

1. ZIŅOJUMS
Baltijas jūras
piekrastes
apmeklētība, tās
radītās slodzes uz vidi
un infrastruktūras
vispārīgs izvērtējums

Ziņojums sagatavots pēc Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas organizētā iepirkuma "Baltijas jūras piekrastes apmeklējuma un tā radītās slodzes uz vidi izvērtējums un piekrastes publiskās infrastruktūras apsekojums" (VARAM 2019/19) *Interreg* Baltijas jūras reģiona transnacionālās sadarbības programmas projekta #R098 "Land-Sea-Act" ietvaros.

Pasūtītājs:

Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija

Reģ. Nr. 90000028508

Peldu iela 25, Rīga, LV-1494

Koordinators: Mārtiņš Grels

Izpildītājs:

Nocticus, SIA

Reģ. Nr. 9 44103054332

Rāmnieki, Liepas pag., Priekuļu nov., LV-4128

Autori:

Andris Klepers, tūrisma attīstības eksperts

Ieva Mārdega, sugu un biotopu aizsardzības jomas eksperte

SIA "Karšu izdevniecība Jāņa Sēta", ĢIS speciālisti un kartogrāfi (Mareks Kilups, Dāvis Immurs, Agris Puriņš)

Jānis Ulme, vides eksperts
jautājumos par atkritumiem piekrastē

Rīga, Valmiera, Latvijas jūras piekraste; 2020. gada aprīlis

"Baltijas jūras piekrastes apmeklējuma un tā radītās slodzes uz vidi izvērtējums un piekrastes publiskās infrastruktūras apsekojums" (VARAM 2019/19)

<p>Pētījuma mērķis, uzdevumi un galvenie rezultāti</p>	<p>Veikt Baltijas jūras piekrastes apmeklējuma un tā radītās slodzes uz vidi izvērtējumu un piekrastes publiskās infrastruktūras apsekojumu, veicot:</p> <ul style="list-style-type: none">• piekrastes apmeklētāju aptauju;• publiskās infrastruktūras novērtējumu;• antropogēnās slodzes novērtējumu uz veģetāciju;• apmeklētāju skaita novērtējumu;• atkritumu koncentrācijas novērtējumu piekrastes zonā. <p>Rezultātā sniedzot vērtējumu un ieteikumus par Baltijas jūras piekrastes apmeklējuma intensitāti un tā radīto slodzi uz vidi un piekrastes publiskās infrastruktūras pilnveidi prioritāri attīstāmajās teritorijās un vispārināti piekrastē kopumā, lai sagatavotu informāciju valsts ilgtermiņa tematiskā plānojuma Baltijas jūras piekrastes publiskās infrastruktūras attīstībai starposma novērtējuma izstrādei atbilstoši Ministru</p>
---	--

	kabineta 2016. gada 17. novembra rīkojuma Nr. 692 6. punktam.
Galvenās pētījumā aplūkotās tēmas	<ol style="list-style-type: none"> 1. Baltijas jūras piekrastes apmeklējuma intensitāte. 2. Apmeklētāju vērtējums par jūras piekrastes piemērotību dažāda veida atpūtai un publisko infrastruktūru. 3. Publiskā infrastruktūra piekrastē (privāti un publiski apsaimniekota), jo īpaši piekļuve, autostāvvietas un pludmales labiekārtojums vietās, kur tas attiecināms (izveide un uzturēšana, kapacitāte). 4. Sadzīves atkritumi pludmales zonā un piekrastes kāpu daļā, to koncentrācija un apsaimniekošana. 5. Veģetācijas stāvokļa vērtējums krasta kāpu aizsargjoslā¹ un antropogēnā slodze uz veģetāciju.
Pētījuma pasūtītājs	Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrija Reģ. Nr. 90000028508 Peldu iela 25, Rīga, LV-1494
Pētījuma īstenotājs	Nocticus, SIA Reģ. Nr. 9 44103054332 Rāmnieki, Liepas pag., Priekuļu nov., LV-4128
Pētījuma īstenošanas gads	Lauka pētījums – 2019. gads, datu apstrāde arī 2020. gads
Pētījuma finansēšanas summa un finansēšanas avots	Finansējums 27 216,60 EUR, t. sk. PVN (kopā 3 nodevumi), apmērā no valsts budžeta apakšprogrammas 69.08.00 “Pārrobežu sadarbības programmu darbības nodrošināšana, projekti un pasākumi (2014–2020)” <i>INTERREG</i> Baltijas jūras reģiona transnacionālās sadarbības programmas 2014.–2020. gadam projekta “Land–Sea–Act” līdzekļiem
Pētījuma klasifikācija*	Padziļinātas ekspertīzes pētījums
Politikas joma, nozare**	Reģionālā attīstība
Pētījuma ģeogrāfiskais aptvērums	Baltijas jūras piekraste Latvijas teritorijā
Pētījuma mērķgrupas	Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas Telpiskās plānošanas un zemes pārvaldības departaments, 17 piekrastes pašvaldību administrācijas, arī NVO un privātais sektors (tūrisma nozarē) u. c.
Pētījumā izmantotās metodes pēc informācijas ieguves veida:	
1) Lauka pētījumu metodes	Baltijas jūras piekrastes apmeklējuma rādītāji, tā radītās slodzes uz vidi novērtējums veikts atbilstoši 2019. gadā precizētajām metodikām ² . Tas ietver trīs galvenās daļas: 1) teritorijas apmeklētības novērtēšana, 2) antropogēnās slodzes uz piekrastes veģetāciju novērtēšana un 3) atkritumu slodzes novērtēšana pludmalē. Apmeklētāju automatizētās vai analogās uzskaites veiktas visās prioritāri attīstāmajās vietās un vairākos citos punktos atbilstoši 2015. gada metodikai – rezultātu precīzākai

¹ Aizsargjoslu likuma 6. panta otrās daļas 1. punktā krasta kāpu aizsargjosla

² Metodikas pieejamas:

http://www.varam.gov.lv/lat/darbibas_veidi/tap/lv/?doc=22027

	<p>vispārināšanai. Pirms lauku darbu uzsākšanas, 2019. gadā šīs metodes precizētas un papildinātas, paturot pēctecīguma iespēju veikt izmērāmo lielumu savstarpējo salīdzināšanu. Saistībā ar apmeklētību un tās radīto slodzi uz vidi atbilstoši jau pieminētajai metodei veikts publiskās infrastruktūras novērtējums.</p> <p>Apmeklētāju radītā slodze uz piekrastes veģetāciju vērtēta klātienē visās 25 prioritāri attīstāmajās vietās, kas noteiktas Valsts ilgtermiņa tematiskajā plānojumā Baltijas jūras piekrastes publiskās infrastruktūras attīstībai (turpmāk – Piekrastes plānojums). Pārējā pētījuma teritorijā izmantojot 2015. gada vērtējuma salīdzinājumu ar jaunākajiem pieejamiem orto-foto attēliem, projekta “Dabas skaitīšana” 2019. gada datiem un aktualizēto informāciju piekrastes <i>Natura 2000</i> teritoriju dabas aizsardzības plānos, kā arī precizējot no publiskās infrastruktūras novērtēšanas laikā tapušā foto materiāla, kas aptver visu piekrastes publisko infrastruktūru. Iegūtie dati ir limitēti un attiecināmi uz apmeklētības radīto slodzi, neietverot antropogēno ietekmi uz vidi tās plašākajā nozīmē.</p> <p>Latvijas piekrastē atkritumu situācijas novērtējums tiek veikts kopš 2012. gada saskaņā ar ANO Vides programmas vadlīnijām, izmantojot <i>UNEP/MARLIN</i> protokolu. Vides izglītības fonda izveidotā atkritumu monitoringa programma tiek īstenota atbilstoši Eiropas Komisijas Lēmumam 2017/848, ar ko nosaka laba jūras ūdeņu vides stāvokļa kritērijus, metodiskos standartus un monitoringa metodes³.</p>
2) GIS datu ģeogrāfiskās piesaistes modelis	<p>Informācijas integrēšanai kopējā piekrastes datubāzes GIS sistēmā izmantots ģeogrāfiskās piesaistes modelis, nodrošinot iespējas veikt telpisko, kvantitatīvo un kvalitatīvo datu savstarpējo analīzi. Modeļa pamatā lietots līnijveida objektu kopums jeb “Piekrastes nogriežņu modelis”, kas izvietots gar piekrasti visā tās garumā (~496 km) paralēli krasta līnijai. Piekrastes nogriežņu modelis sīkāk sadalīts 100 m garos nogriežņos, kur katrs nogrieznis vajadzības gadījumā ļauj reprezentēt piekrasti pa atsevišķiem posmiem detalizācijā līdz 100 m “solim” vai atlasīt un savstarpēji analizēt datus, kas fiksēti piekrastes plānojuma ietvaros veiktajās izpētēs.</p> <p>Nogriežņu modeļa dati tiks publicēti Vides aizsardzības un reģionālās attīstības mājaslapas sadaļā “Valsts ilgtermiņa tematiskais plānojums Baltijas jūras piekrastes publiskās infrastruktūras attīstībai” kā Piekrastes ģeotelpiskie dati http://www.varam.gov.lv/lat/darbibas_veidi/tap/lv/?doc=28761</p>
3) tiesību aktu vai politikas plānošanas dokumentu analīze	<p>Valsts ilgtermiņa tematiskais plānojums Baltijas jūras piekrastes publiskās infrastruktūras attīstībai. Citi politikas plānošanas dokumenti – datubāzē (<i>POLYSIS</i>) iekļautie reģionālās attīstības, tūrisma un vides politikas dokumenti vai tiesību akti.</p>
4) statistikas datu analīze	<p>Origināli iegūti dati par apmeklētāju skaitu pludmalēs, proti, personiski veiktas apmeklētāju uzskaites ar tiešās novērošanas metodēm, t. i., uzskaitēm vai automātisko</p>

³ Apkopotie dati tiek izmantoti nacionālās situācijas un tās attīstības noteikšanai Jūras stratēģijas direktīvas laba jūras vides stāvokļa sasniegšanai kvalitatīvajā raksturlielumā “Jūras piesārņojošie atkritumi” (10. deskriptors)

	<p>skaitītāju izmantošanu. Apmeklētāju uzskaišu dati, kas iegūti piekrastes zonā (pašvaldību, Dabas aizsardzības pārvaldes, projekta īstenotāju (NVO vai citu uzņēmumu), AS "Latvijas Valsts meži" u. c.).</p> <p>Centrālās statistikas pārvaldes (www.csb.lv) mājas lapā pieejamā informācija par tūrisma statistikas aktualitātēm, kā arī statistikas tabulas, kas raksturo tūrisma nozari piekrastē (tostarp ietverot speciāli pieprasītu un atlasītu, nepublicētu informāciju par vietējo tūristu skaitu piekrastes pašvaldībās). Piekrastes pašvaldību teritorijā pārdoto publisko pasākumu biļešu skaits (saskaņā ar Biļesuserviss.lv un Biļesuparadize.lv pārdoto biļešu datiem par 2017. un 2018. gadu). Satiksmes intensitātes datu analīze (tostarp VAS "Latvijas Valsts ceļi" apkoptā statistika par ceļu satiksmes intensitāti un Jūrmalas pilsētas vieglo automašīnu izsniegto caurlaižu skaits 2018. un 2019. gadā), pasažieru vilciena pārdoto biļešu skaita izmaiņas sezonāli stacijās, kas atrodas jūras piekrastes tiešā tuvumā. Dati par tūrisma pieprasījumu no SIA Nocticus datubāzes u. c. Sistemātiski iegūti dati par infrastruktūras stāvokli piekrastē, antropogēno slodzi uz vidi, proti, biotopiem, un dati par atkritumu stāvokli pludmalēs, u. c.</p>
5) esošo pētījumu datu sekundārā analīze	<p>Kvantitatīvo datu salīdzinājums ar 2015. gadā veikto pētījumu "Valsts ilgtermiņa tematiskais plānojums Baltijas jūras piekrastes publiskās infrastruktūras attīstībai". Iegūto apmeklētāju uzskaišu datu vispārīnāšana attiecībā uz piekrastes teritoriju kopumā. Līdzīgi arī pārējo datu – saistībā ar antropogēnu slodzi piekrastes teritorijā – vispārīnāšana vai vērtējums attiecībā uz visu piekrasti kopumā. Izmantoti VUGD piekrastes publiskās infrastruktūras novērtējuma dati.</p>
6) padziļināto/ekspertu interviju veikšana un analīze	<p>Veiktas vairākas padziļinātas intervijas ar uzņēmējiem, piekrastes apsaimniekotājiem, pašvaldību speciālistiem, publisko pasākumu rīkotājiem piekrastē, dažādu dzīvesstilu piekrastes apmeklētājiem u. c. Šīs intervijas nav darba uzdevuma nozīmīgs elements, bet veiktas, pamatojoties uz privātu iniciatīvu, lai rosinātu izpratni par situāciju Latvijas jūras piekrastē šī pētījuma vajadzībām un kvalitatīvai iegūto datu interpretācijai.</p>
7) gadījumu izpēte	<p>Pētījumā rezultāti par Baltijas jūras piekrastes apmeklētību, tās radīto slodzi uz veģetāciju un infrastruktūras vispārīgu izvērtējumu attiecināmi uz visu Latvijas piekrastes teritoriju. Taču ņemot vērā darba uzdevuma specifiku, pastiprināta uzmanība pievērsta definētajām 25 prioritāri attīstāmajām vietām, veicot izpēti atbilstoši 2019. gada metodikām, kas pieejamas: http://www.varam.gov.lv/lat/darbibas_veidi/tap/lv/?doc=22027. Prioritāri attīstāmajām vietām veltīti individualizēti priekšlikumi ilgtspējīgas attīstības nodrošināšanai, kas ietverti šī nodevuma otrajā ziņojumā.</p>
8) kvantitatīvās aptaujas veikšana un datu analīze	<p>Pavisam 2019. gada peldsezonas laikā aptaujā iesaistīti 1199 respondenti. Tās dati salīdzināmi ar 2015. gadā veikto aptauju, izsekojot izmaiņu tendences.</p>
9) citas metodes	<p>Pētījums, t.sk. pieejamo datu apstrāde un lauka darbi, veikti atbilstoši 2019. gada metodikām, kas pieejamas: http://www.varam.gov.lv/lat/darbibas_veidi/tap/lv/?doc=28761</p>

	Citi papildinoši dati par Baltijas jūras piekrastes apmeklētību, tās radīto slodzi uz veģetāciju un infrastruktūras vispārīgu izvērtējumu iegūti no dažādiem avotiem (piemēram, publiskās infrastruktūras kvalitātes vērtējumi klientu atsauksmēs populārākajās mobilajās lietotnēs u.c.).
Kvantitatīvās pētījuma metodes:	
1) aptaujas izlases metode	Intervijas uz vietas pludmalēs, attālināti tiešsaistē, izmantojot sociālos tīklus (<i>Facebook</i> vai specifiski atlasot <i>Instagram</i> vietnē pēc mirkļbirkas #jūra vai norādītajām konkrētām piekrastes lokāciju vietām) vai izplatot anketas (saiti uz elektronisko versiju) visā piekrastes pašvaldību tūrisma informācijas centru un bibliotēku tīklā.
2) aptaujāto/anketēto respondentu/vienību skaits	Kopā iegūtas 1199 respondentu atbildes, uzrunāto skaits lielāks (anketai latviešu valodā konversijas likme 42 % – to apskatījuši 2957 potenciālie respondenti, vidējais anketas aizpildes laiks 11 min.). Anketai angļu valodā konversijas likme 36 %, bet lietuviešu valodā – 35 %. Svešvalodās anketa izmantota specifisku ārvalstu segmentu datu ieguvei. Intervijas pludmalē bieži notikušas krievu valodā, bet dati ievadīti anketā latviešu valodā.
Kvalitatīvās pētījuma metodes:	
Padziļinātās vai daļēji strukturētās / ekspertu intervijas	Šādas intervijas ir vairākas, tostarp ar noteikta segmenta atpūtniekiem, arī apsaimniekotājiem un uzņēmējiem, pašvaldību speciālistiem, akadēmiskās jomas pārstāvjiem, kas specializējas publiskās infrastruktūras jautājumu izpētē, u. c., taču šī metode darba uzdevumā nav uzsvērtā – tā izmantota iegūto datu interpretēšanai un secinājumiem.
Izmantotās analīzes grupas (griezumi)	Piekrastes pašvaldību (17) un administratīvo vienību – pagastu un pilsētu teritorijas, kas robežojas ar jūru.. Atsevišķi atpūtnieku grupu segmenti. Piekrastes publiskās infrastruktūras vērtējuma, biotopu vērtējuma, atkritumu datu un atpūtnieku uztveres tematisko jautājumu ietveršana.
Pētījuma pasūtītāja kontaktinformācija	Telpiskās plānošanas un zemes pārvaldības departamenta Telpiskās plānošanas politikas nodaļas vecākais eksperts Mārtiņš Grels, tālrunis: 67026733, e–pasts: martins.grels@varam.gov.lv

Satura rādītājs

Attēlu un tabulu saraksts	8
Ievads	11
Biežāk izmantoto jēdzienu skaidrojums	13
1. Tūristu plūsmas dinamika piekrastē	16
2. Tūristu mītnes piekrastē	24
2.1. Tūristu mītņu veidi un kapacitāte	25
2.2. Pieprasījums un eksporta daļa, tūristu mītņu komercsektora nozīme kopējā apmeklētāju plūsmas proporcijā	27
2.3. Salīdzinājums ar tūristu mītņu kapacitāti un pieprasījumu Lietuvā un Igaunijā.....	30
3. Piekrastes apmeklētības intensitāte un dinamika	32
3.1. Kopējā jūras piekrastes apmeklētība 2019. gadā: skaits un apmeklējumu intensitāte telpiski un sezonāli.....	32
3.2. Piekrastes apmeklētāju plūsmas sadalījums pēc izcelsmes vietas.....	33
3.3. Tūristu piesaistes un to apmeklētība piekrastes zonā.....	35
3.4. Galveno izmaiņu salīdzinājums ar situāciju 2015. gadā	39
4. Piekrastes apmeklētāju segmenti un atpūtas paradumi	41
4.1. Apmeklējumu sezonālitate, biežums un uzturēšanās ilgums	42
4.2. Jūras piekrastes atbilstība brīvā laika pavadīšanas prasībām — apmeklētāju apmierinātības indekss	45
4.3. Jūras piekrastes atpūtas izmaiņu uztvere un salīdzinājums pēdējo piecu gadu periodā.....	46
4.4. Piekrastes vietu pozicionējums, to stiprās un vājās puses atbilstoši dažādiem atpūtnieku segmentiem	50
4.5. Piekrastes apmeklētāju prototipi atbilstoši dzīvesstilam un motivācijas segmentēšanai	51
5. Pārskats par apmeklētāju slodzi uz piekrastes veģetāciju	58
5.1. Kopējais vērtējums par antropogēno slodzi uz veģetāciju	59
5.2. Ieteikumi antropogēnās slodzes uz veģetāciju mazināšanai	66
6. Pārskats par jūras piesārņojošo atkritumu stāvokli	70
6.1. Kopējais jūras piesārņojošo atkritumu daudzuma vērtējums piekrastē	72
6.2. Jūras piesārņojošo atkritumu daudzuma dinamika	74
6.3. Jūras piesārņojošo atkritumu sastāvs Latvijas piekrastē.....	74
6.4. Ieteikumi jūras piesārņojošo atkritumu daudzuma mazināšanai	79
7. Infrastruktūras nodrošinājuma vispārināts vērtējums Latvijas piekrastē ...	80
7.1. Infrastruktūras kapacitāte dažādos piekrastes posmos	81
7.2. Infrastruktūras stāvoklis un kvalitāte dažādos piekrastes posmos	84
7.3. Sabiedrības drošības un glābšanas darbu organizēšanas infrastruktūras nodrošinājums piekrastē	89
7.4. Piekrastes publiskās infrastruktūras problēmas un ieteikumi risinājumiem	91

7.5. Diskusijai un turpmākai izpētei	101
Pielikums	104
Pielikums Nr. 1. Norādes zīmes uz jūru — atlasīti piemēri nu dažādām piekrastes vietām.....	104

Attēlu un tabulu saraksts

1. attēls. Tūristi no Vācijas apmetušies kāpu zonā, tikai dažus metrus no lrbes ietekas jūrā, līdzīgi kā citas 70 grupas tobrīd.....	16
2. attēls. Populārajā tūristu ceļvedī "Lonely Planet" iekļautais Latvijas kā tūrisma galamērķa raksturojums.....	17
3. attēls. Latvijas iedzīvotāju ceļojumu skaits un ilgums Baltijas jūras piekrastē...	18
4. attēls. Tūristu mītnu numuru noslogojums piekrastes pašvaldībās.....	19
5. attēls. Nozīmīgākie piekrastes apmeklētāju plūsmu virzieni.....	20
6. attēls. Uzņemto jahtu skaita izmaiņas jahtu ostās Latvijā.....	21
7. attēls. Viesu mājas "Lauču akmens" restorāna vasaras terase jūras stāvkrastā.	24
8. attēls. Tūristu mītnu skaits un kapacitāte piekrastes pašvaldībās (izņemot Rīgu) 2019. gada novembrī.....	25
9. attēls. Tūristu mītnu veidi un kapacitāte piekrastes pašvaldībās (izņemot Rīgu) atbilstoši veidam un numuru skaitam.....	26
10. attēls. Tūristu mītnu veidi un kapacitāte piekrastes pašvaldībās (izņemot Rīgu) atbilstoši gultasvietu skaitam.....	27
1. tabula. Jūras piekrastes vietējos galamērķus raksturojošie galvenie rādītāji izmitināšanas sektorā kopš 2010. gada.....	28
11. attēls. Ārvalstu tūristu nakšņojumu skaits tūristu mītnēs piekrastes pašvaldībās (izņemot Rīgu).....	29
12. attēls. Ārvalstu tūristu nakšņojumu skaits tūristu mītnēs piekrastes pašvaldībās (izņemot Rīgu un Jūrmalu).....	29
13. attēls. Aptaujā ietvertu piekrastes apmeklētāju nakšņošanas izvēles jūras tuvumā.....	30
2. tabula. Baltijas valstu galvenie tūrisma rādītāji izmitināšanas sektorā 2019. gadā.....	31
14. attēls. Ainava ar idealizēto pilsētas pludmales atpūtas vietu — baltām smiltīm, zilu jūru, zvilņiem, vasaras kafejnīcu un plastmasas palmām.....	32
15. attēls. Latvijas teritorijas Baltijas jūras piekrastes apmeklētības intensitātes sadalījums.....	33
16. attēls. Apmeklētāju izcelsmes vieta Summer Sound Liepāja festivālā pēc tiešsaistē pirktu biļešu sadalījuma (n=3383).....	34
17. attēls. Ventspils publisko pasākumu apmeklējumu segmentēšana pēc apmeklētāju dzīvesvietas.....	35
18. attēls. Jaunveidotā Jūrkalnes publisko pasākumu norises vieta — Vējturu nams Ugunsplavā.....	35
19. attēls. Summer Sound Liepāja mūzikas festivāla apmeklētāju skaits kopš tā organizēšanas pirmsākumiem.....	37

20. attēls. Tūristu piesaistes kā alternatīva atpūtai pludmalē sliktu laikapstākļu gadījumā.....	38
21. attēls. Atpūta kāpās ar skatu uz Pāvilostas jūrakmeni vēsā jūlija pēcpusdienā.	41
22. attēls. Aptaujāto respondentu sociāli demogrāfiskais profils un to sadalījums pēc jūras piekrastes apmeklējuma kompānijas.....	42
23. attēls. Piekrastes vietas atrašanās atkarībā no apmeklētāju dzīvesvietas. ...	43
24. attēls. Atpūtnieku pie jūras pavadītāis laiks.....	43
25. attēls. Pie jūras pavadītā laika sadalījums pa sezonām.	44
26. attēls. Dažādu piekrastes aktivitāšu galvenās sezonas atšķirības.	44
27. attēls. Apmeklētāju apmierinātība ar publiskās infrastruktūras kvalitāti: tās atbilstība gaidām par brīvā laika pavadīšanu.....	45
28. attēls. Publiskās piekrastes infrastruktūras stāvoklis starp ķemperiem populārās starptautiskās mobilās lietotnes Park4Night lietotāju vērtējumā.....	46
3. tabula. Piekrastes apmeklētāju komentāri par pārmaiņām piekrastē pēdējo gadu laikā (pieminēšanas biežumu secībā).	48
29. attēls. Labākās pludmales izvēle kā alternatīva jau apmeklētajai vietai.	51
30. attēls. Dzīvesstila segments: vairāk impulsivitātes, romantikas, sapņu un aizrautības.	52
31. attēls. Dzīvesstila segments: vairāk dinamikas, piedzīvojumu, adrenalīna, sportiskuma un aizrautības.....	53
32. attēls. Dzīvesstila segments: vairāk autentiskuma, iedziļināšanās kultūras atšķirībās, tradīcijās, aizrautīgs pieredzējums vērtīgāks par ērtībām.....	54
33. attēls. Dzīvesstila segments: stereotipiska pludmales atpūta, popkultūra, materiālisms, statusa apliecinājums, arī izrādīšanās.	54
34. attēls. Dzīvesstila segments: izdevīguma meklējumi, pašpārlicība, praktiskums.....	55
35. attēls. Dzīvesstila segments: antimateriālistiska pozīcija un dabiskums.	55
36. attēls. Dzīvesstila segments: prasīgums, tradīcijas, pamatīgums, kvalitāte. ...	56
37. attēls. Dzīvesstila segments: pragmatisms, pagātnes akcentēšana mazāka mobilitāte.	56
38. attēls. Privāti apsaimniekots ķemperu laukums — atpūtas vieta Strantē, kas dabiski piemērota miera un klusuma meklētājiem, īpaši ārzemniekiem.....	57
39. attēls. Mazo mārsilu ziedēšana pelēkajā kāpā Ziemupes dabas liegumā — vietā ar mazāko apmeklētāju plūsmas intensitāti.	58
40. attēls. Īslaicīgi centieni aizkavēt jūras krasta erozijas procesus ar improvizētu zaru pinumu un neestētisku dēļu klājumu smilšu stabilizācijai zem izveidotās nojumes — skatu terases Medzes pagastā — vietā, kur notiek ļoti izteikta jūras krasta atkāpšanās.	59
41. attēls. Veģetācijas pakāpeniska atjaunošanās pie ierīkotās gājēju koka laipas Lilastē.....	62
42. attēls. Smiltis daļēji ieputināti atpūtnieku atstāti atkritumi Papes pludmalē..	70
43. attēls. Jūras piesārņojošo atkritumu izvērtējuma laukumi Baltijas jūras reģionā.	71

44. attēls. Jūras piesārņojošo atkritumu situācija Latvijas piekrastē 2012.–2019. gadā.....	73
4. tabula. Nacionālajos datos iekļauto veikto jūras piesārņojošo atkritumu izvērtējumu skaits un aktuālo monitoringa laukumu skaits.	73
45. attēls. Vidējais jūras piesārņojošo atkritumu daudzuma pieaugums pārskata periodos.....	74
5. tabula. Kopējais un pārskata periodu (2012.–2015. un 2016.–2019.) atkritumu materiālu kategoriju īpatsvars no kopējā atkritumu daudzuma Latvijas piekrastē.....	75
6. tabula. TOP 10 jūras piesārņojošo atkritumu frakciju īpatsvars (2012.–2019.). .	76
46. attēls. Sīko atkritumu, īpaši cigarešu izsmēķu un filtru, savākšana ir problēma visās plaši apmeklētajās pludmalēs, kam vajag rast efektīvāku risinājumu, vienlaikus risinot arī smēķēšanas problēmu publiskajās peldvietās.....	77
7. tabula. Tīrākās un netīrākās Baltijas jūras piekrastes pludmales Latvijā.....	78
47. attēls. Privāti ierīkota noeja līdz jūrai Ulmales stāvkrastā brīvdienu mājas viesiem.	80
48. attēls. Bīvs stihiski veidojušos taku tīklojums (attēlā ar pārtrauktajām līnijām) ar noejām līdz jūrai Ragakāpā, Jūrmalā (20 takas 2 kilometru posmā). .	82
49. attēls. Piekrastes autostāvlaukumu stāvoklis 2019. gadā.....	84
50. attēls. Universālā dizaina piekļuves risinājuma fragments Rojas pludmalē, kurai 2018. gadā piešķirts dabas pieejamības sertifikāta “NaaC” karogs.	85
51. attēls. Piekrastes publiskās infrastruktūras stāvokļa vērtējums.....	86
52. attēls. Piekrastes un atsevišķu tās posmu vērtējums pēc to labiekārtojuma atbilstības pludmales apmeklētāju gaidām.	87
53. attēls. Atpūtas vieta pie Muižupītes ietekas Baltijas jūrā un brīdinājuma zīmes pie izveidotas, bet nepietiekami uzturētas publiskās infrastruktūras.	88
54. attēls. Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta automašīnas iestrēgšana smiltīs nobrauktuvē pie Ragaciema, veicot cietušā evakuāciju no pludmales.	89
55. attēls. Piekļuves ceļš pie jūras Ventspils novada Tārgales pagasta Jaunciemā.....	90
56. attēls. Publiskā noeja līdz jūrai, kas veidota respektējot kāpu reljefu.	92
57. attēls. Stacionāro sauso tuaļu regulāra apsaimniekošana, nodrošinot elementāru sanitāro normu ievērošanu, publiskajās piekrastes vietās ir kritiska problēma, kas vietās ar lielu apmeklētāju intensitāti būtu jāaizliedz, ieviešot citus risinājumus.....	99
58. attēls. Stihiski izveidojies automašīnu stāvlaukums mežainajā piejūras kāpā Upesgrīvā pretī reģionālās nozīmes ceļam P127 Talsi-Upesgrīva.....	100

Levads

Valsts ilgtermiņa tematiskā plānojuma Baltijas jūras piekrastes publiskās infrastruktūras attīstībai (piekrastes plānojums) izstrāde ir Piekrastes telpiskās attīstības pamatnostādņēs 2011.–2017. gadam noteikts uzdevums un viens no Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijas "Latvija 2030" ieviešanas soļiem, kurā piekraste ir definēta kā viena no nacionālo interešu telpām — „...viens no Latvijas lielākajām vērtībām, kur dabas un kultūras mantojuma saglabāšana jālīdzsvaro ar ekonomiskās attīstības veicināšanu”.

Piekrastes plānojums apstiprināts ar Ministru kabineta 2016. gada 17. novembra rīkojumu Nr. 692 "Par Valsts ilgtermiņa tematisko plānojumu Baltijas jūras piekrastes publiskās infrastruktūras attīstībai". Piekrastes plānojuma uzdevumi Nr. 3.5. un 3.6. paredz, ka vajag iegūt datus par apmeklētāju skaitu, to slodzi uz veģetāciju, novērtēt jūras piesārņojošo atkritumu daudzumu piekrastē un iegūt datus par publiskās infrastruktūras stāvokli un pietiekamību. 2019. gadā ir iegūta informācija šo uzdevumu Nr. 3.5. un 3.6. izpildei. Datu apkopošana, datu analīze un abi ziņojumi sagatavoti VARAM organizētā publiskā iepirkuma Nr. VARAM 2019/19 ietvaros, izmantojot INTERREG Baltijas jūras reģiona transnacionālās sadarbības programmas 2014.–2020. gadam projekta *Land–Sea Interactions Advancing Blue Growth in the Baltic Sea Coastal Areas (Land–Sea–Act)* līdzfinansējumu.

Šajā pētījumā iegūtā informācija izmantota piekrastes plānojuma starpposma (2016.–2019. gads) novērtējuma un ieteikumu izstrādei projekta (*INTERREG Baltijas jūras reģiona transnacionālās sadarbības programmas 2014.–2020. gadam projekta Land–Sea Interactions Advancing Blue Growth in the Baltic Sea Coastal Areas (Land–Sea–Act)*) ietvaros, un tā ļaus labāk plānot attīstību turpmākajā piekrastes plānojuma ieviešanas procesā un pamatot ieguldījumu vajadzības piekrastē. Lai iegūtu informāciju par izmaiņu tendencēm, pētījuma dati ir salīdzināti ar bāzes informāciju par piekrastes apmeklējumu, tā radīto slodzi uz vidi un publiskās infrastruktūras novērtējumu 2015. gadā, kas izstrādāta pēc līdzīgas pētījumu veikšanas metodikas.

Pētījuma rezultāti ietverti divos ziņojumos. Šis ziņojums ietver vispārīgāku informāciju par piekrastes attīstības tendencēm un antropogēnās slodzes kopsakarībām, bet otrā saistītā ziņojumā ietverta detalizēta informācija par pašvaldību teritoriālajām vienībām un prioritāri attīstāmajām teritorijām, t. sk.:

- 1) piekrastes apmeklētāju plūsmas izvērtējums;
- 2) pārskats par ilgtermiņa atkritumu slodzi un tās izmaiņām pludmalē;
- 3) antropogēnās slodzes uz veģetāciju izvērtējums;
- 4) publiskās infrastruktūras (kapacitātes un kvalitātes) izvērtējums;
- 5) operatīvo dienestu piekļuves iespējamības pie jūras izvērtējums;
- 6) priekšlikumi vajadzīgajiem pasākumiem situācijas uzlabošanai, lai mazinātu apmeklētāju radīto slodzi uz vidi un pilnveidotu piekrastes publisko infrastruktūru.

Papildus abiem ziņojumiem atjaunināta arī piekrastes ģeodatubāzes informācija, uzsverot noejas un nobrauktuves uz jūru, publiskos autostāvlaukumus, to kapacitāti un kvalitāti, tūristu mītnes un to kapacitāti, kā arī precizējot citu informāciju. Visā piekrastes garumā ar detalizāciju līdz 100 m posmiem precizēta piekrastes apmeklētības intensitāte, atkritumu slodze un antropogēnā slodze uz veģetāciju.

Ziņojumā ietvertā informācija ir izmantojama teritorijas attīstības plānošanā, ieguldījumu plānošanā un vajadzības pēc tiem pamatošanā, kā arī piekrastes apsaimniekošanas jautājumu risināšanā.

Novērtējums veikts pirms COVID-19 pandēmijas par 2019. gada situāciju, tāpēc neatspoguļo tās izmaiņas, kas var rasties saistībā ar COVID-19 sekām.

Biežāk izmantoto jēdzienu skaidrojums

Antropogēnā slodze: tieša vai netieša cilvēku un viņu saimnieciskās darbības iedarbība uz dabu kopumā vai uz tās atsevišķiem komponentiem un elementiem (ainavām, dabas resursiem u. tml.). Pārmērīga antropogēnā slodze var novest pie teritorijas dabisko īpašību zaudēšanas⁴.

Antropogēno slodzi mazinoša publiskā infrastruktūra — atpūtas, dabas tūrisma un izziņas infrastruktūras fiks, piemēram, skatu laukumi, skatu platformas, torņi, gājēju laipas, takas, velomaršruti, stāvlaukumi, atpūtas vietas, laivu piestātnes, u.c. infrastruktūras objekti, kas samazina apmeklētāju radīto negatīvo ietekmi uz īpaši aizsargājamās dabas teritorijas vērtībām⁵ (pētījuma kontekstā — piekrastes dabisko pamatni plašāk) un veicina apmeklētāju informētību un vides apziņu.

Apmeklētību piekrastē var izteikt ar vairākiem jēdzieniem, kas savstarpēji nav lietojami kā sinonīmi. Uzskaitēm lieto apmeklētāju jēdzienu, kam piemīt ceļošanas motīvs. Tas ietver vienas dienas ceļotājus (arī ekskursanti) un tūristus, kas ir tie paši apmeklētāji, taču nakšņo galamērķī, ceļojot ilgāk par vienu diennakti. Vēl precīzāk var lietot jēdzienu **apmeklējumi**, jo parasti datu apkopojumi tiek veidoti ilgākam laika periodam (gadam, sezonai vai mēnesim) un attiecīgo objektu vai vietu viens cilvēks var apmeklēt vairākkārt. Līdz ar to arī jēdziens “tūristu plūsma” kā tūristu kopums, kas dodas uz noteiktām tūrisma vietām (ienākošā, izejošā un vietējā tūristu plūsma), var tikt attiecināts kā **“apmeklētāju plūsma”**, plašāk ietverot arī vietējo patēriņu un vienas dienas ceļotāju apmeklējumus⁶. Plūsma kā tāda ir dinamiska, ko var raksturot ar kustību laikā un telpā — to raksturo **mobilitātes** jēdziens.

Kāpas — ģeomorfoloģisks veidojums (vēja sanesti smilšu pauguri) vai noteikta iedalījuma piekrastes biotops (pelēkās kāpas ar zemu lakstaugu veģetāciju) ir antropogēnās slodzes kontekstā jutīgākā dabas pamatnes daļa piekrastē. Veģetācija cieš no fiziskas nomīdīšanas, izbraukāšanas ar mehāniskiem transporta līdzekļiem, ugunsgrāku kurināšanas u. tml. un lēni atjaunojas, jo smilšainā sastāva dēļ kāpu virsma ir irdena, tajā ir maz barības vielu, augājs ir skrajš. Vistuvāk jūrai atrodas *primārās kāpas*, kas ietver *embrionālās kāpas* (nelieli smilšu pauguriņi ar skraju veģetāciju — pirmais posms kāpu attīstībā) un *priekškāpas* (sauktas arī par baltajām kāpām). Tajās var augt gan lakstaugi, gan krūmi. Tālāk no jūras ir *sekundārās kāpas* (ar pelēko kāpu, meža vai pļavu augāju)⁷. Pret fizisku nomīdīšanu mežainās kāpas ir noturīgākas par pelēko kāpu, ko palīdz nostiprināt koku saknes. No visas piekrastes kāpas sastopamas pusē no teritorijas — ap 240 km garumā

⁴ Tūrisma un viesmīlības terminu skaidrojošā vārdnīca. (2008). Rīga.

⁵ Dabas aizsardzības pārvalde. (2016). Pamats no “Metodika projektu ieguldījuma efektivitātes novērtēšanai (..) pasākuma “Antropogēno slodzi mazinošas infrastruktūras izbūve un rekonstrukcija *Natura 2000* teritorijās” projektos”.

⁶ Tūrisma un viesmīlības terminu skaidrojošā vārdnīca. (2008). Rīga.

⁷ Laime, B. (2001). Jūras biotopi. *Latvijas biotopi: klasifikators*. Kabucis, I. (red.). Rīga: Latvijas Dabas fonds — *atsauce uz jēdzienu klasifikāciju*.

(līdzīgi kā smilšainas pludmales), ko nosaka iežu sastāvs un krasta morfoloģija — lēzeno akumulatīvo krastu izplatība⁸.

Krasta līnija ir nosacīta robeža starp jūras virsmu un sauszemi, tā mainās, mainoties jūras ūdenslīmenim. Par krasta līniju pieņem ilggadējo vidējo ūdenslīmeni⁹.

Piekraste šajā pētījumā ietver visu pie jūras esošo Latvijas pašvaldību (17) teritoriālās vienības (novadus, pagastus un pilsētas), jeb piekrastes plānojuma sauszemes teritoriju, kas ietver:

- Pāvilostas, Rojas, Mērsraga, Carnikavas, Saulkrastu, Salacgrīvas novadu administratīvās teritorijas, Rucavas novada Rucavas pagasta, Nīcas novada Nīcas pagasta, Grobiņas novada Medzes pagasta, Ventspils novada Jūrkalnes, Užavas, Vārves, Tārgales pagastu, Dundagas novada Kolkas pagasta, Engures novada Engures un Lapmežciema pagastu, Limbažu novada Skultes pagasta administratīvās teritorijas;
- Liepājas, Ventspils, Jūrmalas un Rīgas pilsētu administratīvo teritoriju daļas, kuras ir tieši saistītas ar piekrastes telpiskās attīstības pamatnostādņēs 2011.-2017.gadam raksturotā piekrastes vienotā dabas un kultūras mantojuma attīstību.

Atkarībā no pētījuma tēmas šaurāk analizēta tikai pludmale, krasta kāpu aizsargjosla, teritorija līdz krasta līnijai tuvākajam valsts vai reģionālas nozīmes ceļam vai citādi, to atrunājot atsevišķi.

Pludmale — krasta zonas sanešus uzkrājošā virsūdens daļa, kas pakļauta viļņu plūsmām. Tā ir josla starp pašreizējo jūras krastu un jūras *krasta līniju*, kas pasargā krastu no viļņu ārdošās darbības¹⁰. Kā sinonīms dažkārt tiek lietots vārds *liedags*¹¹, bet lībiešu valodā *mierrānda*¹². Atkarībā no vēja virziena un stipruma pludmales platība ir mainīga. Var nošķirt zemo pludmales daļu (kas atsedzas zema ūdens līmeņa gadījumā) un augšējo pludmali, kas pastāv augsta ūdens līmeņa gadījumā. To ir svarīgi ņemt vērā, aprēķinot pludmales laukumu apmeklētāju ietilpības noteikšanai, — tas ir mainīgs lielums.

Pludmales maksimālā ietilpība. Pētījumos atšķirīgi minēts tas, cik liela platība vienam cilvēkam pludmalē ir optimāla. Tas arī nav nemainīgs lielums, jo pastāv individuālā telpas uztvere un dažādas vajadzības atkarībā no veiktajām aktivitātēm pludmalē. Pludmalei vajadzīga sabiedrisko pakalpojumu un piekļuves zona, ko nevar izmantot privāti, laba pludmaļu pārvaldība ietver dažādu aktivitāšu zonējumu, kas samazina pasīvai atpūtai paredzēto platību. Attiecībā uz aktīvu peldēšanos vajadzīga mazāka

⁸ Eberhards, G., & Lapinskis, J. (2008). Baltijas jūras Latvijas krasta procesi. Rīga: LU, Kalme.

⁹ Ancāne, I. (2000). Dabas ģeogrāfija. Skaidrojošā vārdnīca. Rīga: Zvaigzne ABC.

¹⁰ Ancāne, I. (2000). Dabas ģeogrāfija. Skaidrojošā vārdnīca. Rīga: Zvaigzne ABC.

¹¹ Grīne, I., & Zelčs, V. (1997). Latviešu–angļu–vācu–krievu ilustrētā ģeomorfoloģijas terminu vārdnīca (red.). Rīga: P&K.

¹² Latviešu–Lībiešu vārdnīca. Tūrisma materiālu izstrādei, uzziņas līdzekļu un teritorijas iedzīvotāju lībiskās identitātes uzturēšanai. (2010). Rīga: LLTA "Lauku ceļotājs"

pludmales daļa (minēti 4,65–9,3 m²¹³ personai), pasīvai atpūtai, 5–10 m², citā pētījumā 14 m²¹⁴, minēta arī saucamā “saulessarga vieta” — 4 x 4 m (16 m²)¹⁵. Taču minimālā pieļaujamā privātā pludmales telpa atšķiras no komforta zonas, kas nodrošina augstāku apmierinātības līmeni. Tāpat šis skaitlis neietver ekoloģiskos apsvērumus par slodzi uz kāpu veģetāciju. Infrastruktūras plānošanas vajadzībām veikts prioritāri attīstāmo vietu pludmaļu maksimālās ietilpības aprēķins, par vienam cilvēkam pludmalē paredzamās vietas lielumu pieņemot 16 m² pilsētās vai ciemos ar attīstītu pludmaļu infrastruktūru un 50 m² pārējās vietās, ņemot vērā šī pētījuma laikā apmeklētāju uzskaites un aptaujās iegūtos datus. Aprēķinam no kopējās platības atņemtī 10 %, kas saglabājas kā publiskās piekļuves telpa un plašāka aktīvās atpūtas zona. Pētījumā noskaidrotais vidējais pie jūras pavadītais laiks ir 2 h 38 min, kas atbilst publikācijām par pludmalē pavadīto laiku, pieņemot, ka rotācijas koeficients (cik cilvēku uz vienu pludmales vietu dienas laikā paspēj nomainīties) ir 3¹⁶. Izmantota pamatformula¹⁷ ar pilnveidotajiem apsvērumiem¹⁸. Neatkarīgi no dažādā pieļaujamā atpūtnieku skaita pludmalē ikdienā svarīgi koncentrēties uz pārvaldību un labu apsaimniekošanu, kā tas norādīts Pasaules veselības organizācijas vadlīnijās drošai atpūtai pie publiskajiem ūdeņiem¹⁹.

Publiskās infrastruktūras kapacitāte atbilstoši šī dokumenta kontekstam vērtēta, vadoties pēc apmeklētāju vajadzības piekļūt jūrai un viņu mijiedarbības ar dabas pamatni. Tā ir publiskās piekļuves infrastruktūras fiziskā kapacitāte (noejas līdz jūrai, nobrauktuves, autostāvlaukumi, velostāvvietas, veloceļi u. c.), kuras uzdevums ir mazināt antropogēnās slodzes negatīvo ietekmi uz veģetāciju piekrastē, vienlaikus nodrošinot ērtu piekļuvi jūrai. Šī kapacitāte ir saistīta ar savienojošā transporta (publiskā transporta) kapacitāti, dabas pamatnes *maksimālo ietilpību jeb nestspēju* (pludmales laukumu, kas piemērots dažāda veida atpūtai), viesmīlības pakalpojumu kapacitāti, kas pieejami atpūtniekiem, slodzes uz vidi izpausmēm u. c.

¹³ Quicoy, A.R., & Briones, N.D. (2009). Beach Carrying Capacity Assessment of Coastal Ecotourism in Calatagan, Batangas, Philippines. *Journal of Environmental Science and Management* 12(2), 11– 27.

¹⁴ <https://www.planning.org/pas/reports/report194.htm>

¹⁵ Williams, A.T. & Micallef, A. (2009). *Beach management: Principles and practices*. Earthscan, London, UK.

¹⁶ Rodella, I. et al. (2020). Carrying capacity as tool for beach economic value assessment (case studies of Italian beaches). *Ocean & Coastal Management*, 189, 1–20.

¹⁷ Boullon, R.C. (1985). *Planificación del Espacio Turístico*. Ed. Trillas, México, DF. Formula pieļaujamās fiziskās slodzes aprēķinam ekotūrisma vajadzībām, ko izmantojusi ANO Pasaules Tūrisma organizācija (2008).

¹⁸ Rodella, I., Corbau, C., Simeoni, U., & Utizi, K. (2017). Assessment of the relationship between geomorphological evolution, carrying capacity and users' perception: Case studies in Emilia–Romagna (Italy). *Tourism Management*, 59, 7–22.

¹⁹ Pasaules Veselības organizācija (2003). *Guidelines for safe recreational water environments. (1). Coastal and fresh waters*.

1. Tūristu plūsmas dinamika piekrastē



1. attēls. Tūristi no Vācijas apmetušies kāpu zonā, tikai dažus metrus no Irbes ietekas jūrā, līdzīgi kā citas 70 grupas tobrīd.

Foto: A. Klepers, jūlijs 2019, AS "Latvijas Valsts meži" apsaimniekotā teritorija Ventspils novadā

Baltijas jūras piekraste ir stabili kļuvusi **par vienu no Latvijas tūrisma eksportspējīgākajiem galamērķiem**, kas līdzīgi tika plānots jau pirms pieciem gadiem Latvijas Tūrisma attīstības pamatnostādņēs 2014.–2020. gadam. Izaugsme noritējusi pat vēl straujāk — pieaudzis tūristu mītnu skaits piekrastē un to kapacitāte (sk. 2. nodaļu), palielinājies ārvalstu tūristu skaits gar visu piekrasti. Tūrisma pieprasījums koncentrējas visas piekrastes garumā no Nidas ciema līdz Ainažiem, veidojot lineāru reģionālu galamērķi, kas apmeklējuma motivācijas un galamērķi raksturojošo pazīmju ziņā ir viendabīgs un pastāv paralēli galvaspilsētai un iekšzemes reģioniem. Tas norāda uz skaidri iespējamu alternatīvu arī tūrisma reģionālajā galamērķu dalījumā nevadīties pēc plānošanas vai kultūrvēsturiskajiem reģioniem, bet pāriet uz pieprasījuma un telpas ziņā funkcionāli saistītiem **trim reģionālajiem galamērķiem kā tirgvedības kategorijām, proti, galvaspilsēta, piekraste un iekšzeme**. Katrai kategorijai var būt apakškategorijas un specifiski tūrisma produkti, bet uzmanība vēršama uz konkrēto kategoriju spēcīgā kopumā.

Baltijas jūras piekraste starptautiski akcentēta kā viena no svarīgākajām valsts pievilcības komponentēm. Piemēram, Kolkasraga apmeklējums *Lonely Planet* populārajā tūristu ceļvedī (sk. 2. attēlu) ierindots starp trim oriģinālākajiem tūristu pieredzējumiem līdzās Vecrīgai un Cēsīm Gaujas Nacionālajā parkā²⁰.

²⁰ <https://www.lonelyplanet.com/latvia>

Welcome to Latvia

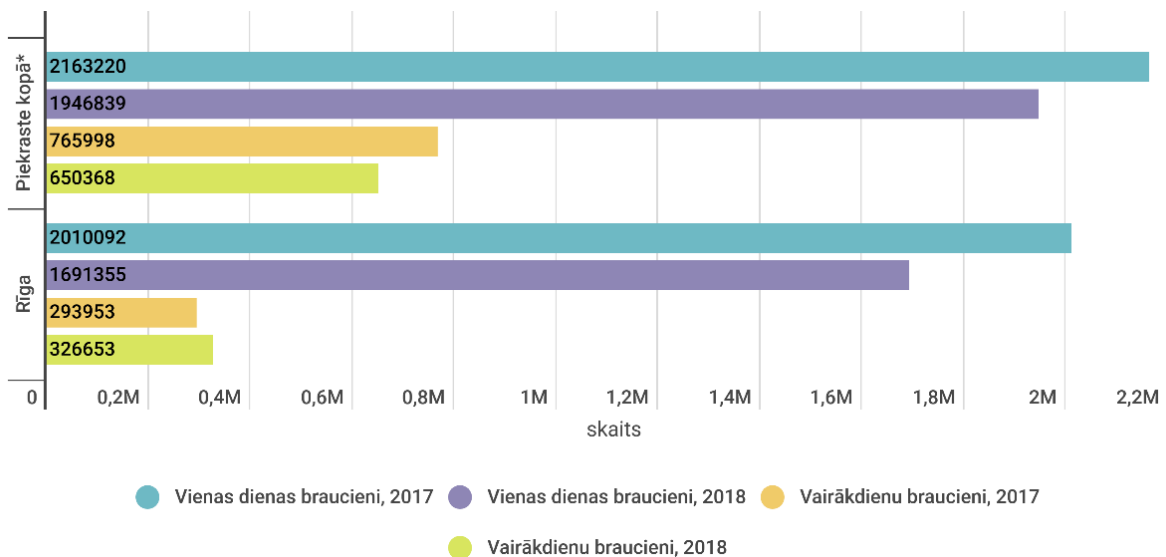
A tapestry of sea, lakes and woods, Latvia is best described as a vast, unspoilt parkland with just one real city – its cosmopolitan capital, Rīga. The country might be small, but the amount of personal space it provides is enormous. You can always secure a chunk of pristine nature all for yourself, be it for trekking, cycling or dreaming away on a white-sand beach amid pine-covered dunes.

2. attēls. Populārajā tūristu ceļvedī "Lonely Planet" iekļautais Latvijas kā tūrisma galamērķa raksturojums.

Vienlaikus šāds pieprasījuma pieaugums un tirdzniecības saturā izceltais apsolījums (fīras, baltas pludmales smiltis; iespēja nodoties sapņiem nepiesārņotā vidē; iespēja baudīt privātu satikšanos ar jūru) rada pretnostatījuma problēmas: pārāk **lielu apmeklētāju koncentrēšanos** atsevišķās vietās, radot slodzi uz vidi — **noplicinot piekrastes kāpu zonu un radot sadzīves atkritumu slogu**. Tas vēl vairāk akcentē piekrastes zonas kā **tūrismam un rekreācijai īpaši vērtīgas, bet arī jūtīgas vietas, ilgtspējīgas apsaimniekošanas vajadzību**, meklējot vienotus risinājumus fragmentēti pārvaldītajā teritorijā.

Vietējā tūrismā iespējams identificēt stabilu pieprasījumu brīvā laika pavadīšanai pie jūras, ko vienlaikus būtiski ietekmē sezonālas klimata "kaprīzes" vasaras periodā. **Latvijas iedzīvotāju vienas dienas braucienu skaits (~2 milj. gadā) uz jūras piekrasti atpūtas nolūkos pārsniedz ceļošanas skaitu uz galvaspilsētu** (sk. 3. attēlu). Arī vairāku dienu braucienu kategorijā Latvijas iedzīvotāji piekrasti kopumā izvēlas divas reizes biežāk nekā Rīgu. Šajos datos nav uzskaitīti vietējie atpūtnieki, neietilpst arī ārvalstu tūristi, un neliela daļa no īsajiem braucieniem nesaistīti ar jūru bijuši uz citām vietām ar jūru robežojošās pašvaldībās (piemēram, Limbažiem). Kopējais tūristu (tostarp vienas dienas ceļotāju un vietējo atpūtnieku) plūsmas apjoms un sadalījums detalizētāk analizēts ziņojuma 3. nodaļā.

Atbilstoši nakšņošanas datu salīdzinājumam Latvijas piekrastes tūristu mītnēs **ārvalstu tūristi pārsniedz vienu trešdaļu no visiem nakšņotājiem**. Rīgā un Jūrmalā ārvalstu tūristu nakšņotāju skaits ir lielāks par vietējiem tūristu skaitu. Rucavas novads, kurā ir izteikti augsts tūristu skaits no Lietuvas, ir otrajā vietā no Latvijas pašvaldībām eksporta proporcijas viesnakšu skaita ziņā — uzreiz pēc Mārupes novada.



3. attēls. Latvijas iedzīvotāju ceļojumu skaits un ilgums Baltijas jūras piekrastē.

Avots: speciāli atlasīti dati no Latvijas iedzīvotāju ceļojumu pa Latviju aptaujas, CSP, 2018

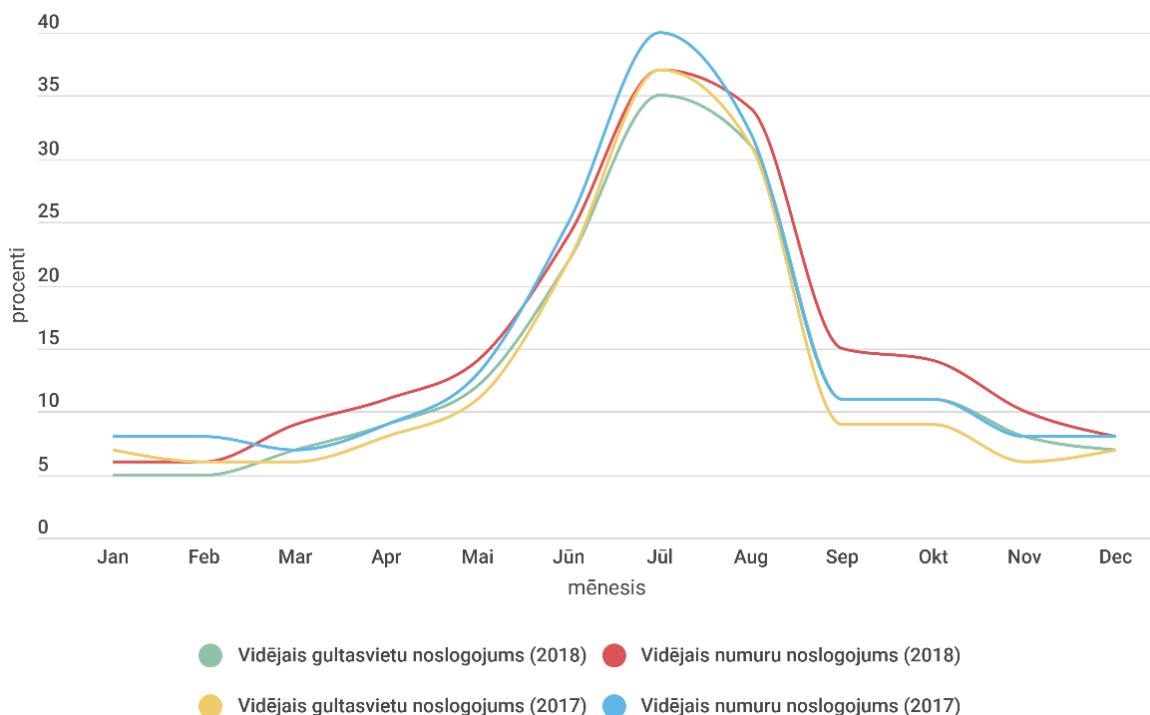
Izteikti lielāka **tūristu plūsmas koncentrācija** ir lielo pilsētu tuvumā (Rīga, Jūrmala, Liepāja, Ventspils, Salacgrīva u. c.) un pie galvenajiem tūristu mobilitātes mezglpunktiem (starptautisko ostu un lidostu tuvumā, pie robežpārejas punktiem Rucavas un Salacgrīvas novados, pie nozīmīgiem ceļiem) un vietās ar populārām tūristu piesaistēm (Kolkasrags, tematiski publiskie pasākumi u. c.). Daudz mazāka apmeklētības intensitāte ir mazapdzīvotās vietās ar grūtu piekļuvi, kur galvenie ceļi attālinās no jūras par vairākiem kilometriem (piemēram Akmeņraga vai Ovīšu apkārtnē), arī jūras krasta daļā, kas nav piemērots tradicionālai pludmales atpūtai, kura saistīta ar smilšainu liedagu (Randu pļavas, Mērsraga akmeņainā jūras piekraste u. c.).

Tūristu plūsmas apjomu ļoti **krasi ietekmē sezonālitate**. To uzskatāmi parāda tūristu mītnu pieprasījuma dati (sk. 4. attēlu). Joprojām **apgrozījums trīs vasaras mēnešos ir augstāks nekā pārējos deviņos mēnešos**.

Vidējais gultasvietu un numuru noslogojums viesnīcās un citās tūristu mītnēs piekrastes pašvaldībās 2018. gadā bija:

- 14,1% vidējais gultasvietu noslogojums;
- 16 % vidējais numuru noslogojums.

Lielāks noslogojums bija vienīgi Jūrmalā (45,6 %) un Liepājā (39,9 %). Pārējās pašvaldībās tas svārstījās starp 9,2 % (Rojas novadā) un 19,7 % (Ventspilī). Novados ārpus pilsētām vidējais noslogojums bija vēl zemāks (10,7 % numuru noslogojums un 12 % gultasvietu noslogojums).



4. attēls. Tūristu mītnu numuru noslogojums piekrastes pašvaldībās.

Avots: speciāli atlasīti dati par noslogojumu piekrastes pašvaldībās (izņemot Rīgas pilsētu), CSP, 2018

Vidējais tūristu mītnu numuru noslogojums valstī ir ~40 %, regulāri pārsniedzot šo robežu, savukārt vidējais piekrastes **tūristu mītnu noslogojums piekrastes pašvaldībās** (izņemot Rīgu) ir ~16 % (17,2 % (2018. gadā) un 15,4 % 2017. gadā (pēc CSP datiem)). Augstāks noslogojums visa gada laikā ir lielākajās pilsētās (atbilst Latvijas reģionu vidējam noslodzes skaitlim), taču mazapdzīvotajos apvidos pusi no gada kopējais tūristu mītnu noslogojums nepārsniedz 10 % robežu. Tā kā šie ir vidējie rādītāji, tad jāņem vērā, ka virkne tūristu mītnu strādā tikai īslaicīgi, proti, 3–5 mēnešus gadā, bet vietām, kas ir atvērtas visu gadu, izdevies atrast noteiktu nišu klientus (makšķernieki, putnu vērotāji, piedzīvojumu tūristi, publisko pasākumu apmeklētāji u. c.). Sezonālītātes ietekmi uz krasām apmeklētāju plūsmas izmaiņām nav izdevies pārvarēt piekrastei kopumā, un līdzīga tendence pastāv arī citos jūras galamērķos ap Baltijas jūru, piemēram, Polijas vai Lietuvas pludmalēs, taču vairāki risinājumi tematisko nišu jomā vai pilsētas piedāvājumu dažādošanā pierādījuši to dzīvotspēju. Kopumā vērojama tendence palielināties kājāmgājēju (*Jūrtaka*) un velotūristu (*EuroVelo 13* un *EuroVelo 10*) skaitam garākās distancēs — visas piekrastes vai liela tās posma garumā.



5. attēls. Nozīmīgākie piekrastes apmeklētāju plūsmu virzieni.

Avots: Nocticus, 2019; Grupa 93 & R. Krūmiņš, 2015

2019. gadā piekrastē bija trīs galvenie ienākošās apmeklētāju plūsmas “jūras vārti” — pasažieru prāmju ostas Rīgā, Ventspilī un Liepājā (sk. 5. attēlu):

- ar prāmi (*Tallink | Silja Line: Romantika un Isabelle*) no Zviedrijas uz Latviju 18 stundās (septiņi reisi nedēļā maršrutā Stokholma–Rīga vai kā atsevišķs kruīzs arī Visbjija–Rīga)^{21, 22};
- ar prāmi (*Stena Line: Stena Flavia un Scottish Viking*) no Zviedrijas uz Latviju 8,5 stundās (24 reisi nedēļā maršrutā Nīnashamna–Ventspils)²³;
- ar prāmi (*Stena Line: Stena Gothica un Urd*) no Vācijas uz Latviju 26 stundās (10 reisi nedēļā maršrutā Trāveminde–Liepāja)²⁴.

Papildus regulārai pasažieru prāmju satiksmei lielu, bet īslaicīgu apmeklētāju plūsmu rada kruīzu kuģu pasažieri. Visvairāk kruīzu kuģus uzņem Rīgas osta. Palielinoties kruīza pārvadājumiem globālā mērogā, arī Baltijas jūras kruīzi kļūst pieprasītāki. Rīgas brīvostas attīstības programmā 2019.–2028. gadam ir noteikts mērķis izveidot Rīgu par nozīmīgu kruīzu un pasažieru prāmju ostu Baltijas jūras reģionā un panākt Rīgas iekļaušanu visu lielāko kruīza kompāniju maršrutos. Rīgas ostā 2018. gadā tika apkalpoti **75 000 kruīza**

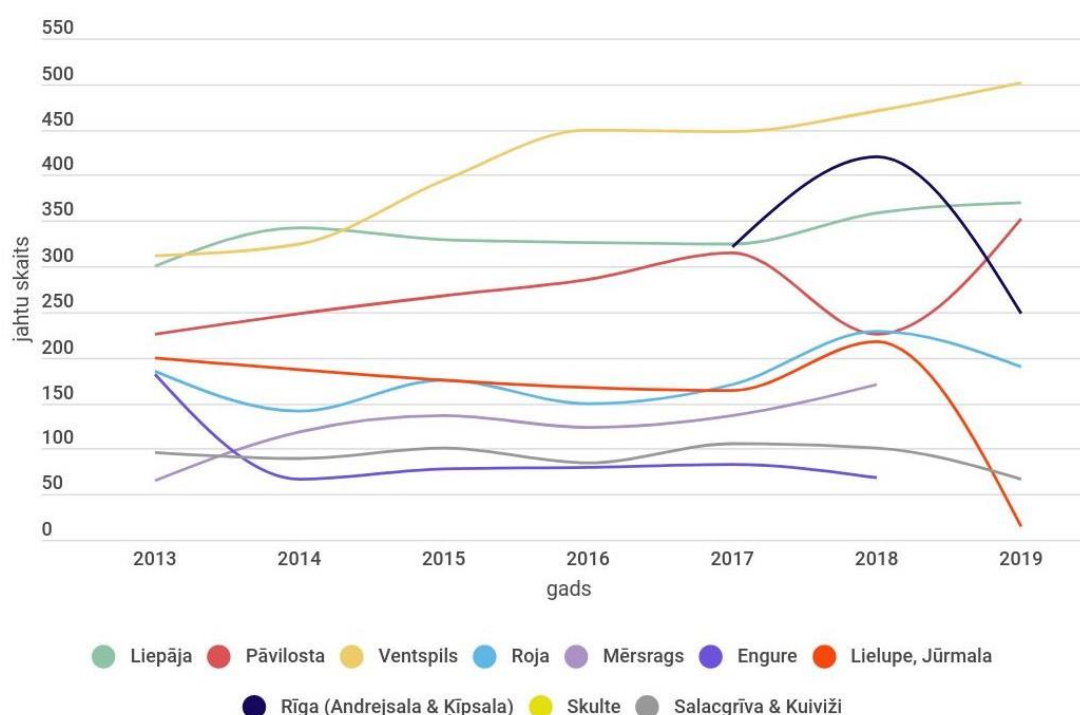
²¹ <https://www.tallink.lv/riga-stokholma>

²² <https://www.tallink.lv/cruise-rig-vis-rig>

²³ <https://www.stenaline.lv/no-latvijas-uz-zviedriju>

²⁴ <https://www.stenaline.lv/no-latvijas-uz-vaciju>

pasaziēru, turpmāko desmit gadu laikā iecerēts šo skaitli dubultot līdz 150 000 pasaziēru un vismaz 150 kuģiem gadā. Rīgas ostā 2019. gadā piestāja 85 kruīza kuģi. Galamērķa infrastruktūras kapacitātes tests paredzams Liepājas ostai 2020. gada 4. augustā, kad tur plāno piestāt divi kruīza kuģi ar ~1600 ārvalstu tūristiem, kas būs lielākais līdz šim vienlaikus uzņemtais ārvalstu tūristu skaits šajā ostā. Ventspils ostā izbūvēta vajadzīgā infrastruktūra pasaziēru apkalpošanai, lai varētu uzņemt visus lielākos kuģus, kas brauc Baltijas jūrā. Tomēr pētījumi norāda uz zemu ieguldīto investīciju atmaksāšanos dažu kruīza kuģu uzņemšanai ostās, jo daļa pasaziēru no kuģa nenokāpj, ekonomiskā ietekme no īsā piestāšanas laika ir neliela, salīdzinot ar infrastruktūras izveidi un resursietilpīgajiem organizatoriskajiem darbiem. Iebraukšana Rīgas līcī ir laukietilpīga, kas savukārt rada lielākas priekšrocības Liepājas vai Ventspils ostām.



6. attēls. Uzņemto jahtu skaita izmaiņas jahtu ostās Latvijā.

* Engures ostā līdz pat 2019. gada vasaras otrai pusei īsti nebija iespējams iebraukt. Pakalpojums būs pieejams tikai no 2020. gada sezonas. Iepriekšējo gadu skaitļi ir vietējā jahtkluba kursēšanas aktivitāte.

** Salacgrīvas jahtu osta 2019. gadā bija slēgta infrastruktūras uzlabošanas darbu dēļ, tāpēc attiecīgā gada skaits ir tikai no Kuivižu ostas.

*** Jūrmalas Lielupes jahtu ostas uzskaitē iepriekšējos gados apkopoti arī privāto jahtklubu dati, taču 2019. gada skaits ir tikai no Jūrmalas pašvaldības ostas.

**** Skultes ostā pilnvērtīgu jahtu ostas pakalpojumu nav, tā vairāk darbojas tikai kā fiziska piestātnes vieta.

***** Rīgas jahtu ostu apkopojumā nav datu par Audu, Latvijas jahtu u. c. piestātnēm, kur arī jahtas mēdz piestāt. Reālais skaits ir lielāks.

Avots: Kurzemes plānošanas reģions, Rīgas plānošanas reģions, 2020

Latvijas jahtu ostās **piestājušo jahtu skaits 2019. gadā bija ~2000**, no kurām vairāk nekā puse jahtu piestāja Ventspilī, Liepājā un Pāvilostā (sk. 6. attēlu). Kopš 2015. gada kāpums ir par 25 %, tomēr tikai divas ostas ir sertificētas atbilstoši Zilā karoga ostu standartiem (Jūrmalā un Liepājā). Jahtu ostām ienākumus sniedz ne tikai jahtu ceļotāju apkalpošana, bet arī jahtu apkopes pakalpojumi vai jahtu novietošana ziemas sezonas laikā. Līdz ar lielākām kopīgām iniciatīvām²⁵ vienota Baltijas jūras jahtu ostu un maršrutu tīkla stiprināšanai gaidāms jahtu skaita vai ostās izmantoto pakalpojumu palielinājums.

Sauszemes ceļu galvenie apmeklētāju plūsmu pārvietošanās virzieni ir stabili un nav būtiski mainījušies, salīdzinot ar 2015. gadu, taču pieaugusi intensitāte (sk. 5. attēlu):

- ārvalstu tūristiem A1 no Igaunijas puses, A10 no Rīgas (tostarp starptautiskās lidostas), A11 no Lietuvas puses (un vairāki citi reģionālās nozīmes ceļi no Lietuvas, kas savieno ar vairākām lielākajām Lietuvas iekšzemes pilsētām: Viļņu, Šauļiem un Panevėžiem);
- vietējie tūristi un vienas dienas ceļotāji pamatā izmanto A9, A10 un P128 R–Latvijā, A1, A2 un P11 A–Latvijā;
- izteikti liela ir vietējo vienas dienas atpūtnieku plūsma, kas pamatā koncentrējas pie lielākajām pilsētām un jūras piekrastes apdzīvotajiem centriem, pa ceļiem, kas šīs vietas savieno ar iekšzemes lielākajiem apdzīvotajiem centriem (Valmiera–Tūja; Jelgava/Tukums – Klapkalnciems; Talsi–Roja, Kuldīga–Jūrkalne u. c.).

Pieaugoša un nozīmīga loma nefragmentētas piekrastes atpūtas organizēšanai un vienmērīgākam plūsmas sadalījumam ir **Jūrtakas**²⁶ iniciatīva kājāmgājējiem, kas ir Eiropas mēroga garās distances pārgājēju maršruta E9²⁷ daļa gar Baltijas jūras piekrasti, tāpat arī **EuroVelo**²⁸ Latvijas maršrutu posmiem, kuru attīstība ir stratēģiski svarīga arī vieglās mobilitātes risinājumu veicināšanas ziņā. Nekoordinētas Latvijas iesaistīto pušu rīcības dēļ ieviesies juceklis EuroVelo maršrutu plānojumā, jo EuroVelo 13 “Dzelzs priekšvara²⁹” maršruts stiepjas visā garumā gar jūras piekrasti, dublējot sākotnēji (un loģiski) tur jau plānoto EuroVelo 10 maršrutu, kura nosaukums ir “Apkārt Baltijas jūrai”, un šobrīd tā trase daudz vairāk skar arī attālākus iekšzemes punktus (Kuldīgu, Kandavu, Siguldu, Limbažus). Ņemot vērā to, ka katram no minētajiem velomaršrutiem ir savs virsmērķis un to plānošana notika nekoordinēti, pašlaik tie vietām pārklājas. EuroVelo 13 balstās uz “Dzelzs priekšvara” konceptu un koncentrējas uz bijušo robežu starp “austrumu bloku” un “rietumu pasauli”, kas Latvijā iet pa krasta līniju. Savukārt EuroVelo 10 maršruts aptver Baltijas jūru, izmantojot arī no krasta

²⁵ piemēram, <https://www.kurzemesregions.lv/projekti/turisms/jahtu-ostas/>

²⁶ <https://coastalhiking.eu/lv>

²⁷ <https://www.era-ewv-ferp.org/e-paths/e9/>

²⁸ <https://www.bicycle.lv/online-karte/>

²⁹ <https://en.eurovelo.com/ev13>

attālākus un drošākus ceļus, iekļaujot arī nozīmīgas dabas un kultūras vērtības iekšzemē, piemēram, Kuldīgas pilsētu.

Tādējādi nav izmantots potenciāls vienmērīgākai *EuroVelo* tīrīs maršrutu plānošanai Latvijā, no kuriem uz piekrasti attiecināmi divi. Piekrastes attīstības interesēs svarīga ir *EuroVelo 10* un *EuroVelo 13* turpmāka ieviešana dabā un drošas, labi uzturētas un labiekārtotas braukšanas iespējas visā maršrutu garumā (ne tikai pilsētās vai kartē).

2. Tūristu mītnes piekrastē



7. attēls. Viesu mājas "Lauču akmens" restorāna vasaras terase jūras stāvkrastā.

Foto: A. Klepers, jūlijs, 2019

Pakalpojumu ziņā daudzveidīgākās un tirgū vadošās joprojām ir viesu mājas un atpūtas kompleksi ārpus pilsētām (sk. 7. attēlu) vai viesnīcas pilsētu teritorijās. Tūristu **mītnu skaits piekrastē ir palielinājies** no 695 tūristu mītnēm 2015. gadā līdz 1109 vienībām 2019. gadā. Vairākas tūristu mītnes gan darbību ir pārtraukušas (sk. 8. attēlu). Īpaši strauji palielinājies viesdzīvokļu (apartamentu) un brīvdienu māju skaits. To ietekmējusi starptautisko rezervēšanas platformu (galvenokārt *Booking.com* un *AirBnB.com*) aktīvā darbība un to spēja uzturēt augstu pieprasījumu gan starptautiskā, gan vietējā tirgū. Tāpēc vienību skaits piecu gadu laikā pieaudzis par vairāk nekā vienu trešo daļu, taču objektīvāk ir vērtēt izmaiņas attiecībā uz viesiem pieejamo numuru skaitu. Šajā kategorijā **tūristu mītnu kapacitāte piekrastē nepilnu piecu gadu laikā palielinājusies par 26 %** (attiecīgi no 6544 numuriem 2015. gada novembrī līdz 7283 numuriem 2019. gada novembrī). Arī gultasvietu skaits tūristu mītnēs piekrastes pašvaldībās ārpus Rīgas pieaudzis no 17 806 līdz 19 268. Arī kapacitāte visstraujāk palielinājusies tieši viesu dzīvokļu un brīvdienu māju kategorijā.

Tūristu mītnu skaits Rīgā tuvojas diviem tūkstošiem vienību, arī īpaši strauji augot piedāvājumam viesdzīvokļu (apartamentu) segmentā. Ārpus galvaspilsētas 16 **piekrastes pašvaldībās atrodas vairāk nekā trešā daļa no Latvijas tūristu mītnēm**, turklāt piektā daļa no tūristu mītnu kapacitātes Latvijā atrodas līdz piecu kilometru attālumam no jūras.



1176

tūristu mītnu skaits 16 piekrastes pašvaldībās (izņemot Rīgu)



7283

numuru skaits viesiem



19268

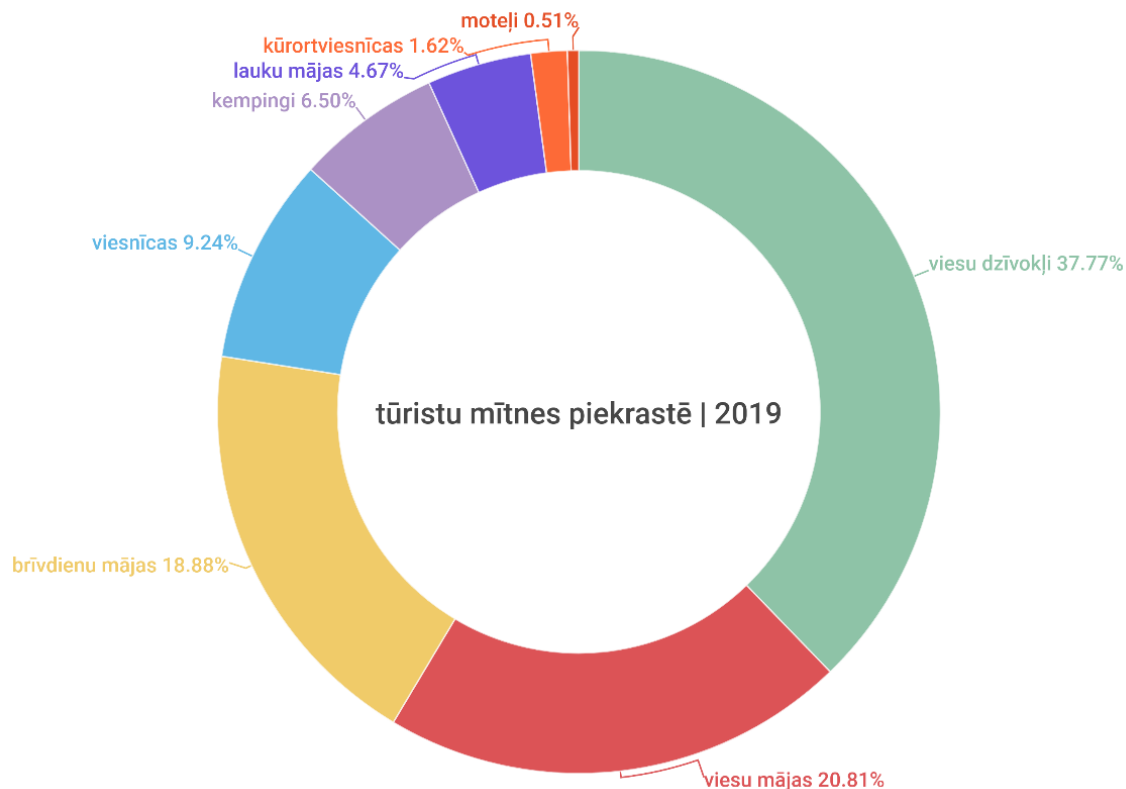
gultasvietu skaits viesiem

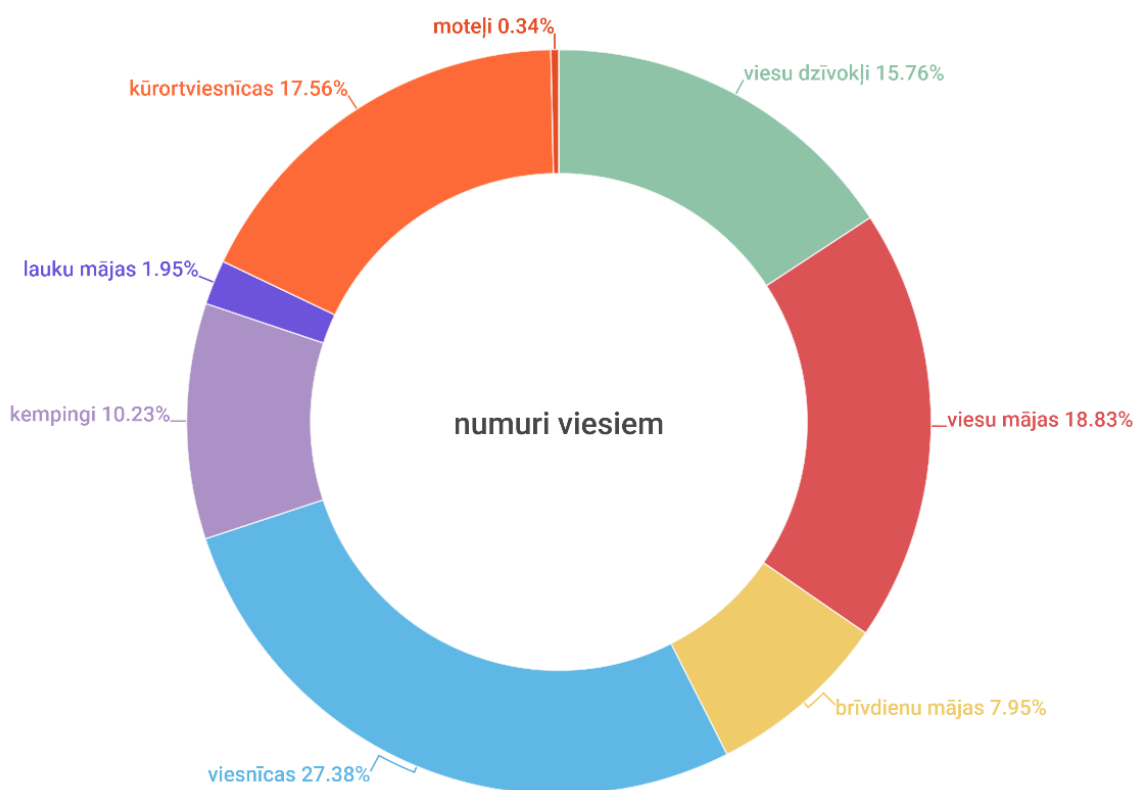
8. attēls. Tūristu mītnu skaits un kapacitāte piekrastes pašvaldībās (izņemot Rīgu) 2019. gada novembrī.

Avots: Nocticus, 2019

2.1. Tūristu mītnu veidi un kapacitāte

Tūristu mītnu daudzveidība piekrastē ir liela, un tā pielāgojas atšķirīgām pieprasījuma vajadzībām un dažādiem atpūtnieku dzīvesstiliem. Galvenā **ietekme piekrastē ir viesnīcu un kūrortviesnīcu** pārvaldītājiem, kas **kontrolē ~45 %** no tirgū esošajiem numuriem (sk. 9. attēlu). Privātais sektors turpina investēt šajā segmentā, piemēram, 2020. gadā tiks atvērta jauna 4* līmeņa viesnīca Pāvilostā u. c.



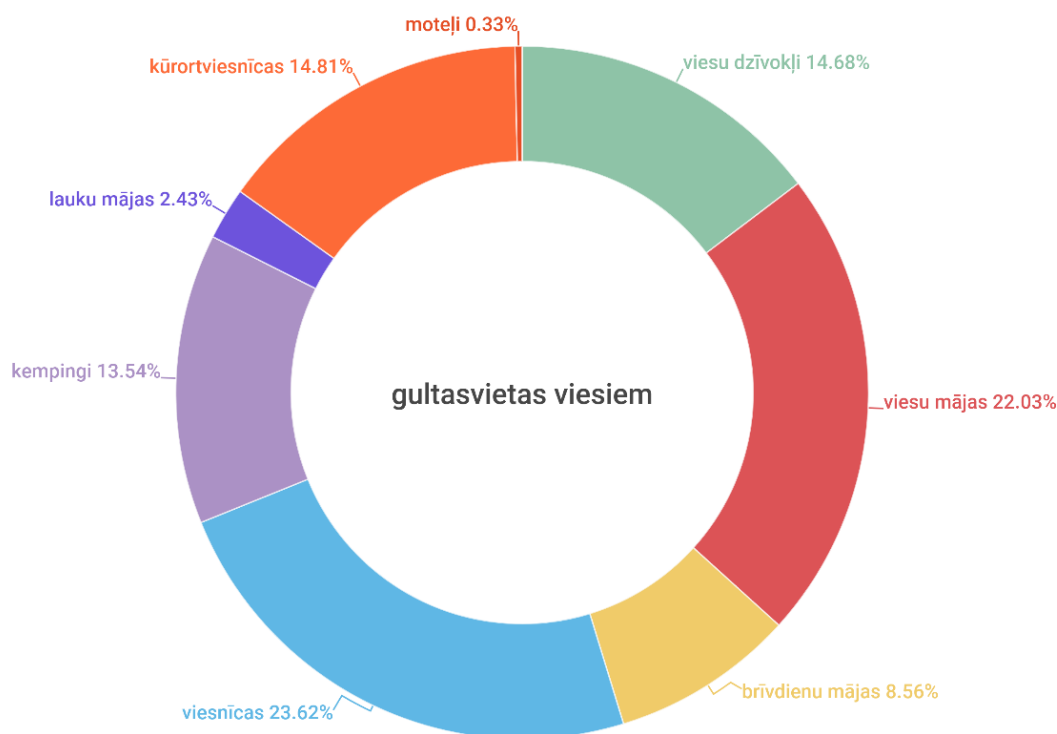


9. attēls. Tūristu mītnu veidi un kapacitāte piekrastes pašvaldībās (izņemot Rīgu) atbilstoši veidam un numuru skaitam.

Avots: Nocticus, 2019

Nozīmīga tirgus daļa ir **viesu mājas, kas aizņem piekto daļu** no kopējā viesu numuru skaita. Šīs kategorijas tūristu mītnēs arī gultu skaits ir vislielākais attiecībā pret vienu numuru (sk. 10. attēlu), jo vietas bieži ir pielāgotas lielāku svīnību vai pasākumu organizēšanai ar liela skaita lētāku vietu pieprasījumu. Piekrastē stabilu tirgus daļu saglabā kempingi, vienlaikus pieprasījums pēc kvalitatīviem starptautiska līmeņa kempingu pakalpojumiem arī palielinās.

Visstraujāk palielinās viesdzīvokļu piedāvājums un brīvdienu mājas, kas saistīts ar dalīšanās ekonomikas tendencēm un lielo globālo izmitināšanas pakalpojumu platformu darbību. Pastāvot augstam pieprasījumam un salīdzinoši augstai pievienotajai vērtībai par vienu vienību, daļa no īres tirgū piedāvātajiem dzīvokļiem vietējiem iedzīvotājiem ir pārcelti uz tūrisma sektoru. Iespējas gūt peļņu tūrismā ir 3–4 reizes augstākas sezonas pieprasītajos mēnešos, bet zemāka noslogojuma gadījumā ir iespēja gūt pastāvīgai īrei līdzvērtīgu ienākumu ar mazāku amortizācijas vērtības nolietojumu. Tas gan rada arī **kritiski izvērtējamus riskus** vietējai ekonomikai — salīdzinoši augstās komisijas maksas (vidēji 17 %) aizplūst globālo rezervēšanas platformu starpnieku kontos, vienlaikus daļa no pakalpojumā iesaistītajiem nemaksā nodokļus no gūtajiem ienākumiem. Turklāt tik fragmentētā tirgū grūti koordinēt kopīgas tirgvedības aktivitātes, jo atsevišķu dzīvokļu īpašnieki šo uzskata par papildienākumu un nav gatavi iesaistīties ilgtermiņa galamērķa attīstībā, tostarp ar savu līdzfinansējumu.



10. attēls. Tūristu mītnu veidi un kapacitāte piekrastes pašvaldībās (izņemot Rīgu) atbilstoši gultasvietu skaitam.

Datu avots: Nocticus datubāze

Tūristu mītnu specializēšanās turpināsies, joprojām pieaugs arī privāto investīciju apjoms viesdzīvokļos un brīvdienu mājās. Savukārt lauku māju skaits samazinās, jo tās transformējas par brīvdienu mājām ar mazāku vietējās sabiedrības — uzņemošo saimnieku iesaisti. **Dažādojas aktivitātes, kas saistītas ar piekrastes atpūtu**, dodot iespējas arī daļai no tūristu mītnēm ārpus pilsētām strādāt pilnu gada ciklu vai elastīgi pielāgoties pieprasījumam. 9. un 10. attēla vizualizācijās redzamajā daļījumā nav iekļauti atsevišķi tūristu mītnu tipi, kas neveido nozīmīgu tirgus daļu (piemēram, jauniešu mītnes). Apspriežams ir arī tas, vai atsevišķi nošķirt pilsētu mājās viesiem izīrētās istabas pašu apdzīvotā mājā, kas ir būtiska nianse precīzai saziņai ar klientu, bet neveido lielu atšķirību tirgus piedāvājuma kopsakarību izpratnē.

2.2. Pieprasījums un eksporta daļa, tūristu mītnu komercsektora nozīme kopējā apmeklētāju plūsmas proporcijā

Pēc CSP datiem par 2018. gadu piekrastes pašvaldībās (ārpus Rīgas) tūristu mītnēs tika apkalpoti 270 000 ārzemju viesu (kopā 620,5 tūkst. pavadīto viesu nakšu). Vidēji viens **ārvalstnieks piekrastē tūristu mītnēs pavadījis 2,3 naktis**, kas ir ilgāk nekā iekšzemes reģionos. Tūristi ieradusies no 126 dažādām pasaules valstīm, taču lielākoties no tuvākajām kaimiņvalstīm un Baltijas jūras reģiona (sk. 11. attēlu).

Ārvalstu nakšņotāju skaits ir stabili palielinājies pēdējo gadu periodā un piekrastē ir virs 30 % no visiem nakšņotājiem. Salīdzinot ar 2010. gadu, reģionos ārpus galvaspilsētas tūrisms vidēji pieaudzis 1,9 reizes (sk. 1. tabulu). Lielākā izaugsme piekrastē saistāma ar Jūrmalu un Liepāju, kur, pastāvot lielai tūristu plūsmai, izdevies panākt arī krasāku pieaugumu. Tas sakrīt arī ar šo pašvaldību investīcijām apmeklētājiem pielāgotas infrastruktūras veidošanā un uzturēšanā, īpaši izceļot Liepājas pieeju universālā dizaina risinājumu ieviešanā.

1. tabula. Jūras piekrastes vietējos galamērķus raksturojošie galvenie rādītāji izmitināšanas sektorā kopš 2010. gada.

Tūrisma galamērķis	viesnaktis 2010	viesnaktis 2014	viesnaktis 2018	izaugsme (reizes) 2010 18	eksports (%) 2010	eksports (%) 2014	eksports (%) 2018	eksporta izmaiņa (%reizes) 2010 18
Rīga	1665680	2473854	3281884	2,0	83,6	86,6	86,3	1,0
Jūrmala	417355	550222	668058	1,6	65,0	65,6	62,9	1,0
Liepāja, Aizputes, Durbes, Grobiņas, Nīcas, Pāvilostas, Priekules, Rucavas, Skrundas un Vaiņodes nov.	107769	173325	214093	2,0	32,6	40,5	40,3	1,2
Ventspils & Ventspils nov.	143203	147604	166635	1,2	37,3	36,7	38,1	1,0
Tukuma, Engures, Kandavas un Jaunpils nov.	56891	66717	86474	1,5	52,4	29,2	22,8	0,4
Savilņojošā Vidzeme (Salacgrīvas, Limbažu, Saulkrastu, Alojas un Carnikavas nov.)	50497	40073	67612	1,3	13,6	21,2	30,4	2,2
Talsu, Dundagas, Rojas un Mērsraga nov.	27850	29316	52109	1,9	17,3	22,2	33,4	1,9

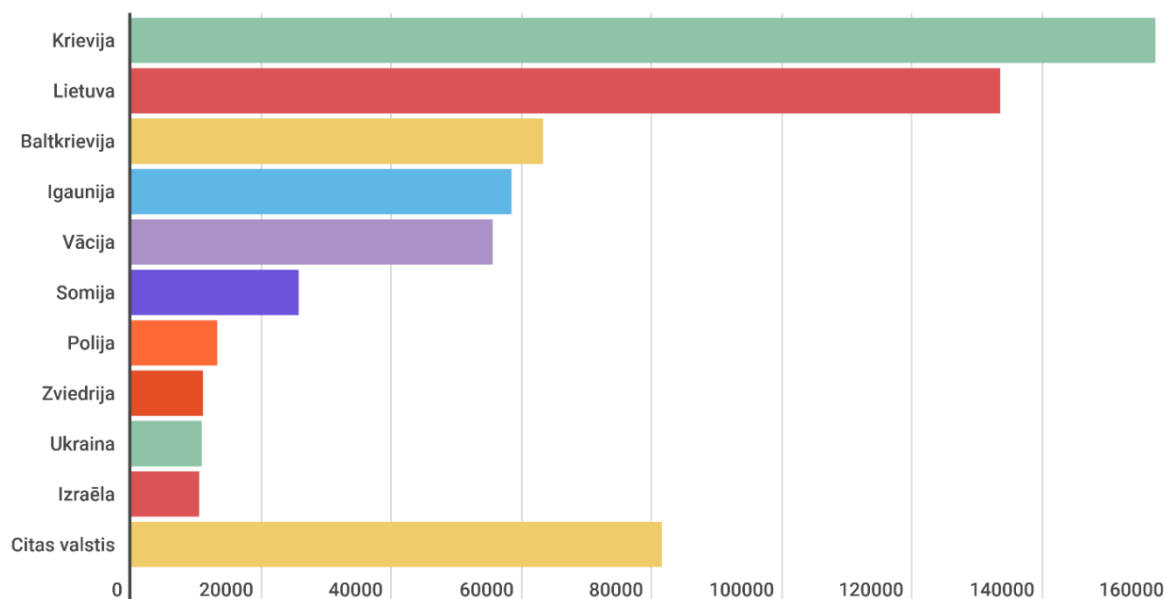
Avots: speciāli atlasīti CSP dati un Nocticus veiktie aprēķini, 2019

Galvenokārt piekrastē nakšņo tūristi no tādām valstīm kā **Lietuva, Vācija**, citas **Baltijas jūras reģiona valstis**, tostarp **Igaunija**, kā arī tūristi no Nīderlandes. Ārvalstu tūristiem ir izteiktāk segmentēti galamērķi — sevišķi daudz nakšņotāju no Lietuvas ir Rucavas un Nīcas novadā, Jūrmalā ir lielākais tūristu skaits no Krievijas un Jūrmalas pilsētas tirgvedības iestrādnes darbojas arī Engures novada virzienā. Jūrmalas kūrorta specializācija un jau vēsturiski veidojusies lielā tūristu mītnu kapacitāte aizņem lielāko tirgus daļu no nakšņošanas pakalpojumu pieprasījuma piekrastē ar tai raksturīgu atpūtnieku piesaisti. Jūrmalā lielā skaitā ierodas NVS valstu tūristi, kas ir salīdzinoši mazāk citu piekrastes pašvaldību naktsmītnēs.

Liepājā nakšņojušo ārvalstu viesu ziņā visvairāk tūristu bija no Lietuvas (~11 %), no Vācijas (~5 %), Krievijas (~4 %) un Igaunijas (~3 %), kam sekoja Somija, Baltkrievija, Lielbritānija. Kopumā 2018. gadā Liepājā nakšņojuši viesi no vairāk nekā 70 pasaules valstīm.

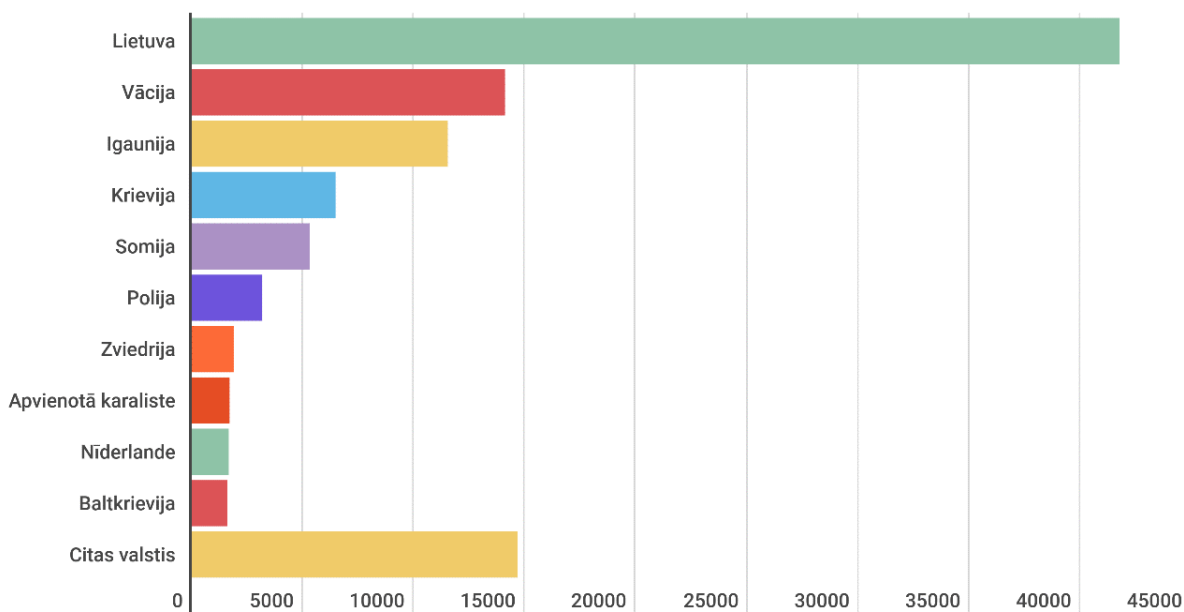
Ārpus Rīgas un Jūrmalas piekrastes naktsmītnēs lietuviešu tūristu ir trīs reizes vairāk nekā vācu tūristu. Virs 10 000 viesnaktīm vēl ir arī tūristiem no Igaunijas (sk. 12. attēlu). Pamatā piekrastes viesu sadalījums atbilst valsts tūrisma stratēģisko ārvalstu tirgu definētajām prioritātēm³⁰.

³⁰ Latvijas Tūrisma mārketinga stratēģija 2018.–2023. gadam



11. attēls. Ārvalstu tūristu nakšņojumu skaits tūristu mītnēs piekrastes pašvaldībās (izņemot Rīgu).

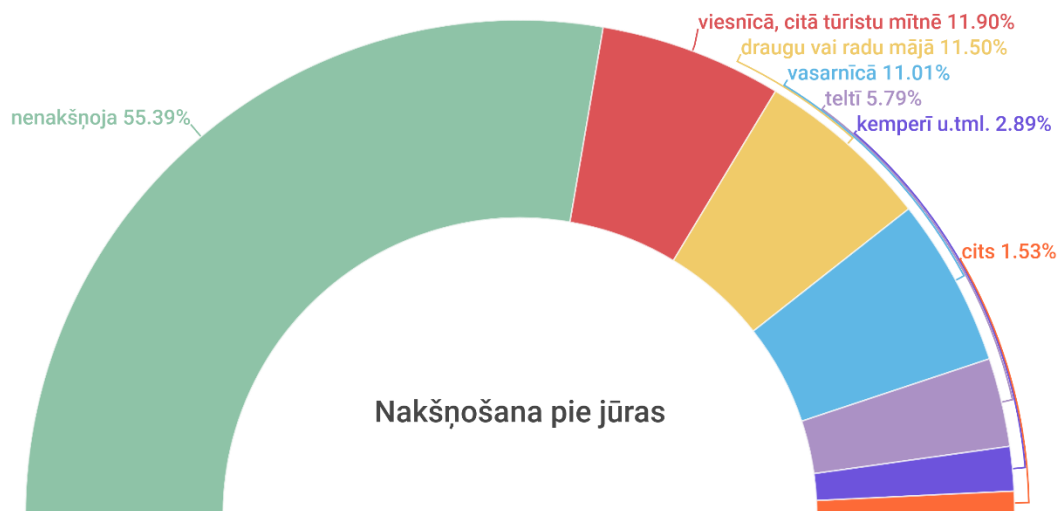
Avots: speciāli atlasīti CSP dati, 2018



12. attēls. Ārvalstu tūristu nakšņojumu skaits tūristu mītnēs piekrastes pašvaldībās (izņemot Rīgu un Jūrmalu).

Avots: speciāli atlasīti CSP dati, 2018

Nakšņojumu skaits tūristu mītnu komercsektorā norāda tikai uz daļu no kopējās apmeklētāju plūsmas. Pludmales apmeklētāju aptauja, kas veikta šī pētījuma ietvaros (n=1199), atklāj, ka **no visiem aptaujātajiem piekrastes apmeklētājiem nakšņošanu komerciālā sektora tūristu mītnēs norādījuši vien ~12 %** (sk. 13. attēlu), iespējams, šis skaitlis ir nedaudz lielāks, ja pieskaita nakšņotājus teltīs vai kemperos, ja tie izvēlējušies kempingu teritorijas.



13. attēls. Aptaujā ietvertu piekrastes apmeklētāju nakšņošanas izvēles jūras tuvumā.

Avots: piekrastes apmeklētāju aptauja (n=1199), Nocticus, 2019

Tāpēc piekrastes teritoriju pārvaldībai vajadzīgi regulāri apmeklētāju plūsmu raksturojoši monitoringa dati, ko nevar iegūt, tikai izvērtējot tradicionālos statistikas datus par nakšņotājiem komerciālās tūristu mītnēs. Vairāk nekā puse no visiem apmeklētājiem ir vienas dienas ceļotāji vai vietējie iedzīvotāji no tuvākajām apdzīvotajām vietām. Atšķirīgs ir arī piekrastē pavadītais laiks un ceļotāju motivācija, tostarp citu tūrisma vietu apmeklēšana.

2.3. Salīdzinājums ar tūristu mītnu kapacitāti un pieprasījumu Lietuvā un Igaunijā

Aptuveni trešā daļa tūristu, kas Latvijā ierodas no ārvalstīm, apmeklē arī kādu citu no abām Baltijas kaimiņvalstīm — Lietuvu vai Igauniju. Kuršu kāpa–Rīga–Pērnavā–Tallina ir viens no populārākajiem tūrisma maršrutiem Baltijas valstīs, kas ietver arī daļu no Latvijas piekrastes. Latvijas jūras piekrastes piedāvājums starptautiskā mērogā jāskata kopējā kontekstā vismaz Baltijas mērogā. Visaptverošs tūristu plūsmas monitorings jūras piekrastē Igaunijā vai Lietuvā līdz šim nav veikts.

Apskatot Baltijas valstu galvenos tūrisma rādītājus izmitināšanas sektorā (sk. 2. tabulu), vislielākais ārvalstu viesu pavadīto nakšu skaits sasniegts Igaunijā (4,4 milj.), kur izteikti vairāk (trešā daļa no visiem ārvalstu tūristiem) nakšņo tūristu no Somijas, sasniedzot 1,5 milj. pavadīto nakšu. Latvijā saglabājas lielākā ārvalstu viesu pavadīto nakšu skaita proporcija (70%). Lietuvā kopumā reģistrēts lielākais viesu pavadīto nakšu skaits (8,9 milj.), taču ārvalstu tūrisma ietekme ir mazāka. Vērtējot pēc tirgus izcelsmes, vairāk nekā 70% no visu trīs Baltijas valstu tūrisma tirgus eksporta ir no Baltijas jūras reģiona valstīm. Visām trim valstīm kopā nozīmīgākais ārvalstu tirgus ir Vācija

un Krievija, kā arī lielu daļu nakšņojumu veido savstarpējie ceļojumi starp Baltijas valstīm. Reģionā kopumā pieaug Baltkrievijas tūristu ietekme. Izteikti lielāks nakšņotāju skaits ir no kaimiņvalstīm (Lietuvā no Polijas un Igaunijā no Somijas). Pēdējos gados tūrisms piedzīvojis stabilu izaugsmi, straujāks kritums paredzams 2020. gadā saistībā ar globālās pandēmijas — koronavīrusa izraisītās slimības Covid-19 izplatību un attiecīgajiem šajā gadsimtā vēl nepiedzīvota apjoma mobilitātes ierobežojumiem.

2. tabula. Baltijas valstu galvenie tūrisma rādītāji izmitināšanas sektorā 2019. gadā.

Avots: nacionālās statistikas pārvaldes, 2020

2019	Igaunija	Latvija	Lietuva
Vietējo tūristu pavadīto nakšu skaits	2591410	1658379	4796849
Ārvalstu tūristu pavadīto nakšu skaits	4375637	3851303	4141131
Populārākās ārvalstu ceļotāju izcelsmes valstis	Somija Krievija Vācija Latvija	Krievija Vācija Lietuva Igaunija	Vācija Baltkrievija Krievija Polija

Tūristu mītnu skaits jūras piekrastē Lietuvā un Igaunijā palielinās, kur kopējās tendences ir līdzīgas — tirgus galvenie dalībnieki ir viesnīcas un kūrortviesnīcas, bet straujāk augošā tirgus daļa ir nelielas kapacitātes privātā sektora tūristu mītnes — viesdzīvokļi un brīvdienu mājas. Tikai pēc *Booking.com* rezervēšanas platformas datiem Igaunijas populārākajos piekrastes galamērķos, proti, Pērnavā un Sāmsalā, kopējais tūristu mītnu skaits pārsniedz 200. No tām lielākā daļa ir Pērnavā (kur ir Jūrmalai līdzvērtīga plaša smilšaina pludmale) un Kuresārē. Vairāk par 400 tūristu mītnēm ir Lietuvas posmā no Sventājas līdz Klaipēdai, īpaši **Palangā** (pārsniedz 200 tūristu mītnes vasaras sezonā), kas ir **Baltijas piekrastes ziņā visblīvāk noslogotā pludmale**, pastāvot ļoti augstam vietējā tirgus pieprasījumam un zemākam, bet stabilam ārvalstu tirgum. Igaunijas tirgū dominē tūristi no Somijas, bet īpaši aukstās sezonas mēnešos (izteikti novembrī un februārī) galvenie klienti Igaunijas piekrastes SPA viesnīcās ir tūristi no Latvijas. Savukārt Lietuvā populārākajā SPA viesnīcu kūrortā (kas resursu izvietojuma un tradīciju dēļ atrodas iekšzemē) Druskininkos puse pieprasījuma veido vietējais tirgus, viena piektā daļa ir apmeklētāji no Baltkrievijas, 10 % no Krievijas, kam seko viesi no Vācijas, Polijas, Latvijas un Izraēlas. Pieprasījums šajās vietās ir sezonāls, īpaši **Palangā, kas ir Baltijā sezonāli viskrasāk ietekmētais tūrisma galamērķis** (tūristu plūsmas un ekonomiskās aktivitātes svārstību ziņā).

3. Piekrastes apmeklētības intensitāte un dinamika



14. attēls. Ainava ar idealizēto pilsētas pludmales atpūtas vietu — baltām smiltīm, zilu jūru, zvīņņiem, vasaras kafejnīcu un plastmasas palmām.

Foto: A. Klepers, Liepāja, jūlijs, 2019

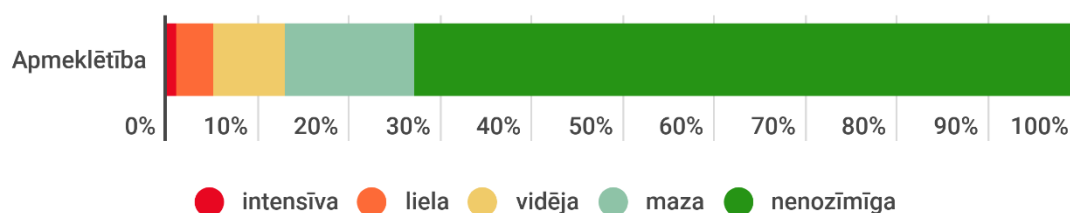
3.1. Kopējā jūras piekrastes apmeklētība 2019. gadā: skaits un apmeklējumu intensitāte telpiski un sezonāli

Latvijas iedzīvotāju tūrisma braucienu skaits (summējot gan vienas dienas braucienu, gan vairāku dienu braucienu skaitu) piekrastes pašvaldībās 2018. gadā bija ievērojams — 4,6 milj. braucienu (pēc speciāli pieprasītiem datiem no CSP veiktās aptaujas n=12000). To skaits bijis vēl lielāks 2017. gadā — **5,2 milj. braucienu**. Tomēr CSP datus nav ietverta ienākošā tūristu plūsma (ārvalstnieki) un vietējo iedzīvotāju rekreācija piekrastē. Saskaņā ar tiešsaistē pārdoto publisko pasākumu biļešu datiem vietējais patēriņš ir atšķirīgs dažādos tematiskos pasākumos, taču nav mazāks par 29%. Attiecīgi pie vietējiem braucieniem jāpieskaita 1,5 milj. (kopā 6,7 miljoni apmeklējumu) + ārvalstu tūristu skaits. Aptuveni, vērtējot pēc šādas pieejas, kopējais apmeklējumu skaits 2017. gadā piekrastē **pārsniedza 7 miljonus**.

Analizējot kopējo tūristu mītņu kapacitāti komercsektorā piekrastes pašvaldībās — 7820 numuri viesiem, un vidējo noslogotības rādītāju piekrastes pašvaldībās, vērtētais nakšņojumu skaits ir 1,6 miljoni. Tā ir aptuveni piektā daļa no iepriekš vērtētā apmeklējumu skaita piekrastē. Tomēr, īpaši lielajās pilsētās, visu nakšņotāju ceļamērķi nesaistās ar jūras apmeklēšanu. Ja aptaujas izlases kopa bija reprezentatīva un piekrastē nakšņo aptuveni 12% no visiem apmeklētājiem, tad ar jūru saistīto nakšņojumu skaits piekrastē ir ~960 000. Rezumējot veiktos aprēķinus un vērtējumus par visu Latvijas piekrastes posmu apmeklētības intensitāti un regularitāti 2019. gada laikā, **kopējais apmeklējumu skaits piekrastē ir aptuveni 8 miljoni**.

Nemot vērā kopējā apmeklētāju skaita pieaugumu, tūristu mītnu pieprasījuma rādītājus un 2019. gadā veiktās uzskaites (>220 dienas) un 14 automātisko apmeklētāju skaitītāju rādītāju datus, 2019. gada apmeklējumu skaits ir lielāks — sasniedzot **~8 miljonus**. Apmeklētības intensitāte pieaugusi populārājās pludmales vietās, salīdzinot ar 2015. gadu apmeklējums palielinājies citās atsevišķās vietās ar jaunizveidotu infrastruktūru, kā arī saistībā ar Jūrtakas pārgājieniem un citām āra aktivitātēm pieaudzis apmeklējumu skaits ārpus galvenās peld sezonas.

Atbilstoši 2019. gada apmeklētāju skaita novērtējumam, **kopumā piekrastē intensīvi apmeklēti ir nepilni 5 km pludmaļu (~1 %), liela apmeklēšana ir 4 % posmā (~20 km)**, bet nenozīmīgs apmeklējums ir trīs ceturtdaļās no Latvijas kopējā piekrastes garuma (sk. 15. attēlu).



15. attēls. Latvijas teritorijas Baltijas jūras piekrastes apmeklētības intensitātes sadalījums.

Avots: piekrastes apmeklētības uzskaites un vērtējums, Nocticus, 2019

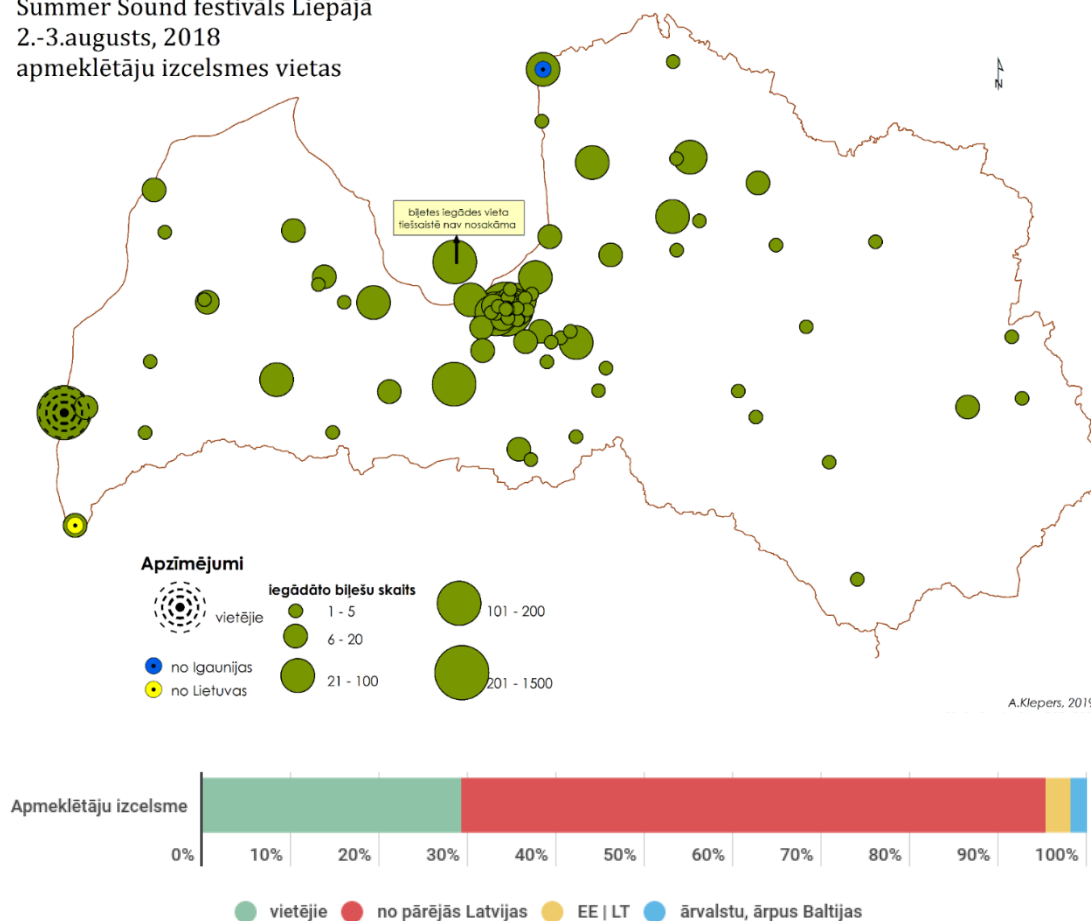
3.2. Piekrastes apmeklētāju plūsmas sadalījums pēc izcelsmes vietas

Kopējais piekrastes apmeklējumu skaits (~8 miljoni gadā) ietver ļoti dažādus apmeklētāju segmentus. **Tūristi**, kas apmeklējuma laikā nakšņo piekrastes tūristu mītnēs (vērtējot pēc faktiski zināmās tūristu mītnu kapacitātes un CSP atlasītiem rādītājiem par piekrastes tūristu mītnu istabu noslogotību), kopumā **ir ~15 %** (no tiem ārvalstu nakšņotāju skaits, kas ir stabili palielinājies pēdējo gadu periodā un piekrastē, ir virs 30 % no visiem nakšņotājiem — sk. sadalījumu 2.2. sadaļā) vai ~5 % no kopējiem apmeklējumiem gada laikā. Šeit nav ietverti tie ārvalstu tūristi, kuri apmeklē jūras piekrasti, bet nakšņo citviet — ārpus piekrastes tūrisma galamērķiem. Otra lielā daļa (**~30 %** no visiem piekrastes apmeklējumiem) ir **vienas dienas apmeklētāji**, kuri nenakšņo jūras tuvumā, bet atbrauc atpūsties uz vienu dienu. Ne visi ir vietējie iedzīvotāji, īpaši pierobežā, kur vienas dienas viesu statusā ir arī lietuvieši un (mazāk) igauņi. Attiecīgi aptuveni 50% jeb **puse no visiem ir vietējie apmeklētāji** — piekrastes pašvaldību iedzīvotāji, arī vasarnīcu un otro māju īpašnieki vai to radi un draugi. Tas norāda uz infrastruktūras veidošanas sinerģiju — infrastruktūras attīstība ir nozīmīgs pienesums gan vietējo iedzīvotāju dzīves kvalitātei, gan arī ekonomikas veicināšanai un tūrisma attīstībai.

Atkarībā no vietas vai aktivitātes šī attiecība ir mainīga. Pēc tiešsaistē pirktu biļešu proporcijas Liepājas festivālam *Summer Sound* secināms, ka 29 % veido vietējais patēriņš (no Liepājas un tuvākās apkārtnes), 66 % ir pasākumu apmeklētāji no dažādām Latvijas vietām (izteikti Rīgas un vairāk

no Kurzemes, salīdzinot ar citiem reģioniem), bet ~5 % ir ārzemju klienti (sk. 16. attēlu).

Summer Sound festivāls Liepājā
2.-3.augusts, 2018
apmeklētāju izcelsmes vietas



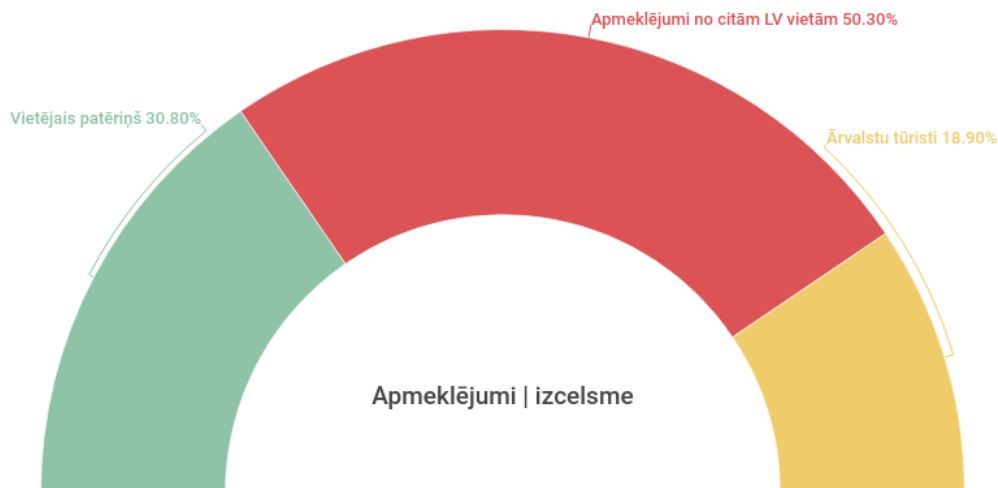
A.Klepers, 2019.

16. attēls. Apmeklētāju izcelsmes vieta Summer Sound Liepāja festivālā pēc tiešsaistē pirktu biļešu sadalījuma (n=3383).

Avots: tiešsaistes biļešu tirdzniecības platforma; apstrāde — Nocticus sadarbībā ar CSP, 2019

Izmantojot šādu informāciju, precīzāk iespējams izprast festivāla apmeklētāju struktūru, ne tikai skaitu, kas dažādu nosaukumu ietvarā Liepājas pludmalē un parkā līdzās pludmalei bija apzināts jau kopš festivāla pirmsākumiem 2001. gadā.

Līdzīgu vietējo patēriņu parāda arī datu kopa par visiem publiskajiem pasākumiem Ventspils pilsētā, uz kuriem biļetes tiešsaistē iegādājušies ~31 % vietējo iedzīvotāju (sk. 17. attēlu), lielāko daļu — pasākumu apmeklētāji no Latvijas, bet ~19 % — ārvalstnieki (starp kuriem ir tikai daži desmiti lietuviešu, lai arī visi publiskie pasākumi Ventspilī tirgvedības materiālos tiek tulkoti lietuviešu valodā).



17. attēls. Ventspils publisko pasākumu apmeklējumu segmentēšana pēc apmeklētāju dzīvesvietas.

Avots: tiešsaistes pārdošanas platforma (36433 pārdotās biļetes 2017. un 2018. gadā, datu apstrāde — SIA Nocticus / CSP, 2019)

Lai arī jūra un pludmale kā dabas un klimata resursu kombinācija piekrastes ainavā ir **galvenais tūristu plūsmas piesaistes faktors**, alternatīvu veido tādas tūristu piesaistes kā dabas vai cilvēka radīti tūrisma objekti un publiskie pasākumi. Tūristu piesaistēm jābūt saskaņotām ar piekrastes publiskās infrastruktūras kvalitāti un kapacitāti. Pretējā gadījumā var radīt jaunu apmeklētāju pievilcības “magnētu”, kā tas ir Jūrkalnē (sk. 18. attēlu), taču vienlaikus izraisīt neapmierinātību ar apgrūtinātu piekļuvi jūrai — apmeklētāju prasībām neatbilstošu publisko infrastruktūru.

3.3. Tūristu piesaistes un to apmeklētība piekrastes zonā



18. attēls. Jaunveidotā Jūrkalnes publisko pasākumu norises vieta — Vējturu nams Ugunsplavā.

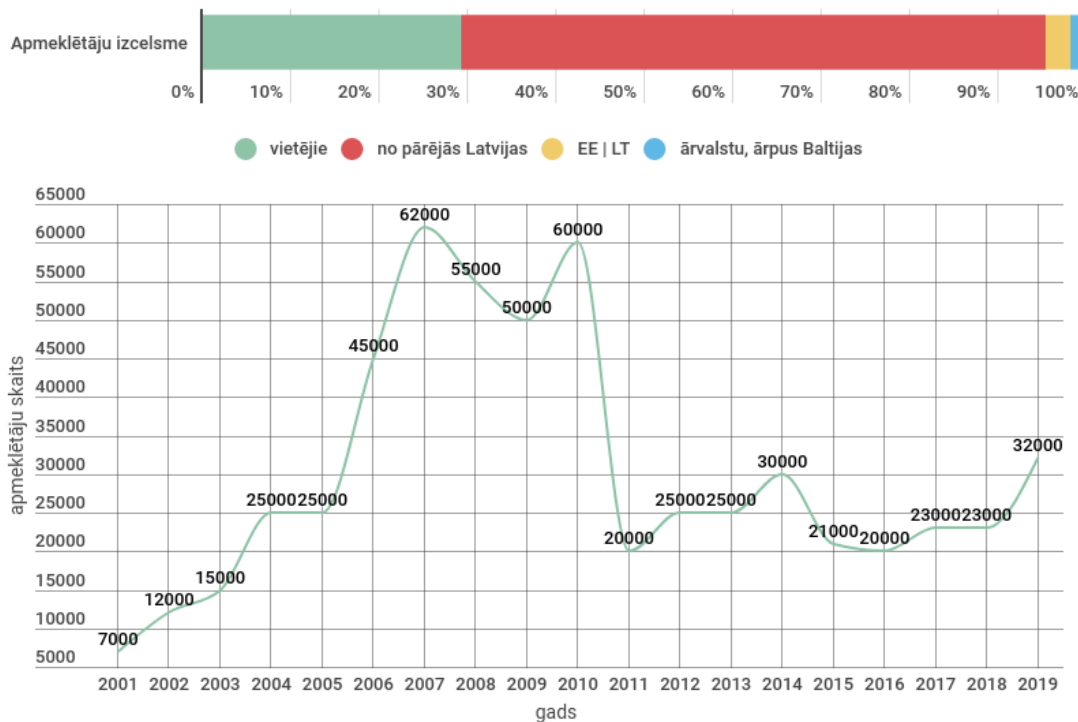
Foto: A. Klepers, janvāris, 2020

Tūristu piesaistes piekrastē veido piecas nozīmīgākas tematiskās grupas, kuru piedāvājums konkrētu pakalpojumu ietvarā un pieprasījums ir sadalījies ļoti nevienmērīgi:

- 1) izklaides un atpūtas objekti (tematiskie parki, ūdens atrakciju parki u. c.);
- 2) personiskās izziņas (tostarp medicīnas, labjūtes, izglītības vai ar reliģisku apmeklēšanas motīvu saistīti tūrisma objekti un vietas);
- 3) kultūras mantojums (gan materiālais, gan nemateriālais), kā arī sabiedrības radošuma izpausmes (te ietilpst arī publiskie pasākumi, muzeji un interpretācijas centri);
- 4) dabas objekti un vietas (tostarp piedzīvojumu tūrisms, ar aktīvo atpūtu saistītas nodarbes, dabas izziņas tūrisms, makšķerēšana u. c.);
- 5) darījumu tūrisms.

Pie **izklaides un atpūtas tūrisma objektiem** pieder gan oficiālās peldvietas un labiekārtotas *Zilā karoga*³¹ pludmales, gan publiskie pasākumi (piemēram, sports), kas vērsti uz pasīvu vērošanu vai līdzjušanu, kā arī muzikālie festivāli (piemēram, *Summer Sound* vai *Positivus* u. c.), un būvētas infrastruktūras objekti, piemēram, ūdens atrakciju parki u. tml. Apmeklētāju plūsmas piesaistes ziņā šis jūras piekrastē ir būtisks tematiskais virziens. Piemēram, ūdens izklaides alternatīvu populārajai Jūrmalas pludmalei — Līvu Akvaparku — apmeklē ap 300 000 apmeklētāju gadā (puse no kopējā apmeklētāju skaita ir vietējie iedzīvotāji, otra puse ārvalstu tūristi (no Krievijas, Igaunijas, Lietuvas u. c.). Kopš atvēršanas brīža 2003. gadā, Līvu akvaparks ir piesaistījis ~4 miljoni apmeklējumu. **Publiskie izklaides pasākumi** palielina apmeklētāju plūsmu un rada īslaicīgu, taču lielu ietekmi (gan ekonomiski, gan slodzi uz apkārtējo vidi, kā arī vietējo sabiedrību). Piemēram, *Summer Sound Liepāja* festivāla organizatori Liepājas pilsētas parkā un pludmalē pulcējuši vienlaikus pat >60 000 apmeklētāju (sk. 19. attēlu).

³¹ Informācija par Zilā karoga programmu Latvijā: pieejama: <http://www.videsfonds.lv/lv/zilais-karogs>



19. attēls. Summer Sound Liepāja mūzikas festivāla apmeklētāju skaits kopš tā organizēšanas pirmsākumiem.

Avots: Nocticus, 2019

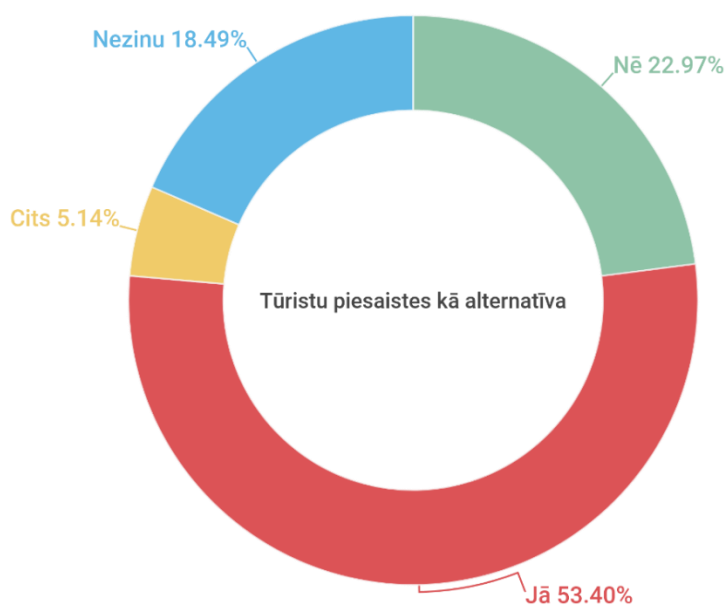
Medicīnas un labjūtes tūrisma galvenie resursi izvietoti Jūrmalā (arī Rīgā, bet mazāk saistībā ar piekrasti), un tā attīstības kodolu veido *Latvijas veselības tūrisma klasteris*, kas ir izveidots biedrības “Latvijas kūrortpilsētu asociācija” paspārnē jau 2012. gada martā. Kūrortpilsētu asociācijā no piekrastes pašvaldībām ietilpst arī Liepājas, Saulkrastu un Salacgrīvas pašvaldības (Jūrmala izstājās 2019. gada aprīlī). Līdz ar konkrētajām piekrastes pašvaldībām asociācijā ietilpst arī 60 asociētie biedri (juridiskas personas), kuru darbība ir saistīta ar kūrortā sniegtu ārstniecību, rekreāciju vai rehabilitāciju Latvijas valsts teritorijā, daļa no tiem komercializējuši ar jūras piekrasti saistītus resursus vai atrodas jūras tuvumā.

Kultūras mantojuma objekti veido svarīgas tūristu piesaistes piekrastes zonā, pamatojoties uz to skaitu un piedāvāto produktu klāstu. Liela daļa valsts nozīmes aizsargājamo kultūras pieminekļu kalpo tikai kā resursi, un tūrisma piedāvājums ir attīstīts vāji. Nozīmīgas investīcijas šīs kategorijas objektu ziņā veiktas darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” specifiskā atbalsta mērķa 5.5.1. “Saglabāt, aizsargāt un attīstīt nozīmīgu kultūras un dabas mantojumu, kā arī attīstīt ar to saistītus pakalpojumus” (SAM 5.5.1.) otrās atlases kārtas sadarbības projektos. Popularitātes ziņā kultūras tūrisma objekti variē no dažiem simtiem apmeklējumu gadā atsevišķām lokālas nozīmes tūristu piesaistēm līdz vairāk nekā 100 000 apmeklējumu gadā populārākajām tūristu piesaistēm (piemēram, Dzintaru koncertzāles koncertu sezonas apmeklējumu skaits ir tuvu vietas kapacitātes augšējai robežai, pārsniedzot 130 000 apmeklējumus sezonas siltajos mēnešos).

Dabas objektu kategorija, kas ietver arī piedzīvojumu tūrisma motīvus un aktīvās atpūtas iespējas, ir piekrastes resursus visaptverošākā tematiskā kategorija. Aptuveni puse no piekrastes teritorijas atrodas īpaši aizsargājamās dabas teritorijās — *Natura 2000* vietās, kas paredz īpašu saimnieciskās darbības regulējumu, tostarp arī attiecībā uz tūrisma aktivitāšu norisām. Līdzīgi kā kultūras tūrisma piesaistes gadījumā apmeklējumu ziņā arī šī ir daudzskaitlīga tematiskā grupa. Tomēr komercializētu pakalpojumu skaits šajā kategorijā ir daudz mazāks, ja salīdzina ar kultūras tūrisma produktiem. Starptautiski konkurētspējīgu tūrisma produktu ir vēl mazāk. Bieži šajā jomā ir šaurākas nišas pieprasīti produkti, kur apmeklējumu skaits nav starp augstākajiem. Šeit sadalījums piekrastes ~500 km garumā ir daudz vienmērīgāks un apmeklējumu skaits gadā svārstās no dažiem simtiem (Randu dabas takas apmeklētāji), līdz vairākiem tūkstošiem (laivotāju skaits Irbes upes lejtecē) vai pat desmitiem tūkstošu (piemēram, Kolkasraga apmeklējumu skaits ~100 reizes pārsniedz vietējo iedzīvotāju skaitu Kolkas ciemā).

Darījumu tūrismam piemērotākās vietas galvenokārt saistās tikai ar lielākajām pilsētām un nozīmīgu infrastruktūru, kas atbilst starptautiski pieprasītai kvalitātei un ir ar lielāku kapacitāti. Tā iespējas nosaka arī atrašanās vieta attiecībā pret lidostas novietojumu. Lielākās priekšrocības šeit papildus Rīgai, kas ir nozīmīgākais centrs (nesaistīti ar piekrasti), ir Jūrmalas un Liepājas pilsētām (nozīmīgs faktors ir atbilstoša līmeņa viesmīlības pakalpojumu kopums — augstākās kategorijas lielas ietilpības viesnīca, kas ir savukārt Ventspils trūkums). Darījuma tūrisma attīstība ir nozīmīga piekrastes pilsētu aukstās sezonas alternatīva.

Dažādas tūristu piesaistes kā alternatīvu pludmales apmeklējumam (ar primāro motīvu — atpūta pie jūras, saule un smiltis) **apsvērt gatavi nedaudz vairāk par pusi** no piekrastē aptaujātajiem (sk. 20. attēlu).



20. attēls. Tūristu piesaistes kā alternatīva atpūtai pludmalē sliktu laikapstākļu gadījumā.

Jūras piekrastes apmeklētāji ir ļoti dažādi, un tikpat dažādas ir viņu intereses. Tas nav viendabīgs segments. Puse no visiem aptaujātajiem ir aktīvi un uz izziņu vērsti, labprāt izsakās par plašāku iespēju (kā alternatīvu sliktāku laikapstākļu gadījumā) izmantošanu, līdztekus pludmalei izvēloties apmeklēt tūristu piesaistes vietas. Šie apmeklētāji daudzkārt piebilst, ka vērtētu objektu atbilstību savām interesēm, to piemēroību konkrētā vecuma bērniem. Tie arī bieži norāda, ka tūrisma objektu vietā izvēlētos kafejnīcu vai maltītes ieturēšanas iespējas, retākos gadījumos — publiska pasākuma apmeklējumu, vai arī apgalvo, ka dodas apskatīt objektu, ja redz kādu brūno norādes zīmi.

Aptaujātie, kuri sniedza atbildi "nē" (piektā daļa no visiem), uzskata, ka bieži brauc uz konkrēto piekrastes vietu un visu apkārtnē jau ir apskatījuši, nezina neko atbilstošu savai gaumei vai neko jaunu. Citi piebilst, ka var uzturēties pludmalē arī lietainā laikā, doties pastaigā gar jūru vai pa mežu. Savukārt citi sliktu laikapstākļu gadījumā paglābtos kādā nojumē un lasītu grāmatu vai brauktu uz viesu namu, dotos pie draugiem vai mājup. Tie, kuri norādīja variantu "cits" (~5%), izvirza dažādus nosacījumus — atkarībā no tā, cik stipri līst, pārējiem ceļabiedriem u. tml. Viņi apgalvo, ka censtos iepazīties ar informāciju un tad izlemtu, vai ir vērts uz konkrēto vietu doties, u. tml.

Vienlaikus uz vajadzību pēc tūristu piesaistu attīstības kā pludmales alternatīvām norāda tūrisma uzņēmēji, kā arī tie viesi, kuri vairākas dienas dzīvo kempingos. Tiem ir izteikta vēlme pēc aktivitātēm apkārtnē, velo izbraucieniem un pārgājienu iespējām, dabas takām vai kultūras mantojuma objektiem, kas visi ir ne tikai alternatīva sliktu laikapstākļu gadījumā, bet sniedz iespēju pavadīt laiku jēgpilni un uzturēties attiecīgajā vietā ilgāk. Piemēram, kempingos pie Miķeļbākas daudzi apmeklētāji bija neizpratnē par to, kāpēc bāka ir slēgta apmeklējumiem — viņi labprāt maksātu un izmantotu iespēju tajā uzkāpt, līdzīgi kā citviet bākās. Citā piemērā, no Melsila kempinga liela daļa viesu brauc ar rīta satiksmes autobusu uz Kolku un tad pārgājienā gar jūru dodas atpakaļ. Savukārt Papes pludmalē vai ciemā nebija nevienas norādes uz jaunizveidoto Sventājas senlejas skatu platformu Rucavas muižas kalnā, un attiecīgi iespēju potenciāls netiek izmantots.

3.4. Galveno izmaiņu salīdzinājums ar situāciju 2015. gadā

Galvenās izmaiņas salīdzinot situāciju 2019. gadā ar 2015. gadu ir šādas.

- Kopš 2015. gada būtiski ir pieaudzis apmeklējumu skaits (vairāk nekā par trīs milj.) un palielinājusies apmeklētības intensitāte, kas daļēji svārstās pa gadiem un ir atkarīga no karsto un saulaino dienu skaita bez stipra vēja un lietus, arī ziemas klimatiskajiem apstākļiem (piemēram, 2019./2020. gada siltajā ziemā reģistrēta salīdzinoši liela velosipēdistu plūsma piekrastes vietās, kur uzstādīti skaitītāji). Strauji pieaugot naktsmītnēm, palielinājies apmeklētāju piesaistē iesaistīto pušu un resursu apjoms. Jāņem gan vērā, ka šoreiz ir daudz vairāk datu, lai vērtējumu veiktu iespējami precīzāk.

- Dažādojušās brīvā laika pavadīšanas aktivitātes pie jūras, pieaudzis ārpus siltās sezonas apmeklējumu skaits pie jūras, lai arī sezonālās ietekme uz galvenajiem apmeklētāju plūsmas rādītājiem joprojām ir izteikta. Piekraste nostiprinās kā lineārs un funkcionāli saistīts galamērķis — īpaši attiecībā uz prioritārajiem ārvalstu tirgiem, kaut gan pārvaldība joprojām ir ļoti fragmentēta, ņemot vērā to, ka piekraste ietilpst 17 pašvaldību administratīvajās teritorijās un ĪADT uzrauga DAP.
- Ārvalstu apmeklētāju skaits ir stabils un palielinās, pieaugot kopējai apmeklētāju plūsmai. Trešā daļa nakšņojumu no ienākošā tūrisma ir proporcionāli daudz, salīdzinot ar iekšzemes reģioniem, nostiprinot piekrasti kā vienu no konkurētspējīgākajiem tūrisma eksporta reģioniem.
- Par 29,5 % palielinājies nakšņojumu skaits piekrastē, taču līdzīgi par 27 % kāpināta piekrastes tūristu mītnu kapacitāte, pārsniedzot 20 000 gultasvietas viesiem. Daļēji tas saistīts ar ērtu globālās rezervēšanas sistēmu darbību, jo tieši neliela izmēra tūristu mītnēs (brīvdienu mājas un viesdzīvokļi) skaitliski visvairāk uzsākta komercdarbība (mītnu skaita pieaugums pat par 59 %).
- Apmeklētāju skaits tūristu piesaistēs būtiski nav mainījies, taču tūristu piesaistes ir labāk segmentētas, precīzāk uzrunājot konkrētu mērķauditoriju, vairāk pielāgojoties tās vajadzībām. Šajā periodā veikti nozīmīgi ieguldījumi jaunu tūristu piesaišu izveidē, kam būtu jāsniedz lielāks piensums tuvākajā nākotnē. Daļa tūristu piesaišu joprojām ir vāji integrētas esošajā tūrisma sistēmā, trūkst sasaistes ar piekrastes apmeklētāju plūsmu, arī ekonomiski pamatotiem pakalpojumiem.
- Latvijas jahtu ostās pietājušo jahtu skaits 2019. gadā bija ~2000, un kopš 2015. gada kāpums ir par 25 %, tomēr tikai divas ostas ir sertificētas atbilstoši Zilā karoga ostu standartiem (Jūrmalā un Liepājā).

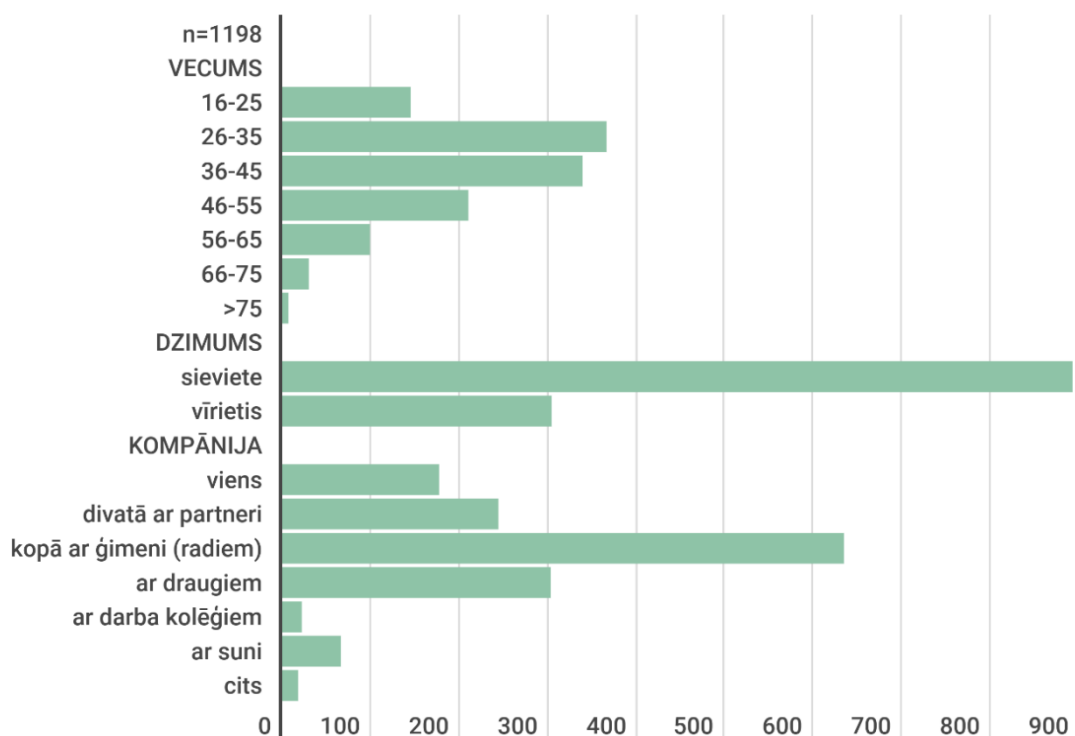
4. Piekrastes apmeklētāju segmenti un atpūtas paradumi



21. attēls. Atpūta kāpās ar skatu uz Pāvilostas jūrakmeni vēsā jūlija pēcpusdienā.

Foto: A. Klepers, jūlijs, 2019

Šīs nodaļas dati pamatā iegūti no apmeklētāju aptaujas, kas veikta laika posmā no 2019. gada 7. jūlija līdz 2019. gada 16. septembrim. Kopā **aptaujāti 1199 apmeklētāji**, kas atsaukušies uz savu nesenāko pieredzi viņu izvēlētajā jūras atpūtā (sk. 22. attēlu). Tas attiecas uz aktīvās peldsezona laika posmu no 2019. gada 3. jūnija līdz 2019. gada 8. septembrim. Tikai daži apmeklētāji atsaukušies uz senāko pieredzi (2019. gada maijā (2), martā (1), 2018. gada vasarā (2), vai arī viens — 2017. gada aprīlī. Tātad publiskās infrastruktūras vērtējums ir aktuāls un šādā kontekstā salīdzināms ar 2015. gadā veikto Baltijas jūras piekrastes apmeklētāju aptauju. Respondentu izlases kopa iegūta pēc nejaušības principa, apmeklētājus intervējot uz vietas pludmalēs (atbilstoši metodikai) vai attālināti tiešsaistē, izmantojot sociālos tīklus (*Facebook* vai *Instagram* vietnē atlasot pēc mirkļbirkas #jūra vai norādītajām konkrētām piekrastes lokāciju vietām). Reprezentivitātes nodrošināšanai anketas (saiti uz elektronisko versiju) izplatītas visu piekrastes pašvaldību tūrisma informācijas centru un bibliotēku tīklā.

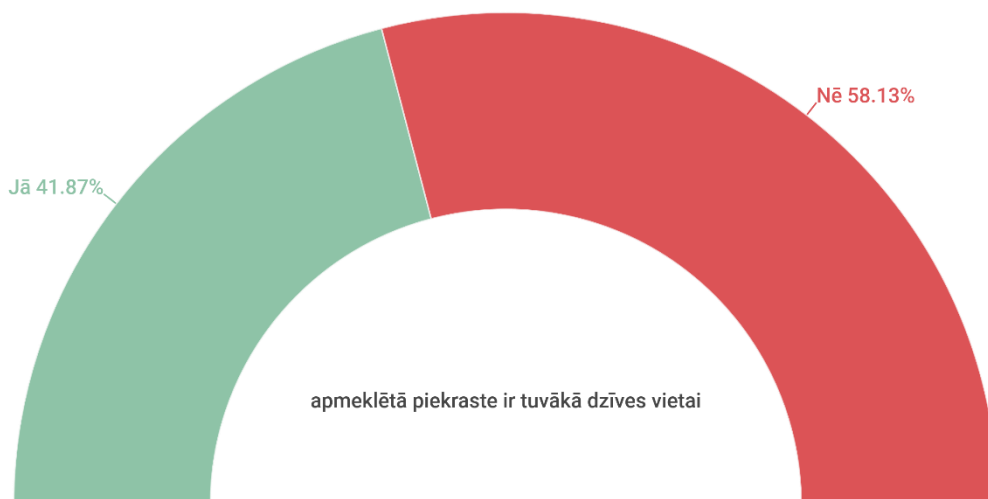


22. attēls. Aptaujāto respondentu sociāli demogrāfiskais profils un to sadalījums pēc jūras piekrastes apmeklējuma kompānijas.

Avots: piekrastes apmeklētāju aptauja (n=1199), Nocticus, 2019

4.1. Apmeklējumu sezonālitate, biežums un uzturēšanās ilgums

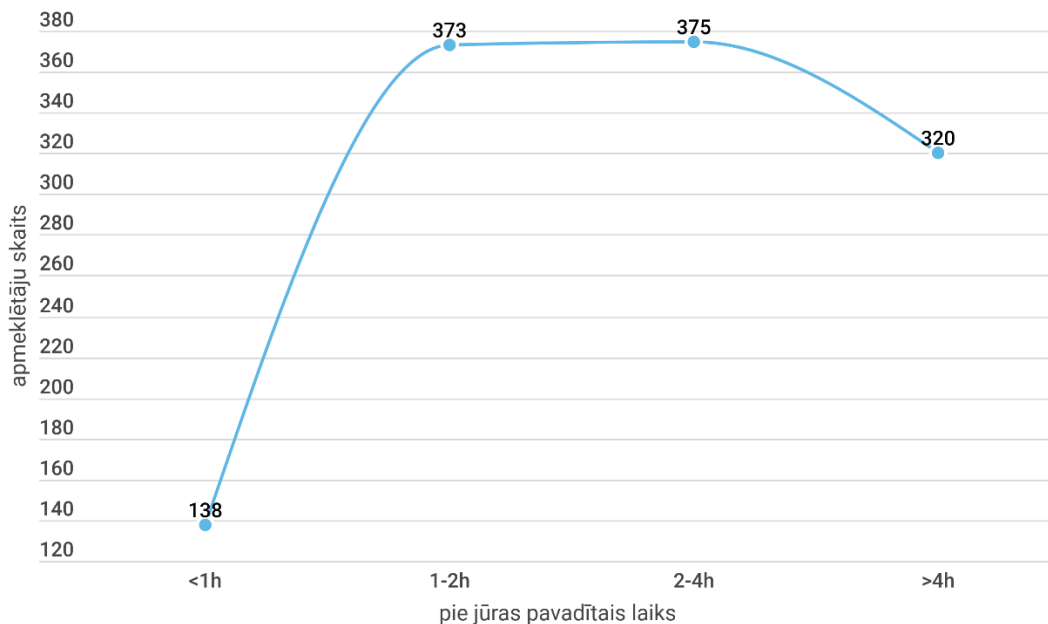
Nedaudz mazāk par pusi respondentu (42 %) norāda uz izvēlēto jūras atpūtas vietu kā tuvāko savai dzīves vietai (sk. 23. attēlu). Attiecīgi **58 % atpūtai nav izvēlējušies sev tuvāko piekļuvi jūrai**, ietverot gan citu piekrastes posmu lielāku piemērotību (pakalpojumu vai labiekārtojuma apsvērumu vadīti), gan personisku motivāciju apmeklēt kādu konkrētu vietu saistībā ar tās priekšrocībā attiecībā uz izvēlēto atpūtas veidu u. c.



23. attēls. Piekrastes vietas atrašanās atkarībā no apmeklētāju dzīvesvietas.

Avots: piekrastes apmeklētāju aptauja (n=1199), Nocticus, 2019

Nedaudz **pieaudzis apmeklētāju vidējais uzturēšanās ilgums pie jūras** (par 20 min. ilgāk, nekā 2015. gadā), un tas ir **2 h 38 min.** Lielākā daļa cilvēku pludmalē uzturas 2–4 stundas (sk. 24. attēlu). Daļa no tiem, kuri norādīja >4 h arī nakšņoja tiešā jūras tuvumā (piemēram, kempingos vai telfīs).

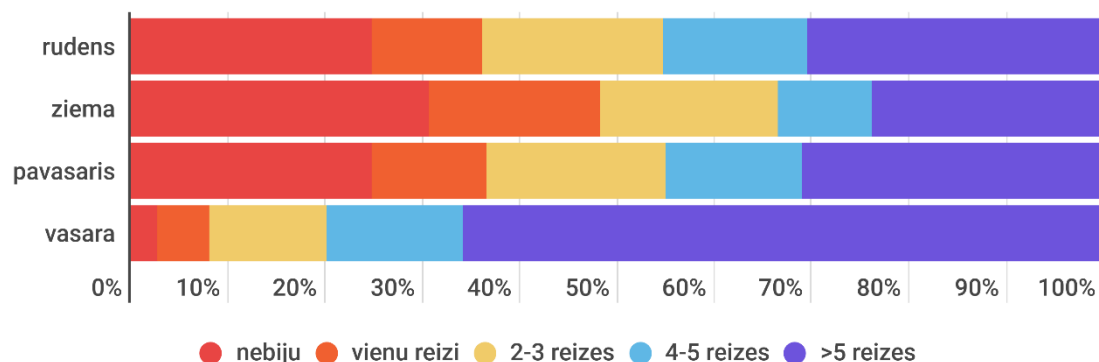


24. attēls. Atpūtnieku pie jūras pavadītais laiks.

Avots: piekrastes apmeklētāju aptauja (n=1199), Nocticus, 2019

Līdzīgi kā piekrastes tūristu mītnu nakšņošanas segmentā, kopējā apmeklējumu dinamikā raksturīgas sezonālās svārstības. Lielākā daļa visbiežāk uz jūru dodas tieši vasarā — karstākajā peld sezonā (trešā daļa no aptaujātajiem pat biežāk nekā piecas reizes vasaras laikā). Jūra kā

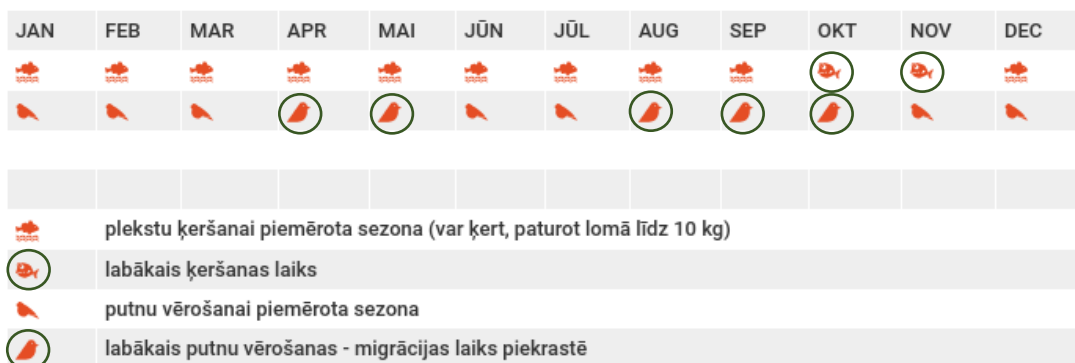
galvenais piekrastes apmeklējuma motīvs ir izteikts arī citās sezonās, taču ievērojami samazinās gan apmeklējumu biežums, gan kopējais apmeklētāju skaits (sk. 25. attēlu). Pavasarī un rudenī apmeklējumu intensitāte ir līdzīga, taču ievērojami mazāk apmeklējumu ir ziemā. Kopumā jūras piekrastes apmeklējumu intensitāte ir izteikti sezonāla un tieši saistīta ar labvēlīgiem klimatiskajiem apstākļiem (izņēmums ir vētru vērošana u. c.).



25. attēls. Pie jūras pavadītā laika sadalījums pa sezonām.

Avots: piekrastes apmeklētāju aptauja (n=1199), Nocticus, 2019

Sezonas un vietas izvēle ir atkarīga arī no izvēlētā brīvā laika pavadīšanas veida. Piemēram, labākais jūras makšķerēšanas laiks — plektu (bušu) sezona — ir oktobris un novembris, bet putnu migrācijas vērošanai — augusts, septembris, oktobris vai aprīlis, maijs (sk. 26. attēlu).



26. attēls. Dažādu piekrastes aktivitāšu galvenās sezonas atšķirības.

Avots: Ventspils makšķernieku klubs, projekts "ReTrout"³², Dabasdati.lv, 2019

Pavasārī aktīva bušu makšķerēšana uz brīdi atsākas, bet zivīm parasti ir mazāka kulinārā vērtība — tās ir plānākas pēcnārsta zivis. Sezonas kulminācijā notiek aktīva informatīva saziņa sociālajos tīklos, bet retais izmanto komfortablas atpūtas iespējas viesu namā, lai makšķerētu vairākas diennaktis. Lai gan Latvijas makšķernieki brauc arī no Jēkabpils, Jelgavas, Rēzeknes un tālākām vietām un bieži turpina makšķerēt visu nakti, viņi ceļ teltis pludmalē un kurina ugunskurus. Problēma dažviet ir kvalitatīvu autostāvlaukumu trūkums. Makšķernieku liels pieplūdums vietām rada

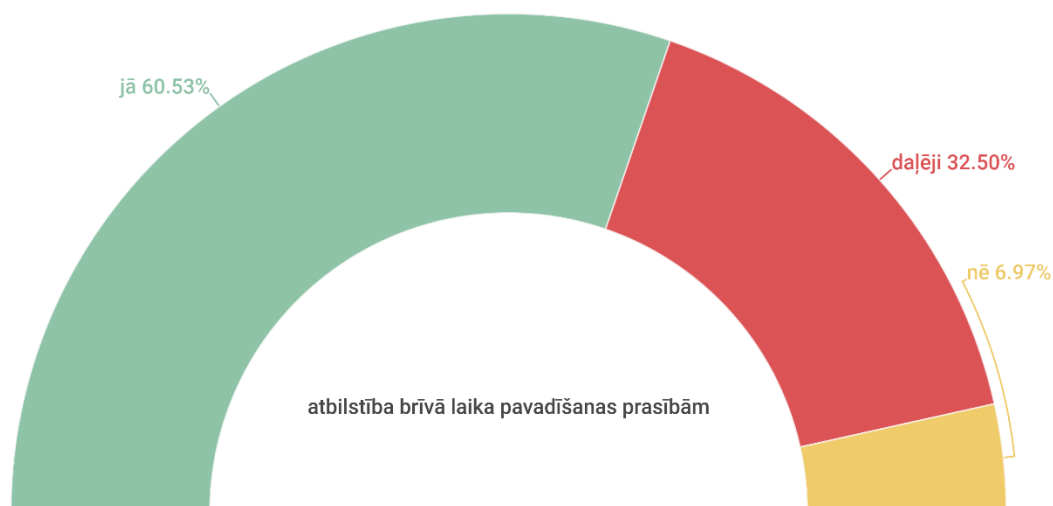
³² <https://www.kurzemesregions.lv/projekti/turisms/retrout/>

konfliktējošas situācijas, jo, tiem cenšoties nokļūt tuvāk jūrai, tiek bojāta kāpu zona. Ne visi ir apzinīgi, un problēmu izraisa arī atstātie atkritumi.

Sezonalitātes atšķirības — līdzīgi kā jūras piekrastes rekreatīvajai makšķerēšanai, ir lielai daļai citu atpūtas veidu. Labākā putnu vērošanas sezona migrācijas laikā ir aprīlis, maijs un septembra beigas, oktobris, bet specifiskām sugām arī novembris vai ziemas mēneši (izteikti Rietumkurzemes piekrastē — Kolkasragā, Akmeņragā, Ovišragā, pie lielo ostu moliem u. c.). Vindsērferi un pūķotāji neoprēna spectērpos bieži izmanto rudens vētru radītos viļņus vai vēja spēku, lai nodotos savam vaļaspriekam. Rudens vētras ir laiks, kas piemērots arī dzintara meklēšanai. Novembra valsts brīvdienas piedzīvojumu tūristi izmanto pārgājieniem gar jūru. Ziemā un aukstā sezona kopumā ir atbilstošākais laiks ziemas peldēm, lai arī jūra ne vienmēr ir labākā alternatīva seklā ūdens un apgrūtinātās piekļuves dēļ.

4.2. Jūras piekrastes atbilstība brīvā laika pavadīšanas prasībām — apmeklētāju apmierinātības indekss

Lielākā daļa (60,5 %) aptaujāto Baltijas jūras Latvijas piekrastes daļas apmeklētāju Latvijā uzskata, ka publiskā infrastruktūra atbilst viņu brīvā laika pavadīšanas prasībām (sk. 27. attēlu), savukārt nedaudz mazāk kā puse ir pretējās domās, paužot neapmierinātību. Uz daļēju atbilstību norāda trešā daļa piekrastes apmeklētāju, bet izteiktu neapmierinātību pauž 7 %. Tomēr vairumā gadījumu tie, kuri norāda uz daļēju atbilstību, arī nosauc virkni konkrētās vietas nepilnību (infrastruktūras nepilnības, pavirša apsaimniekošana vai trūkstošī pakalpojumi).



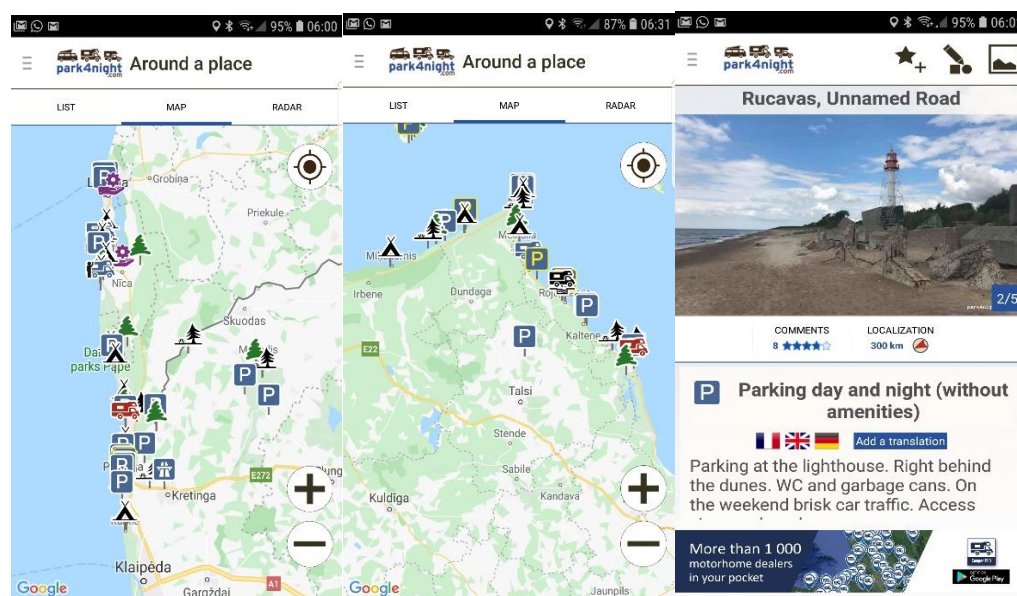
27. attēls. Apmeklētāju apmierinātība ar publiskās infrastruktūras kvalitāti: tās atbilstība gaidām par brīvā laika pavadīšanu.

Avots: piekrastes apmeklētāju aptauja (n=1199), Nocticus, 2019

Atsevišķu piekrastes apmierinātību var izsekot, vadoties pēc klientu atsauksmēm sociālajos tīklos, kā arī pēc **Booking.com** tūristu mītņu

vērtējumiem. Kopā no Baltijas jūras piekrastes tūristu mītnēm Latvijas teritorijā (izņemot Rīgu) iegūti **49 474 vērtējumi**, kas raksturo viedokli par tūristu mītnu kvalitāti un apmierinātību ar to sniegtajiem pakalpojumiem. Apkopojumi iegūti kopumā no 419 tūristu mītnēm, par kurām bija publicēti vērtējumi. Vidējais vērtējums, proti, apmierinātība ar tūristu mītnu sniegto pakalpojumu kvalitāti piekrastes tūristu mītnēs ir augstāka par Latvijas vidējo rādītāju — piekrastē tas ir **8,7 balles** (no 10). No vērtētajiem tūristu mītnu pakalpojumu kvalitātes elementiem zemākais novērtējums ir sniegts par brokastīm (lai gan arī tas ir augsts kopumā — 8,4).

Cits neatkarīgs ieskaits iegūts, apkopojot infrastruktūras vērtējumu un atsauksmes ES populārākajā kempingu un kemperu mobilajā lietotnē *Park4Night* (sk. 28. attēlu). Vairāk nekā 500 atsauksmēs apmierinātība ar publisko infrastruktūru variē, bet kopumā novērtēta salīdzinoši labi (nedaudz labāk privāti apsaimniekotā publiskās piekļuves infrastruktūra).



28. attēls. Publiskās piekrastes infrastruktūras stāvoklis starp kemperiem populārās starptautiskās mobilās lietotnes *Park4Night* lietotāju vērtējumā.

Avots: *Park4Night.com*, 2019

4.3. Jūras piekrastes atpūtas izmaiņu uztvere un salīdzinājums pēdējo piecu gadu periodā

No kopējā aptaujāto skaita 807 jeb 67 % identificējuši piekrastē notikušas izmaiņas, bieži norādot uz vairākām gan pozitīvām, gan negatīvām tendencēm, un sniedzot savus komentārus par to. Aptaujā 392 respondenti

šo sadaļu nav atbildējuši. Šī sadaļa vairāk parāda pludmales apmeklētāju noskaņojumu, attieksmi, zināšanas un sajūtas, nevis objektīvu faktu materiālu. Citi respondenti sniedz visaptverošu skatījumu uz piekrasti kopumā, vairāk reaģējot uz izmaiņām sev populārajās piejūras atpūtas vietās un, dažkārt arī pretrunīgi, ignorējot centienus mazināt antropogēno slodzi krasta kāpu aizsargjoslā.

Vajadzētu padomāt par pludmali. Tā ir ļoti aizaugusi. Īpaši kāpu zona. Agrāk varēja sauļoties aiz kāpām, bet šobrīd tas praktiski nav iespējams, jo visur ir zāle, praktiski nav smilšu.

Sauļoties var tikai jūras pusē, bet vēja gadījumā tur ir par aukstu. Tāpēc ideāli ir sauļoties kāpu pusē. Uzskatu, ka vajadzētu par to padomāt un nedaudz iztīrīt pludmales kāpas no kokiem un lielās zāles.

Dažkārt aptaujātie ne tikai norāda uz sajūtajām izmaiņām, bet arī iesaka savas idejas atsevišķu problēmu risinājumiem.

Veicināt vietējo cilvēku, biedrību iesaisti sakopšanā — padarīt vieglu kopšanu katru dienu, nevis tikai talkā.

“(..)pieejamākas urnas, biežāka atkritumu izvešana.”

Liela daļa labiekārtojuma vajadzību uzsver tieši apdzīvotās vietās un to tiešā tuvumā, kamēr dabisko vietu piekritēji norāda uz minimāla labiekārtojuma vajadzību mazāk apmeklētās attālās vietās. To stiprā puse slēpjas tieši to dabiskumā un nepopularitātē.

Pāvilosta ir pērle, kas vēl nav izcelta saulītē.

Vajag kafejnīcu vai stiklotu terasi, kur baudīt uzkodas un saulrietus, jo tie ir unikāli jebkurā gadalaikā. Tas piesaistītu daudz viesu...

Vairāk gan liekas, ka jāmainās būtu cilvēku attieksmei pret dabu un tās tīrības saglabāšanu. Joprojām ir iespajds, ka dažiem nav cieņas pret dabu.

Fiksētas arī sajūtas par atpūtas paradumu maiņu un jūras piekrastes sniegtajiem labumiem.

Šķiet, ka arvien biežāk cilvēki dodas pie jūras, lai galvenokārt atpūstos, pavadītu laiku sarunās ar draugiem un tikai tad jeb sekundāri — sauļotos. Arī pārgājieni un sportiskas aktivitātes pie jūras kļūst arvien aktuālākas.

*Uzskatu, ka viss ir kārtībā. Tādēļ man patīk Latvijas pludmales, jo **fāš nav tik eiropiskas**. Plānoju pārcelties uz Latviju dabas un brīnišķīgās kultūras dēļ. Mācos arī latviešu valodu.*



Taču ir arī cits viedoklis:

(..) sakoptākas, pludmales kļuvušas eiropeiskākas.

Šogad Dubultos parādījušies daudz cilvēki. Liekas, ka kāds apzināti no gaisa veselu kaudzi ar tūristiem... tas biedē... ka mūsu jūra vairs nebūs tāda kā ir: brīva pieejama, bez lieliem cilvēku pūļiem. Mūsu jūras krasts ir mūsu bagātība! Tāds, kāds tas ir! ♡ (Ulmali pat nepieminēšu, jo bail, ka tur arī sāks ko veidot un attīstīt, pagalam šarms būs.)

Piekrastes atpūtnieki ļoti ātri pamana un uzsver pludmales pieejamības uzlabošanu, piekrastes labiekārtojumu un investīcijas infrastruktūras attīstībā, arī rūpes par pludmales tīrību, uzkopšanu un pieejamajiem pakalpojumiem. Lai arī vairāki respondenti uzsver, ka kopumā atkritumu ir mazāk, joprojām **atkritumi pludmalē un firu tualesu (WC) trūkums ir galvenie satraucošie jautājumi** (sk. 3. tabulu). Labiekārtotajās pludmalēs un pilsētās, kā arī piejūras ciemos tiek sagaidīts vēl vairāk pakalpojumu, bet mazapdzīvotajās, dabiskajās vietās cilvēki vēlas dabiskumu, minimālu iejaukšanos, joprojām pastāvot rūpēm par jau esošo. Konflikti pamanāmi vietās ar sliktu zonējumu, vērojama vietējās sabiedrības neiecietība tūristu pārāpdzīvotās vietās. Neitrālu viedokļu ir maz — lielākoties visi apmeklētāji var uzsvērt gan attiecīgu vietu pozitīvos, gan negatīvos aspektus. Ļoti daudz ir atkarīgs tieši no infrastruktūras uzturēšanas un kopšanas. Bieži vienas un tās pašas situācijas atkarībā no vietas un rūpēm par to tiek uztvertas gan pozitīvi, gan negatīvi. Turklāt tā ir cilvēku uztvere, personiskās sajūtas un viedoklis, kas ne vienmēr balstīts uz patiesiem faktiem, bet gan vairāk uz personiskiem novērojumiem. Šis viedoklis var būt paties attiecībā uz konkrēto vietu, bet nepaust situāciju kopumā.

3. tabula. Piekrastes apmeklētāju komentāri par pārmaiņām piekrastē pēdējo gadu laikā (pieminēšanas biežumu secībā).

Pozitīvi	Negatīvi
Uzlabota infrastruktūra : gājēju takas, laipas, trepes ierīkotas vai pludmale labiekārtota.	Atkritumu joprojām daudz, vajag vēl vairāk urnu. Pieaug plastmasas atkritumu skaits. Liels piesārņojums mežā, pie jūras. Plastmasas epidēmija. Jātīra biežāk. Vairāk arī jūra izskalo.
Sakoptāka , arī vairāk iekoptu vietu pie pludmales.	Tualetes – nekvalitatīvas, trūkst, netiek koptas, jānodrošina tīras, tuvāk pludmalei, smird krūmi, "čuru līcis".
Iekārtota kafejnīca vai tiek uzturēti kvalitatīvi ēdināšanas pakalpojumi tuvumā.	Kafejnīcu (pludmales bāru, uz kodu tirdzniecība) vajag (ar regulāru darba laiku, ar skatu uz jūru), stiklotu terasi, lai var baudīt skatu,
Viss uzlabojas, pozitīva attīstība , būtiski uzlabojumi.	autostāvlaukumus — nodrošināt, paplašināt, drošākus, labāku kvalitāti segumam; bezmaksas stāvlaukumu.
Dažviet pamanīts, ka ir firākas pludmales, atkritumi samazinājušies, jo ir vairāk atkritumu urnu .	Bērniem paredzēt vairāk speciālas infrastruktūras.

Vairāk **solu**, (arī **ģērbtuvju**).

Bēnu laukums iekārtots, ir vieta, kur spēlēties. Dažviet uzlabotas **publiskās tualetes** (vai tās izvietotas tur, kur iepriekš nebija).

Jūrtakas norādes un maršruta izveide, ieviešana, ļoti daudz cilvēku sākuši doties pārgājienos gar jūru.

Ir vairāk **publisko pasākumu**.

Dabiskajā pludmalē pēc iespējas mazāk iejaucas — tie ir pārdomāti pasākumi. Tikai pats minimāli vajadzīgais, kas ir tieši tā, kā vajadzētu. Maz infrastruktūras šīm vietām ir vērtējams pozitīvi.

Autostāvlaukums ir labāks (drošāks, plašāks), ģērbtuvju ir vairāk.

Pakalpojumu kļūvis vairāk.

Pašvaldība ļoti labi apsaimnieko.

Kļūvis drošāk, skaistāk, Zilo karogu vairāk.

Ir, ar ko nodarboties apkārtnē, interesanti.

Ceļi uzlaboti.

Apgaismojums pie noejām līdz jūrai.

Jūrmalā tūristi izdod daudz naudas par pakalpojumiem.

Iespējams uzlādēt mobilos tālruņus

Dažās pludmalēs ieviesti ūdens punkti, kur bez maksas var uzpildīt ūdeni.

Kvalitatīvāki kempingi.

Brīvāka atmosfēra.

Uzlabota tūrisma informācija.

Pludmales zonējums darbojas, un tas ir labi

Apmešanās vietu skaits piekrastē ir palielinājies.

Vairāk pakalpojumu.

Nav tik daudz cilvēku.

Trūkst **solu**.

Vairāk **sporta infrastruktūras** — volejbola laukumi, pludmales futbols, aktīvai atpūtai. Arī sporta inventāra noma.

Aļģes (smird pie jūras zaļās) | zāles krastā. Traucē bērniem.

Izsmēķu daudz, īpaši smiltīs (arī pudeļu korķu), trūkst **universālā dizaina**, pielāgotības cilvēkiem ar kustību traucējumiem, veciem cilvēkiem, bērnu ratiņiem.

Nekvalitatīva **tūrisma informācija** (vai trūkst), norādes uz objektiem no jūras puses; pietrūkst norādes krasta zonā par tuvumā esošiem veikaliem, viesu mājām, apskates objektiem. Vairāk vajag kvalitatīvu **bezmaksas atpūtas vietu** (arī telšu un piknika vietu).

Aizaug pludmale.

Mazāk iejaukties dabā ar labiekārtošanas pasākumiem; visām pludmalēm nav jābūt vienādām — vajag arī vientuļākas vietas, kur tiešām ir tikai daba. Saglabāt vairāk neskartu piekrastes šarmu.

Atļaut uzturēties pludmalē ar suņiem pavadā; atļaut pastaigas ar suņiem, kaut vai rudens–pavasara periodā, kad pludmalē nav daudz cilvēku; daudzi pastaigājas gar jūru un labprāt to darītu ar četrkājainiem mīļuljiem.

Kārtību vairāk, drošību, novērošanas kameras.

Trūkst dzeramā ūdens vietu.

Dažādi sīki jaunumi, bet vēl ir daudz darāmā. Notiek vidēji lēna attīstība; nav līdzsvarotas attīstības; atsevišķas vietas ir ļoti sakoptas, padomāts par visu; citas — pilnīgi nekādas. Privātīpašums vai maksas autostāvvietas kļuvušas vairāk, nekaunīgākas; privātīpašnieki ir ļoti savfīgi, vajag ierobežot viņu patvaļu, it sevišķi pie jūras.

Nodrošināt augstāku ūdens tīrību, Baltijas jūrā palielinās piesārņojums; dabu joprojām neciena.

vairāk labiekārtojuma, ūdeni smilšu noskalošanai (dušu).

Par daudz cilvēku.

Pietrūkst vietu, kur pludmalē iegādāties saldējumu.

Vajag vairāk pakalpojumu, īpaši aktīvai atpūtai.

Vairāk festivālu jūras krastā; vajag vairāk izklaizu.

Trūkst ģērbtuvju.

Jākopj un savlaikus jāuztur infrastruktūra.

Labas zivis, vairāk kūpinātu zivju tirgošanas vietas.

Skaista ainava.
Digitālā navigācija ir nevainojama, norādes zīmes kļūst sekundāras.

Pludmales kļuvušas eiropeiskākas.
Daži uzņēmēji respektē arī ībiešu mantojumu, piekrastes zvejnieku tradīcijas, ne tikai plastmasas palmas un Karību rumu.

Īpašumi atjaunojas.

Vairāk veloceļu.

Vajadzīgs vairāk starptautiskas tūrisma infrastruktūras, jāpaaugstina nakšņošanas pakalpojumu kvalitāte.

Uzraudzīt kempingus (pārlicināties, lai tie atbilst prasībām).

Neierīkot krogus pludmalē kā Jūrmalā.
Vajadzētu nojumes pludmalē, kur patverties no lietus.

Veidot dabas takas un izcelt saistošus dabas objektus.

Vajadzētu sodīt cilvēkus, kuri nepieskata savus suņus.

Priedes nevajadzētu stādīt uz veloceļa.
Tuvu pludmalei vajag baseinu, lai visu gadu var peldēties.

Vajag labāku zonējumu.

Jānostiprina mola akmeņi — uz mola ir bīstami atrasties.

Ir izveidota infrastruktūra (glābšanas tornis), bet tā netiek lietota.

Aizliegt smēķēt pludmalē.

Latvijas iedzīvotājiem nakšņošanas vietas ir ļoti dārgas.

Avots: piekrastes apmeklētāju aptauja (n=1199), Nocticus, 2019

Tomēr dažas iniciatīvas attīstījušās kūtri. Būtiski nav pieaudzis Zilā karoga pludmaļu vai oficiālo peldvietu skaits. Sabiedrība maz tiek iesaistīta pašvaldības budžeta tēriņu, t. sk. publiskās infrastruktūras darbu, prioritāšu noteikšanā.

4.4. Piekrastes vietu pozicionējums, to stiprās un vājās puses atbilstoši dažādiem atpūtnieku segmentiem

Ļaujot aptaujātajiem izvēlēties esošajam apmeklējumam alternatīvas vietas, apmeklētāji norādīja uz to iecienītākajām jūras piekrastes vietām. Daļa bija lojāli jau esošai apmeklējuma vietai, tomēr biežāk tika norādīta kāda cita pludmale. Starp biežāk minētajām ir pilsētas, kas ieguldījušas resursus pludmales labiekārtojuma nodrošināšanā un ar piekrasti saistītu pakalpojumu attīstībā: Saulkrasti, Liepāja, Pāvilosta, Ventspils un Jūrmala. Vasarā īpaši populāras ir mazākas vietas ar izteiktu jūras pozicionējumu, piemēram, Roja, Tūja, Jūrkalne vai Kolka, kas daudz tiek apmeklēta visu gadu (sk. 29. attēlu).





29. attēls. Labākās pludmales izvēle kā alternatīva jau apmeklētajai vietai.

Avots: Piekraustes apmeklētāju aptauja (n=1199), Nocticus, 2019

Nav tieša apliecinājuma par “Zilā karoga” zīmola ietekmi uz priekšrokas došanu pludmales izvēlē, tomēr, iespējams, intuitīvi šīm pludmalēm tiek dota priekšroka, jo to piedāvājums, atbildīgums par vidi un atkritumiem, drošība, rūpes par atpūtniekiem, pakalpojumi un infrastruktūra ir saturs, kas to ietekmē. To savukārt nosaka “Zilā karoga” pludmales standarti. Dziļākas kopsakarības vēl meklējamas, tomēr bezatbildīgi būtu reklamēt plaši apmeklējamu publisko pludmali, ja tā nav atzīta par oficiālu peldvietu.

4.5. Piekraustes apmeklētāju prototipi atbilstoši dzīvesstilam un motivācijas segmentēšanai

Piekraustes vietu pozicionējums piesaista noteikta dzīvesstila apmeklētājus. Jo vairāk ir izprastas attiecīgā segmenta vajadzības (īpaši niansētākās vajadzības), specifiskāk veidots labiekārtojums un atbilstošie pakalpojumi, jo izteiktāk vietu var pozicionēt un vieglāk “pārdot”, un jo lielāka ir klientu atsauce. Tas ir īpaši svarīgi vietās, kurās šaurā zonā cenšas aptvert visplašāko dzīvesveidu amplitūdu. Tad apmeklētāji sāk traucēt viens otram, samazinās apmierinātības līmenis. Līdz ar to, plānojot piekraustes vietu attīstību, jāņem vērā potenciālo apmeklētāju dzīvesstils, kā arī konkrētās vietas un infrastruktūras ietilpību, taču arī atbilstību dzīvesstilu izvirzītiem nosacījumiem. Konkrēta dzīvesstila apmeklētājus, pielāgojot tos no GfK³³ patērētāju segmentu raksturojuma piekraustes apmeklēšanas kontekstam, var iedalīt sapņotājos, piedzīvojumu meklētājos, brīvdomīgajos, “mājās

³³ https://www.gfk.com/fileadmin/user_upload/dyna_content/DE/documents/News/2019/201906_GfK_Roper_Consumer_Styles.pdf

sēdētājos”, racionālajos reālistos, dabiskajos, prasīgajos un rimtajos. Katra dzīvesstila apraksts atrodams turpmākajās apakšsadaļās.

SAPŅOTĀJI

Jauni, sievišķīgi, impulsīvi cilvēki, kuri dzīvo sapņos un tiecas pēc sabiedrības atzinības (sk. 30. attēlu). Meklē romantiku, izteismīgas *instagramējamās* vietas, iespēju vērot saulrietus. Apmeklē mūsdienīgus pasākumus, ir aktīvi sociālo tīklu lietotāji, bieži reklamē atbilstošākās vietas. Tiem būtiski ir “simboliskie” ainavas elementi piekrastē, kas tiek iekļauti bildēs. Dažkārt to neprātīga, impulsīva un emocionāla rīcības izpaužas arī neadekvāti (auto pludmalē, uguns kuri kāpās u. c.).



30. attēls. Dzīvesstila segments: vairāk impulsivitātes, romantikas, sapņu un aizrautības.

Avots: pielāgots no GFK, Instagram #jūra, 2019

PIEDZĪVOJUMU MEKLĒTĀJI

Jauni, piedzīvojumus mīloši, drosmīgi, vīrišķīgi un ļoti dinamiski dzīves izaicinātāji (sk. 31. attēlu). Sportisku motīvu un aktivitāšu vadīti, viņi izmanto izdevības panākumu meklējumos. Parasti nevis laiskojas un sauļojas, bet piekrastē redzami kustībā, bieži nodarbēs, kas saistītas ar to vaļasprieku. Raksturīga aizrautība. Izmanto speciāli veidotu labiekārtojumu, kas atbalsta meklēto piedzīvojuma sajūtu. Šai grupai mazāk vajadzīga labiekārtota piekļuve jūrai, ja vien tā nav saistīta ar specifisku aprīkojumu, kas jānogādā pie jūras (tādā gadījumā noderēs jebkurš autostāvlaukums vai ceļš iespējami tuvu pludmalei).



31. attēls. Dzīvesstila segments: vairāk dinamikas, piedzīvojumu, adrenalīna, sportiskuma un aizrautības.

Avots: pielāgots no GFK, Instagram #jūra, 2019

BRĪVDOMĪGIE

Intelektuāļi, kas augstu vērtē kultūru (sk. 32. attēlu). Ļoti zinātkāri un aktīvi, vienmēr vēlēšies atklāt ko jaunu. Šie ir galvenie kultūras mantojuma objektu un publisko norišu apmeklētāji. Autentisks piedzīvojums viņiem ir svarīgāks par komfortu. Izmanto infrastruktūru, bet nevadās pēc pakalpojumu vai ērtību daudzuma kā galvenā elementa. Svarīgākais tiem ir pieredzējums, viņi gatavi lielākiem izaicinājumiem, tostarp ar pārgājienu un velotūrisma elementiem.





32. attēls. Dzīvesstila segments: vairāk autentiskuma, iedziļināšanās kultūras atšķirībās, tradīcijās, aizrautīgs pieredzējums vērtīgāks par ērtībām.

Avots: pielāgots no GFK, Instagram #jūra, 2019

MĀJĀS SĒDĒTĀJI

Uz statusu vērsti tradicionālisti, kuri tiecas pēc vienkāršības un labklājības. Tiem ir svarīgi "atzīmēties", ka arī šovasar būs pludmalē, izpildot stereotipiskas darbības. Bieži to motīvs ir "izrādīties", apliecināt savu statusu arī apkārtējiem. Tāpēc būtiski apmeklēt vietas, kurās ir daudz cilvēku vai publicēt daudz bilžu ar sevi un saviem draugiem vai ģimenes locekļiem jūrā. Šī segmenta pārstāvji ir ieinteresēti popkultūrā un izklaidē. Tiem ir svarīgi daudz saņemt un gūt iedegumu. Iedegums kā pieredzējuma apliecinājums ir arī uz statusu orientētajiem (sk. 33. attēlu).



33. attēls. Dzīvesstila segments: stereotipiska pludmales atpūta, popkultūra, materiālisms, statusa apliecinājums, arī izrādīšanās.

Avots: pielāgots no GFK, Instagram #jūra, 2019

RACIONĀLIE REĀLISTI

Pragmatiski, pašpārlicināti, daudz strādājoši, tie, kuri tiecas pēc drošības un saskaņas. Dodoties uz pludmali, tiem svarīgs ir izdevīgums, proti, kur var tuvu un bez maksas piebraukt ar auto, lētāk paēst, paņemt līdzī savu piknika ēdienu. Apvieno braucienu uz jūru ar pastaigu ar suni, iepirkšanos vai kādu publisku pasākumu, darbu kādam no ģimenes locekļiem u. c. (sk. 34. attēlu).



34. attēls. Dzīvesstila segments: izdevīguma meklējumi, pašpārlicība, praktiskums.

Avots: pielāgots no GFK, Instagram #jūra, 2019

DABISKIE

Antimateriālistiski pacifisti, kuri cenšas dzīvot vienkārši un dabiski. Viņi ir izglītoti un sabiedriski ieciefīgi; tiecas pēc harmonijas. Pludmalē meklē attālākas vietas, kas nav ļaužu pārpilnas, to uzmanības centrā ir dabiskums, nesamākslotība, arī nūdistu pludmales. (sk. 35. attēlu).



35. attēls. Dzīvesstila segments: antimateriālistiska pozīcija un dabiskums.

Avots: pielāgots no GFK, Instagram #jūra, 2019

PRASĪGIE

Inteliģenti, aktīvi, sabiedriski ieciefīgi, bet izteikti tradicionālisti. Stingri savos uzskatos attiecībā uz morāles normām un mantojuma nozīmi. Meklē kvalitāti, tiem svarīgi ir pakalpojumi un komforts. Pludmalē tie ir kafejnīcu, restorānu terašu apmeklētāji un saulesargu un guļamkrēslu rezervētāji (sk. 36. attēlu). Šīs grupas pārstāvji ir maksātspējīgi un izvēlas luksu (līdzīgi kā statusa pircēji, tikai atšķiras to mofīvi).



36. attēls. Dzīvesstila segments: prasīgums, tradīcijas, pamatīgums, kvalitāte.

Avots: pielāgots no GFK, Instagram #jūra, 2019

RIMTIE

Seniori, vecāka gada gājuma cilvēki, kuri orientēti uz pagātņi. Izteikti pragmatiski, ar spēcīgu pienākuma apziņu (vairāk kā citi — arī ticību reliģijai). Meklē drošību un sabiedrisko kārtību. Pludmalē tiem ir svarīga ērta piekļuve, izvēles nosaka maksātspēja. Piekrasti apmeklē labāk ilgi un pamatīgi, nevis uz īsu brīdi, labprāt iepazīst arī apkārtni, vairāk izmanto sabiedrisko transportu. Svarīgs universālais dizains pludmalē (sk. 37. attēlu).



37. attēls. Dzīvesstila segments: pragmatisms, pagātnes akcentēšana mazāka mobilitāte.

Avots: pielāgots no GFK, Instagram #jūra, 2019

Latvijas piekrastē ir tendence vairāk virzīt pozicionējumu noteikta dzīvesstila segmentu virzienā un vietās ar lielu apmeklētāju daudzumu censties pēc iespējas labāk ieviest funkcionālu pludmales zonējumu. Īpaši svarīgi tas ir attiecībā uz vietējo kopienā, kas bieži ir neviendabīga, tie ir iedzīvotāji ar dažādu dzīvesstilu, ko ikdienā viņi labprāt piekopj tiešā dzīvesvietas tuvumā, tādējādi stiprinot arī savu piederības sajūtu un vietas identitāti. Ārpus pilsētas attālākajām un mazāk apmeklētajām piekrastes vietām lielākoties atsaucīgākie ir divi segmenti — brīvdomīgie un piedzīvojumu meklētāji.

Attiecībā uz dzīvesstila segmentiem iespējams precīzāk ievērot pakalpojuma dizaina pieeju gan infrastruktūras, gan tūrisma produktu veidošanā. Ir vieglāk uzrunāt atbilstošo mērķgrupu, zinot tās pārstāvju vērtības, motivāciju un vajadzības. Lielai daļai pietiek ar labi uzturētu minimālismu infrastruktūras daudzuma ziņā (sk. 38. attēlu), kas ļauj arī atbildīgāki plānot tās izveides un uzturēšanas izmaksas. Pakalpojuma

dizaina plānošanas pieeja³⁴ pludmalei ietver secīgu savstarpēji saskaņotu apmeklētāja un vietas saskarsmes punktu pārdomāšanu un ieviešanu dabā. Fiziski tas ietver dažādas satiksmes un nokļūšanas iespējas, navigāciju un koordinējošu informāciju satiksmes mezglpunktos, ērtas piekļuves iespējas līdz jūrai, atbilstošu infrastruktūru attiecīgajam dzīvesstilam. Līdzīgi, kā universālā dizaina principi apmeklētājiem ar kustību traucējumiem, kam vajadzīga visaptveroša pieeja, tā arī var plānot visaptverošus risinājumus stratēģiskajām mērķgrupām – piekrastes apmeklētājiem augstāk aprakstīto dzīvesstilu ietvaros.



38. attēls. Privāti apsaimniekots kemperu laukums — atpūtas vieta Strantē, kas dabiski piemērota miera un klusuma meklētājiem, īpaši ārzemniekiem.

Foto: A. Klepers, jūlijs, 2019

³⁴ Vairāk par dizaina domāšanas pielietojumu publiskās infrastruktūras veidošanai: <https://www.strongtowns.org/journal/2016/12/1/a-design-thinking-approach-to-infrastructure>; <https://tinyurl.com/dizainspludmalei>; <https://tinyurl.com/citypludmale>

5. Pārskats par apmeklētāju slodzi uz piekrastes veģetāciju



39. attēls. Mazo mārsilu ziedēšana pelēkajā kāpā Ziemupes dabas liegumā — vietā ar mazāko apmeklētāju plūsmas intensitāti.

Foto: A. Klepers, augusts, 2018

Jūras piekrastē ir grūti novilkt robežu starp atsevišķiem biotopiem, jo tie ir savstarpēji cieši saistīti, un daudzos gadījumos pāreja no viena biotopa otrā ir pavisam nemanāma. Drīzāk piekraste aplūkojama caur ainavu, nodalot vizuāli līdzīgus “zemes virsmas nogabalus ar raksturīgiem dabas apstākļiem un veidojumu, kā arī cilvēka radīto elementu sakopojumu³⁵” (Melluma & Leinerte, 1992). Tas ir viens no apsvērumiem, kāpēc šī pētījuma ietvaros analizēta piekrastes apmeklētāju slodze uz veģetāciju kā vienotu kopumu piekrastes ainavā. Turklāt veģetācija un labs tās stāvoklis ir dabisks jūras krasta erozijas kavēklis. Paralēli apmeklētāju radītajai slodzei, protams, ir cita veida cilvēka darbības ietekme (ostu paplašināšana, inženiertehnisko būvju celšana, apbūve, ceļu infrastruktūras veidošana u. c., kas šeit nav padziļinātāk analizēta), tāpēc vērtējums apmeklētāju radītās slodzes ziņā var atšķirties no plašākā līmenī izvērtējamās kopējās cilvēka darbības ietekmes piekrastē. Protams, var būt saistītas ietekmes. Piemēram, lai mazinātu apmeklētāju radīto antropogēno slodzi, tiek veidotas takas, taču to labiekārtošanas darbu laikā tiek pieļautas kļūdas un būvniecības procesa noslēgumā ieviesta melnzeme takas malu izlīdzināšanai barības vielām nabadzīgā meža augsnē, kas tiešā veidā iedarbojas uz dabiskajām dzīvotnēm³⁶, tostarp *Natura 2000* vietās, ievazājot ruderālās vai svešzemju

³⁵ Melluma, A., & Leinerte, M. (1992). *Ainava un cilvēks*. Rīga: Avots.

³⁶ No intervijas ar piekrastes biotopu ekspertu Brigitu Laimi, 2020. gada martā.

augu sugas. Lai arī pastāv labas un visaptverošas vadlīnijas attiecībā uz jaunu publiskās piekrastes infrastruktūras elementu veidošanu rekreatīviem nolūkiem, svarīgi ir vienmēr konsultēties ar jūras krasta ģeoloģisko un ģeomorfoloģisko procesu ekspertu un biotopu ekspertu vai Dabas aizsardzības pārvaldes speciālistiem, lai ņemtu vērā vietējo kontekstu un izmantotu labākās zināšanas, kas var samazināt problēmas un to risināšanai veltītos resursus turpmākajā apsaimniekošanas gaitā (sk. piemēru 40. attēlā).



40. attēls. Īslaicīgi centieni aizkavēt jūras krasta erozijas procesus ar improvizētu zaru pinumu un neestētisku dēļu klājumu smilšu stabilizācijai zem izveidotās nojumes — skatu terases Medzes pagastā — vietā, kur notiek ļoti izteikta jūras krasta atkāpšanās.

Foto: A. Klepers, augusts, 2018

Lielākā **antropogēnā slodze uz veģetāciju ir pakārtota apmeklētāju plūsmas sezonālītes ciklam** — galvenokārt vasarā, kad ir piemērotākie klimatiskie apstākļi atpūtai pie jūras. Slodzi veido ne vien apmeklējumu skaits kā kvantitatīva vienība, bet arī piekrastē pavadītais laiks, kam ir tendence būt daudz ilgākam, salīdzinot ar citām āra vides dabiskām pamatnēm, ko cilvēki apmeklē ikdienā (dabas objekti vai dabas takas u. tml.).

5.1. Kopējais vērtējums par antropogēno slodzi uz veģetāciju

Šajā pētījumā nav veikts visaptverošs piekrastes biotopu stāvokļa izvērtējums attiecībā uz bioloģiskās daudzveidības saglabāšanas mērķiem. Lai gūtu pilnīgāku skatījumu uz piekrastes dzīvotņu situāciju, būtu izmantojamas aizsargājamo biotopu saglabāšanas vadlīnijas Latvijā, kas tapušas Brigitas Laimes redakcijā "NAT-PROGRAMME" projekta ietvaros³⁷, kā arī piekrastes īpaši aizsargājamo dabas teritoriju dabas aizsardzības

³⁷ https://nat-programme.daba.gov.lv/public/lat/publikacijas_un_dokumenti/

plāni^{38,39}. Piekrastes antropogēnā slodze, ko rada apmeklētāju plūsmas⁴⁰, ļauj secināt, ka no Latvijas piekrastes kopējā garuma **495,3 km**:

- **50%** ir **mazietekmētas ekosistēmas**, t.i., pēc vērtējuma atbilst 1. vai 2. klasei (2015. gadā tās bija 51,3 %).
- **27%** no piekrastes ekosistēmām ir novērtētas kā **vidēji ietekmētas** (3.klase) (2015. gadā tās bija **26 %**).
- **22,8%** no piekrastes ekosistēmām ir novērtētas kā **stipri vai ļoti stipri ietekmētas** (4. un 5.klase) (2015. gadā tās bija **22,5 %**).

Veģetācijai ir liela loma jūras krasta erozijas mazināšanā, īpaši paātrinātai grunts noskalošanai no krasta nogāzes augšējās daļas. Priekškāpas un embrionālās kāpas ar raksturīgo kāpu veģetāciju notur krasta procesu dabisko attīstību, stabilizē krastu. Tomēr nepārdomāti krasta preterozijas pasākumi, piemēram, kārkļu stādījumu nepamatota ierīkošana var traucēt smilšu pieplūdi zemākajām krasta nogāzes joslām vētru laikā tieši otrādi - pastiprinot pludmales eroziju. Tāpēc papildinošs publiskās infrastruktūras izveides mērķis, mazinot antropogēno slodzi uz veģetāciju, ir iespējami saglabāt jūras krastu dabisko attīstību, tādējādi ierobežojot arī eroziju.

Apdraudējums primāro kāpu zonā esošajiem biotopiem ir pārmērīga rekreācijas slodze. **Piekrastes apmeklētāju koncentrācijas vietas lielākajā daļā Latvijas sakrīt ar priekškāpu un embrionālo kāpu izplatības vietām**, īpaši Rīgas līča piekrastē. Atpūtniekiem pārvietojoties pa kāpām, tur esošie biotopi noplicinās un samazinās augu skaits, kas ir izšķiroši svarīgi pašam reljefa formām. Sevišķi nozīmīgi tas ir embrionālo kāpu izplatības vietās, kur augāja iznīcināšana var izraisīt smilšu pārpūšanu tālāk iekšzemē un paralēli krastam. Piemēram, daudzviet Saulkrastu un Jūrmalas teritorijā dabiska kāpu veidošanās vispār nenotiek⁴¹.

Atkarībā no piekrastes dzīvotņu veida, negatīva ietekme no nekontrolētas vai pārmērīgas antropogēnās slodzes var būt dažāda. Apdraudējums specifisko pludmales tipu biotopiem ir pārmērīga rekreācijas slodze. Pludmales izstaigāšana apmeklētāju koncentrācijas vietās — īpaši Pierīgā un pie apdzīvotām vietām — piekrastes posmos noplicina pludmales biotopus, samazina augu sugu skaitu. Izstaigāšanas dēļ pastiprinās pludmales virskārtas izžūšana, kas rosina pludmales smilšu pārpūšanu.

Pārmērīga pludmales izbraukāšana rada tās sablīvēšanos, neļauj izaugt viengadīgiem augiem, iznīcina kukaiņu patvērumu vietas un aizbaida putnus. Visnelabvēlīgākā ietekme vērojama piekrastes posmos, kur pludmali nošķūrē, tādējādi izjaucot mikroreljefu vai pat pilnībā iznīcinot pludmales biotopu. Ietekme ir vēl izteiktāka gadījumos, kad nošķūrētās smiltis (citur arī oļus un granti) savāc un aizved prom no jūras krasta. Degradējas ainavas vērtība, sugu daudzveidība, tiek maksimāli ietekmēti

³⁸ https://www.daba.gov.lv/public/lat/iadt/kurzemes_pr_novados/

³⁹ https://www.daba.gov.lv/public/lat/iadt/rigas_pr_novados/

⁴⁰ 2019. gada septembrī veiktie biotopu eksperta apsekojumi un datu analīze piekrastē

⁴¹ Laime, B. (red.). (2017). Aizsargājamo biotopu saglabāšanas vadlīnijas Latvijā.

1. sējums. Piejūra, smiltāji un virsāji. Dabas aizsardzības pārvalde, Sigulda.

ekoloģiskie procesi blakus teritorijās. Negatīva ietekme ir aļģu un citu sanesumu novākšana vai pārvietošanai.

Bezceļa transporta līdzekļu pieejamība ir veicinājusi apmeklētāju skaita palielināšanos arī nomaļākos piekrastes biotopos. Atpūtnieku un tūristu augstākās koncentrācijas vietās pie stāvkrastiem veidojas stihiskas takas stāvkrasta nogāzē, kas noplicina augāju, to nomīdot un veicinot vēja negatīvās darbības attīstību. Notiek priekškāpu un embrionālo kāpu izbraukāšana ar kvadricikliem, motocikliem un apvidus automašīnām. Tiek izjaukta kāpu dabiskā struktūra un degradēts augājs, kā arī apdraudēti embrionālajās kāpās ligzdojošie putni. Negatīvu ietekmi izraisa liela cilvēku skaita klātbūtne vai ilgstoša uzturēšanās vienā un tajā pašā primāro kāpu vietā putnu ligzdošanas sezonas laikā.

Daudzviet tiek noplicināts pelēko kāpu augājs, samazinās sugu skaits. Cieš arī aizsargājamās sugas, kuru atradnes izzūd vai indivīdu skaits un dzīvotspēja atradnē būtiski samazinās. Rekreācijas un tūrisma ietekmē tiek pārveidots kāpu mikroreljefs, kas ir nozīmīga struktūra pelēko kāpu biotopu funkcionēšanā. To izraisa pārsvarā pārmērīga nomīdīšana un izbraukāšana. Pelēko kāpu biotopus nelabvēlīgi ietekmē tas, ka piekrastes tūrisma un rekreācijas attīstība ir koncentrēta arī īpaši aizsargājamās dabas teritorijās. Līdzīgi antropogēnā slodze ietekmē arī piekrastes lagūnu biotopus. Ar nepārdomātu publiskās infrastruktūras labiekārtojuma ierīkošanu saistīti arī invazīvu augu sugu ieviešanās.

Lai arī būtisku izmaiņu identificēšanai attiecībā uz antropogēnās slodzes izmaiņām uz veģetāciju salīdzinājuma posms ar 2015. gadu ir neliels, galvenās tendences iezīmējas šādi.

Identificēto vietu skaits jūras piekrastē, kur vienādi slikts stāvoklis bija gan pirms četriem gadiem, gan šobrīd nav būtiski samazinājies. Tās ir vietas ar neatbilstošas kapacitātes noejām līdz jūrai, kur ir liels apmeklētāju skaits. Tādējādi cieš tieši primārās kāpas, veidojas plaši smilšu klajumi. Otrs vietu tips ir attālākas vietas, kur notikuši plašāki postījumi dēļ kāpu izbraukāšanas, nesankcionētu ugunsgrāku vietu ierīkošanas un citām līdzīgām darbībām. Palielinās apbūves intensitāte visā piekrastē kopumā. Būtiski ir noturēt aizliegumu cirst piekrastes mežus krasta kāpu aizsargjoslā.

Vietās, kur ierīkota pārdomāta infrastruktūra, veģetācija pakāpeniski atjaunojas, lai arī procesi nav ātri (sk. 41. attēlu). Neapmierinoši ir blīvo taku un meža ceļu tīklojumi līdzās lielajām pilsētām, īpaši Jūrmalā un Piejūras dabas parkā, kur blīvais taku tīklojums fragmentē biotopu. Dabiskās vietās, kur nav apmeklētāju plūsmas, jebkāda jaunas infrastruktūras veidošana būtu vērtējama ļoti piesardzīgi, nodrošinot plašākas zonas piekrastes biotopu dažādībai, kas citādi ir ļoti fragmentēti.





41. attēls. Veģetācijas pakāpeniska atjaunošanās pie ierīkotās gājēju koka laipas Lilastē.

Foto: A. Klepers, jūlijs, 2019

Liela daļa rekreācijas un tūrisma aktivitāšu koncentrējas *Natura 2000* vietās, kur tiek plaši veidota dažāda publiskā atpūtas infrastruktūra. Daļa no īstenotajām apmeklētāju aktivitātēm varētu notikt arī ārpus īpaši aizsargājamām dabas teritorijām, taču tur bieži trūkst atbilstošas infrastruktūras. Tādējādi dabiskā pamatne tiek degradēta vairāk, radot lielāku antropogēno slodzi (skriešana, pastaigas ar suņiem, braukšana ar MTB velosipēdiem u. c.). Par kāpu biotopu aizsardzību un ilgtspējīgiem risinājumiem vides pieejamībai trūkst visaptverošas informācijas, neveicinot integrētu piekrastes kā kompleksas ekosistēmas pārvaldību (daļēji tiek risināts Piekrastes plānojuma ietvaros). Konkrēts risinājums būtu vienota piekrastes biotopu aizsardzības plānu izstrāde⁴², kādi līdz šim tapuši tikai konkrētām, tostarp ar jūras piekrasti saistītām, sugām.

Saistībā ar antropogēnās slodzes radīto negatīvo ietekmi uz veģetāciju problēmu situācijas rodas nekontrolētas apmeklētāju plūsmas vai pārmērīgas antropogēnās slodzes gadījumos, arī no nepareizas apsaimniekošanas prakses, ierīkojot publisko infrastruktūru. Tā kā piekrastes teritorija gandrīz visā tās garumā ir publiski pieejama un apmeklētība kopumā pieaug, tad publiskā infrastruktūra ir instruments apmeklētāju plūsmas vadīšanai, iespējami mazinot tās negatīvo ietekmi.

Piekrastes **biotopi ārpus apdzīvotām vietām ar mazāku apmeklētāju slodzi ir labākā stāvoklī**, vietām atsākušas veidoties embrionālās kāpas, kas ir dabisko jūras piekrastes procesu rezultāts. **Mežainās piejūras kāpas lielākoties ir labā stāvoklī**, vietām neliela antropogēnā slodze pat ir vēlama, lai kāpu zemsedze neaizaugtu pilnībā. Piemēram, atsegti smilšu laukumiņi

⁴² https://www.daba.gov.lv/public/lat/dati1/sugu_un_biotopu_aizsardzibas_plani/

(arī smilšainas stigas un takas) ir dzīves vide vairākām retām un aizsargājamām sugām (piemēram, raibspārnu smiltājsisenis, tumšsarkanā dzeguzene u. c.). Mežaino kāpu stāvoklis jūras piekrastes zonā kopumā uzlabojas, ko ilgtermiņā ietekmē Baltijas jūras krasta kāpu aizsargjosla, kuras platums ārpus apdzīvotām vietām nav mazāks par 300 m sauszemes virzienā, skaitot no vietas, kur sākas dabiskā sauszemes veģetācija. Tas ļauj dažādot kopējo mežu vecumstruktūru, un piekrastes mežaino kāpu zonā sastopami koki, kas pārsniedz tradicionālo ciršanas vecumu, pārsniedzot arī 100 gadu robežu. Būtiski ir šo režīmu nemainīt un akceptēt, ka kāpu aizsargjosla ir izveidota sabiedrības labā, lai samazinātu piesārņojuma ietekmi uz Baltijas jūru, saglabātu meža aizsargfunkcijas, novērstu erozijas procesu attīstību, aizsargātu piekrastes ainavas, nodrošinātu piekrastes dabas resursu, arī atpūtai un tūrismam vajadzīgo resursu un citu sabiedrībai nozīmīgu teritoriju, saglabāšanu un aizsardzību, to līdzsvarotu un ilgstošu izmantošanu⁴³ (īpaši sabiedrībā izsekojamā diskursā par atsevišķu iescaistīto pušu vēlmi mazināt šīs aizsargjoslas nozīmi). Tomēr arī mežainās piejūras kāpās, īpaši pastāvīgi intensīvi apmeklētās vietās pārmērīgas izbradāšanas un izbraukāšanas dēļ daļēji vai pilnīgi tiek iznīcināta dzīvā zemsedze. Atpūtas vietu tuvumā samazinās kritālu un sausokņu skaits, jo tos savāc un sadedzina ugunsuros. Stāvākajās nogāzēs notiek kāpas reljefa pārveidošana, nobrucinot un izmīdot augāju. Vietās ar lielu antropogēno slodzi izveidojušās plašas smiltāju platības.

Kritiska slodze uz veģetāciju izteikti vērojama vairākās konkrētās situācijās, kas sistemātiski atkārtojas:

- vietās, kur pastāv regulāra apmeklētāju plūsma, taču tā netiek regulēta ar pārdomāti ieviestu infrastruktūru (vai izvēlētais (ne)apsaimniekošanas veids ir ignorēt to, uzskatot, ka tai tur nav jābūt);
- vietās, kur apmeklētāju skaits ir pārāk liels un slodze pārsniedz dabas pamatnes ilgtspējīgas pastāvēšanas kapacitātes robežu (pat tad, ja tai ir sezonāls raksturs — ārpus veģetācijas sezonas dabiskā pamatne nespēj tik ātri atjaunoties);
- atsevišķu apmeklētāju patvaļīgas un bezatbildīgas rīcību dēļ, klaji ignorējot jau pastāvošos noteikumus un citas sabiedrības daļas intereses;
- apbūvei pakļautās zonās vai vietās, kur norisinās zemes transformācija — dominē citi sabiedrībai prioritāri mērķi, kas vienlaikus samazina dabas pamatni kā tādu (apmeklētāju slodzes kontekstā tas skar tūristu mītņu izbūvi piekrastē u. c. infrastruktūras elementus).

Ir virkne citu faktoru un situāciju, kas samazina dabas daudzveidības potenciālu un negatīvi ietekmē biotopu attīstību (dabisko biotopu fragmentācija u. c.).

⁴³ Aizsargjoslu likuma (1997. gads) 6. panta pirmā daļa

Vietās, kur ir iespējama **iebraukšana ar autotransportu** (piemēram, Carnikavā uz dienvidiem no Gaujas ietekas vai Upesgrīvā pretim Talsu pagriezienam), bet nav ierīkoti autostāvlaukumi, **antropogēnā slodze ir postoša**, mežainās kāpas ir **stihiski izbraukātas lielākā platībā**. Stāvlaukumu ierīkošana un labiekārtotas takas vai laipas līdz jūrai varētu šo ietekmi mazināt, tas ir, koncentrēt apmeklētāju plūsmu, mazinot tās slodzi plašākā ietekmes zonā.

Piekrastes biotopu stāvoklis apdzīvotās vietās daudzviet ir nedaudz pasliktinājies (pilsētu apbūves attīstība, jaunu atpūtas vietu rašanās). Tomēr tas ir likumsakarīgi un nebūtu vērtējams tikai negatīvi, ja apmeklētājus **koncentrē tieši Piekrastes plānojumā noteiktajās attīstītajās vietās**, kur ir izveidota piemērota infrastruktūra — autostāvvietas, laipas, atpūtas vietas u. tml. Tādējādi tiek atslogota piekraste ārpus šīm **attīstītajām** vietām un tur piekrastes biotopu kvalitāte nepasliktinās vai pat uzlabojas.

Jūras piekrastes labiekārtotās rekreācijas vietas būtu jāizmanto mērķtiecīgai **apmeklētāju izglītošanai** — informatīvās zīmes, interaktīvas ekspozīcijas par piekrastes biotopiem un sugām, biotopu un sugu aizsardzības un apsaimniekošanas piemēri, humānas idejas par sugu līdzās pastāvēšanu dabas daudzveidības ziņā — arī bez konkrēta materiāla labuma cilvēkam. Daudz vairāk jāveic izglītošana par **ekosistēmas pakalpojumu pieeju** un dabas pamatni, un kvalitatīvu ainavu kā daļu no dzīves kvalitātes komponentes. Bieži tieši neizpratne par dabas procesiem izraisa negatīvu attieksmi, kā arī nezināšanas dēļ cilvēki pasliktina piekrastes biotopu un sugu stāvokli vai pat iznīcina tos (izbradātas vai izbraukātas pelēkās kāpas, sauļošanās blakus putnu ligzdām, augu izplūksana utt.).

Latvijas piekrastei ārpus pilsētām un blīvāk apdzīvotajiem ciemiem raksturīga **viensētu apbūve** (piemēram, posmā Saulkrasti–Vitrupe vai Lībiešu krasta teritorijā, Kaltenes pusē u. c.), kur jau vēsturiski mājas celtas tuvu jūras piekrastei, līdz ar to biotopi ir ietekmēti jau sen, šeit biotopu stāvoklis lielākoties nav īpaši pasliktinājies vai uzlabojies.

Dažādi vērtējama **padomju armijas darbības ietekme** uz vidi, kas vietām radījusi lielākus klajumus citādi mežainajās kāpās, un ilgākā periodā radušies apstākļi jaunu biotopu izveidei. Taču daudzviet saglabājusies pamestā armijas infrastruktūra — dažādi betona bunkuri, pamesti angāri u. c. vidi degradējošas būves, kas bieži vairs netiek izmantotas un ir nepieskatītas. Tas savukārt piesaista **vandālistus**, un šādu teritoriju tuvumā vērojama arī lielāka slodze uz veģetāciju (piemēram, Cirpstenes apkārtnē).

Ir dabiskas piekrastes vietas, kur **vajadzīga apzināta apsaimniekošana un cilvēku iesaiste**, lai uzturētu kvalitatīvu noteiktu piekrastes biotopu attīstību. Piemēram, dabas liegumā *Randu pļavas* Kuivižos vai Mēsruga piekrastes pļavās piekrastes biotopus galvenokārt ietekmē dabiskie procesi, tostarp aizaugšana ar niedrēm. Šeit tieši būtu vajadzīga apsaimniekošana — piejūras pļavu atjaunošana un uzturēšana, kas diemžēl randu pļavās pēdējās desmitgadēs praktiski pārtraukta, bet Mēsruga pļavās tiek uzturēta daļēji. Pozitīvi vērtējama izglītojošas un uz dabas procesu vērošanu vērsta infrastruktūras izveide šādās vietās (putnu vērošanas tornis, ekspozīcijas par dabas lieguma dabas vērtībām un dabas procesiem, dēļu

laipas vai izplautas takas), kas apmeklētājus koncentrē noteiktā vietā, taču vienlaikus dod iespēju iegūt informāciju par jūras piekrastes dabu un procesiem.

Vairākās vietās Ķemeru Nacionālajā parkā, Slīteres Nacionālajā parkā vai dabas parka "Piejūra", Pliņciemā un citviet jūras piekrastes daļā tiek veikti **biotopu atjaunošanas un apsaimniekošanas pasākumi** (žodziņi smilšu erozijas ierobežošanai, pelēko kāpu atjaunošana, mežaino kāpu dabiskošana), kas kā dabas pamatnes uzturēšanas un dabas daudzveidības palielināšanas darbi vērtējami ļoti pozitīvi. Šādām iniciatīvām būtu jābūt plānveidīgākām un vairāk, ne tikai *Natura 2000* vietās, bet arī ārpus tām, daloties ar lokālās prakse spozīfīviem piemēriem, kas gan nav pārņemami automātiski, bez papildu konsultēšanās ar dabiskos procesus pārzinošiem ekspertiem.

Paralēli visās šādās vietās notiek **apmeklētāju izglītošana** par jūras piekrastes dabas vērtībām. Biotopu atjaunošanas laiks ir ilgāks, tāpēc, pēc infrastruktūras izveides koncentrējot apmeklētāju plūsmu, tendences ir nojaušamas, bet ne uzreiz pierādāms ar pilnvērtīgi dabiskotu biotopu hektāriem. Pastāv arī absurdi piemēri apmeklētāju izglītošanā, piemēram, Katrīnas ceļš Pliņciema kāpā tiek apmeklētājiem (aprakstos un piekrastē izvietotajos stendos) pasniegts kā apbrīnojams vēsturisks fakts, daļa no kultūras mantojuma. "1810. gadā kāpā izrakts ceļš — lai Krievijas imperatorei Katrīnai būtu vieglāk un drošāk nokļūt pludmalē. Laika gaitā vēji ceļu izpūtuši aizvien plašāku un lielāku⁴⁴." Nav precīzi pamatots vēsturiskais fakts — Katrīna II Lielā attiecīgajā laikā jau 14 gadus kā bija mirusi un tobrīd valdīja Nikolajs I Romanovs, un viņa sieva nebija Katrīna, bet gan Prūsijas princese Šarlote. Taču svarīgāk par šo faktu, ja vērtējam to no vides izglītības perspektīvas, ir tā papildināšana ar kritiskāku komentāru par atsevišķu individu "varas visvarenību" un neilgtspējīgiem risinājumiem ceļa līdz jūrai nodrošināšanai, kas šodienas kontekstā būtu citādi pasniedzami.

Pilsētu pludmaļu zonas labiekārtošanas dēļ piekrastes **dabisko biotopu platības samazinās**, bet pilsētas teritorijā tā arī noteikta kā sabiedrības prioritāte, paplašinot iedzīvotāju vai viesu atpūtas iespējas. Taču mākslīgi izraisīts "spiediens" uz veģetācijas noplicināšanu ir pludmales apsaimniekotāju nespēja atrisināt atbilstošas kapacitātes tualešu jautājumu pludmalē vai tiešā tās tuvumā — daudzviet šādās situācijās augāji tiek izbradāti, meklējot aizsegu dabisko vajadzību kārtošanai (jo sevišķi Jūrmalā, taču arī Carnikavas pašvaldībā, tualešu attālumam un kapacitātei neatbilstot atpūtnieku skaitam un paredzamām vajadzībām). Vienlaikus jāņem vērā arī sabiedrības prasība pēc kvalitatīvas zaļās zonas un daudzu attīstīto valstu piemēri dabiskot atsevišķas zonas arī pilsētvidē.

Latvijas mērogā īpaši izceļama Dabas aizsardzības pārvaldes Ovīšu dabas lieguma iniciatīva, nosakot jūras piekrastē **sezonālu liegumu putnu ligzdošanas netraucētai norisei** — tā ir viena no problēmām piekrastes biotopu fragmentācijā — ļoti maz ir teritoriju, kurās notiktu pilnīgi cilvēka neietekmēti dabiski procesi. Putni vēl jūfīgāk kā augi uztver cilvēku izraisītu

⁴⁴ <https://www.letonika.lv/groups/default.aspx?q=k%C4%81pa&id=2434691&&g=3>

traucējumu. Visu dabas aizsardzībai veltīto ierobežojumu gadījumā vai veidojot atpūtas infrastruktūru dabiskā pamatnē, svarīgi ir iekļaut izglītojošo komponenti par dabiskajiem procesiem un dabas daudzveidību.

5.2. Ieteikumi antropogēnās slodzes uz veģetāciju mazināšanai

Vismaz pusei no piekrastes teritoriju, kas atrodas *Natura 2000* vietās, ir ļoti detalizēti izstrādāti ieteikumi dabisko dzīvotņu aizsardzībai un saskaņotai teritoriju attīstībai, izmantojot to vides izzīņas, rekreācijas vai tūrisma nolūkiem:

- dabas parkam "Pape", ietverot dabas pieminekļus — Nīdas pludmali un Pūsēnu kalnu⁴⁵ (Rucavas un Nīcas novadā);
- dabas parkam "Bernāti"⁴⁶ (Nīcas novadā);
- dabas liegumam "Liepājas ezers"⁴⁷ (Nīcas novadā un Liepājas pilsētā);
- dabas liegumam "Ziemepe"⁴⁸, "Sakas grīņi"⁴⁹ un „Pāvilostas pelēkā kāpa"⁵⁰ (Pāvilostas novadā);
- dabas parkam "Užavas lejtece"⁵¹, dabas liegumam "Sārnotes purvs"⁵², "Užava", "Ances purvi un meži"⁵³ un "Oviši"⁵⁴ (Ventspils novadā);
- dabas liegumam "Būšnieku ezera krasts"⁵⁵ Ventspilī (termiņš gan beidzies 2018. gadā, un lielākā daļa plānotās publiskās infrastruktūras ir ieviesta);
- nacionālajam parkam "Slīteres Nacionālais parks"⁵⁶, ietverot dabas pieminekļus Pitragupes krasti (Dundagas novadā);
- dabas liegumam "Ģipka"⁵⁷ (Rojas novadā);
- dabas parkam "Engures ezers"⁵⁸ (Mērsraga un Engures novadā);
- dabas liegumam "Pliņciema kāpa"⁵⁹ (Engures novadā);
- nacionālajam parkam "Ķemeru Nacionālais parks"⁶⁰ (ietver dabas pieminekli "Sēra dīķi") (Engures novadā un Jūrmalas pilsētā), kam izstrādāta arī ilgtspējīga tūrisma stratēģija un rīcības plāns;
- dabas parkam "Ragakāpa"⁶¹ un dabas liegumam "Lielupes grīvas plavas"⁶² (Jūrmalā);

⁴⁵ https://www.daba.gov.lv/public/lat/iadt/dabas_parki/pape/

⁴⁶ https://www.daba.gov.lv/public/lat/iadt/dabas_parki/bernati/

⁴⁷ https://www.daba.gov.lv/public/lat/iadt/dabas_liegumi/liepajas_ezers/

⁴⁸ https://www.daba.gov.lv/public/lat/iadt/dabas_liegumi/ziemupe/

⁴⁹ https://www.daba.gov.lv/public/lat/iadt/dabas_liegumi/sakas_grini/

⁵⁰ https://www.daba.gov.lv/public/lat/iadt/dabas_liegumi/pavilostas_peleka_kapa/

⁵¹ https://www.daba.gov.lv/public/lat/iadt/dabas_parki/uzavas_lejtece/

⁵² https://www.daba.gov.lv/public/lat/iadt/dabas_liegumi/sarnates_purvs/

⁵³ https://www.daba.gov.lv/public/lat/iadt/dabas_liegumi/ances_purvi_un_mezi/

⁵⁴ https://www.daba.gov.lv/public/lat/iadt/dabas_liegumi/ovisi/

⁵⁵ https://www.daba.gov.lv/public/lat/iadt/dabas_liegumi/busnieku_ezera_krasts/

⁵⁶ https://www.daba.gov.lv/public/lat/iadt/nacionalie_parki/sliteres_nacionalais_parks/

⁵⁷ https://www.daba.gov.lv/public/lat/iadt/dabas_liegumi/gipka/

⁵⁸ https://www.daba.gov.lv/public/lat/iadt/dabas_parki/engures_ezers/

⁵⁹ https://www.daba.gov.lv/public/lat/iadt/dabas_liegumi/plienciema_kapa/

⁶⁰ https://www.daba.gov.lv/public/lat/iadt/nacionalie_parki/kemeru_nacionalais_parks/

⁶¹ https://www.daba.gov.lv/public/lat/iadt/dabas_parki/ragakapa/

⁶² https://www.daba.gov.lv/public/lat/iadt/dabas_liegumi/lielupes_grivas_plavas/

- dabas parkam "Piejūra"⁶³ (Rīgas pilsētā, Carnikavas un Saulkrastu novadā) un dabas liegumam "Vecdaugava"⁶⁴ (Rīgas pilsētā);
- dabas liegumam "Vidzemes akmeņainā jūrmala"⁶⁵, "Randu pļavas"⁶⁶, un dabas parkam "Salacas ieleja"⁶⁷, kas kā *Natura 2000* teritorijas, ietilpst Ziemeļvidzemes biosfēras rezervātā (Salacgrīvas novadā).

No tiešā jūras piekrastē esošajām *Natura 2000* vietām dabas aizsardzības plāni nav izstrādāti dabas liegumam "Ģipkas lankas" (Dundagas un Rojas novadā), vairākiem plāniem beigušies termiņi, tostarp arī pagarinātie termiņi, piemēram, dabas liegumam "Ģipka" (Rojas novadā). Daudzos minētajos dabas aizsardzības plānos norādīts, ka biotopu stāvoklis piekrastē nav apmierinošs, un būtu jāveic arī biotopu apsaimniekošanas pasākumi, sevišķi apdraudētos biotopos, piemēram, noganīšana vai pļaušana piejūras (randu) pļavās un pelēko kāpu attīrīšana no blīva priežu apauguma.

Tomēr, vērtējot priekšlikumus par infrastruktūru, bieži secināms, ka katrā konkrētajā plānā nav bijusi pieeja visaptverošiem visas piekrastes datiem, un tāpēc nākotnē varētu būt vajadzība paredzētos pasākumus izvērtēt arī no kopējā skatījuma. Īpaši aizsargājamās dabas teritorijās publiskās infrastruktūras izveides mērķis nav veicināt apmeklētāju pieplūdumu noteiktām tām, bet gan informēt apmeklētājus par teritorijā esošajām dabas vērtībām un to aizsardzības vajadzību, vienlaikus samazinot apmeklētāju radīto slodzi. Infrastruktūras izveide nav uzskatāma par vienīgo vajadzīgo pasākumu, lai uzlabotu biotopu stāvokli konkrētā *Natura 2000* vietā, bet tā var būt nozīmīga, lai mazinātu apmeklētāju radīto negatīvo ietekmi. Tas rada vajadzību attīstīt kvalitatīvu piekļuvi jūrai un publisko infrastruktūru arī ārpus īpaši aizsargājamām dabas teritorijām, jo bieži labiekārtojums un ērības ir nozīmīgs motīvs atpūtas vietas izveides izdarīšanai. Lai uzlabotu piekrastes biotopu stāvokli, vajadzīgi kompleksi pasākumi — gan biotopu apsaimniekošana, gan infrastruktūras izveide un uzturēšana, kā arī apmeklētāju informēšana un to plūsmas organizēšana. Pārdomāta atkritumu savākšanas organizēšana, labiekārtotu atpūtas vietu uzturēšana un sanitārajām prasībām atbilstošu tualetu esamība un uzturēšana ir vieni no nepieciešamākajiem elementiem, kas nodrošina to, ka ar izveidotās infrastruktūras palīdzību apmeklētāji iepazīst piekrastes dabas vērtības, neradot tām būtisku kaitējumu. Papildinoši piekļuvei pie jūras stāvkrastā antropogēno slodzi mazinošs infrastruktūras elements ir arī noeju kāpnes, bet atklātu primāro un sekundāro kāpu biotopos — koka laipas.

Attiecībā uz publiskās infrastruktūras objektu ierīkošanu vai ikdienas uzturēšanu piekrastes biotopos kopumā ieteicams izmantot aizsargājamo biotopu saglabāšanas vadlīnijas Latvijā, kas tapušas Brigitas Laimes redakcijā⁶⁸ *LIFE+* projekta *NAT-Programme*⁶⁹ ietvaros un šajā ziņā ir

⁶³ https://www.daba.gov.lv/public/lat/iadt/dabas_parki/piejura/

⁶⁴ https://www.daba.gov.lv/public/lat/iadt/dabas_liegumi/vecdaugava/

⁶⁵ https://www.daba.gov.lv/public/lat/iadt/dabas_liegumi/vidzemes_akmenaina_jurmala/

⁶⁶ https://www.daba.gov.lv/public/lat/iadt/dabas_liegumi/randu_plavas/

⁶⁷ https://www.daba.gov.lv/public/lat/iadt/dabas_parki/salacas_ieleja/

⁶⁸ Aizsargājamo biotopu saglabāšanas vadlīnijas pieejamas: https://nat-programme.daba.gov.lv/public/lat/publikacijas_un_dokumenti/#vadlinijas

⁶⁹ https://nat-programme.daba.gov.lv/public/lat/par_projektu/

aktuālākais un visaptverošākais apkopojums. Tomēr daudzviet publiskās infrastruktūras izveide vai atjaunošana ir atkarīga no dažādu vides faktoru ietekmes un konkrētus efektīvākos risinājumus gan apmeklētāju slodzes negatīvās ietekmes mazināšanai, gan infrastruktūras veida izvēlei var ieteikt pieaicināti konkrētās jomas speciālisti, kas pārzina jūras krastu procesus, biotopu attīstību, arī apmeklētāju uzvedības paradumus.

Baltijas jūras piekrastes apmeklētība pieaug un līdz ar to arī tās radītā slodze uz vidi. Piekrastes publiskās infrastruktūras objektu izbūves vai atjaunošanas, arī pārbūves gadījumā apmeklētības radītās slodzes negatīvā ietekme tiek mazināta, ne izskausta pilnībā un tāds apstiprinājums gūts arī pēc infrastruktūras objektu apsekojumiem. Piemēram⁷⁰, taku, laipu, ceļņu, veloceļu vai kāpņu izveides gadījumā visā līnijveida infrastruktūras garumā tiek nodrošināta pieguļošās platības stāvokļa uzlabošanās vismaz 10 m platumā kopā uz abām pusēm, bet piekrastes nobrauktuvju un ceļu sakārtošanas gadījumā tiek nodrošināta pieguļošās platības stāvokļa uzlabošanās vismaz 50 m platumā kopā uz abām pusēm. Izbūvējot vai atjaunojot barjeras un nožogojumus, lai samazinātu stihiski iebraukātu ceļu izmantošanu, un vienlaikus sniedzot norādes par tuvāko pieejamo izmantojamo ceļu, labvēlīgi ietekmētā platība veidojas līdz 30 m platumam, reizīn to ar noslēgtā ceļa posma garumu. Attiecībā uz stāvlaukumu izveidi vai labiekārtošanu ietekmētā platība ir 500 m rādiusā ap tā centru. Tāpēc pie visām populārām piekrastes vietām (ne tikai prioritāri attīstāmajās vietās), kur regulāri konstatēta apmeklētāju slodze uz veģetāciju (piemēram, kāpu nobradāšana vai stihiski iebraukti ceļi un stāvlaukumi), vajag veidot atbilstošas kapacitātes gājēju ceļus (koka laipas) līdz jūrai, autostāvlaukumus pie apzinātajām vietām, kur peldsezonas laikā regulāri, t. sk. nelegāli, tiek novietoti transportlīdzekļi vai atsevišķas šādas vietas slēdzot ar barjeru, vienlaikus informējot par piekļuves alternatīvām. Vairākās situācijās labi uzturēta publiskā infrastruktūra prioritāri attīstāmās vietās var atslogot līdz šim izmantotās alternatīvas, taču cilvēki turpinās doties uz jūru un atpūsties piekrastē pie visām apdzīvotajām vietām jūras krastā.

Daudzos gadījumos tā ir vajadzība labi uzturēt un regulāri apsaimniekot jau esošo infrastruktūru, kas vietām tiek veikts ļoti pavirši un īsā laikā var nodarīt lielākus postījumus, jo cilvēki turpina ierastās darbības, neraugoties uz labiekārtojuma nepilnībām un pastiprināti rada slodzi uz tuvākajām blakus teritorijām. Jaunu noeju izveides gadījumā, infrastruktūra tiek plānota pa esošo ceļu vai taciņu tīklu, novēršot nevēlamu papildus teritorijas un biotopu fragmentāciju.

Plašāk, ne tikai attiecinot uz apmeklētāju radīto slodzi, piekrastes apbūves vadlīnijās⁷¹ uzsvērts, ka "neapbūvēta, maz pārveidota vide tiek atzīta par Latvijas piekrastes lielāko vērtību". Tāpēc plānošanas un būvniecības procesā maksimāli jā saglabā dabiskā vide, harmoniski iekļaujoties ainavā.

⁷⁰ Aprēķini no: Dabas aizsardzības pārvalde. (2016). "Metodika projektu ieguldījuma efektivitātes novērtēšanai (...) pasākuma "Antropogēno slodzi mazinošas infrastruktūras izbūve un rekonstrukcija Natura 2000 teritorijās" projektos".

⁷¹ Pieejamas:

https://www.celotajs.lv/cont/publ/piekrastesapbuvesvadlinijas/pdf/piekrastesapbuve_svadlinijas_lv.pdf

Ievērojot vēsturisko pārmantojamību, nekustamo īpašumu dalīšanas procesā jāizvairās no zemes dalījuma šaurās strēlēs, kas ievieš zvejnieku ciema apbūvei svešu, lineāru un blīvu apbūves tipu. Jaunu zemesgabalu dalījums un ceļu izveide iespēju robežās jāpakļauj dabiskam augājam un kāpu reljefam. Piekrastei vēsturiski raksturīgi līkumoti ceļi, kas vijas apkārt kāpas pauguram, lielai priedei vai citam dabas objektam, aiz kura atklājas cits skats. Attīstot jebkādas infrastruktūras plānus, jā saglabā līdzsvars attiecībā pret jūras piekrastes dabisko vidi. Jāizvairās no pārāk blīvas apbūves, jo tā iznīcina ne tikai piekrastes dabu, bet arī rekreācijas un tūrisma resursus.

Populārās pludmales, kurās uzturas daudz atpūtnieku un tūristu, tiek piesārņotas ar sadzīves atkritumiem, kuru apjoms specifiskajos pludmales biotopos būtiski palielinās arī uz dažādu no jūras izskalotu objektu rēķina. Īpaši aktuāli tas ir akumulatīvos krasta posmos, kur biežāk izveidojas sanesumu biotopi. Pārsvārā tie ir izstrādājumi no sintētiskajiem polimēriem (tara un iepakojamais materiāls), kas vidē sadalās ļoti lēni un negatīvi ietekmē biotopa struktūru.

Nepieciešams mērķtiecīgi organizēt vides izglītību, vides apziņas palielināšanu sabiedrībā, iedzīvotāju un apmeklētāju iesaisti publiskās kampaņās, vietējo ekoskolu programmu ietvaros ar mērķi mazināt antropogēno ietekmi uz veģetāciju un piekrastes vidi plašāk, rosināt atbildīgu piekrastes apmeklējumu un dabas daudzveidības vērtību respektēšanu. Veicināt dabai draudzīgu rīcību ieviešanu publiskajos āra vides pasākumos piekrastē. Stiprināt vides apziņu un informētību par dabas vērtībām, izmantojot kvalitatīvas un inovatīvas interpretācijas metodes, lai radītu viegli uztveramas un aizraujošas vizualizācijas un multi-sensorus risinājumus informatīvajos stendos. Vietām vajadzīga informācijas stendu satura aktualizēšana.

6. Pārskats par jūras piesārņojošo atkritumu stāvokli



42. attēls. Smiltīs daļēji ieputināti atpūtnieku atstāti atkritumi Papes pludmalē.

Foto: A. Klepers, augusts, 2019

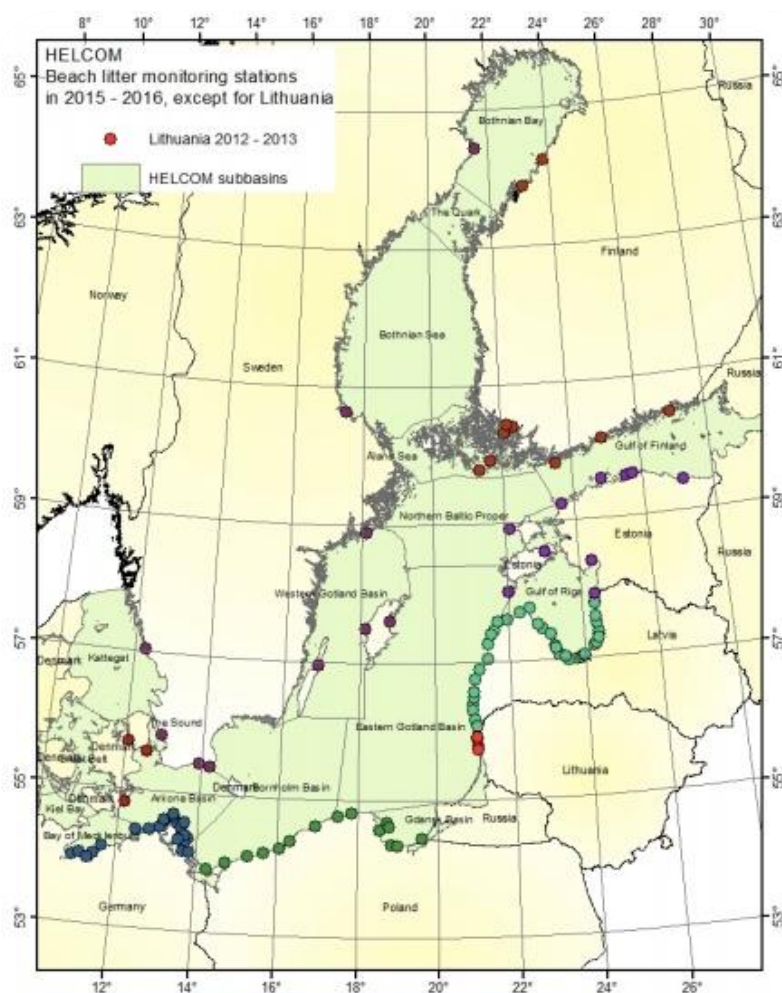
Šī pārskata sadaļa ir veidota, balstoties uz Vides izglītības fonda (turpmāk — VIF) un kampaņas *Mana Jūra* datiem par jūras piesārņojošo atkritumu (turpmāk šajā dokumentā — atkritumi) situāciju Latvijas piekrastē, kā arī Vides izglītības fonda īstenotajām valsts vai starptautiska mēroga papildu iniciatīvām (projekti *MARLIN*, *BLASTIC*, *TJV!*). Latvijas piekrastē atkritumu situācijas novērtējums tiek veikts kopš 2012. gada saskaņā ar ANO Vides programmas vadlīnijām, izmantojot *UNEP/MARLIN* protokolu. Vides izglītības fonda izveidotā atkritumu monitoringa programma tiek īstenota atbilstoši Eiropas Komisijas Lēmumam 2017/848⁷², ar ko nosaka laba jūras ūdeņu vides stāvokļa kritērijus, metodiskos standartus un monitoringa metodes⁷³. Valstu pārskatos ir iekļauti dati par vasarā īstenoto monitoringu. Paralēli VIF pēc tās pašas metodikas veic uzskaites citās sezonās, kas, ņemot vērā ierobežoto

⁷² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32017D0848&from=HU>

⁷³ Apkopotie dati tiek izmantoti valsts situācijas un tās attīstības noteikšanai Jūras stratēģijas direktīvas laba jūras vides stāvokļa sasniegšanai kvalitatīvajā raksturlielumā "Jūras piesārņojošie atkritumi" (10. deskriptors).

kapacitāti, tiek vairāk izmantotas pētnieciskiem un datu verifikācijas nolūkiem.

Izvērtējot risku nesasniedgt labu jūras vides stāvokli līdz 2020. gadam, konstatēts — **pašreizējais stāvoklis ir neatbilstošs, tāpēc tikai esošo un plānoto pasākumu īstenošana vien nenodrošinās būtiskus uzlabojumus.** Tāpēc kvalitatīvajam raksturlielumiem (D10 “Jūras piesārņojošie atkritumi”) tika noteikti vajadzīgie papildu pasākumi plānā “Pasākumu programma laba jūras vides stāvokļa panākšanai 2016.–2020. gadā”, nosakot VARAM par atbildīgo institūciju plāna īstenošanā⁷⁴. Laba jūras vides stāvokļa sasniegšanai Latvijā ir noteikti septiņi mērķi, tostarp atkritumi kā mērķis Nr. 6 (JVM6: Cietie atkritumi nerada nevēlamu ietekmi uz jūras ekosistēmu). Saskaņā ar 2018. gadā veikto jūras vides stāvokļa aktualizēto novērtējumu (apstiprināts ar VARAM rīkojumu Nr. 1–2/2, 20.02.2019), **vides degradācijas radītās izmaksas Latvijas sabiedrībai, ņemot vērā pašreizējo jūras vides stāvokli, ir vērtējamas kā 2,35 milj. EUR gadā** (ticamības intervāls 0,4–4,1 milj. EUR).



Map 1 Beach litter monitoring stations

43. attēls. Jūras piesārņojošo atkritumu izvērtējuma laukumi Baltijas jūras reģionā.

⁷⁴ MK 2016. gada 13. jūlija rīkojums Nr. 392.

Piekrastes atkritumu monitoringa programma Latvijā ietver vienu no reprezentatīvākajiem izvietoto laukumu pārklājumiem Baltijas jūras piekrastē (sk. 43. attēlu). Tas ir īstenojies, pastāvīgi pilnveidojot atkritumu izvērtējumu programmu. Veicot papildu izpēti, iegūtais datu kopums par situāciju Latvijas piekrastē ļauj ne tikai konstatēt vispārīgās situācijas tendences un nodrošināt ES likumdošanas prasību izpildi attiecībā uz Jūras stratēģijas pamatdirektīvas kvalitatīvā raksturlieluma “jūras piesārņojošie atkritumi” monitoringu, bet arī vērtēt situāciju Latvijas piekrastē ilgspējīgas piekrastes apsaimniekošanas ziņā. Līdz ar to iespējams identificēt tādu rīcību saistībā ar pašvaldībām un konkrētiem pludmales posmiem vai noslodzes punktiem, kas var nodrošināt situācijas uzlabošanu.

Pieaugot apmeklētāju plūsmai un apmeklējumu intensitātei piekrastē, palielinās arī piesārņojums ar sadzīves atkritumiem. 2019. gadā no 17 piekrastes pašvaldību teritorijām, 14 pašvaldībās atkritumu vienību apjoms bija palielinājies, salīdzinot ar iepriekšējo gadu. Vienā pašvaldības teritorijā tas bija saglabājies līdzīgā skaitā, un tikai divās no tām atkritumu apjoms pludmalē bija samazinājies.

6.1. Kopējais jūras piesārņojošo atkritumu daudzuma vērtējums piekrastē

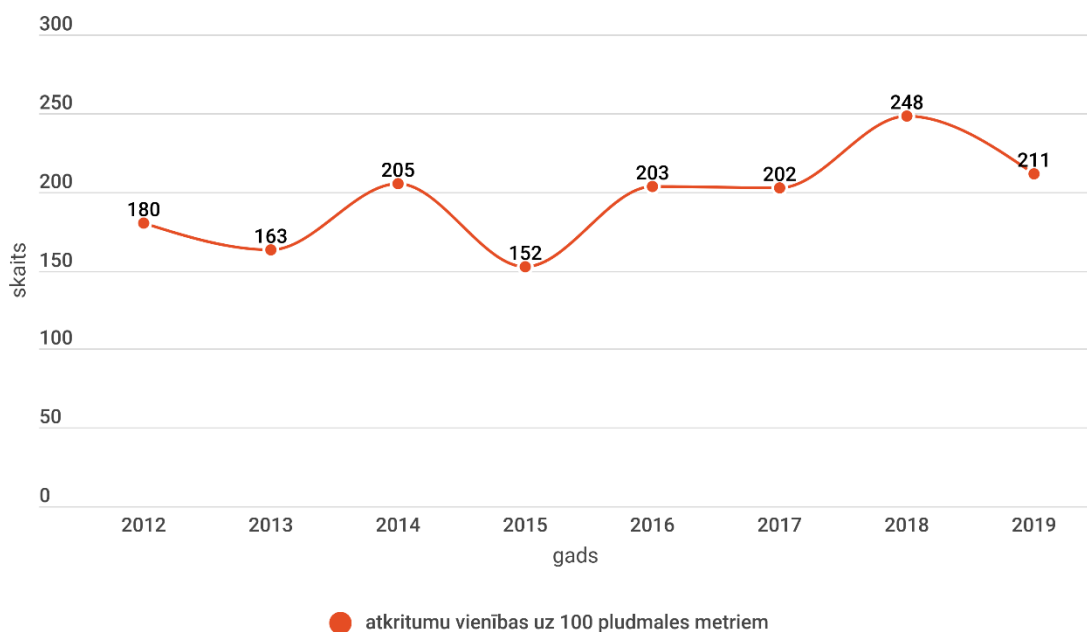
Vidējais atkritumu daudzums Latvijas piekrastē gadā periodā no 2012. līdz 2019. gadam svārstās no 152 līdz 248 atkritumu vienībām 100 metru posmā. Vērtējot pieejamos astoņu gadu uzskaites datus, periodā no 2012. līdz 2019. gadam kopējais **vidējais atkritumu skaits** sasniedza jau **197 atkritumu vienības uz 100 pludmales metriem** (sk. 44. attēlu un 4. tabulu). Saskaņā ar 2018. gadā VARAM izstrādāto Jūras vides stāvokļa novērtējumu⁷⁵, kā laba jūras vides stāvokļa robežvērtība tika noteikta 130 atkritumu vienības uz 100 pludmales metriem. Iepriekš piekrastes teritoriālā plānojuma izveidē (2015. gadā) atkritumu situācijas novērtējumam tika izmantota VIF un kampaņas *Mana Jūra* izveidotā sistēma (labs stāvoklis <100; vidējs 100–135; apmierinošs 135–170; slikts 170–255; kritisks >255 atkritumu vienības uz 100 pludmales metriem).

Vērtējot atkritumu situāciju Latvijas piekrastē, būtiski ņemt arī vērā plašāku situāciju ES. Balstoties uz daudzu gadu izpēti un apkopotajiem datiem no dalībvalstīm, kā arī ņemot vērā atkritumu problemātikas aktualitāti, patlaban tiek diskutēts par **13 atkritumu vienībām uz 100 metriem kā vienotu laba jūras vides stāvokļa robežvērtību ES**⁷⁶. Šis indikatīvais rādītājs daudzkārt pārsniedz Latvijā noteiktos mērķus (gan valsts institūciju, gan NVO).

⁷⁵ Jūras vides stāvokļa novērtējums (2018) pieejams:

http://www.varam.gov.lv/lat/darbibas_veidi/juras_vides_aizsardziba/?doc=27100

⁷⁶ *Marine Strategy Framework Directive (MSFD). Common Implementation Strategy. Recommendation for a threshold value on marine beach litter. (2.3.2020).* Iegūts no: https://mcc.jrc.ec.europa.eu/main/dev.py?N=41&O=434&titre_chap=TG%20Litter



44. attēls. Jūras piesārņojošo atkritumu situācija Latvijas piekrastē 2012.–2019. gadā.

Avots: Vides izglītības fonds, kampaņa "Mana Jūra", 2019

Situācijas attīstība uzrāda negatīvu tendenci arī tad, ja piesardzīgi tiek izmantoti gadi, kuros rādītāji ir ekstrēmi (2015. gads ar monitoringa programmas norises nobīdēm pirms aktīvās peld sezonas un 2018. gads ar monitoringa programmas norisi peld sezonas kulminācijas apstākļos, ņemot vērā karstos laikapstākļus).

4. tabula. Nacionālajos datos iekļauto veikto jūras piesārņojošo atkritumu izvērtējumu skaits un aktuālo monitoringa laukumu skaits.

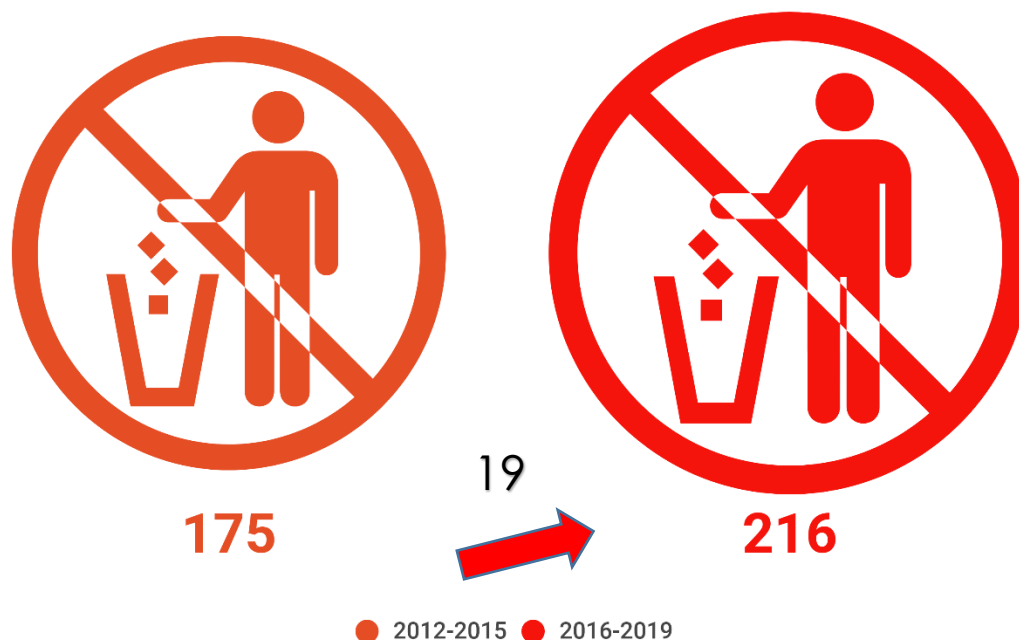
gads	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
jūras piesārņojošo atkritumu vidējais apjoms (a.v./100m)	180	163	205	152	203	202	248	211
monitoringa laukumu skaits	35	36	38	38	38	41	41	42

Avots: Vides izglītības fonds, kampaņa "Mana Jūra", 2019

Aktuālais laukumu skaits, kas tiek apsekots valsts datos iekļaujamajā vasaras sezonas izvērtējumu programmā, svārstās no 35 laukumiem programmas izveidošanas gadā līdz 42 laukumiem 2019. gadā (sk. 5. tabulu). Savukārt sezonālajā monitoringā, kas kalpo papildu izpētēm un datu verificēšanai, iekļauto laukumu skaits ir pieaudzis no 5 laukumiem programmas izveides brīdī līdz 17 laukumiem 2019. gadā. Mainoties apstākļiem (eitrofikācija, krasta erozija, noslodzes izmaiņas u. c.), vairāki laukumi ir pārvietoti vai izslēgti no programmas, saglabājot tajos iegūtos datus. Tādēļ kā optimālais modelis, kas ļauj korekti izmantot un salīdzināt datus, turpmākai programmas attīstībai, atkarībā no katras pašvaldības piekrastes zonas garuma, ir vismaz trīs dažādas noslodzes vasaras izvērtējuma laukumi (ja piekrastes zona pārsniedz 10–15 km un ir identificējami dažādi noslodzes tipi) un viens sezonālais laukums katrā piekrastes pašvaldībā. Vietās, kur piekrastes robežas garums ir ļoti mazs (Limbažu novads, Grobiņas novads)

un noslodzes veids krasi neatšķiras, tiek piemēroti izņēmumi. Savukārt vietās, kur noslodzes veidi un intensitāte ir daudzveidīgāka vai piekrastes robežas garums pārsniedz 30–40 km, saskaņā ar metodoloģijas kritērijiem tiek noteikti papildu laukumi.

6.2. Jūras piesārņojošo atkritumu daudzuma dinamika



45. attēls. Vidējais jūras piesārņojošo atkritumu daudzuma pieaugums pārskata periodos.

Avots: Vides izglītības fonds, kampaņa "Mana Jūra", 2019

Latvijas piekrastē pēdējos četros gados (2016.–2019.) **atkritumu daudzums ir pieaudzis par 19 %** jeb no vidēji 175 līdz 216 atkritumu vienībām uz 100 metriem (sk. 45. attēlu), attālinoties no noteiktā mērķa un **palielinoties riskam nesniegt valsts un starptautiskos vides politikas mērķus**, sevišķi tāpēc, ka ES mērogā tie 2020. gada februārī noteikti stingrāki, proti, 10–20 atkritumu vienības uz 100 metriem pludmales⁷⁷.

6.3. Jūras piesārņojošo atkritumu sastāvs Latvijas piekrastē

Vērtējot jūras piesārņojošo atkritumu situāciju, būtiska ir precīza informācija par materiālu sastāvu un atkritumu frakcijām, kas ļauj identificēt cēloņus. Latvijā laika posmā no 2012. līdz 2019. gadam īstenotajā monitoringā izmantota ANO Vides programmas veidotā un Baltijas jūras situācijai MARLIN projekta ietvaros pielāgotā metodika. ES politikas attīstības kontekstā turpmāk tā tiks aizstāta ar precīzāku ES JRC (Joint Research Centre) metodoloģiju un datu protokoliem. Tomēr arī līdz šim izmantotā pieeja ļauj uzskatāmi analizēt gan izplatītākos materiālus, gan noteikt atkritumu frakcijas. Visi atkritumi iedalās 10 materiālu kategorijās, kas tālāk

⁷⁷ Marine Strategy Framework Directive (MSFD). Common Implementation Strategy. Recommendation for a threshold value on marine beach litter. (2.3.2020)

sadalās 80 konkrētos atkritumu veidos vai frakcijās. Šāds detalizācijas līmenis ļauj noteikt ienešu avotus, kā arī sākotnējā līmenī identificēt darbības, kas veicamas situācijas uzlabošanai.

Starp Latvijas piekrastē atrodamajiem atkritumiem vislielāko daudzumu, proti, **57 %, veido plastmasas un mākslīgo polimēru atkritumi** (plastmasas un putuplasta vienības). Otrajā vietā ilgtermiņa datos ar **12 % ir papīra un kartona atkritumi**, savukārt trešais izplatītākais materiāls piekrastes atkritumos ir **metāls**, veidojot **9 %** no kopējā atkritumu skaita.

Ja salīdzina atkritumu daudzumu pārskata periodos (2012.–2015. gads un 2016.–2019. gads), **par 5 % palielinājies plastmasas** un mākslīgo polimēru materiālu skaits, sasniedzot 59 % no visiem atkritumiem. Tāpat arī no 11 % līdz 14 % audzis otras izplatītākās atkritumu kategorijas — papīra īpatsvars kopējā atkritumu sastāvā, un no 4 līdz 7 % audzis nekategorizēto atkritumu daudzums, kas iekļauj gan tādas ķīmiskās vielas no jūras avotiem kā parafīnu un vasku, gan arī atsevišķos Latvijas piekrastes posmos izplatītus atkritumu veidus — akmeņogles un azbesta šīfera atlūzas.

5. tabula. Kopējais un pārskata periodu (2012.–2015. un 2016.–2019.) atkritumu materiālu kategoriju īpatsvars no kopējā atkritumu daudzuma Latvijas piekrastē.

atkritumu veids	% sadalījums (kopā)	% sadalījums (2012-2015)	% sadalījums (2016-2019)
plastmasa	53%	50%	55%
putuplasts	4%	4%	4%
audums	3%	3%	3%
stikls un keramika	8%	11%	6%
metāls	9%	13%	6%
papīrs	12%	11%	14%
gumija	3%	3%	2%
koks	2%	2%	2%
organika	2%	1%	2%
cits	5%	4%	7%

Avots: Vides izglītības fonds, kampaņa "Mana Jūra", 2019

Savukārt samazinājums ir vērojams attiecībā uz metāla, kā arī stikla un keramikas kategorijām, attiecīgi no 13 % un 11 % uz 6 %. Metāla atkritumu lielais īpatsvars pirmajā pārskata periodā veidojās no dažām nesamērīgi lielu datu kopām (2–3 uzskaišu vietas ar izteikti lielu metāla frakciju īpatsvaru — no 300 līdz 1400 atkritumu vienībām uz 100 metriem), savukārt stikla samazinājums daļēji skaidrojams ar stikla atkritumu ilgo un stabilo saglabāšanās posmu pludmalē, un šī iemesla dēļ pirmā perioda ietvaros monitoringa dati atspoguļoja arī vēsturisko uzkrājumu. Tieši tādēļ pārskata posmu salīdzinājuma metode ļauj precīzāk vērtēt atkritumu situāciju, nodalot datu ekstrēmumus un ļaujot precīzāk noteikt patiesās tendences.

Atkritumu frakciju dati ļauj identificēt galvenās materiālu aprites problēmas un var kalpot par precīzu pamatu efektīvu rīcību izvēlei. Kopēja tendence liecina, ka absolūti lielāko atkritumu daudzumu piekrastē veido ierobežots

frakciju skaits. Tas nozīmē, ka, **atrodot pareizos risinājumus šo atkritumu rašanās novēršanai, situācijas uzlabojumi iespējami ļoti strauji**, ja neskaita vēsturiski veidojušos uzkrājumu ilgnoturīgiem materiāliem un atkritumu frakcijām. Tāpēc gan Baltijas jūras reģionā, gan ES līmenī pēdējos gados liela uzmanība tiek pievērsta tieši šim atkritumu situācijas raksturlielumam jeb TOP10 izplatītākajām frakcijām.

6. tabula. TOP 10 jūras piesārņojošo atkritumu frakciju īpatsvars (2012.–2019.).

	atkritumu frakcija	% sadalījums (kopā)	% sadalījums (2012-2015)	% sadalījums (2016-2019)
1	plastmasas gabali	17%	16%	18%
2	plastmasas maisiņi	10%	8%	12%
3	cigarettes, izsmēķi un filtri	8%	8%	9%
4	plastmasas virves	7%	6%	7%
5	papīrs, ieskaitot laikrakstus	6%		8%
6	papīra ēdiena iepakojums un krūzes	6%	6%	5%
7	cits, neklasificēts (iesk. akmeņogles)	5%	4%	5%
8	plastmasas pudeļu vāciņi un korķi	4%	5%	3%
9	būvmateriāli (ķieģeļi, cements u.c.)	4%	5%	
10	stikla un keramikas gabali	4%	4%	3%
	putas (izolācija un iepakojums)			4%
	metāla stieples, siets		5%	
	TOP10 KOPĀ (no visiem atkrit.)	70%	67%	74%

Avots: Vides izglītības fonds, kampaņa "Mana Jūra", 2019

Laika posmā no 2012. līdz 2019. gadam **TOP 10 atkritumu frakcijas veido 70 % no kopējā atkritumu daudzuma piekrastē**, kamēr pārējās 70 datu protokolā iekļautās frakcijas kopā vien 30 % (sk. 6. tabulu). No šīm desmit frakcijām piecas bijušas **plastmasas frakcijas**, kas izplatītāko atkritumu sarakstā aizņem augstākās vietas. Turklāt viena no tām — cigarettes, izsmēķi un filtri — saskaņā ar izmantoto metodiku patlaban tiek uzskaitīta tikai 10 metru sektorā no 100 (sk. 46. attēlu). Visaugstāko atkritumu daudzumu — 17 % no kopējā atkritumu skaita — veido plastmasas gabali. Šajā frakcijā ir iekļautas dažādā noārdīšanas stadijā esošas plastmasas detaļas un atlūzas, kuru piederību precīzākām kategorijām nav iespējams noteikt vai arī kas nav iekļautas datu protokolā. Starp tām ir arī mākslīgo polimēru sastāva higiēnas preces un tādas vienības kā balonu lentes u. tml. Neskaitot piecas plastmasas frakcijas, TOP10 sarakstā Latvijas ilgtermiņa datus ir arī divi papīra izstrādājumu veidi un divi stikla un keramikas materiālu veidi. Vienīgais citu materiālu atkritumu veids ir neklasificēto atkritumu frakcija, kas izskaidrojams ar akmeņogļu lielo izplatību atsevišķos piekrastes posmos, jo tieši akmeņogles veido būtiskāko šajā frakcijā uzskaitīto vienību daudzumu.

Salīdzinot atkritumu frakciju īpatsvaru pārskata periodā, nostiprinās divas jau minētās tendences. Pirmkārt, TOP10 atkritumu frakcijas veido arvien lielāku īpatsvaru kopējā atkritumu daudzumā, periodā no 2016–2019. gadam sasniedzot jau 74 % no kopējā atkritumu skaita. Tāpat arī starp izplatītākajām 10 atkritumu frakcijām jau ir seši mākslīgo polimēru veidi, pirmo reizi Latvijā TOP 10 sarakstā iekļūstot putuplasta frakcijai (izolācijas putas un iepakojums). **Tikai trīs frakcijas ir indikatīvi saistāmas ar izcelsmi no jūras, kamēr pārējo septiņu galvenie izcelsmes avoti ir sauszemē: pamatā tūrisma un rekreācijas, apsaimniekošanas un dažādu saimniecisko aktivitāšu rezultātā.** Starp sauszemes avotiem gan uzskaitāmas ir arī upju ieneses no iekšzemes, ne tikai aktivitātes piekrastē.



46. attēls. Sīko atkritumu, īpaši cigarešu izsmēķu un filtru, savākšana ir problēma visās plaši apmeklētajās pludmalēs, kam vajag rast efektīvāku risinājumu, vienlaikus risinot arī smēķēšanas problēmu publiskajās peldvietās.

Foto: A. Klepers, Ventspils pludmale, jūlijs 2019

Skatot tīrākās un netīrākās pludmales starp administratīvajām teritorijām, sešus gadus "līdere" netīrāko pludmaļu ziņā ir Rīga (vidēji 346,5 a.v./100 m), tai seko Rucavas novads (vidēji 272,7 a.v./100 m) un Saulkrastu novads (vidēji 264,7 a.v./100 m). Savukārt tīrākās pludmales pēc perioda vidējiem rādītājiem ir Mērsraga (99,5 a.v./100 m), Rojas (118,1 a.v./100 m) un Dundagas novadā (124,3 a.v./100 m) — sk. 7. tabulu ar salīdzinājumu par konkrētajām pludmalēm.

7. tabula. Tīrākās un netīrākās Baltijas jūras piekrastes pludmales Latvijā.

	Novads	Atkritumu vienību skaits uz 100m (2017)	Atkritumu vienību skaits uz 100m (2012 - 2017)
Tīrākās pludmales			
Abragciems	Engures nov.	20	31.3
Ziemeupe	Pāvilostas nov.	32	91
Engure, centrs	Engures nov.	53	
Staldzene	Ventspils	58	
Irbes ieteka	Ventspils nov.		52.3
Gaujas ieteka	Carnikavas nov.	71	88.6
Mazirbe	Dundagas nov.		83.2
Netīrākās pludmales			
Daugavgrīva	Rīga	819	596.7
Lielupes ieteka/36. līnija	Jūrmala	669	
Latvijas-Lietuvas robeža	Rucavas nov.	654	332.4
Saulkrasti, centrs	Saulkrastu nov.	475	308.7
Papes bāka	Rucavas nov.	326	
Apšuciems	Engures nov.		378.2
Engure, centrs	Engures nov.		359.7

Avots: Vides izglītības fonds, kampaņa "Mana Jūra", 2019

Atkritumu apsaimniekošanā problēmu ir daudz, taču eksperts Jānis Ulme izsakās cerīgi: "Lai gan tas vēl diemžēl neatspoguļojas datos, Latvijas piekrastē nesenāko sešu gadu laikā tomēr uzlabojusies gan izpratne, gan rīcība centienos nodrošināt atbilstošu atkritumu apsaimniekošanu, kas samazinās jūras piesārņojošo atkritumu problēmas".

6.4. Ieteikumi jūras piesārņojošo atkritumu daudzuma mazināšanai

Pašvaldību līmenī visefektīvāk šo jautājumu var risināt ar atbildīgu un kvalitatīvu piekrastes apsaimniekošanu tieši galvenās peldsezonas laikā.

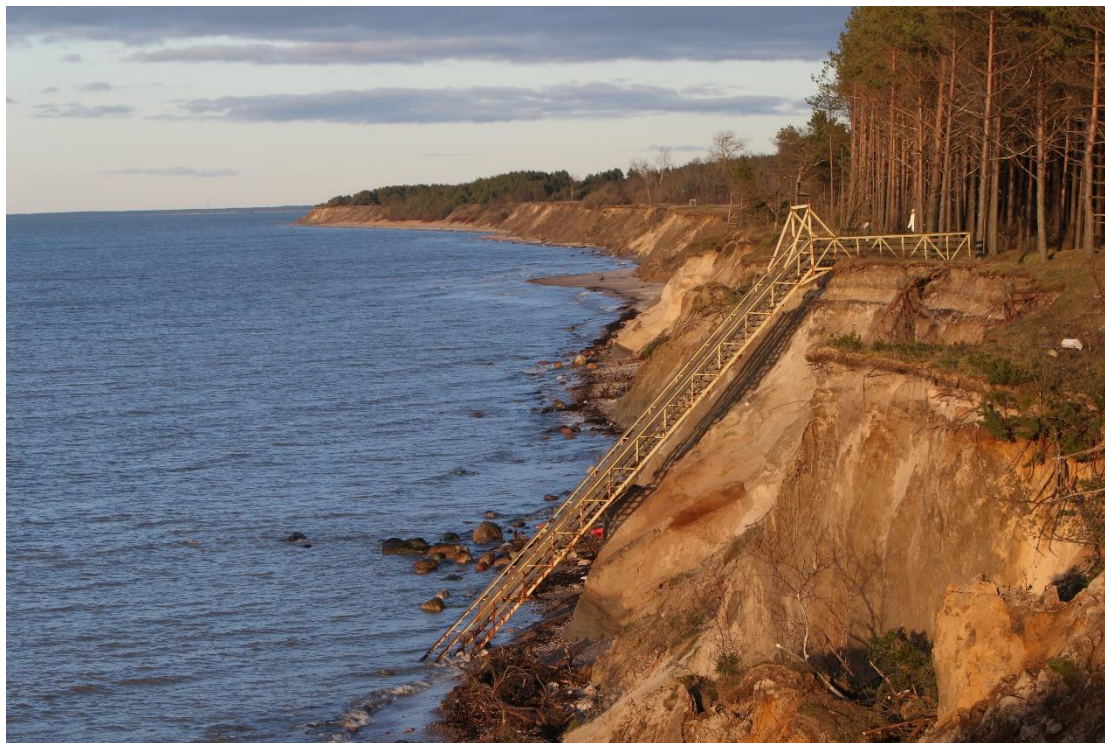
Tas ir sistēmisks rīcību kopums, ietverot gan atbilstošu infrastruktūru (arī tādu, lai vējš vai dzīvnieki atkritumus neiznēsā plašākā apkārtnē), vides izglītības elementus, regulāru atkritumu izvešanu, īpaši iepriekš prognozējamās apmeklētākajās dienās, karstākajās peldsezonas brīvdienās. Tam ir vajadzīga papildu kapacitāte un resursi, lai neradītu spriedzi un negrautu attiecīgās vietas kā izcilas, ainaviskas un fīras pludmales tēlu.

Tomēr kopējās atbildes šīs problēmas risināšanai ir meklējamas gan **valsts līmenī ieviešot vajadzīgos pasākumus** (t. sk. atbilstošu dabas resursu nodokli, depozīta sistēmas un atbalstu aktivitātēm, kas veicina atkritumu skaita mazināšanu), gan individuālā piekrastes apmeklētāja līmenī, katram atbildīgi atpūšoties vai izvēloties preces veikalos. **Vajadzīga visu iesaistīto pušu līdzdalība atkritumu problēmas mazināšanā.**

Atkritumu apsaimniekošanas īstenotājiem piekrastes pašvaldību teritorijās vajag vienoties par elastīgāka atkritumu apsaimniekošanas grafika veidošanu peldsezonā, kas ir pielāgots klimatiskajām prognozēm un brīvdienu režīmam, lai izskaustu viegli prognozējamās nepilnības atkritumu apsaimniekošanas sistēmā, kas ir atšķirīga no ikdienas mājsaimniecību apkalpošanas regularitātes.

Jānodrošina kopumā labāka atkritumu šķirošanas iespēja un jārod risinājumi praktiski eksistējošai problēmai, kas saistīta ar izsmēķu lielo skaitu pludmales smiltīs vietās, kur uzturas smēķētāji.

7. Infrastruktūras nodrošinājuma vispārināts vērtējums Latvijas piekrastē



47. attēls. Privāti ierīkota noja līdz jūrai Ulmales stāvkrastā brīvdienu mājas viesiem.

Foto: A. Klepers, janvāris 2020

Piekrastes publiskai infrastruktūrai (noejas un nobrauktuves, atpūtas vietu labiekārtojums un autostāvlaukumi) jūras piekrastē ir trīs galvenās funkcijas:

- kā noteiktu ērtību kopums tā stiprina vietas pievilcību un veicina tās sasniedzamību un drošu apmeklēšanu, tādējādi investīcijas infrastruktūras attīstībā veido **vietas konkurētspējīgo priekšrocību**. Tas pamatā attiecas uz visiem piekrastes kūrortiem, populārām pludmalēm, pilsētu un ciemu labiekārtojumu, kas saistīts ar komercpakalpojumu sniegšanu un tiešu ekonomisku labumu no apmeklētāju plūsmas;
- kā droša un ērta piekļuve jūrai tā **koncentrē apmeklētāju plūsmu, mazinot antropogēnās slodzes ietekmi uz apkārtējo dabas pamatni**. Atvirza cilvēkus no jutīgākām dzīvotnēm, piedāvājot alternatīvu. Tās ierīkošanas motīvs ir pienākums un atbildīga rīcība, dabas un ainavas vērtību respektēšana. Tas darbojas arī jutīgās kultūrainavās, vietās ar saudzējamu kultūras mantojumu. Teju pusi no Latvijas jūras piekrastes krasta līnijas un 30 % no piekrastes 5 km platas sauszemes joslas aizņem ĪADT, piekraste kopumā ir valsts simboliskā ainava, tāpēc šī ir prioritāri svarīga funkcija.
- kā publiskās vides elementu **kopums tā uzlabo dzīves kvalitāti vietējām kopienām**, nodrošinot kvalitatīvu piekļuvi ekosistēmas

pakalpojumiem ikdienā. Līdz ar to tās ir rūpes par sabiedrības labklājību ilgtermiņā un būtisks labjūti nodrošinošs elements.

Vienlaikus tā iekļaujas valsts līmeņa sabiedrības tiesībās, jo atbilstoši Aizsargjoslu likumam⁷⁸ pludmalē un tauvas joslā ar žogiem nedrīkst norobežot pieeju jūrai, kā arī traucēt tur kājāmgājēju brīvu pārvietošanos un atrašanos (izņemot ostas teritoriju atbilstoši vietējās pašvaldības teritorijas plānojumam). Savukārt pašvaldībai teritorijas plānojumā ir jāparedz iespēja kājāmgājējiem piekļūt pludmalei un vietas automašīnu (transportlīdzekļu) stāvlaukuma ierīkošanai. Pašvaldība organizē gājēju ceļu vai taku ierīkošanu, ņemot vērā esošo apbūvi un īpašumu robežas, kā arī to, ka **ceļi jeb noejas līdz jūrai nedrīkst atrasties tālāk par vienu kilometru cits no cita**, izņemot gadījumus, kad to nav iespējams nodrošināt dabā esošo apstākļu dēļ vai arī ĪADT un kultūras mantojuma teritorijās, kur kājāmgājēju pārvietošanos regulē šo teritoriju aizsardzības un izmantošanas noteikumi.

Pamatā publisku piekļuvi jūras piekrastei (un atbildību par publiskās infrastruktūras attīstību) organizē vietējās pašvaldības, Dabas aizsardzības pārvalde vai AS "Latvijas valsts meži" atbilstoši Zemes pārvaldības likumā noteiktajām īpašuma vai valdījuma tiesībām.

7.1. Infrastruktūras kapacitāte dažādos piekrastes posmos

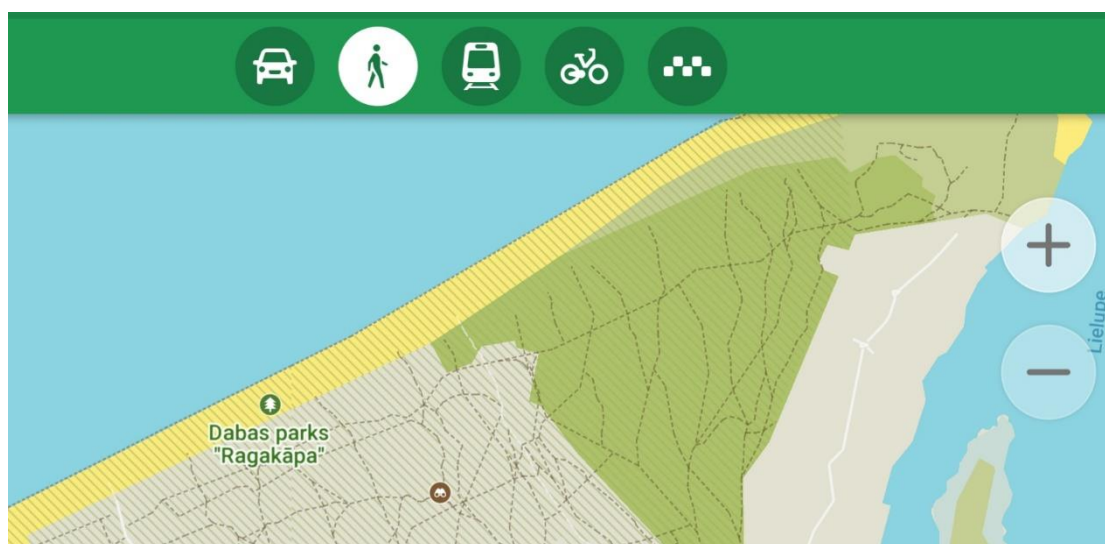
Publiskās infrastruktūras kapacitāte ir viens no nozīmīgiem rādītājiem piekrastes ilgtspējīgas attīstības nodrošināšanai. Turklāt konkrētu vietu gadījumā tas ir komplekss rādītājs, jo **jāsakrīt piebraukšanas ceļa, autostāvvietu un noejas līdz jūrai saskaņotai apmeklētāju skaita caurlaidībai**. Piemēram, Garcēmā labiekārtotā un jaunatklātā dabas taka pie Eimuru kanāla piesaista tik daudz apmeklētāju, ka gan piebraucamajai ielai (Aizvēju iela), gan stāvlaukumam ir nepietiekama kapacitāte, kas raisa vietējo iedzīvotāju lielu neapmierinātību un rada problēmas apmeklētājiem. Irbes grīva ir populāra apmeklējumu ziņā, taču šaurais un kritiskas kvalitātes piebraucamais ceļš, kā arī nelielais skaits autostāvvietu izraisa kāpu zonas izbraukāšanu plašā apmērā un pārāk lielu slodzi uz veģetāciju.

Kopumā **publiskā infrastruktūra (drošas un ērtas piekļuves iespējas jūrai, atpūtas vietu labiekārtojums, autostāvlaukumi un multimodāli transporta risinājumi)** pēc 2019. gada ekspertu vērtējuma joprojām **ir nepietiekamas kapacitātes 77,2 km garā piekrastes posmā (14,6 % no kopējā piekrastes garuma)**, kur ir vidēji liela, liela vai intensīva apmeklētība un vidēji, stipri vai ļoti stipri ietekmēti biotopi ar lielu antropogēno slodzi. Mērķis šajās vietās ir mazināt antropogēno ietekmi, koncentrēt apmeklētāju plūsmu vietās, kur izveidota ērta piekļuve jūrai. Pārdomāti ieviesta un uzturēta infrastruktūra veicina atslodzi arī blakus teritorijās. Liels akcents jāpievērš jau izveidotās infrastruktūras uzturēšanai, īpaši vietās ar lielu apmeklētāju plūsmu, kā arī jāierobežo atsevišķu indivīdu nesankcionētā darbība kāpu zonā, kas arī bez intensīvas apmeklētāju plūsmas rada lielus postījumus jutīgajā kāpu zonā.

⁷⁸ <https://likumi.lv/ta/id/42348-aizsargjoslu-likums>

Investīciju ieguldījuma izaicinājums: ja infrastruktūras kapacitātei jābūt rēķinātai uz maksimāli lielāko apmeklētāju skaitu peld sezonā, tad kā to apsaimniekot gada aukstajā sezonā? Tas ir nozīmīgs jautājums, kas veido līdzsvaru starp ieguldītajiem resursiem infrastruktūras izveidē un tās uzturēšanā, priekšroku dodot mobiliem risinājumiem un ilgoturīgiem materiāliem. Vienlīdz augsta prioritāte ir esošo laukumu labiekārtošanai un **kvalitatīvas uzturēšanas nodrošināšanai — saskaņotai integrācijai ar pārējo infrastruktūru un pakalpojumiem un sasaistei ar multimodāliem mobilitātes risinājumiem** (integrēti ar sabiedrisko transportu, velonovietnēm un cita veida vieglās mobilitātes risinājumiem).

Lielākā daļa noeju līdz jūrai ir bez jebkādas infrastruktūras — pastāv dabā kā takas, mežu kvartālstīgas, meža ceļi, arī celiņi no piekrastes mājām vai ielu turpinājumi ciemos un pilsētās. Šādu lineāru objektu skaits pie jūras Latvijas piekrastē pārsniedz 2500, taču ne visi ir publiski pieejami. Piekrastes ĪADT pie šādiem šķērsojošiem objektiem no galvenajiem ceļiem pastāv zīmju regulējums vai fiziskas barjeras, līdzīgi arī pie privātīpašumiem, kas pamatā liedz piekļuvi ar motorizētu transportu. Visblīvāk sazarots ir taku tīklojums piepilsētu piekrastes mežos, īpaši Jūrmalā (sk. 47. attēlu) un Piejūras dabas parkā. Tik haotisks tas daļēji veidojies piemērotas infrastruktūras trūkuma dēļ. **Visās pašvaldību teritoriālajās vienībās jūras piekrastē ir vietas, kur infrastruktūras trūkums degradē veģetāciju**, neveicina dzīves kvalitātes uzlabošanu vietējiem iedzīvotājiem vai apmeklētāju piesaisti. To apliecina arī piekrastes pašvaldību teritorijas plānojumos iekļautās vairāk nekā 200 plānotās noejas līdz jūrai. Dabā tās pamatā pastāv, taču ir problemātiskas, nav atbilstoši labiekārtotas. Līdzās līdzīgam skaitam jau esošajām labiekārtotajām noejām līdz jūrai (dažādas kapacitātes un kvalitātes) šis ir ļoti nozīmīgs aspekts turpmākajiem centieniem veicināt ilgtspējīgu piekrastes attīstību.



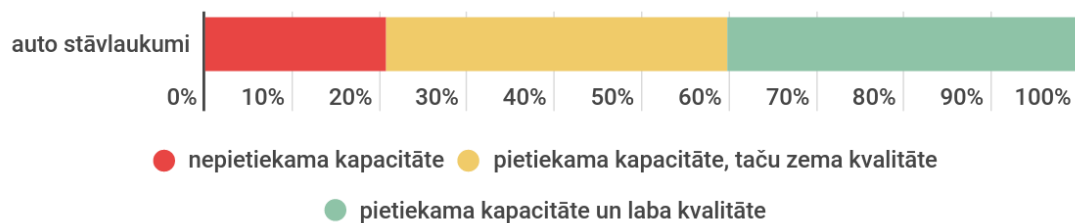
48. attēls. Bīvs stihiski veidojušos taku tīklojums (attēlā ar pārtrauktajām līnijām) ar noejām līdz jūrai Ragakāpā, Jūrmalā (20 takas 2 kilometru posmā).

Avots: eksperta vērtējums no klātienes apsekojumiem, Nocticus, 2019 un Maps.me

Attiecībā uz tām noejām, kurās veikta infrastruktūras izveide, 13 % noēju līdz jūrai nav pietiekamas kapacitātes. Daudzos gadījumos kapacitāte nav pietiekama apmeklētājiem riteņkrēslos, ja takas labiekārtojuma platums ir mazāks par 0,9 m. Atkarībā no piekrastes vietu popularitātes, vietējo iedzīvotāju vai vasarnīcu īpašnieku skaita un vēlmes atpūsties pie jūras, vietas pozicionējuma tūristiem un apkārtnes atpūtniekiem, viens no stratēģiski svarīgiem publiskās infrastruktūras elementiem ir autostāvlaukums. Tas attiecas ne tikai uz vietām, kas pozicionē sevi kā tūrisma galamērķus vai atrodas līdzās lielām automaģistrālēm vai pret galvenajiem izbraucamajiem ceļiem no lielākiem iekšzemes centriem (piemēram, Tūjas vai Klapkalnciema). 2019. gada apsekojuma dati liecina, ka kopumā **vieglajām automašīnām esošajos stāvlaukumos Latvijas piekrastē** ir pieejamas **18 tūkst. vietas** (neskaitot ceļmalas un ielas pilsētās, kur iespējams novietot auto, kas šo skaitu vismaz dubultotu). Kopskaitā tie ir **462** autostāvlaukumi, kas teorētiski ir viens stāvlaukums uz kilometru, tomēr to izvietojums ir daudz nevienmērīgāks — tikai nedaudz mazāk par trešdaļu no stāvlaukumu kapacitātes ir Liepājā, Ventspilī un Jūrmalā. Kopējais skaits starp Rīgas līča austrumu un rietumu krastu vai *Dižjūru* sadalās vienmērīgi, un katrā no šiem posmiem ir aptuveni 6000 stāvvietu vieglajām automašīnām piekrastes autostāvlaukumos. Aprēķinātais stāvvietu skaits noteikts, mērot pēc laukumu platības 25 m² uz vienu auto (tādējādi ierēķinot arī iebrauktuvēm paredzamo brīvo laukumu).

Visā piekrastē publiskā infrastruktūra 33 % gadījumu ir pašvaldības īpašums, 22 % privātīpašums (gan juridiskām, gan fiziskām personām) un 21 % valsts īpašums. Pārējais ir jauktas formas. Kapacitātes problēmas nav atkarīgas no īpašuma formas un pamatā skar vietas, kas ir viegli piekļūstamas un populāras atpūtai. Turklāt **kapacitātes problēma ir izteikti sezonāla**, jo slodzes skaits peldsezonas karstākajās brīvdienās krasi atšķiras no lielākā gada dienu noslogojuma. Piemēram, pēc ilgāka lietavu un vēsa laika perioda saulainā brīvdienā Gausajā jūdzē ~6 km garā ceļa posmā starp Ragaciemu un Klapkalnciemu uzskaitītas ap 300 automašīnas, no kurām tikai piektā daļa ietilpa divos nepietiekamas kvalitātes autostāvlaukumos šajā posmā. Pludmales atpūtai optimālu dienu skaits (kad vidējā dienas gaisa temperatūra ir vismaz +20°C, vēja stiprums nepārsniedz 10 m/s un nav nokrišņu) svārstās no 16 (Kolkas ragā) līdz 32 (Ainažos). Attiecīgi aprēķinātajai un izvietotajai infrastruktūrai jāvar uzņemt liels cilvēku skaits mazāk nekā 10 % no gada 365 dienām. Pārējā laikā infrastruktūras kapacitātes problēmu ir daudz mazāk.

No esošajiem autostāvlaukumiem ar **nepietiekamu kapacitāti ir ~20 %**. Taču arī tad, ja tā vērtēta kā pietiekama, pusei no šiem laukumiem ir zema kvalitāte. **Attiecīgi tikai 39 % autostāvlaukumu Latvijas jūras piekrastē ir labā stāvoklī ar atbilstošu kapacitāti**. Pašvaldību teritorijas plānojumos vai ĪADT dabas aizsardzības plānos paredzēti vēl 58 autostāvlaukumi. Tādējādi tiktu palielināta kapacitāte vietās, kur šobrīd autostāvlaukumu vispār nav vai tie ir stihiski veidojušies, izraisa vidi noplicinošas vai vietējo sabiedrību ietekmējošas problēmas.



49. attēls. Piekrastes autostāvlaukumu stāvoklis 2019. gadā.

Datu avots: Eksperta vērtējums no klātienes apsekojumiem, Nocticus, 2019

Veloinfrastruktūra kā saudzīgāks piekrasti vienojošais mobilitātes elements 2019. gadā joprojām ir izteikti fragmentēta un lielākajā daļā teritorijas praktiski nav izbūvēta. Lai arī velotūrisma popularitāte pieaug un palielinās vietējo velobraucēju skaits, abi starptautiskie velomaršruti **EuroVelo 13** — *Dzelzs priekšvara* un **EuroVelo 10** — *Baltijas jūras veloaplis* ir mazattīstīti. Daļā posmu tie pilnībā pārklājas, citviet atšķiras prioritātes dažāda līmeņa plānošanas dokumentos, to ieviešana tiek veikta fragmentāri. Atsevišķos posmos pilsētās gar jūru ir izbūvēti veloceļi vai tiek veidots veloceļu tīkls pilsētā, saistot ar tuvākajām apkaimēm (piemēram, Liepāja, Ventspils, Jūrmala). Citviet ieviests marķējums dabā, vietām tas pastāv tikai uz kartes. Piekrastē izveidoti vairāki velomaršruti, kas ir pašvaldību, privāta vai — retāk — citu organizāciju iniciatīva. Liela daļa tematisko velomaršrutu ir virzīti caur ĪADT, tajos iesaistot apskatei dabas objektus. Trūkst plašu, nefragmentētu risinājumu. Šajā ziņā kā pozitīvs impulss izceļama iniciatīva **Jūrtaka**⁷⁹, kas ar minimāliem resursiem uz pamatā esošās bāzes izveidoja vienotu sistēmu Eiropas nozīmes garās distances pārgājienu maršruta E9 daļai gar Baltijas jūras piekrasti, kas šī posma ietvaros aptver visu Latvijas piekrasti, sākoties pie Nidas ciema Latvijā un finišējot pie Tallinas ostas Igaunijā. Kopējais takas garums ir 1200 km no kuriem 580 km ir Latvijā. Maršruts ir sadalīts pa dienām un grūfības pakāpēm, kā arī sasaistīts ar komercpakalpojumiem.

7.2. Infrastruktūras stāvoklis un kvalitāte dažādos piekrastes posmos

Publiskās infrastruktūras stāvokļa un kvalitātes vērtējumam izmantoti dati no 2019. gada sezonā veiktajiem vietu apsekojumiem laika posmā no 2019. gada jūlija līdz 2019. gada septembrim. Kopā vērtēti 1444 publiskās infrastruktūras objekti piekrastē, tostarp autostāvlaukumi, nobrauktuves un noejas līdz jūrai. Apsekojumu dati ar vērtējumiem un to piesaisti vietai iekļauti vienotajā Latvijas jūras piekrastes ģeodatubāzē. Papildinošu materiālu veido ~15000 fotogrāfiju ar ģeogrāfisko piesaisti no apsekojumu vietām, ilustratīvi papildinot faktisko datu materiālu. Infrastruktūras vērtējuma datus papildina antropogēnās slodzes dati uz piekrastes veģetāciju, jūras piesārņojošo atkritumu stāvoklis, dati par apmeklētības intensitāti un tās lietotāju vērtējumi, kas iegūti aptaujās vai publiski izteiktās atsauksmēs.

Faktiskais publiskās infrastruktūras elementu skaits Latvijas jūras piekrastē ir vēl daudz lielāks, ja daļa atsevišķi, piemēram, koka laipas, informācijas

⁷⁹ <https://coastalhiking.eu/lv>

stendus, publiskās tualetes, velosipēdu novietnes u. c. Tomēr šeit kopējās situācijas izpratnei sniegts vispārējs vērtējums par publisko infrastruktūru kā vienotu veselumu attiecīgajā vietā. Komentāros vai atsevišķu pašvaldību posmu analizē (2. ziņojumā) sniegti detalizētāki vērtējumi.

Interpretējot iegūtos rezultātus, secinājumi un priekšlikumi saistās ar vairākiem virzieniem:

- 1) konkrētu infrastruktūras elementu trūkums, nolietojums vai nepilnības vietās, kur tā jau ir izveidota, taču netiek atbilstoši apsaimniekota;
- 2) infrastruktūras kapacitāte un kritiskiem posmi, kur tās ieviešana sniegtu būtisku devumu ilgtspējīgā piekrastes apsaimniekošanā;
- 3) infrastruktūras elementu iekļaušanās vienotā savstarpēji papildinošā sistēmā, kas nodrošina loģisku mobilitāti, nepasliktina vides stāvokli attiecīgajā vietā, rūpējas par kvalitatīvu piekrastes apmeklējuma pieredzējumu un sasaisti ar aktuālajiem pakalpojumiem, sniedzot vietai ekonomisku pienesumu;
- 4) datu apjoms un to telpiskā piesaiste ļauj iegūtos rezultātus dažādi segmentēt, identificējot konkrētus problēmu jautājumus atsevišķās jomās, piemēram, visā Latvijas piekrastē ir tikai dažas vietas ar atbilstošu universālā dizaina lietojumu, nodrošinot nefragmentētu elementu kopumu un ērtu vides pieejamību piekrastes apmeklētājiem riteņkrēslos (sk. 50. attēlu) u. c.



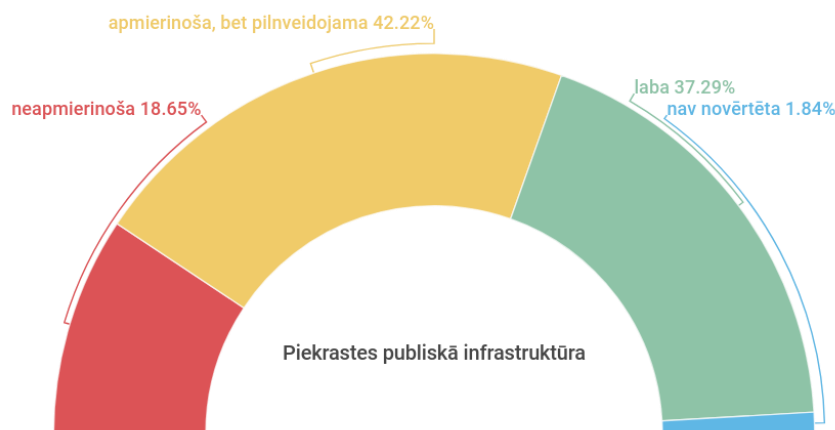
50. attēls. Universālā dizaina piekļuves risinājuma fragments Rojas pludmalē, kurai 2018. gadā piešķirts dabas pieejamības sertifikāta "NaaC" karogs⁸⁰.

Foto: A. Klepers, augusts 2019

Nedaudz vairāk nekā **1/3 no Latvijas jūras piekrastē esošās publiskās infrastruktūras ir labā stāvoklī**. Neapmierinošā stāvoklī ir 1/5 daļa, savukārt par apmierinošu, bet pilnveidojamu, atzīstami 42 % (sk. 51. attēlu). Taču arī

⁸⁰ <http://zalie.lv/dabas-pieejamibas-sertifikata-naac-karogs-pacelts-rojas-un-kesterciema-pludmale/>

vērtējumu kategorijā “laba”, līdzīgi kā citās, ietilpst atsevišķi kritiski elementi, kuru novēršana ir tās apsaimniekošanā iesaistīto pušu interese un pienākums. Kā jau uzsvērts iepriekš, stāvokli nevar novērtēt vietām, kur vispār nav izveidota infrastruktūra, bet pastāv problēmas ar antropogēnās slodzes kontrolēšanu. Atbilsto publiskās infrastruktūras veiktajiem lauka apsekojumiem un piekrastes ģeodatubāzē iekļautajai informācijai, šādu kritisku vietu piekrastē ir vairāk par 200.



51. attēls. Piekrastes publiskās infrastruktūras stāvokļa vērtējums.

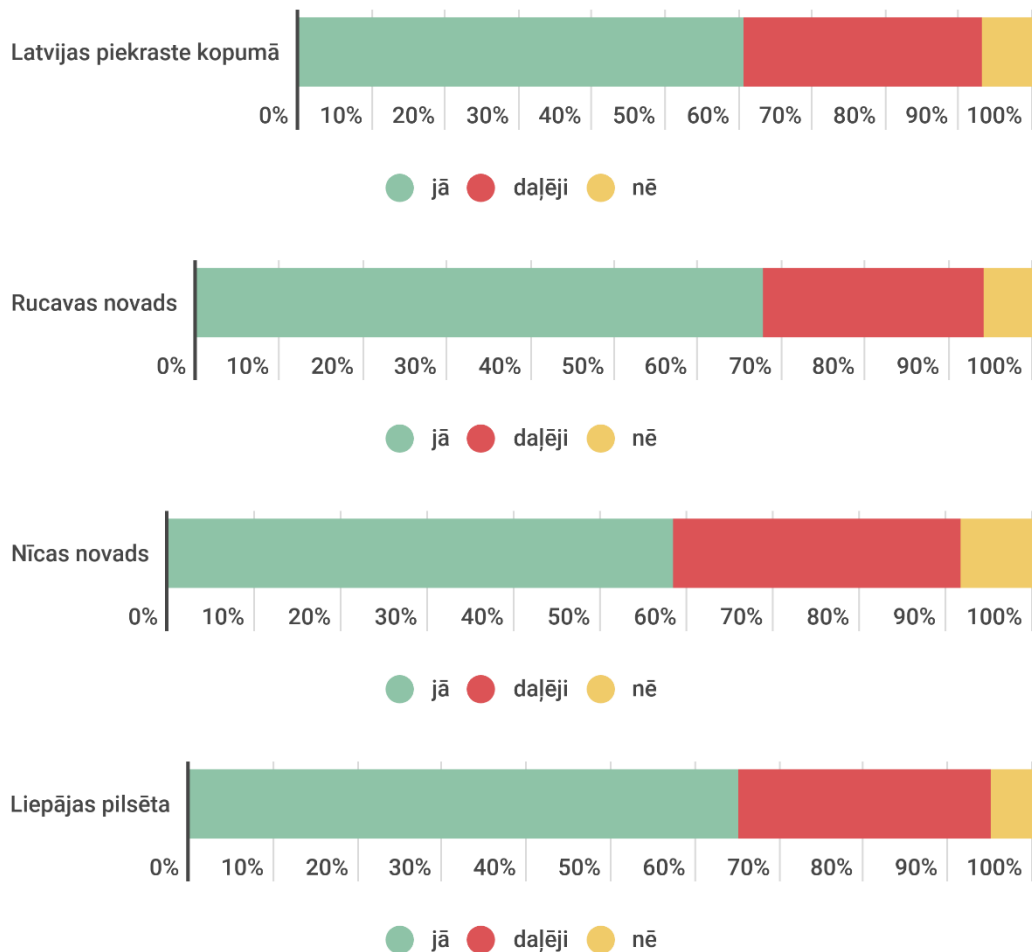
Avots: piekrastes publiskās infrastruktūras apsekojumi, Nocticus SIA, 2019

No 2019. gadā veiktajiem publiskās infrastruktūras apsekojumos vērtētajiem izbūvētajiem **auto stāvlaukumiem** (kopskaitā 462) un nobrauktuvēm līdz jūrai (kopskaitā 173) laba kvalitāte vērtēta ap 40 %. Kopumā sliktāks stāvoklis jeb zemāka kvalitāte ir noejām līdz jūrai, no kurām 70 % ir sliktā vai apmierinošā stāvoklī. Sevišķi tas attiecas uz antropogēnās slodzes ziņā jūtīgāko piekrastes zonu — primārajām kāpām, kuru regulārai un daudzskaitlīgai šķērsošanai bez atbalsta infrastruktūras ir postošākā ietekme uz biotopiem. Atsevišķi vērtēti arī jūrai līdzās esošie publiskie pieejamie komerciāli tūrisma objekti (piemēram, kempingi, viesu nami, kompleksas atpūtas vietas), kuri integrē publiskās infrastruktūras elementus, taču kopumā tendence ir līdzīga ar pārējiem elementiem.

Baltijas jūras piekrastes un atsevišķu posmu vērtējums pēc to labiekārtojuma atbilstības pludmales apmeklētāju gaidām svārstās (sk. 52. attēlu). Ideālu pludmaļu labiekārtojuma ziņā nav — tas norāda uz vēl vienu kopsakarību, proti, ne tikai infrastruktūras izveide atstāj iespaidu uz apmeklētāju uztveri, bet arī ar to saistītā komunikācija, tas, kā tiek nodots vēstījums atbilstošajām mērķgrupām par konkrētās vietas labiekārtojumu un piemērofību atbilstošiem atpūtas veidiem.

Brīdinājuma zīmju izlikšana pie vietām, kur veidota publiskā infrastruktūra, bet tā ir nolietojusies un turpmāk uzturētājs neiesaka to izmantot, ir tikai ļoti īslaicīgs risinājums (sk. 53. attēlu). Apmeklētāji turpina šo vietu izmantot, rodas sliktā iespaids, nevēlēšanās to apmeklēt citkārt. Prioritāri ir uzlabot populāru, bet vāji uzturētu vietu kvalitāti, pirmkārt, piekrastes plānojumā noteikto prioritāri attīstāmo vietu kvalitāti, nevis veidot pilnīgi jaunas piekļuves vietas jūrai ārpus piekrastes attīstāmajām vietām. Infrastruktūras

uzturēšanā jāmeklē risinājumi sadarbībai ar ieinteresētu privāto sektoru, piemēram, kā Ziemupes autostāvlaukuma (apsaimnieko NVO) vai Klapkalnciema pludmales kafejnīcas (apsaimnieko SIA) zemes nomas līgumos komercdarbībai vai sociālai uzņēmējdarbībai līgumos ietverti arī punkti par tualetu (WC) tīrības uzturēšanu un atkritumu savākšanu.



52. attēls. Piekrastes un atsevišķu tās posmu vērtējums pēc to labiekārtojuma atbilstības pludmales apmeklētāju gaidām.

Avots: piekrastes apmeklētāju aptauja (n=1199), Nocticus, 2019



53. attēls. Atpūtas vieta pie Muižupītes ietekas Baltijas jūrā un brīdinājuma zīmes pie izveidotas, bet nepietiekami uzturētas publiskās infrastruktūras.

Foto: A. Klepers, janvāris 2020

Latvijas Zaļā kustība, kopā ar Invalīdu un viņu draugu apvienību Apeirons izstrādājusi dabas pieejamības sertifikātu — NaaC (no angļiskā *Nature Accessible*). Sertifikāts apliecina konkrētu kritēriju īstenošanu un universālā dizaina principu ievērošanu kvalitatīvas pieejamības nodrošināšanai dabas objektos, tostarp cilvēkiem ar kustību traucējumiem. Sertifikācijas sistēmai ir divi līmeņi:

- 1) dzeltenais sertifikāts, kas apliecina, ka konkrētais dabas objekts ir gandrīz pieejams, bet tomēr trūkst atsevišķi dabas pieejamības un universālā dizaina elementi;
- 2) zaļais sertifikāts kā augstākais līmenis, kopā ar “NaaC” karoga piešķiršanu apliecina, ka konkrētais dabas objekts ir pilnīgi pieejams — sākot ar atbilstošu auto stāvvietu cilvēkiem ar invaliditāti un beidzot ar pieejamu universālu tualeti.

Līdz ar Baltijas jūras Aizsardzības fonda (BaltCF) atbalstu piekrastē atbilstoši šai sertifikācijas sistēmai pieejamība novērtēta vai uzlabota Ainažos, Jūrkalnē, Mērsragā, Kaltenē, Ķesterciemā un Engurē⁸¹. Vairāk par universālā dizaina principiem publiskās infrastruktūras veidošanā piekrastes pieejamības paaugstināšanai lasīt 7.4. nodaļā.

⁸¹ <http://zalie.lv/category/piekrastes-aizsardziba/>

7.3. Sabiedrības drošības un glābšanas darbu organizēšanas infrastruktūras nodrošinājums piekrastē



54. attēls. Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta automašīnas iestrēgšana smiltīs nobrauktuvē pie Ragaciema, veicot cietušā evakuāciju no pludmales.

Foto: A. Klepers, augusts 2019

Cilvēku drošībai piekrastē ir svarīgi uzturēt kvalitatīvas operatīvo dienestu piekļuves iespējas pie jūras, lai veiktu glābšanas operācijas vai sniegtu neatliekamo medicīnisko palīdzību. Valsts Ugunsdzēsības un glābšanas dienesta eksperti 2019. gadā ir veikuši visaptverošu darbu saistībā ar piekrastes infrastruktūras apsekojumu, lai specifiski novērtētu esošo stāvokli sabiedrības drošības un glābšanas darbu organizēšanai dažāda veida iespējamās ārkārtas situācijās. No VUGD operatīvo dienestu speciālistu vērtētajām nobrauktuvēm 2019. gadā (144) viegla piebraukšana ar visa veida transportu ir 57 vietās, vēl 20 ir nedaudz apgrūtināta piekļuve, bet 7 vietās, kas ir viegli piebraucamas, nav iespēja nokļūt līdz pašai krasta līnijai un laiva glābšanas darbiem pēdējos desmitus metru nesama rokām. Aptuveni pusei no vērtētajām nobrauktuvju vietām vajadzīgs pilnpiedziņas auto, kas var kavēt glābšanas darbus, veicami vietu uzlabojumi. No vērtētajām vietām piebraukšana ir apgrūtināta pavisam deviņās piekrastes pašvaldībās.

Salīdzinot ar 2015. gadu, kopējā situācija ir uzlabojusies un, piesaistot finansējumu, pēdējo gadu laikā, izdevies izbūvēt vairāk par desmit drošu un pastāvīgu piekļuves vietu jūrai⁸², lai tur nebūtu jāizmanto pilnpiedziņas auto. Piemēram, Igaunijas–Latvijas programmas projekta “Droša jūra” ietvaros izbūvēti četri piebraucamie ceļi operatīvajam transportam līdz jūrai

⁸² <https://www.kurzemesregions.lv/nosledzas-projekts-safe-sea-jauni-pieejas-celi-jurai-labaks-aprikojums-un-apmacibas-glabejiem/>

Engures, Rojas, Salacgrīvas un Ventspils novadā⁸³, taču visaptverošs un optimāls nobrauktuvju līdz jūrai pārklājums visā piekrastē joprojām nav izveidots. Īpaši problemātiski ir smilšaino nobrauktuvju posmi, kur vajadzīga cietā grants seguma izveide, kā tas jau ir izdarīts Ventspils novadā (sk. 55. attēlu) u. c. Sabiedrības interesēs ir optimāla ātru piekļuves vietu jūrai, proti, nobrauktuvju ceļu, tīkla izveide. VUGD glābēju rīcībā ir dažādu kategoriju transports, tai skaitā smagās mašīnas, pilnpiedziņas auto, vairāki specializēti kvadricikli. Sadarbībā ar vietējiem pašvaldību glābšanas dienestiem (Zilā karoga pludmalēs) šis resurss ir pastiprināts.



55. attēls. Piekļuves ceļš pie jūras Ventspils novada Tārgales pagasta Jaunciemā.

Foto: A. Klepers, jūlijs 2019

Par optimālu būtu uzskatāma situācija, ja piekļuve krasta līnijai ir iespējama operatīvi, bez pilnpiedziņas transporta izmantošanas ikvienā prioritāri attīstāmajā vietā un apdzīvotajās vietās piekrastē. Svarīgi, lai situācijās, kad vajadzīga ātra neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta specializētā transporta iesaiste, tas arī varētu tikpat viegli piekļūt pludmalei. Tāpēc dažādu projektu un pašvaldību iniciatīvu ietvaros vajag turpināt nobrauktuvju piemēroftības nodrošināšanu operatīvo dienestu vajadzībām vismaz tajās Piekrastes plānojuma 3. pielikumā⁸⁴ iekļautajās vietās, kurām norādīts, ka nepieciešama vai vēlama "lokālās piekļuves iespēju (nobrauktuvju) pie jūras kvalitātes uzlabošana". Paralēli gatavībai reaģēt ārkārtas situācijās šīs nobrauktuves izmanto arī zvejnieki laivu un zvejniecības aprīkojuma loģistikai, arī pludmali apkalpojošie dienesti vai dabas aizsardzības pārvaldes inspektori, pašvaldības policija u. c. Tomēr novērojami ir gadījumi, kad nobrauktuves izmanto izklaides situācijām,

⁸³ <https://www.kurzemesregions.lv/nosledzas-projekts-safe-sea-jauni-pieejas-celi-jurailabaks-aprikojums-un-apmacibas-glabejiem/>

⁸⁴ Pieejams: <http://polsis.mk.gov.lv/api/file/file2751753148596875572.DOCX>

braukšanai pa pludmali ar personisko transportu, kas ir administratīvi sodāma rīcība.

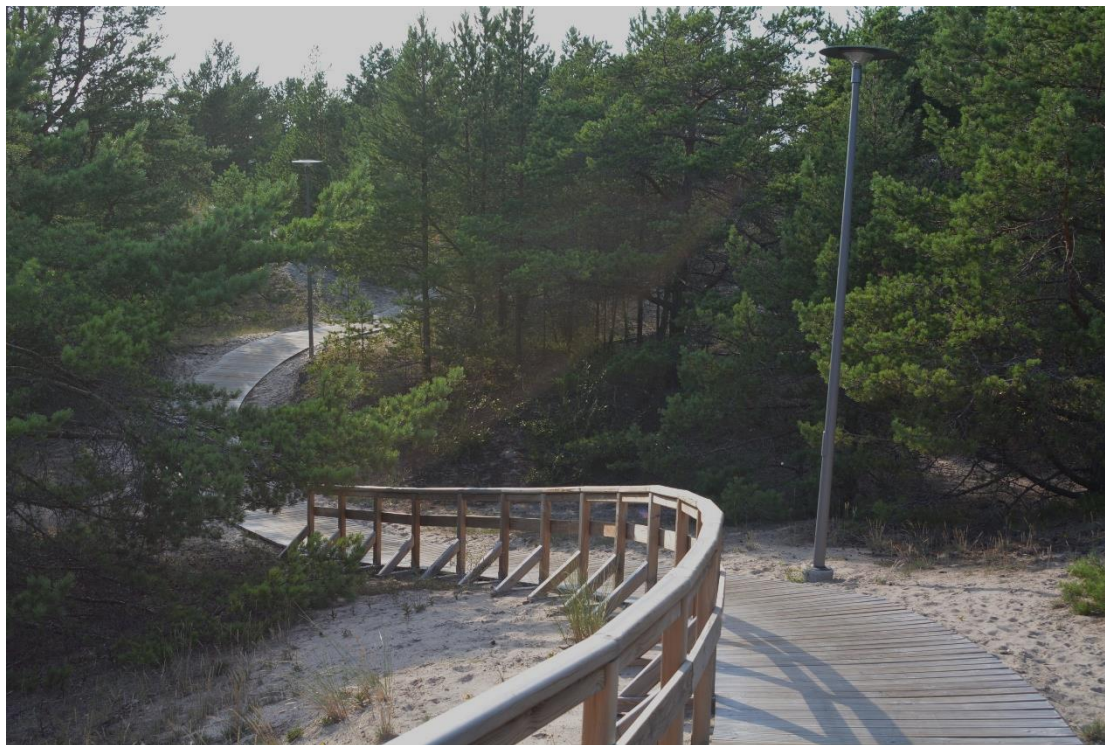
Primāra nobrauktuvju pilnveide ir vajadzīga prioritāri attīstāmajās vietās: Jūrkalnē, Užavā, Miķeļtornī, Kolkā, Apšuciemā, Ragaciemā, Jūrmalas (Lielupes) ostā, Mangaļsalā, Lilastē un Ainažos (novērtētas neapmierinoši), kā arī Rojā un Saulkrastos (novēršami konkrēti trūkumi). Nozīmīgi investēt nobrauktuvēs **apdzīvotās vietās, kuru pludmales ir plaši apmeklētas un 2019. gadā saņēmušas neapmierinošu kvalitātes vērtējumu:** Ziemupē, Labragā, Ošvalkos, Staldzenē, Ovišos, Pūrciemā, Žocenē, Upesgrīvā, Zvejniekiemā un Šķīsterragā. Daļēji šo problēmu palīdzētu risināt arī lielāka publisko piekrastes vietu apsaimniekotāju iesaiste un atbildība, izveidojot oficiālas peldvietas vai sertificējot pludmali atbilstoši *Zilā karoga* starptautiskajiem kritērijiem. Tas pastiprinātu rūpes par apmeklētājiem un arī vidi, būtu zināms priekšnosacījums, lai popularizētu šādas vietas viesu piesaistīšanai, atbildīgi attiecoties arī uz viņu drošības jautājumiem.

7.4. Piekrastes publiskās infrastruktūras problēmas un ieteikumi risinājumiem

Iepriekšējās sadaļās norādīts uz galvenajām problēmu jomām, kas skar piekrastes sasniedzamību, publiskās infrastruktūras kapacitāti, stāvokli jeb kvalitāti un nepilnībām sabiedrības drošības un glābšanas darbu organizēšanai. Šo problēmu risinājums ne vien radītu ērības piekrastes apmeklētājiem un nestu lielāku ekonomisko atdevi vietai, bet vienlaikus arī mazinātu antropogēnās slodzes izraisīto veģetācijas un kāpu reljefa noplicināšanu. Vajadzīga gan esošās infrastruktūras kvalitātes celšana un nodrošināšana, gan arī jaunas infrastruktūras radīšana vietās, kur tās nav, jo antropogēnā slodze aizvien palielinās. Vairākās vietās tomēr vajadzīgi arī ierobežojoši pasākumi apmeklētāju plūsmas novirzīšanai uz citām iespējamām alternatīvām piekrastē (piemēram, priekšlikums par Irbes grīvas slēgšanu autotūristiem). Daļēji antropogēno slodzi var mazināt, tuvākās iekšzemes tūristu piesaistes integrējot ar populārajām piekrastes ceļojumu maršrutiem vai veidojot jaunus tūrisma objektus ārpus krasta kāpu aizsarglošjas uz izziņu un aktīvu atpūtu vērstai apmeklētāju daļai.

- Publiskās infrastruktūras problēmu risināšana jāsāk ar prioritāri attīstāmajām vietām, jo sniedz iespējas koncentrēt ierobežotos resursus vietās, kur iespējama liela atdeve. Tomēr antropogēnās **slodzes uz piekrastes veģetāciju negatīvie cēloņi jārisina plašāk, novēršot jau esošā labiekārtojuma nepilnības un publiskās infrastruktūras trūkumus arī citās blīvi apdzīvotās vietās vai populārās peldvietās, kur ir vērojama negatīva apmeklētāju ietekme uz veģetāciju** (prioritāti posmiem ar vērtējumu 4 jeb "stipra ietekme" un 5 jeb "ļoti stipra ietekme").
- **Veidojot jaunu piekrastes publisko infrastruktūru, to jācenšas veikt saudzīgi attiecībā pret dabas pamatni**, pielāgojoties reljefam un tiecoties uz ainavas kvalitātes mērķu sasniegšanu (piemēram, sk. 56. attēlu). Konsultācijas par infrastruktūras elementu ierīkošanu plānošanas stadijā ar biotopu un jūras krasta procesu dinamikas

ekspertiem ļautu atrast pareizākos risinājumus, izvairoties no lielākām izmaksām turpmākajā apsaimniekošanas laikā.



56. attēls. Publiskā noveja līdz jūrai, kas veidota respektējot kāpu reljefu.

Foto: A. Klepers, Ventspils, jūlijs 2019

- Piekrastes publiskajā infrastruktūrā vajadzīga **visaptverošāka universālā dizaina risinājumu iekļaušana**, lai prioritāri attīstāmās vietas būtu piekļūstamas sabiedrības daļai ar kustību ierobežojumiem, ērtākas jebkuram apmeklētājam. Invalīdu un viņu draugu apvienības "Apeirons" vides pieejamības eksperti 2017. gadā veikuši publiskās infrastruktūras objektu apsekošanu visā Latvijas piejūras zonā un izstrādātajā vides pieejamības audita ziņojumā⁸⁵ iekļāvuši konkrētus priekšlikumus katrai pašvaldībai, ko var apkopot deviņos galvenajos punktos:

- 1) autostāvvietām, kas paredzētas cilvēkiem ar invaliditāti jābūt 3,5 m platām un 5 m garām, tām jābūt skaidri marķētām, vēlams uz noturīga, cieta stāvlaukuma seguma; izvērtēt vietas, kur piekļūt tuvāk ar automašīnu, kurai izsniegta invaliditātes stāvvietas karte;
- 2) koka laipām un cita seguma labiekārtotām noejām līdz jūrai vajadzētu būt ar gludu virsmu vismaz 0,9 m platām, dēļus klājot šķērseniski, spraugām starp tiem nepārsniedzot 1 cm;
- 3) taku vai platformu slīpnei nevajadzētu pārsniegt 8 %, bet posmā, kur slīpums tomēr ir lielāks, vajag uzstādīt margu ar rokturiem 0,7 m augstumā (ja slīpums pārsniedz 20 %, tas ir bīstams un riteņkrēsla lietotājiem nav izmantojams pat ar asistenta atbalstu);

⁸⁵ http://zalie.lv/wp-content/docs/SLK_Apeirons_GalaZinojums2017.pdf

- 4) garākām takām pārskatāmā attālumā (līdz 50 m) vajag ierīkot samainīšanās vietu (2 m garu un 1,8 m platu), bet ik pa 300 m solus atpūtai;
 - 5) takas nobeigumā ar labu skatu perspektīvu jāierīko plašāks skatu laukums (vismaz 3 X 3 m), kas ir labiekārtot ar soliēm;
 - 6) smilšainās kāpu un pludmales vietās pie galvenajām noejām atsevišķos posmos pārvietošanos var nodrošināt, uzklājot speciāla materiāla sieta segumu;
 - 7) atpūtas un piknika zonu (ietverot galdus un solus) veidot tā, lai pie tiem var nokļūt un brīvi manevrēt riteņkrēslā, paredzot blakus brīvu 0,9 m platu vietu, bet solus veidot ar atzveltnēm;
 - 8) informāciju ietverošajiem stendiem un norādēm jābūt novietotām ne augstāk par 1,6 m, norādēm obligātie jāietver attālumi un virzienu norādes, viegli uztverami simboli un rakstfītais izvietoājams uz kontrastējoša fona;
 - 9) kopumā jāizvirza lielāks prasīgums pret publiskajām tualetēm, kas daudzos gadījumos nav piemērotas nevienam apmeklētājam; ierīkojot tualeti, kas piemērota cilvēkiem ar būtiskiem kustību traucējumiem, iespējams izmantot jau gatavus bio tualetes moduljus, bet piekļūšana jānodrošina ar gludu, cietu segumu, uzbrauktuves slīpumam nepārsniedzot 8 %, pirms durvīm paredzot horizontālu manevrēšanas laukumu, bet tualetē vēlams ierīkot arī bērnu pārtinamo galdiņu.
- Veidojot jaunu vai atjaunojot publisko infrastruktūru piekrastē, ieviest ne tikai funkcionāliem standartiem atbilstošus un drošus infrastruktūras elementus, bet arī **integrēt oriģinālus vietas identitāti izceļošus akcentus**. Šāda prakse aizstātu vēlmi atdarināt tropisko jūru pseido-realitāti ar plastmasas palmām, vairāk izceļot ziemeļnieciskos akcentus, Lībiešu krasta identitāti, Jūrmalas kūrorta oriģinalitāti u. c.
 - **Nodrošināt labā tehniskā stāvoklī esošo publisko infrastruktūru**, novēršot identificētās nepilnības. Rūpēties par regulāru publiskās infrastruktūras uzturēšanu peldsezonas laikā. Pielāgot infrastruktūras elementus, ņemot vērā sezonālītāti (lielākā antropogēnā slodze uz veģetāciju ir tieši vasaras sezonas laikā un siltajās nedēļas nogalēs maijā un septembrī), paredzot to ilgāku kalpošanu un iespējamu pārvietošanu (piemēram, koka laipu pludmales posmu demontāža aukstajā laikā, vētru sezonā un sniega periodā), uzglabāšanu un vieglu atjaunošanu.

Kompleksai problēmu risināšanai ir radīti starptautiski ietvari, kas attiecināmi uz plaši apmeklētām pludmalēm, kur galvenais motīvs ir rekreācija. Piemēram, 1987. gadā aizsāktā *Zilā karoga* sertifikācijas sistēma⁸⁶ apmeklētājiem drošas un vides standartus respektējošas pludmales veidošanai ir viens no šādiem risinājumiem. Sertifikācijas kritērijos ietilpst rūpes par ūdens kvalitāti, pludmales atkritumu atbilstoša apsaimniekošana, noteikti standarti publisko tuaļu nodrošināšanai, nosacījumi sabiedrības

⁸⁶ <https://www.blueflag.global/mission-and-history>

izglītošanai vides jautājumos, sabiedrības drošība uz ūdens. Viens no iekļautajiem pakalpojumiem nosaka arī piekļuvi tīram dzeramajam ūdenim. Vispārīgi noteikts, ka jābūt drošai publiskai piekļuvei. Minimālas vides standartu un sabiedrības drošības prasības nacionālajā likumdošanā ir izvirzītas vietām, kas atzītas par oficiālām peldvietām⁸⁷. Pastāv kopsakarība, ka vietas, kuru pludmalēs ievieš rīcības atbilstoši šiem standartiem, kļūst apmeklētāju labāk novērtētas, attiecīgi populārākas un vienlaikus arī to apsaimniekošana kļūst ilgtspējīgāka. Attiecīgi šos pašus kritērijus var ieviest, arī nesertificējoties, taču tas samazina argumentus zīmolvedības un tirgvedības pasākumiem. Attiecībā uz nacionālo "oficiālās peldvietas statusu" tas būtu ieviešams visām peldsezonas laikā plaši apmeklētām pludmalēm, kas arī tiek publiski reklamētas, aicinot viesus uz tām.

- Kā nosacījumu publiskā finansējuma saņemšanai piekrastes infrastruktūras veidošanai vai uzlabošanai vietās, kur ir vidēja, liela vai intensīva apmeklētāju slodze, kuru motīvs ir rekreācija pludmalē (īpaši peldēšanās, sauļošanās u.c. veida atpūta), noteikt obligātu vajadzību **ievieš "oficiālās peldvietas" statusu**, kas rosina pašvaldības administrācijai atbildīgu attieksmi pret apmeklētāju drošību, ievērojot atbilstošus peldūdens kvalitātes standartus.
- Pašvaldībām, kuru ilgtermiņa attīstības stratēģijās ietilpst plāni veidot plašu uz viesu piesaisti veidotu pludmales atpūtas piedāvājumu, kur jau šobrīd peldsezonas laikā ir liela apmeklētāju plūsma, izvirzīt par mērķi **pievienoties starptautiskajai Zilā karoga ekosertifikācijas programmai**, kas paver lielākas iespējas vietas zīmolvedībai, atbildīgai attieksmei pret apmeklētājiem un dabas pamatni, kas ir galvenais resurss, veicinot vietas ekonomisko labklājību. No vietu konkurētspējas viedokļa svarīgi uzsvērt, ka noteikti ir tikai minimālie pakalpojumi, kam jābūt – taču iespējas tos papildināt un darīt vairāk nozīmē lielāku konkurētspēju apmeklētāju piesaistē, ievērojot ilgtspējīgu resursu izmantošanu.
- **Visās populārākajās pludmalēs**, lai arī oficiālā peldsezona sākas tikai no 15. maija, kas ir atšķirīgi no veģetācijas sezonas sākuma, **jau līdz maija sākuma brīvdienām izvietot publiskās infrastruktūras elementus** antropogēnās slodzes mazināšanai (pārvietojamās koka laipas, mobilās tualetes u. tml.), kad pēc 2019. gada automātisko apmeklētāju skaitītāju rādītājiem tiek reģistrētas lielākās apmeklētāju plūsmas izmaiņas kalendārjā gadā.
- Labāk segmentēt pludmales, pašvaldībām prioritāri attīstāmajās vietās **veidojot pludmaļu tematiskos attīstības plānojumus** (līdzīgi kā tas, piemēram, ir Liepājas pilsētā), vienlaikus veidojot arī specifisku labiekārtojumu vietās, kas nav prioritāri attīstāmas, taču nozīmīgas piekrastes kontekstā kādam noteiktam segmentam (piemēram, nūdistu pludmales, vindsērfistu, putnu vērotāju vietas, īpašas attālākas pludmales apmeklētājiem ar suņiem u. c.). Prioritāri

⁸⁷ <http://www.vi.gov.lv/lv/vides-veseliba/peldudens/peldudens-monitorings>

attīstāmajās vietās atbilstoši vietas specializācijai ņemt vērā dažādus apmeklētāju dzīvesstila segmentus un to vajadzības (sk. 4.5. nodaļu).

Iepriekš minētajās sertificēšanas sistēmās minimālo vides standartu ievērošana nerisina visas problēmas attiecībā uz pārmērīgu slodzi uz veģetāciju. Ir novērots, ka apmeklētības intensitāte palielinās īpaši aizsargājamās dabas teritorijās, kur kopumā izveidota labāka publiskā infrastruktūra aktīvai atpūtai (dabas takas, skatu torņi) un ir lielākas ainaviskās un dabas vērtības. Taču bieži šo apmeklējumu motīvs ir pasīva atpūta pie jūras, kam nav saistības ar piekļuves veicināšanu teritorijas dabas daudzveidībai, vides izglītību u.tml.

- **Jārada vairāk alternatīvu vietu aktīvai atpūtai** (skriešanai, velobraukšanai, pastaigām ar suņiem u. c.), ja mērķis nav vienlaikus arī dabas vērtību izzināšana, labiekārtojot atbilstošas vietas dabas pamatnē ārpus *Natura 2000* vietām. Īpaši pilsētu un apdzīvoto vietu tuvumā.
- **Jānodrošina labāka piekrastes kāpu zonas uzraudzība**, nepieļaujot kāpu izbraukāšanu un citas jau normatīvajos aktos regulētās aizliegtās darbības, pastiprinot dabas un vides kontrolējošo dienestu sadarbību ar pašvaldības policiju sistemātisku pārkāpumu novēršanai, pastiprinot vides apziņas veicināšanas pasākumus, attīstot brīvprātīgo dabas inspektoru tīklu, kā arī operatīvas pārkāpumu ziņošanas iespējas sabiedrībā (pilnveidojot, piemēram, *Vides SOS* lietotni), kas ļauj ātri reaģēt atbildīgajiem dienestiem.
- **Jāattīsta plaša mēroga brīvprātīgo koordinēšanas sistēmu, sākotnēji populārākajās īpaši aizsargājamās dabas teritorijās** (koncentrējoties uz tuvākajām lielpilsētām ar lielu apmeklētību), kuri ir motivēti iesaistīties vides monitoringa aktivitātēs, atkritumu savākšanas un biotopu apsaimniekošanas talkās un publiskās infrastruktūras uzturēšanas iniciatīvās. Īpašs segments šādai iesaistei ir seniori, kuri vēlas aktīvu dzīvesveidu ārpus pilsētu vides un ir motivēti veikt sabiedriski nozīmīgu darbu, gūt atgriezenisko saikni no zinātniekiem un ekspertiem. Lai pilnveidotu sistēmu, vajadzīga sadarbība ar satiksmes organizācijām (pasažieru vilciens, starppilsētu autobusu pārvadātāji) attiecībā uz sponsorējuma iespējām brīvprātīgo nokļūšanai uz šīm teritorijām. Pēc pozitīvas pieredzes šo praksi var pārņemt **un turpināt plašāk visā piekrastē**.
- Īpaši aizsargājamās dabas teritorijās **veidot eksperimentālas pilotvietas, kur tiek ieviesti un izmēģināti dažādi jauninājumi pludmales un kāpu ilgtspējīgas apsaimniekošanas jomā**, prioritāri tas būtu veicams attīstāmajās vietās Sīlteres vai Ķemeru nacionālajā parkā, Ziemeļvidzemes biosfēras rezervāta piekrastē, iesaistot citas organizācijas (piemēram, dabas izglītības centru "Ziemeļvidzeme", Vidzemes Augstskolas Sociālo, ekonomisko un humanitāro pētījumu institūta *UNESCO* katedras "Biosfēra un cilvēks"⁸⁸ zinātnes resursus u. c.). Tas palīdzētu iegūt papildu resursus (arī starptautiskus) šo

⁸⁸ <http://www.hespi.lv/lv/unesco-katedra>

risinājumu ieviešanai, veidotos kā labās prakses piemēri ar tālāk nododamu zinātnību citām piekrastes vietām.

Joprojām ļoti fragmentēta situācija ir attiecībā uz **piekrastes prioritāri attīstāmo vietu sasniedzamību**. Trūkst kompleksu risinājumu, multi-modālu ērtu pāreju no viena transporta veida uz citu. Ne visur, kur ir atbilstoša dzelzceļa infrastruktūra, tiek izmantotas pasažieru vilcienu satiksmes ērtības (tostarp attiecībā uz velopārvadājumiem). Pozitīvas tendences iezīmē *Jūrtakas*⁸⁹ starptautiskā garās distances pārgājienu maršruta E9 attīstīšana visā piekrastes garumā. Īpaši attiecībā uz vieglās mobilitātes risinājumiem (velo-infrastruktūra) būtu jāliek daudz lielāks akcents reālu pozitīvu pārmaiņu veicināšanai un infrastruktūras attīstībai, kam ir ļoti nozīmīga ietekme uz SEG emisiju samazināšanu, viesu piesaisti arī attālākām piekrastes vietām (tūristu dispersija) un dzīves kvalitātes paaugstināšanu vietējai sabiedrībai. Nelielā Carnikavas promenādes posma izveide piekrastē, kas ir arī velobraucējiem ērts risinājums, parāda labiekārtotu veloceļu popularitāti (viena gada laikā pēc promenādes izveides uzskaitīti 30 tūkstoši velosipēdistu apmeklējumu).

- Vajadzīga Baltijas jūras piekrasti vienojošā stratēģiski svarīgākā *aktīvās mobilitātes* starptautiskā velomaršruta **EuroVelo 13** (un *EuroVelo 10*, kur trases pārklājas) **trūkstošo posmu tehnisko projektu izstrāde, infrastruktūras izbūve un marķēšana**, izveidojot drošu savienojumu velotūrisma no Lietuvas uz Igauniju, ko varētu izmantot arī vietējie iedzīvotāji. Veloceļa izbūve, kā arī sasaiste ar vietējiem velomaršrutiem un tūrisma un viesmīlības pakalpojumiem, kā arī pludmali, primāri pievēršot uzmanību kritiskajiem posmiem, veidojot savienojumus ar dzelzceļa stacijām, arī plānotajām *Rail Baltica* stacijām un pasažieru prāmju termināliem. Paredzēt konkrētu starptautisko *EuroVelo* maršrutu vidējā termiņa ieviešanas plānu visās piekrastes pašvaldībās. Tas ne tikai veicinās tūrisma attīstību, bet atvieglos vajadzību pēc vēl lielākas iejaukšanās dabas pamatnē, cenšoties veidot jaunus autostāvlaukumus pieaugošas apmeklētības dēļ un sniegs būtisku ieguldījumu proporcionāli lielākajai daļai Latvijas iedzīvotāju dzīves kvalitātes uzlabošanā (dzīvojot vai atpūšoties pie jūras).
- **Vajadzīga multi-modālu un ērtu mikromobilitātes risinājumu attīstīšana savienojumos ar dzelzceļa stacijām vai ar maršruta autobusu pieturvietām** — kājāmgājēju un veloceļu līdz jūrai, droša pārvietošanās, velostāvietas, velosipēdu un elektroskūteru noma, veloremonta serviss. Stāvlaukumu un velonovietņu pielāgošana jauniem mobilitātes risinājumiem (elektroautomobiļiem, elektroskūteriem u. tml.) un turpmākajām inovācijām šajā jomā.
- **Energoefektīvu un atjaunojamās enerģijas risinājumu ieviešana**, izmantojot Saules un/vai vēja enerģiju, lai to pielietotu informatīvajiem elektroniskajiem displejiem (kā Papes stāvlaukumā), taciņu apgaismojumam (kā Rojā, Salacgrīvā vai Kolkasragā) vai

⁸⁹ <https://coastalhiking.eu/lv>

elektrisko ierīču uzlādes stacijām atpūtas nojumē (kā Carnikavas pludmalē) u. tml.

- Precīzākai **autosatiksmes plūsmas organizēšana stratēģiskos satiksmes mezglu punktos ieviest elektroniskos tablo**, kas sasaistīti ar automatiskajiem auto skaitītājiem pie stāvlaukumiem un norāda uz pieejamo kapacitāti vai alternatīvām. Aktuāla informācija par maksas un bezmaksas stāvvietām. Līdz to ieviešanai sezonālu visaptverošu attiecīgās vietas autostāvvietu izvietojuma plātņu uzstādīšana pirms iebraukšanas atpūtas zonā. Daudzviet situācija kļūst nelabvēlīga, gan izbraukājot ceļmalas, gan radot neapmierinātību apmeklētājiem, kad automašīna apstājas pie zīmes "iebraukt vai caurbraukt aizliegts", taču līdz tam nav bijusi konkrēta labi koordinēta informācija par apstāšanās alternatīvām, to sasaiste ar viesmīlības pakalpojumiem. Paralēli šāda informācija jāpapildina elektroniskajos navigācijas resursos.

Jārod vairāki risinājumi, kas atvieglotu vietu attīstības stratēģisko plānošanu, sasaisti ar vietējo ekonomiku.

- **Ieviest regulāru pludmales apmeklētāju automatiskās uzskaites monitoringu** (kā tas jau notiek vairākās piekrastes īpaši aizsargājamās dabas teritorijās Rojā u. c.), datus publicējot publiski pieejamo atvērto datu platformā⁹⁰ un koordinējot saistīto datu (automašīnu caurlaides, maksas autostāvlaukumu informācija u. tml.) integrētu iesaisti attīstības plānošanas un apsaimniekošanas nodrošināšanas lēmumu pieņemšanai. Nākotnē izveidot vienotu piekrastes apmeklētāju monitoringu (sadarbībā ar tematiski saistītām pētniecības organizācijām) ar pamata indikatoriem antropogēnās slodzes noteikšanai un risinājumiem ietekmēt apmeklētāju plūsmas vadīšanu, balstoties uz operatīvajiem datiem (pārmērīgas apmeklētāju plūsmas negatīvo seku novēršanai). Vietām, kur tiek veiktas publiskās investīcijas, automatisko skaitītāju datiem jānodrošina ieguldījumu atdeves mērījumi.
- Saistībā ar datiem par apmeklējumu plūsmas dinamiku **piesaistāmi un attīstāmi vietējie viesmīlības un specifiski nišu pakalpojumi**. Kopumā piekrastē jāveicina integrētāka tūrisma galamērķu pārvaldes sistēma ar lielāku uzņēmēju līdziesaisti. Jāveicina tūrisma produktu kvalitātes paaugstināšana un starptautiskums, pielāgojoties proporcionāli lielajai starptautiskajai mērķauditorijai, kuras skaits, visticamāk, turpinās pieaugt. **Jāveicina tādu nišas produktu attīstība**, kas var dažādot piekrastes apmeklētību ārpus tradicionālās peld sezonas. Tūrisma un viesmīlības jomas vai saistīto nozaru uzņēmējdarbībai jāveido vajadzīgā atbalsta infrastruktūra.

Piekrastes vietās, kur jau ir izveidota publiskā infrastruktūra piekļuvei un atpūtai pie jūras, taču tās stāvoklis nav apmierinošs, identificētas vairākas līdzīgas vajadzības. Pilnveide veicama vairākiem konkrētiem labiekārtojuma elementiem.

⁹⁰ <https://data.gov.lv/>

- **Jāpārtrauc prakse ierīkot sausās stacionārās tualetes plaši apmeklētās publiskās vietās, aizvietojot tās ar mūsdienīgākiem un komfortablākiem risinājumiem.** Apsaimniekošana veicama, ievērojot elementāras sanitārās normas, ko bez ieinteresētu pušu līdzdalības grūti nodrošināt (piemēram, populārāko degvielas uzpildes staciju publiskajās tualetēs to tīrīšana un apkopšana tiek nodrošināta ik stundu). Jāplāno optimāls tualešu izvietojums, lai populāri apmeklētās vietās tās nebūtu tālu no pludmales, taču tās varētu regulāri apsaimniekot, nodrošinot tīrību. Tas mazinātu kāpu veģetācijas vai jūras kā tualetes izmantošanu, neļaujot kristies arī vietas pievilcībai (piemēram, sk. 57. attēlu). Piekrastes pilsētās un ciemos organizēt sabiedrisko tualešu pieslēgšanu vienotajam ūdensvadam un kanalizācijas tīklam. Nav pieļaujama sauso tualešu ierīkošana publiskos stāvlaukumos bez to regulāras apkopes risinājumiem.



57. attēls. Stacionāro sauso tualesu regulāra apsaimniekošana, nodrošinot elementāru sanitāro normu ievērošanu, publiskajās piekrastes vietās ir kritiska problēma, kas vietās ar lielu apmeklētāju intensitāti būtu jāaiziedz, ieviešot citus risinājumus.

Foto: A. Klepers, A1 maģistrāle pie Jūraslīciem, jūlijs 2019

- Auto novietņu un stāvlaukumu plānojums un labiekārtojums jāveido, nepārsniedzot pludmales optimālo kapacitāti, papildinot vietas, kur regulāri tiek nelegāli vai pārāk blīvi novietotas automašīnas vasaras sezonā, kā arī labāk iekļaujoties dabiskajā vidē, lai neradītu krasu pāreju starp infrastruktūru un dabas pamatni. Attīstot gājēju un velosipēdistu publisko infrastruktūru kontekstuāli **jāņem vērā auto novietošanas iespējas** jaunas infrastruktūras vai apskates objektu tuvumā. Nav pieļaujamas situācijas, kā, piemēram, Carnikavas novadā, kur plaši popularizēta projekta "Jūrtaka — Pārgājēju

maršruts gar Baltijas jūras piekrasti Latvijā un Igaunijā" ietvaros dabas parkā "Piejūra" jaunizveidotā dabas taka Garciemā, kaut atbilstošas kapacitātes stāvlaukumu pašvaldība vēl nebija izbūvējusi, lai arī tas bija paredzēts. Tas izraisīja haosu automašīnu novietošanā, nevajadzīgu spriedzi vietējā kopienā un jau tālāku pašvaldības policijas sankciju izvēšanu par neatļauti novietotām automašīnām. Līdzīgas situācijas pastāv citviet, kur apmeklētāju plūsma ir prognozējama, taču tās vadīšanai risinājumi neseko (sk. 58. attēlu). Būtiski ir ierobežot automašīnu stihisku novietošanu kāpu zonā, veidot stāvlaukumiem aizsargājošās barjeras veģetācijas neizbraukāšanai, slēdzot atsevišķas stihiski izveidojušās vietas, taču piedāvājot tām alternatīvas.



58. attēls. Stihiski izveidojies automašīnu stāvlaukums mežainajā piejūras kāpā Upesgrīvā pretī reģionālās nozīmes ceļam P127 Talsi-Upesgrīva.

Foto: A. Klepers, augusts 2019

- Vairākās vietās, kur pastāv alternatīvas, būtu **veicināma maksas stāvlaukumu ieviešana tuvāk jūrai ar iespēju viegli norēķināties maksas automātos**, papildus ieviešot skaidrojumu, ka tādējādi tiek maksāts par publisko infrastruktūru, taku uzturēšanu, tīras vides un dabas aizsardzības nodrošināšanu. To veidot kā saistītu stāvlaukumu sistēmu (tuvākie pie jūras ir par maksu, attālākie bez maksas), jau galvenajos satiksmes mezgļos uzstādot sezonālas zīmes par kopējo stāvlaukumu izvietojumu un attālumiem līdz jūrai.
- Daudzviet **trūkst precīzas informatīvas galvenās zīmes par virzienu un attālumu līdz jūrai**, reizēm tas pieņemts par pašsaprotamu (kam tā nebūtu jābūt). Arī starp esošajām zīmēm ir ļoti liela daudzveidība, kas sarežģī to uztveri, īpaši ārvalstu viesiem, apceļojot piekrasti kā vienotu maršrutu (sk. 1. pielikumu). Norādēm izmantoti tradicionāli apzīmējumi "pludmale", "jūra", "stāvkrasts", "peldvieta", taču arī

“dabas taka”, “gājēju ceļš”, “atpūtas vieta” u. c., bieži izmantotas piktogrammas ar vilnīti vai peldētāju ūdenī, kas ir universāli uztverams. Tomēr trūkst konsekvences starptautiski uztveramam apzīmējumam, īpaši ņemot vērā, ka šis ir viens no tūrisma ziņā konkurētspējīgākajiem galamērķiem Latvijā. Piekrastes pašvaldībām būtu jāvienojas par vienotāku standartu šīm norādes zīmēm, pieļaujot dažādu nosaukumu lietošanu (tostarp lībiešu valodā Lībiešu krastā, kas arī tiek praktizēts), taču liekot klāt attālumu līdz jūrai un universāli saprotamu jūras simbolu.

- Iesaistoties aktīvām tūrisma galamērķu pārvaldes organizācijām, vajadzīga regulāra integrēto digitālo **informācijas kanālu aktualizēšana** par piekrastes publiskās infrastruktūras stāvokli (tostarp uz ārvalstu tūristiem orientēto, piemēram, *Park4night.com* u. c.), tās paredzēšanu noteiktām mērķgrupām un ar vietu apmeklējumu saistītajiem vietējiem pakalpojumiem, palīdzot **novirzīt plānoto tūristu plūsmas daļu uz vietām**, kas visprecīzāk **atbilst** viņu **vajadzībām, dzīvesstilam** un interesēm, **veicinot ietekmi uz vietējo ekonomiku**. Daudzviet aktualizējama arī uz vietas esošā informācija, to darot, jāņem vērā augstāk minētie nosacījumi par informācijas veidošanu universālā dizaina ietvaros.
- 2019. gada peldsezonas laikā, veicot publiskās infrastruktūras apsekojumus, **konstatēti daudzi pārkāpumi**, neievērojot noteikumus par kāpu zonas vai dabas aizsardzības režīma ievērošanu. Taču tas nostiprināja arī pārliecību, ka sodu piemērošana un **kontrolē par šiem pārkāpumiem darbojas ļoti neefektīvi**, ko tik izklaidētā telpā ar maziem resursiem arī ir grūti īstenot. Lielāka iespēja panākt rezultātu ar apmeklētāju **izglītošanu un vides apziņas stiprināšanu**.

7.5. Diskusijai un turpmākai izpētei

Jautājumi, uz kuriem precīzākas atbildes varētu sniegt turpmākie pētījumi vai alternatīvas attīstības iespējas, kam vajadzīga plašāka iesaistīto pušu apspriešanās, ir uzskaitīti zemāk.

- Jāveicina līdzsvarotāks skatījums uz publiskās infrastruktūras izveidošanu tūrisma un rekreācijas nolūkiem ārpus īpaši aizsargājamām dabas teritorijām, īpaši uz Latvijas valsts mežu teritorijās. Piekrastes (un ne tikai) tūrisms un rekreācija arvien vairāk tiek attīstīta īpaši aizsargājamās dabas teritorijās, tostarp dabas liegumos un liegumu zonās, kas noteiktas, galvenokārt, lai aizsargātu apdraudētās sugas un biotopus. Daļēji tas notiek citu teritoriju nepiemērotības šiem mērķiem dēļ. Dabas aizsardzības pārvaldes iegurījumi publiskās infrastruktūras izveidei *Natura 2000* vietās pamatā ir ar mērķi sabiedrības izglītošana, vides apziņas stiprināšana un antropogēnās slodzes negatīvās ietekmes mazināšana, tomēr kopš 2015. gada šo pasākumu kopums ir bijis ~10% apjomā no visa tūrisma attīstībai ieguldītā valsts publiskā finansējuma. Svarīgi attīstīt līdzsvarotāku skatījumu, lai neradītu precedentu, ka dabas tūrisma un rekreācijas aktivitātes koncentrējas pārsvarā īpaši aizsargājamās dabas teritorijās.

- Jāturpina meklēt risinājumi par labākajiem materiāliem, kas nodrošina publiskās infrastruktūras ilgmūžību un mobilitāti, ņemot vērā sezonālās īpatnības un universālā dizaina principus, lai nodrošinātu pludmales pieejamību visām atpūtnieku grupām. Plašāk apspriežama iespēja pilnībā atteikties no stacionāras sausās tualetes lietošanas prakses publiskās atpūtas vietās, meklējot labākus risinājumus ar pārvietojamām tualetēm, modernām stacionārām tualetēm u. c., jo šāda sausās tuales esamība piekrastē peldsezonas laikā publiskās vietās, kas nav privāti apsaimniekotas un tieši saistītas ar pakalpojumu uzņēmējdarbību, nav attaisnojama.
- Jāturpina meklēt labākie piekrastes publiskās infrastruktūras apsaimniekošanas modeļi, piesaistot uzņēmējus vai ieinteresētās NVO. Izmantojot teritorijas uzņēmējiem/NVO, apsaimniekošanas nosacījumos jāiekļauj teritorijas apsaimniekošanas funkciju nodrošināšanu (publiskā tualete, atkritumu apsaimniekošana) paralēli nomas maksām.
- Jāveic detalizētāka un visaptverošāka piekrastes apmeklētības ietekmju izpēte konkrētu attīstāmo vietu līmenī, veicot apmeklētāju skaitīšanu ar automatiskajiem skaitītājiem, nosakot apmeklētāju radīto ekonomisko ietekmi, nosakot vietējo kopienu dzīves kvalitātes aspektus, piesaistot sugu un biotopu ekspertus apmeklētāju radītās ietekmes uz veģetāciju novērtējuma detalizēšanai, tostarp ekosistēmu pakalpojumu daļiņām. Metodikas pilnveidei izmantojami ilgtspējīgu tūrisma galamērķu attīstību raksturojošie ETIS kritēriji⁹¹, tos papildinot ar piekrastei specifiskiem rādītājiem, vienlaikus nodrošinot iepriekš veikto pētījumu datu savietojamību.
- Jāpēta jauni risinājumi elastīgiem mobiliem norēķiniem par infrastruktūras lietošanu, kas var notikt ar attālinātu viegli veicamu maksājumu palīdzību, arī brīvprātīgiem ziedojumiem. Jāmeklē tādi vienkāršoti risinājumi, lai administrēšana nebūtu dārgāka par iegūto labumu, iesaistot mobilos norēķinus u. c.
- Jāpēta globālo rezervēšanas platformu un aplikāciju (*Airbnb, Booking* u.c.) ietekme uz vietējo ekonomiku, ēnu ekonomikas daļa un, pēc piekrastes uzņēmēju sniegtās informācijas, Lietuvas uzņēmēju nelegālās izmitināšanas aktivitātes Latvijas dienvidrietumu piekrastes daļā, kā arī jāapspiež iespējamie risinājumi. Valsts mērogā jāizvērs iespējamās ietekmējošos mehānismus, lai izskaustu nelegālo viesmīlības uzņēmējdarbību, īpaši Lietuvas pierobežā. Jāveicina diskusijas par uzņēmēju līdzatbildību par publiskās infrastruktūras kvalitāti vietās, kas saistītas ar viņu klientu atpūtu.
- Turpināt apspriest jautājumu par tūrisma pārvaldību piekrastē, kas ir ļoti fragmentēta. Aktualizēt piekrastes kā reģionāla galamērķa attīstību, piedāvājot reģionālās tūrisma galamērķu kategorijas — piekraste, galvaspilsēta un iekšzeme — līdzšinējo plānošanas vai kultūrvēsturisko reģionu vietā, kas būtu orientēts uz telpisko vienību pārdošanas loģiku

⁹¹ https://ec.europa.eu/growth/sectors/tourism/offer/sustainable/indicators_en

pēc to izvēles motīva, nekādā gadījumā nemazinot kultūras mantojuma nozīmi.

- Analizēt labākās prakses dabas aizsardzības un apsaimniekošanas pretrunu novēršanai un kompromisiem. Piemēram, stāvkrausta zonā, kur krasta atkāpšanās ir dabisks process (pēdējos gados gan pieaudzis tā ātrums), taču erozijas riska vietās dzīvojošie un arī tūrisma uzņēmējdarbībā iesaistītie vēlas, lai viņu īpašums tiktu pasargāts un erozija ierobežota. Lokāli pasākumi kādā konkrētā vietā var izraisīt lielāku ietekmi citās teritorijās. Šādos pretnostatījumos var nonākt arī nozīmīgu biotopu platības, kas izvietotas pamatkrastā tieši aiz stāvkrausta krants, piemēram, pelēkās kāpas. Aktuāli izprast dažādus kompromisa risinājumus un apsaimniekošanas stratēģijas, lai izvēlētos situācijai atbilstošāko. Tas attiecināms arī uz apsvērumiem par tūrisma infrastruktūras ierīkošana bioloģiski vērtīgajos kāpu biotopos vai konkrētu teritoriju norobežošanu fiziskai cilvēku piekļuvei dabas aizsardzības mērķu sasniegšanai.
- Attīstot kvalitatīvu, drošu un ērtu *EuroVelo* infrastruktūru cauri Lībiešu krasta ciemiem tā varētu kļūt ne tikai par nozīmīgāko tūrisma mobilitātes transporta līdzekli, bet, iespējams, arī vienīgo. Tālākā nākotnē ar izcilu veloceļu no Ovišu ciema līdz Melnsilam mazākajos Lībiešu krasta ciemos varētu izveidot sezonālu aizliegumu iebraukt ar automašīnām (atļaujot to tikai preču piegādēm, vietējiem, viņu viesiem un viesiem, kuri nokļūst līdz tūristu mītnēm), vēl vairāk akcentējot teritorijas unikalitāti, dabas izcilību, attīstot ar velotūrisma saistītu uzņēmējdarbību Slīteres nacionālajā parkā. Būtu papildu jāpēta šādas ieceres īstenošana, tās ietekme uz vidi un vietējo ekonomiku.

Pielikums

Norādes zīmes uz jūru — atlasīti piemēri no dažādām piekrastes vietām

