaņotam ar pieļaujamo braukšanas režīmu. Autobusā esošās izklaidei un atpūtai paredzētās iespējas (CD, DVD, video u.c.) var veiksmīgi izmantot labākai maršruta dramaturģijas plānošanai, lai rastu tematisku ievirzi un alternatīvu gan garākos pārbraucienos, gan saistībā ar to, kas redzams aiz loga;
- **fotografēšanas pauzes un pēkšņas apstāšanās** – situācijas, ar ko jāreķinās ikvienā autobusa maršruta plānošanā. Šādas vietas galvenajos ainaviski izcilākajos reģionos jāparedz vienmēr. Iespēju robežās jāspēj reaģēt arī uz spontānām situācijām, kad rodas šāda nepieciešamība, taču tad svarīgākais apstāklis, kas nosaka apstāšanās vietas izvēli, ir ceļotāju drošība;
- **drošība** jau pieminēta vairākkārt, tomēr ir ļoti nozīmīga, jo tiešā veidā saistīta ar ceļotāju labsajūtu, maršruta veidošanu, pakārtotu satiksmes plūsmu intensitātei, braukšanas režīmam un citiem nosacījumiem;
- **orientēšanās apvidū** arvien vairāk mūsdienās rod pielietojumu GPS navigācijas sistēmām, kas atvieglo gan vajadzīgo apstāšanās vietu atrašanu nepazīstamā vietā, gan veic maršrutēšanas funkcijas jau programmu realizējot. Par to vairāk lasiet 6.nodaļā. Orientēšanos apvidū atvieglo tūrisma informācijas centros pieejamās galamērķa vai vietas drukātās kartes vai to kopijas.
- **tūrisma pakalpojumu sniegšanas vietu kapacitāte** un piedāvājuma cena bieži ir tie faktori, kas izmaina maršruta plānojumu. Īpaši tas attiecināms uz lielajām grupām, lai iepilnību atbilstošu ēdināšanas, nakšņošanas vai atpūtas brīža vietu;
- vairākās vietās ir konkrētie **vietas specifiskie faktori**, kas jāņem vērā, piemēram, iebraukšana Jūrmalā, kur tūristu autobusiem nav vajadzīga caurlaide (Jūrmalas pilsētas domes saistošie noteikumi Nr.39 – par

transportlīdzekļu iebraukšanu īpaša režīma zonā Jūrmalā) u.c.

- vienvirziena ielas, pārāk šauras ielas un citi **vietējās situācijas ierobežojošie elementi**, atkarībā no autobusa lieluma – tos vislabāk var identificēt tikai pēc maršruta pārbaudes dabā un testējot aktuālo situāciju ar identiska lieluma braucamlīdzekli, nevis tikai kājām vai vieglo automašīnu. Pamata šādi sagatavošanas darbi nav reāli, jo prasa pārāk lielu kapacitāti, tāpēc ļoti svarīgi ir regulāri iegūt atsauksmes par realizētajiem maršrutiem gan no autobusu šoferiem, gan tūristu gidiem, lai to novērstu.
- braukšanas **laika samērība** attiecībā pret tūristu piesaisti apmeklējumu. Precīza laika proporcija nav aprēķināma, taču jācenšas plānot, lai braucienā pavadītais laiks nav daudz reižu lielāks nekā pati objektu apskate.



21.attēls. Autobusa lielums bieži ietekmē dažādu dabas vai kultūras objektu iekļaušanu maršrutā. Sekojot tendencēm par ceļotāju grupas lieluma samazināšanos, nākotnē varētu būt vēl lielāks pieprasījums vidēja un maza izmēra autobusiem. To kritiskais punkts maršruta izpildes laikā ir spēja pārvadāt lielāku daudzumu ceļotāju bagāžas. Foto: Andris Klepers.

Pārējās maršruta plānošanu ietekmējošās lietas – sk. 3.nodaļā saistībā ar kopējiem maršruta veidošanu ietekmējošiem kritērijiem.

Neiedziļinoties citu valstu specifiskā, ES valstīs braukšanas noteikumi būs pamatā līdzīgi un arī maršrutu plānošana krasi neatšķirsies. Vairākās valstīs ir maksas galvenie valsts ceļi, īpaša specifika ir kalnu ceļi, kādu Latvijā nav un kas prasa gan noteiktu laika rezerves ielāgošanu, gan profesionālas braukšanas prasmes; arī uzbraukšana uz prāmjiem ir specifiska, kur jāņem vērā gan autobusa parametri, gan mazo prāmju konstrukcijas īpatnības. Kalnu reģionos atsevišķi ceļi nelabvēlīgos laika apstākļos tiek slēgti, kas noteikti jāņem vērā maršrutu plānošanā.

5.2.7. LIDOJUMI *Andris Klepers*

Šajā izdevumā ietverti pamatā teorētiskie apsvērumi un praktiskā pieredze, kas izmantojama maršrutu plānošanai Latvijas teritorijā. Taču globālajā un arvien pieaugošās gaisa satiksmes mobilitātes kontekstā šajā nodaļā pieminēti arī svarīgākie specifiskie apsvērumi, kas jāievēro plānojot lidojumu maršrutus. Pamata tas attiecas uz starptautiskiem lidojumiem, kaut arī pastāv iekšzemes reisi starp Rīgu un Liepāju vai Rīgu un Ventpili. Vietējo maršrutu plānošanas kontekstā šie nav lietderīgi reisi, jo to izmaksas ir augstas, ieguvums laika ziņā (kopā ar laicīgu ierašanos, lai reģistrētos lidostā) nav būtisks, bet no ilgtspējības principu ievērošanas viedokļa parasti neiesaka izmantot lidojumus attālumiem, mazākiem pa 500 km.

Specifiskie apsvērumi, kas jāņem vērā plānojot lidojumu maršrutus:

- optimālais lidojuma savienojums (izvēlēties no dažādām alternatīvām to lidojumu savienojumu, kura laikā tranzītlidostā jāpavada iespējami mazāks laiks attiecībā pret lidojuma cenu);
- savlaicīga ierašanās pirms izlidošanas (minimālais reģistrēšanās laiks pirms reisa pacelšanās ir noteikts katrai lidostai, ņemot vērā tās lielumu, organizētību un citus faktoros. Piemēram, Rīgas lidostā tas ir noteikts 40 min, Frankfurtē pie Mainas – 45 min, Kopenhāgenā 45 min – 1h starpkontinentālajiem reisiem, Mumbajas lidostā – 1h. Dažas lidostas ceļotāju grupām nosaka vēl savlaicīgāku ierašanos uz reģistrāciju);
- pastiprināti drošības apsvērumi lidostās, kas palielina plānojamo uzturēšanās laiku un papildus reglamentē līdzīgu ņemamo priekšmetu sarakstu (standartizēts visās ES valstīs). Aizliegtos priekšmetu kategorijā tiek iekļauti visi priekšmeti un vielas, ko var izmantot kā uzbrukuma vai aizsardzības ieročus un radīt draudus lidojuma drošībai, personu veselībai un dzīvībai. Šajā kategorijā ietilpst arī ārēji nevainīgi priekšmeti, tajā skaitā: kabatas naži, šaujamo ierociņu formā izgatavotas šķiltavas, skrituļdēļi, slidas, dažāda veida suvenīri, kas var tikt izmantoti miesas bojājumu nodarīšanai, un pat alkoholiski dzērieni, stiprāki par 70%. Lielāko daļu sarakstā minēto priekšmetu atļauts pārvadāt reģistrētajā bagāžā.
- limitēts līdzīgu ņemamo lietu daudzums, kas var ietekmēt maršruta plānošanas nišanses atkarībā no ceļojuma mērķa un veida pēc nokļūšanas galamērķi;
- minimālais pārsēšanās laiks no viena reisa uz nākamo (katrai lidostai ir noteikts minimālais laiks, lai pārsētos no viena reisa uz citu, ko nosaka organizatoriskā sistēma, lidostas lielums, vīzu pārbaude un citi faktori. Piemēram, Rīgas lidostai tas ir 25 min (no *AirBaltic* reisa uz citu nacionālās lidsabiedrības reisu) un 40 min (pārējiem reisiem), Kopenhāgenas un Frankfurtē pie Mainas lidostā – 45 min, bet Mumbajas lidostai pat 3 līdz 4 h);
- vīzas un uzturēšanās noteikumi tranzītzonā (aktuāli robežšķērsošanas noteikumi starp dažādām valstīm, ko reglamentē starpvalstu diplomātiskās attiecības);
- dažu maršruta daļiņnieku bailes no augstuma un lidošanas, kas var ietekmēt

izvēli attiecībā uz transporta veidu nokļūšanai līdz galamērķim;

- atšķirība ekonomiskās un biznesa klases biļetēm, kas paredz biznesa klasei daudz elastīgākus noteikumus uz iepriekšēju lidojuma datuma vai maršruta maiņu;
- zināmi ierobežojumi saistībā ar veselību vai vērsti uz atsevišķām mērķauditorijām (piemēram, grūtniecēm u.c.);
- kopumā dārgākās izmaksas pašai maršruta realizēšanai;
- diennakts laika zonu maiņa starpkontinentālajiem lidojumiem, kas ietekmē cilvēka bioritmus, līdz ar to arī maršruta plānojumu pēc ierašanās galamērķi;
- informācija par atsevišķiem iekšzemes pārlidojumiem atrodama specifiskā vidē (profesionālajās rezervēšanas sistēmās) vai sarežģītāk iegūstama, salīdzinot ar citiem pārvietošanās veidiem.

5.2.8. KOMBINĒTIE *Ilze Grīnfelde*

Tūrists, veicot maršrutu, var pārvietoties paša spēkiem (aktīvā tūrisma maršruti) vai izmantot kādu no transporta līdzekļiem, kā lidmašīna, autobuss, vilciens vai kuģis. Ja maršrutā plānots izmantot vismaz divus dažādus pārvietošanās līdzekļus (t.sk. arī transporta līdzekļus), maršruts tiek uzskatīts par kombinētu. Šādu izvēli nosaka maršruta tehniskais plānojums (distances starp objektiem, ceļu infrastruktūra un laika plānojums) un potenciāla maršruta lietotāja vajadzības. Kombinēto maršrutu priekšrocība ir gan salīdzinoši garu distanču veikšana, gan daudzveidīga programma.

Kombinēto maršrutu izstrādē ietver šādas darbības:

- maršruta trases izvēle (vieta, ceļu tīkls un tā piemērotība, kustības plānojums);
- pārvietošanās līdzekļu izvēle;
- apskates objektu izvēle;
- maršruta trases tehniskais raksturošana (laika plānojums, nepieciešamais inventārs);
- apstāšanās vietu paredzēšana;
- naktsmītnes (nometnes vieta vai tūristu mītne) plānošana;
- kartes izvēle, orientēšanās maršrutā;
- drošības apsvērumu paredzēšana maršrutā.

Maršruta trases izvēle

Šajā gadījumā maršruta trases plānošana var notikt salīdzinoši brīvi, kas savukārt ļauj plānojumā iekļaut maksimāli daudz iespēju tūristam. Maršruta trase var aptvert lielu teritoriju, maršruti var būt gan nacionāli, gan starptautiski. Maršruta sākumpunktam un galapunktam jābūt sasniedzamam kā ar individuālo, tā sabiedrisko transportu. Arī kombinētie maršruti ir atkarīgi no sezonālītātes, tajā pašā laikā dažādās sezonās var pastāvēt iespēja variēt ar tām maršruta daļām, kuru veikšana piesaistīta konkrētai sezonai.

Pārvietošanās līdzekļu izvēle

Šis faktors ir saistīts gan ar pieejamo infrastruktūru, gan optimālo laika plānu un maršruta loģiku.

Šādos maršrutos var būt posmi:

1. Kas saistīti tikai ar pārvietošanos, tādēļ būtiski, ka šajos posmos tiek plānota ātra un ērta kustība (piemēram – lidojums);
2. Kas saistīti ar pārvietošanos un objektu apskati, neveltot tiem daudz laika un uzmanības (garāmbraucot); šādos gadījumos var izmantot tos transporta līdzekļus, kas pārvietošanas salīdzinoši lēni (vilciens) vai tos, kas vajadzības gadījumā var apstāties (autotransports); līdzīgi ir gadījumos, ja distances starp objektiem ir salīdzinoši garas (virs 5 km);
3. Kas saistīti ar kāda galamērķa dziļāku iepazīšanu – objekti ir izvietoti netālu, pārvietošanās starp tiem ir ērtāka pārvietojoties, piemēram, kājām (pilsētas apskate, dabas objekti);
4. Kuru veikšanas līdzekļa izvēli nosaka pieejamā infrastruktūra (dabas takas, velo vai kājnieku takas).

Ja pārvietošanās līdzeklis ir sabiedriskais transports, maršrutu posmu veikšanai jābūt saskaņotai ar tā grafiku, līdz ar to svarīgs ir laika plānojums un iespējamo kavēšanās risku paredzēšana un vadība.

Apskates objektu izvēle

Kā jau minēts – kombinētajos maršrutos ir diezgan plašas iespējas izvēlēties apskates objektus. Tie var būt daudzveidīgi un, protams, saskaņoti ar mērķi.

Maršruta trases tehniskais raksturojums

Būtiskākie analīzes elementi:

- maršruta kopējais ilgums, atsevišķu posmu garumi;
- maršruta apvidus, reljefa īpatnības;
- laika plānošana;
- galvenie šķēršļi maršrutā;
- inventārs.

Kombinēto maršrutu gadījumā būtiskāks raksturlielums ir maršruta ilgums, kilometrāža ir nozīmīga tikai atsevišķiem posmiem. Ja kombinētais maršruts sastāv no dažādiem aktīviem veidiem (velo, ūdens, kājnieku), tad norāda katrā veidā veicamo trases garumu kilometros. Maršruta apvidus, īpaši, ja maršruts aptver lielu teritoriju, ir daudzveidīgs, līdz ar to variabla ir tā grūtības pakāpe. Tieši tāpēc ir būtisks sabalansēts plānojums – pareizo pārvietošanās līdzekļu izvēle atbilstošam posmam. Ne visos gadījumos ceļotāju grupa būs vienādi sagatavojusies visiem posmiem (sk. 22.attēlu). Galvenie šķēršļi velomaršrutos var būt: ūdensšķēršļi (upes, pārplūdušas teritorijas), lielas reljefa starpība (stāvi kalni, bīstami nobraucieni), nepārredzami posmi, krituši koki, koku saknes, urbānu vai industriālu teritoriju norobežojumi, privātipašumi.

Maršruta detalizētu analīzi parasti veic pa posmiem (pēc plānojuma dienās). Maršruta ilgums un pārvietošanās līdzekļu izvēle nosaka cita inventāra izvēli (skatīt 5.2.1.-5.2.7. nodaļas).



22.attēls. Autobusa ekskursijas grupa Kubeseles dabas takā. Kombinēto maršrutu gadījumā biežāk var gadīties, ka ceļotāju ekipējums nav piemērots kādam no maršruta posmiem. Tas gan nemazina viņu entuziasmu piedalīties, taču jārēķinās ar papildu grūtībām maršruta izpildes laikā. Foto: Andris Klepers.

Apstāšanās vietas

Apstāšanās vietas paredzētas īslaicīgai atpūtai. Vēlams, lai tajās ir iespēja izmantot tualetes un mazgāšanās iespējas, papildināt ūdens un pārtikas krājumus. Distance starp apstāšanās vietām, ja posms tiek veikts, piemēram, ar autobusu, var būt salīdzinoši liela laika izteiksmē (apm. 2h).

Naktsmītnes izvēle

Atkarībā no maršruta posma specifikas, naktsmītne var būt gan telpās, gan brīvā dabā. Izvēlētā mītne var būt kā labs papildinājums posmam vai programmas sastāvdaļa (īpaši – brīvdabas nometņu veidošanas gadījumā).

Maršruta marķējums, kartes, orientēšanās maršrutā

Orientēšanās kombinētajos maršrutos iespējama pēc:

- ceļa zīmēm (atsevišķos posmos – marķējuma);
- kartes – būtiski, ka tā ir pietiekami detalizēta: mērogi no 1:10 000 (posmos, kas tiek veikti kājām); posmos, kas tiek veikti ar autobusu vai automašīnu pa vispārējas lietošanas ceļiem līdz 1:100 000;
- izmantojot leģendu jeb detalizētu ceļa aprakstu. Parasti šajā aprakstā akcents ir uz precīzu posmu garumu, būtiskākajiem orientieriem;

- izmantojot satelītnavigācijas ierīces.

Minētos veidus iespējams kombinēt, tādējādi panākot drošu navigāciju, īpaši svarīgi tas ir gadījumos, ja maršrutu paredzēts veikt bez gida.

Drošības aspekti maršrutā

Drošība ir atkarīga no maršruta plānojuma, tehniskā nodrošinājuma; kvalitātes un iespējām izdarīt operatīvas izmaiņas.

Iespējamie riska faktori:

- kavēšanās, nepareizs laika plānojums;
- atkarība no sabiedriskā transporta kustības grafika;
- dabiskie šķēršļi;
- nesabalansēts saturiskais plānojums;
- tehniskas problēmas (transporta līdzekļiem).

Papildpakalpojumi

Tipiskākie papildpakalpojumi, kas atkarīgi no maršruta plānojuma:

- tehniskais serviss (iespēja salabot tehniku, iegādāties rezerves daļas, uzpildīt degvielu);
- veikals;
- atsevišķu posmu veikšanai paredzētā inventāra noma;
- ēdināšana;
- transports (tūristu, bagāžas);
- biļešu, naktsmītņu rezervēšana.

6. MARŠRUTI AR ĢĪS UN INTERAKTĪVO PROGRAMMU PIELIETOJUMU *Kaspars Liviņš*

Ir pagājis laiks, kad, maršrutus plānojot, bija pieejami tikai drukātie kartogrāfiskie izdevumi. Tagad varam izmantot lielu skaitu datorprogrammu, kas darbojas gan ar parasto kartogrāfisko materiālu attēliem datorā, gan ar vektoru kartēm, gan darbam galda datoros, gan arī plaukstdatoros un speciāli veidotos produktos.

Izmantojot interaktīvos maršrutu plānošanas resursus, ir plašas iespējas veidot dažādas sarežģītības maršrutus – kā īsākos pēc ceļa kopgaruma, tā arī optimālākos, vadoties pēc vairākiem definētajiem parametriem. Dažas priekšrocības, attiecībā pret tradicionālajām maršrutu plānošanas metodēm minētas turpinājumā.

- Virkne iekārtu paredz tiešu atbalstu maršruta veikšanas laikā – precīzu atrašanās vietas uzrādīšanu, brīdinājumus par iespējamiem šķēršļiem u.tml.
- Ar tiešsaistē savienotiem kartogrāfiskajiem resursiem informācijas atjaunināšana aktualizē senāk izveidota maršruta trases informāciju.
- Maršruta pieturas punktus var izvēlēties no programmas datu bāzē apkopotajiem objektiem, kuriem lietotājs var pievienot arī savus objektus, definēt precīzu sākuma vietu.
- Maršrutēšanai ir iespējams definēt prioritātes ceļu izmantošanai (pa galvenajiem ceļiem, pa valsts ceļiem, pa zemes ceļiem, pa jebkuriem ceļiem u.c.), kā arī dažādas kustības ātruma shēmas (vieglais auto, autobuss, autovadītājs-iesācējs u.c.) (sk. 23.attēlu).
- Katram maršruta pieturas punktam var ievadīt tajā veicamo aktivitāšu aprakstu, kā arī norādīt stāvēšanas laiku, kas jāņem vērā, aprēķinot maršruta veikšanai nepieciešamo laiku.
- Pēc definētajiem parametriem iespējams veikt matemātisku maršruta analīzi, iegūstot informāciju par ceļa kopgarumu un tā sadalījumu pa dažādām ceļu segumu kategorijām, patērējamo degvielas daudzumu un laiku.
- Iegūto maršrutu iespējams saglabāt un atvērt vēlāk, ērti labot vai pārsūtīt citam lietotājam. Saglabātos maršrutus vienlaicīgi var attēlot kartē, šādā veidā veicot to salīdzināšanu.
- Katram saglabātajam maršrutam var veidot atšķirīgu noformējumu un pievienot papildu informāciju (attēlu, aprakstu). Programma automātiski izveido maršruta pārskatu, kurā ir apkopota informācija par maršruta analīzi, pieturas punktiem, tajos veicamajiem uzdevumiem un apstāšanās ilgumu u.c.

Turpinājumā dažādo datorprogrammu un elektronisko kartogrāfisko resursu versijas un iespējamais pielietojums maršrutu plānošanā.

1. GPS iekārtas

Visparastākās iekārtas, kas parāda atrašanās vietas precīzas ģeogrāfiskās koordinātas, uztverot signālus no mākslīgajiem zemes pavadoņiem. GPS iekārtas tika izmantotas vispirms aviācijas sfērā un jūras transportlīdzekļu navigācijā. Tagad GPS uztvērēji ir plaši pieejami un lietoti dažādās ikdienas jomās, tai skaitā var tikt izmantoti maršrutu plānošanai.

Parastākie aparāti tradicionāli spēj parādīt atrašanās vietu, pārvietošanās ātrumu un attālumu līdz galamērķim, bet ir arī vienkāršākas ceļu kartes ietverošas iekārtas.

Garmin (www.garmin.com) un *Magellan* (www.magellan.com) ir vizizplatītākie šāda tipa aparāti.

2. Tiešsaistes maršruta plānotāji un karšu programmas

Nodrošina maršrutēšanu, karšu aplūkošanu, arī ceļa izmaksu aprēķināšanu un citu matemātisku darbību veikšanu, kas balstītas uz dažādiem lietotāja definētiem maršruta parametriem.

Priekšrocības – iespējams ātri, ar datora starpniecību, sameklēt un aprēķināt laiku, kādā veicams ceļš ar automašīnu, redzēt ceļa nodevu lielumu u.c.; iespēja aplūkot ne tikai karti, bet arī satelītuizņēmumus.

Trūkumi – bez ātra bezvadu interneta pieslēguma lietojams tikai no stacionāras interneta piekļuves vietas, ir dārgs risinājums, ja vēlas izmantot mobili, kartes nav visai precīzas, un atsevišķiem pasaules apgabaliem to nav nemaz (Kaukāza reģions u.c.). Raksturīgākais piemērs – *Google Maps* (<http://maps.google.com>). Lietošanai pieejami arī citi līdzīgi pakalpojumi, piemēram, www.viamichelin.com, <http://maps.yahoo.com>, <http://www.bing.com/maps> u.c.

3. Mobilās navigācijas sistēmas

Produkts darbojas līdzīgi kā tiešsaistes maršrutu plānotāji un karšu programmas, taču ir pieejams arī mobilajos telefonos (piemēram, *TomTom*, *Nokia* pakalpojumi www.nokia.com u.c.).

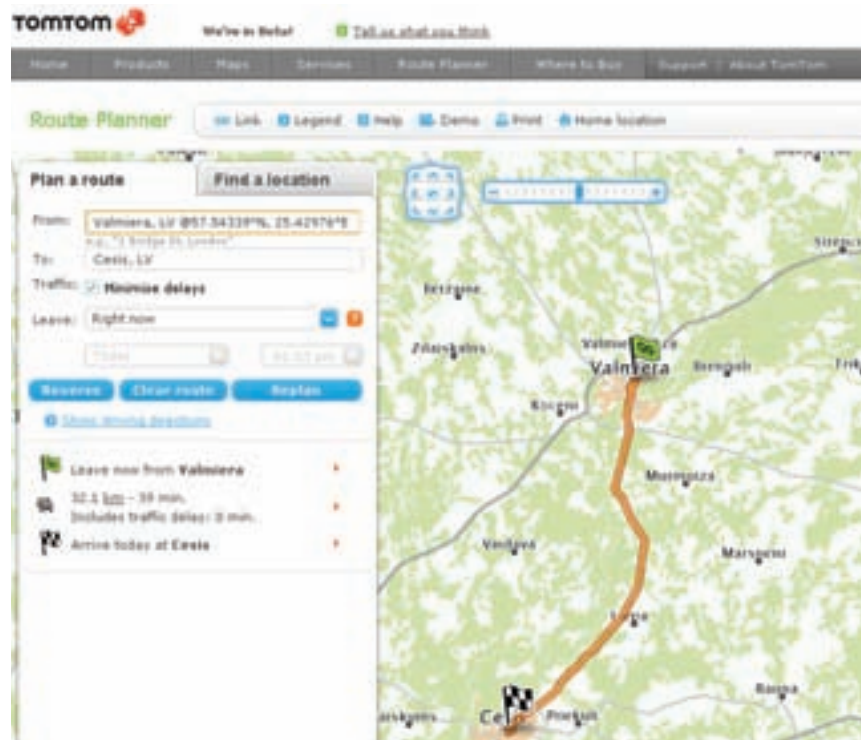
Priekšrocības – maršrutēšana tieši tad, kad tas nepieciešams – pārvietojoties. Ar programmas palīdzību tiks parādīta lietotāja atrašanās vieta, iepļānotais galamērķis, un aprēķinātais laiks, cikos tajā nokļūst. Novirzoties no maršruta tas tiks nekavējoties pārrēķināts, piedāvājot citu – izdevīgāko. Iespējamās izmantot tiešsaistes informatīvo režīmu par izvairīšanos no sastrēgumu vietām, informāciju par tuvākajiem tūrisma objektiem, ainaviskiem skatu punktiem, veikaliem, bankām u.c. GPS antena parasti ir integrēta iekārtā, atvieglojot tās lietošanu.

Trūkumi – kartes ir tikai ceļiem, citi objekti un reljefs attēloti ļoti maz un neprecīzi. Kartes nav arī pieejamas visai pasaulei (atšķirīgi katram ražotājam). Aparāti parasti ir visvairāk piemēroti lietošanai automašīnās un autobusos, ir speciāli modeļi lietošanai uz motocikla. Ejot kājām (laivojot, braucot ar velosipēdu) jāaprēķinās ar

ierobežotu iekārtas darbības laiku akumulatora baterijas izlādes dēļ.

Raksturīgākais piemērs – *TomTom* (www.tomtom.com). Nodrošina maršrutēšanu mobili, pārvietojoties ar transporta līdzekli vai kājām. Citas līdzīgas iekārtas – *Route 66*, *Navigon*, *Beckers*, *Garmin*, *MIO* u.c.

Citi pakalpojumi – *TomTom* piedāvā arī tiešsaistes maršruta plānotāju: www.tomtom.com. (sk. 23.attēlu).



23.attēls. TomTom maršrutēšanas programma – viena no iespējam elektroniskajai maršrutēšanai, aprēķinot distances veikšanas ātrumu un ceļu, pamatojoties uz lietotāja izvēlētajiem parametriem. Avots: www.tomtom.com.

4. Programmas darbam ar jebkādu kartogrāfisko materiālu

Nodrošina maršrutēšanu gan mobili, gan no stacionāra datora. Produkti pieejami arī plaukstdatoriem.

Priekšrocības – ievietojot programmā iepriekš sagatavotu (piesaistītu koordinātām) kartogrāfiskā materiāla attēlu, iespējams plānot maršrutu gan automašīnai, gan kalnu pārgājienam, gan laivošanai utt. Mobilajā versijā redzams, kur tieši atrodaties, un uz kuru pusi dodaties, cik tālu līdz mērķim utt.

Trūkumi – karšu apstrāde var būt laikietilpīgs process, karšu pieejamība ir ierobežota, bieži tās ir par maksu. Kartes var būt ļoti liela apjoma, kas aizņem daudz datora atmiņas, nepieciešams jaudīgs dators, dārga tehnika, bieži nepieciešama ārēja GPS antena.

Raksturīgākai piemērs – *Ozi Explorer* (www.ozieplorer.com). Citas programmas – www.fugawi.com, www.touratech.com u.c. Latvijā pieejamas karšu izdevniecības *Jāņa Sēta* karšu programmas elektroniskai maršrutēšanai ar lielāko priekšrocību – pilnīgāku Latvijas vietējo apstākļu, ceļu informācijas pārzināšanu – *JS Latvija*, kā arī plašākā mērogā – *JS Baltija*.

5. Tiešsaistes karšu serveri

Piedāvā apskatīt kartes no stacionāra datora (vai mobili, ja pieejams bezvadu interneta pieslēgums). Dažiem produktiem iespējama maršrutēšana, bet mazāk attīstītā veidā. Parasti piedāvā tikai savas izstrādātas kartes, vai kartes, kas ir lietojamas bez maksas. Piemēram, www.kurtuesi.lv pieejamas PSRS laika topogrāfiskās kartes, un aerofotouzņēmumi.

Priekšrocības – pieejami mazi mērogi, ērti lietot, lai apskatītu sev nepieciešamu vietu un/vai karti izdrukātu.

Trūkumi – ierobežota teritorija, novecojusi informācija, nav maršrutēšanas, lēna lapu ielāde.

Raksturīgākais piemērs – www.kurtuesi.lv. Citi piemēri – <http://kartes.delfi.lv/>, <http://kaart.otsing.delfi.ee> (Igaunija) u.c.

Visu iepriekš minēto veidu iekārtas strauji turpina attīstīties. Tiek pilnveidoti gan programmu risinājumi, gan lietotājam draudzīgāku iekārtu un dizaina veidošana. Izgudrotas arī iekārtas un programmas, kas ietilpst vairākās kategorijās (no jau pieminētajām, piemēram, *Viamichelin* izstrādā un pārdod arī mobilos navigatorus, *TomTom* piedāvā arī maršrutu plānošanu tiešsaistē utt.). Izplatītas arī papildu programmas mobilajiem navigatoriem, kas ļauj tos lietot kā parastus GPS uztvērējus, kā arī darbināt tās ar citiem kartogrāfiskajiem materiāliem. Parasti tās ir t.s. atvērtā koda jeb *open source* programmas Piemēram, *TMaps*, <http://jrepetto.free.fr/tmaps/en/index.html>, *Offroad Navigator*, <http://www.webazar.org/tomtom/offroad.php?lang=uk> u.c.

Paredzams, ka tuvākajā nākotnē šo ierīču integrācija visa veida tūrisma maršrutu plānošanā tiks izmantota aizvien vairāk, tomēr daudzi radošie un organizatoriskie risinājumi joprojām būs cilvēka pārziņā, veidojot labu savstarpējo sasaisti.

IZMANTOTO AVOTU SARAKSTS

- Anspaks A. 1960. *Cēsis. Tūrisma ceļvedis pa Cēsīm un to apkārtni*. Rīga, Latvijas valsts izdevniecība.
- Asimov, I. 1996. *500 000 Jahre Erfindungen und Entdeckungen*. Augsburg, Bechtermünz Verlag im Weltbild Verlag.
- Bacon, F. (n.a.) *Of Travel* (pārpublicēts). <http://www.bartleby.com/3/1/18.html>. Resurss apskatīts 2009. gada 16.februārī.
- Balticlakes. 2007-2009. Velo maršruti. Latgale (Latvija) – velo maršruts Nr.1.1. „Lielais Lubāns”. http://balticlakes.com/lv/marsruti/Latgale_Latvija/Nr_1_1. Resurss apskatīts 2009. gada 16.oktobrī.
- Birger, G.A. 1880. *Barona Münchhauzena brīnišķīgi un jocīgi trāpījumi, ko tas piedzīvojis reizodams pa ūdeni, zemi un gaisu*. Jelgava, Steffenhagen.
- Brencis A. 2003. *Aktīvā tūrisma pamati*. Rīga, Biznesa augstskola Turība.
- Brūklens A. 1957. *Koknese-Staburags-Pļaviņas* (tūrisma biļetens). Rīga, LĻKJS Pļaviņu rajona komiteja.
- Buckley, R. 2004. *Environmental Impacts of Motorized Off-highway Vehicles*. R. Buckley (ed.). *Environmental Impacts of Ecotourism* (Ecotourism series Nr.2). Cambridge, Oxfordshire, CABl, pp. 83-99.
- Campo. 2009. Maršruti. Upes. Riežupe. <http://www.campo.laivas.lv/lv/mar/riezupe/>. Resurss apskatīts 2009.gada 28.oktobrī.
- Cohen, E. 1972. Towards a sociology of international tourism. *Social Research*, 39, pp. 64-82.
- Cohen, E. 1979. A phenomenology of tourist experience. *Sociology*, 13, pp. 179-201.
- Dabas aizsardzības pārvalde. 2008. Īpaši aizsargājamo dabas teritoriju vienotais stils. <http://www.daba.gov.lv/index.php?objid=1146>. Resurss apskatīts 2009.gada 28.oktobrī.
- Dalen, E. 1989. Research into values and consumer trends in Norway. *Tourism Management*, 10 (3), pp. 183-186.
- Davidson, R. 2008. *Reading Topographic Maps*. <http://www.map-reading.com/intro.php>. Resurss apskatīts 2008. gada 29. novembrī.
- Drošības aspekti Lauku tūrisma mitnē. 2007. Rīga, LLTA „Lauku ceļotājs”.
- Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 561/2006 „Par konkurences noteikumiem autopārvadājumu nozarē un darba apstākļu un satiksmes drošības uzlabošanu” (spēkā no 2007. gada 11. aprīļa).
- Fromer, J.A. 1990. *A Teaching and Activities Guide. Broché*, pp. 20.-22.
- Gallup and American Express. 1989. Unique four national travel study reveals traveller types (news release). American Express.
- Gelter, H. 2008. Interpretation and Total Experience management (TEM) as innovative methods for sustainable nature based tourism – A benchmarking analysis (conference paper for the 17th Nordic Symposium in Tourism and Hospitality Research, Lillehammer, 25-27 September 2008).
- Government of Alberta. 2005. *Establishing A Tourism Routes*, [http://www1.agric.gov.ab.ca/\\$department/deptdocs.nsf/all/agdex10347](http://www1.agric.gov.ab.ca/$department/deptdocs.nsf/all/agdex10347). Resurss apskatīts 2008. gada 21.novembrī.
- Guļevska D. (red.) 1996. *Svešvārdu vārdnīca*. Rīga, Valmiera, Norden.
- Hahn, H. 1975. Urlaub '74, Wissen Sie eigentlich, was für ein Urlaubstyp Sie sind? *Für Sie*. 25.1.74.
- Holovejs D. K. 1999. *Tūrisma bizness*. Rīga, Jānis Roze.
- Ievkalns G. 1958. *Kandava-Sabile* (tūrisma ceļvedis). Rīga, Latvijas Tūrisma un ekskursiju pārvalde, LĻKJS Kandavas rajona komiteja.
- Italian Job Rally. 2008. <http://www.theitalianjob2008.com/>. Resurss apskatīts 2008.gada 10.novembrī.
- Jūrmalas pilsētas domes saistošie noteikumi Nr.39, „Par transportlīdzekļu iebraukšanu īpaša režīma zonā Jūrmalā”. <http://www.jp.d.gov.lv/docs/g09/s/g09s039.htm>. Resurss apskatīts 2009. gada 20.oktobrī.
- Keller, P.C. and Richmond, E.R. 2003. Internet Cartography and Official Tourism Destination Websites, in M. P. Peterson (ed.), *Maps and The Internet*. Oxford, Elsevier Science, pp.75-84.
- Kirstges, T., Schröder, C. & Born, V. 2001. *Destination Reiseleitung. Leitfaden für Reiseleiter – aus der Praxis für die Praxis*. München, Wien, Oldenbourg Wissenschaftsverlag.
- Latvijas Valsts Standarts. 1999-2009. <https://www.lvs.lv>. Resurss apskatīts 2009. gada 18.septembrī.
- Larsen, J. E. 2004. Route report EuroVelo Route 7, http://www.friedefugle.dk/Eurovelo_rute_7.pdf. Resurss apskatīts 2008. gada 12. novembrī.
- Latvijas Valsts ceļi. 2009. Latvijas Autoceļu tīkls. <http://www.lvceļi.lv/LV/?i=15>. Resurss apskatīts 2009. gada 20.februārī.
- Larsoni (reklāmas aģentūra). 2007. <http://www.larsoni.lv/>. Resurss apskatīts 2008.gada 12.novembrī.
- Lourens, M. 2007. Route tourism: a roadmap for successful destinations and local economic development. *Development Southern Africa* Vol. 24, No. 3. pp. 475-490.
- LR Vides ministrijas mājas lapa, 2008. Likumdošana. Normatīvie akti. http://www.vidm.gov.lv/lat/likumdosana/normativie_akti/?doc=3151. Resurss aprakstīts 2008.gada 29.novembrī.
- LU Matemātikas un informātikas institūts, *Latviešu valodas skaidrojošā vārdnīca: karte*, <http://www.ailab.lv/Vardnica/servlet/Vardnica?vards=karte>. Resurss apskatīts 2008.gada 29.novembrī.
- Lūkins O. 1963. *Seda. Burtnieku ezers. Salaca* (tūrisma ceļvedis). Rīga, Latvijas valsts izdevniecība.
- Middleton, V. T. C. and Clarke, J. 2001. *Marketing in Travel and Tourism* (3rd ed.). Oxford, Butterworth-Heinemann.
- Mohareb, N. I., ElAdawi, A. G. and Ayad, H. M. 2008. Tourist navigation through historical sites: the Spatial analyses approach. In C. Brebbia (ed), *Sustainable Tourism III*. Wessex, WIT Press, pp. 53-65.
- Neitmann, K. 1993. Die Residenzen des livländischen Ordensmeisters in Riga und Wenden im 15. Jahrhundert. In U. Arnold (Hrsg.) *Stadt und Orden : das Verhältnis des Deutschen Ordens zu den Städten in Livland, Preußen und im Deutschen Reich*. Marburg, Quellen und Studien zur Geschichte des Deutschen Ordens (44), S. 59-93.
- Neitmann, K. 2001. Rat und Ratsgebietiger Wolters von Plettenberg. Beobachtungen zum Regier-

- ungs- und Verwaltungsstil des Ordensmeisters // Wolter von Plettenberg und das mittelalterliche Livland. In N. Angermann und I. Misāns (Hrsg.). *Schriften der Baltischen Historischen Kommission*, Bd. 7. Lüneburg, Verlag Nordostdeutsches Kulturwerk, S. 101-111.
- New Zealand Land Transport Safety Authority, 2004. *Cycle Network and Route planning guide*, <http://www.ltsa.govt.nz/road-user-safety/walking-and-cycling/cycle-network/index.html>. Resurss apskatīts 2008.gada 12.novembrī.
- Perrault, W.D., Dorden, D.K. and Dorden, W.R. 1979. A psychological classification of vacation life-styles. *Journal of Leisure Research*, 9, pp. 208-224.
- Plog, S. 1977. Why destination areas rise and fall in popularity. In E.Kelly, (ed.). *Domestic and International Tourism*, Institute of Certified Travel Agents.
- Plog, S. 1987. Understanding psychographics in tourism research. In J.R.B. Ritchie and C. R. Goeldner (eds.). *Travel, Tourism, and Hospitality Research: A Handbook for Managers and Researchers*. New York: John Wiley and Sons, pp. 203-214.
- Radovska R. 1958. *Baldone un tās apkārtnē* (tūristu ceļvedis). Rīga, VACP Latvijas Tūrisma-Ekskursiju pārvalde, LĶKJS Baldones rajona komiteja.
- Romanovskis J. 2004. Vispārējs Latvijas upju apskats. <http://www.laivas.lv/temas/padomi/1040/>. Resurss apskatīts 2008.gada 15. novembrī.
- Rozīte M. 1999. Tūrisma attīstība Latvijā. *Latvijas Arhivi* 1999.1, 96-110. lpp.
- Rullis R. u.c. 1961. *Kuldīga. Tūrisma ceļvedis pa Kuldīgas rajonu*. Rīga, Latvijas valsts izdevniecība.
- Rumans P., Urtāne S. 1982. *Ar mugursomu plecos*. Rīga, Zvaigzne.
- Schemeer-Sturm, M. L. 2001. *Reiseleitung Grundkurs* (4th ed.). München, Oldenburg Wissenschaftsverlag.
- Schober, R. 1993. (Urlaubs-)Erleben, (Urlaubs-)Erlebnis. In H. Hahn, H.J. Kagelmann (Hrsg.). *Tourismuspsychologie und Tourismussoziologie: ein Handbuch zur Tourismuswissenschaft*, München, S. 137-140.
- Scottish Natural Heritage. 1993. *Sustainable Development and the Natural Heritage: The SNH Approach*. <http://www.snh.org.uk/>. Resurss apskatīts 2009.gada 25.maijā.
- Smaļinskis J. 2008. Rokasgrāmata lauku tūrisma uzņēmējiem ilgtspējīgai saimniekošanai *Natura 2000* teritorijās. Rīga, LLTA „Lauku ceļotājs”. [elektroniskā versija]: <http://www.macies.celotajs.lv/publ/research/SaimniekosanaNaturaTeritorijas.pdf>
- Smaļinskis J. 2006. Vadlīnijas un piemēri dabas resursu – dabas objektu, biotopu, sugu un teritoriju iekļaušanai ilgtspējīga un videi draudzīga tūrisma piedāvājuma popularizēšanā (mācību materiāls). Rīga, LLTA „Lauku ceļotājs”.
- Smith, S.L.J. 1995. *Tourism Analysis: A Handbook* (2nd ed.). Harlow, Longman.
- Smith, L. V. (ed.) 1989. *Hosts and Guests : The Anthropology of Tourism* (2nd ed.). Philadelphia, University of Pennsylvania Press.
- Spangenberg, J.H. and Valentine, A. 1999. *Indicators for Sustainable Communities. Wuppertal Institute for Climate, Environment and Energy. The Prism of sustainability*. <http://www.foeeurope.org/sustainability/sustain/t-content-prism.htm>. Resurss apskatīts 2009.gada 27.oktobrī.
- Swarbrooke, J. 1999. *The Development and Management of Visitor Attractions*. Oxford, Butterworth-Heinemann.
- Swarbrooke, J. and Horner, S. 2007. *Consumer behaviour in tourism* (2nd ed.). Oxford, Elsevier.
- Šengenas Konvencija. 1985/1990/1999. Tulkotāšanas un terminoloģijas centrs (tulkots latviski). Pieejams: www.dvi.gov.lv/likumdosana/files/Schengenas_konvencija.doc.
- Štrauhmanis J. 2004. *Kartogrāfija*. Rīga, RTU izdevniecība.
- Terminoloģijas jaunumi. 2004. Nr.9. [Radošums], Latvijas Zinātņu akadēmijas Terminoloģijas komisija. Rīga, Latvijas Zinātņu akadēmija, 5.lpp.
- Tilden, F. 1951. *The National Parks: What They Mean to You and Me*. New York, Alfred A. Knopf.
- Tilden, F. 2007. *Interpreting Our Heritage* (4th ed.). North Carolina, Chapel Hill Books.
- Toerskien. 2008. Route planning. http://www.toerskien.nl/Toerplanning_Route.htm. Resurss apskatīts 2008. gada 10.novembrī.
- Tūrisma un viesmīlības terminu skaidrojošā vārdnīca. 2008. Rīga, LR Ekonomikas ministrija.
- Universitātsbibliothek Helsinki – Bestandsgeschichte. 2003. *Handbuch der historischen Buchbestände in Deutschland*. G.Kükenshöner, B.Fabian (Hrsg.). Hildesheim, Olms Neue Medien. Pieejams: <http://134.76.163.162/fabian?Universitaetsbibliothek>. Resurss apskatīts 2009.gada 10.augustā.
- Urry, J. 2002. *The Tourist Gaze: Leisure and Travel in Contemporary Society* (2nd ed.). London, Sage Publications.
- US Fish and Wildlife service. 2008. *Darby creek canoe trail*. <http://www.fws.gov/northeast/heinz/DC%20Canoe%20Map1.jpg>, Resurss apskatīts 2008. gada 30. novembrī.
- UNWTO. 2008. *International Recommendations for Tourism Statistics (IRTS)*. 2008. Madrid – New York, pp. 9-30.
- Vadons zaļumniekiem, ekskursantiem un atvaļinājumā braucošiem (buklets). 1934. Rīga.
- Vanags K. 1934. *Vadonis ceļojumiem pa Latviju : kā, kad un kur ceļot, ko ceļojot redzēt*. Rīga, Latvijas ekskursiju biedrība.
- Vasaras ceļojumi : Latvijas darba kameras rokas grāmata strādnieku arodbiedrību tūrisma kopu darbībai. 1937. Rīga, Latvijas darba kamera.
- Vētra K. 1957. *Vidzemes Augstiene*. Rīga, Latvijas valsts izdevniecība.
- Vimba E., Birziņa R. 2005. Latvijas indīgie augi un sēnes. www.liis.lv/indigie/galvena.htm. Resurss apskatīts 2009.gada 28.oktobrī.
- VVSIA *Latvijas Vēstnesis*, 2009a. Ceļu satiksmes noteikumi, <http://www.likumi.lv/doc.php?id=90585>. Resurss apskatīts 2009.gada 28.oktobrī.
- VVSIA *Latvijas Vēstnesis*, 2009b. Imigrācijas likums, <http://www.likumi.lv/doc.php?id=68522>. Resurss apskatīts 2009.gada 16.jūlijā.
- VVSIA *Latvijas Vēstnesis*, 2009c. Latvijas Republikas pierobežas režīma un pierobežas joslas režīma noteikumi, <http://www.likumi.lv/doc.php?id=68103>. Resurss apskatīts 2009.gada 28.oktobrī.
- VVSIA *Latvijas Vēstnesis*, 2009d. Meža likums, <http://www.likumi.lv/doc.php?id=2825>. Resurss apskatīts 2009.gada 16.jūlijā.

- VVSIA *Latvijas Vēstnesis*, 2009e. Noteikumi par kuģošanas līdzekļu satiksmi iekšējos ūdeņos, <http://www.likumi.lv/doc.php?id=103963>. Resurss apskatīts 2009.gada 28.oktobrī.
- VVSIA *Latvijas Vēstnesis*, 2009f. Par kultūras pieminekļu aizsardzību, <http://www.likumi.lv/doc.php?id=72551>. Resurss apskatīts 2009.gada 16.jūlijā.
- VVSIA *Latvijas Vēstnesis*, 2009g. Tūrisma likums, <http://www.likumi.lv/doc.php?id=50026>. Resurss apskatīts 2009.gada 16.jūlijā.
- VVSIA *Latvijas Vēstnesis*, 2009h. Zvejniecības likums, <http://www.likumi.lv/doc.php?id=34871>. Resurss apskatīts 2009.gada 16.jūlijā.
- Westvlaams Economisch Studiebureau. 1986. *Toeristische Gedragingen en Attidues van de Belgische Bevolking in 1985*. Brussels, Westvlaams Economisch Studiebureau.
- Wickens, E. 1994. (citēta no Seaton et al. 1994. *Tourism: the State of the Art*. John Wiley and Sons).
- Wood, K. and House, S. 1991. *The Good Tourist: A Worldwide Guide for the Green Traveller*. London, Mandarin.
- Zanders O. 2000. *Senās Rīgas grāmatniecība un kultūra Hanzas pilsētas kopsakarā (13.-17.gs.)*. Rīga, Zinātne.
- Žigurs E. (red.). 1957. *Brīvā Daugava : Tūrisma maršruti I*. Rīga, Latvijas PSR Izglītības ministrija, Republikāniskā bērnu ekskursiju un tūrisma stacija.
- Ecologytours. 2008. *Разработка маршрута велопохода*. http://www.ecologytours.ru/?Veloturizm:Razrabotka_marshruta_velopohoda. Resurss apskatīts 2008.gada 12.novembrī.
- Лукоянов, П.И. 1988. *Зимние спортивные походы*. <http://tourism.isnet.ru/book/lukojanov/page003.html>. Resurss apskatīts 2008.gada 17.decembrī.
- Меснянкина, Е. 2001. *Разработка экстремальных туристских маршрутов на Российском Севере* (по регионам Российской Федерации на примере мало-Ненецкого автономного округа) (дипломная работа). Сочи, Сочинский государственный университет туризма и курортного дела.
- Степанов, С., Степанова Е. 2003. *Перспективы развития туристских пешеходных маршрутов в Крыму, Культура народов Причерноморья*, 45, с. 77-79, http://tourlib.net/statti_tourism/stepanov.htm
- Ветра, К., Эглите, П. 1968. *Путешествие по Латвийской ССР. По родным просторам*. Минск: Издательство Физкультура и Спорт, типография Звезда.

Nepublicētie materiāli

- Klepers A., Rozīte M. 2009. Tūrisma vietas un galamērķi, to identificēšana un saistība ar administratīvo teritoriju. *Latvijas Universitātes Raksti* Nr. 752. Rīga, Latvijas Universitāte (raksts akceptēts publicēšanai).
- Smaļinskis J. 2008. *Zaļie padomi*.
- Smaļinskis J. 2008. Dabas parka „Daugavas loki” dabas aizsardzības plāna sadaļa „Tūrisms un rekreācija”.
- The Scout Association, *Scout Skills Route Planning for Hikes* (organizācijas mācību materiāls). 2000. London.

Šīs grāmatas mērķis ir rosināt izpratni par tūrisma maršrutu plānošanas pamatiem un organizatoriskām niansēm visdažādākajās situācijās. Grāmatā iekļautas vērtīgas atziņas par tūrisma maršrutu veidošanu Latvijā no agrāko laiku izdevumiem, kas apvienojumā ar jaunāko citās valstīs publicēto un pašu autoru personisko pieredzi padara saturu aktuālu un praktiski pielietojamu.

„Ceļojumos ar divriteni nedrīkst braukt ātrāki kā 10-15 km stundā, pie kam pēc katra 1 stundas brauciena 5-10 minūtes noteikti jāpauz kājām, tas pasargās sirdi un kāju muskuļus no pārpūlēšanās.”

Vasaras ceļojumi, 1937.

„Ceļa plānojums atkarīgs no pārvietošanās veida maršrutā. Ja maršruta mērķis vairāk saistīts ar pārvietošanās procesu – tad vispirms iezīmē ceļu un tad pēta objektus, kas ir ap to un izvēlas maršruta mērķim atbilstošos. Ja mērķis ir saistīts ar noteiktu objektu apmeklējumu, tad vispirms tiek identificēti būtiskie resursi (t.sk. tūrisma objekti) un maršruta trase tiek iezīmēta, lai tos savienotu loģiskā secībā.”

Marlēna Laurensa, 2007.

„Ir pagājis laiks, kad, maršrutus plānojot, bija pieejami tikai drukātie kartogrāfiskie izdevumi. Tagad varam izmantot lielu skaitu datorprogrammu, kas darbojas gan ar parasto kartogrāfisko materiālu attēliem datorā, gan ar vektoru kartēm, gan darbam galda datoros, gan arī plaukstdatoros un speciāli veidotos produktos.”

Kaspars Līviņš, 2009.