



- EIROPAS DZELZCEĻA GADS -

AUTORS: NIKS STAFECKIS

EIROPAS DZELZCEĻA GADS



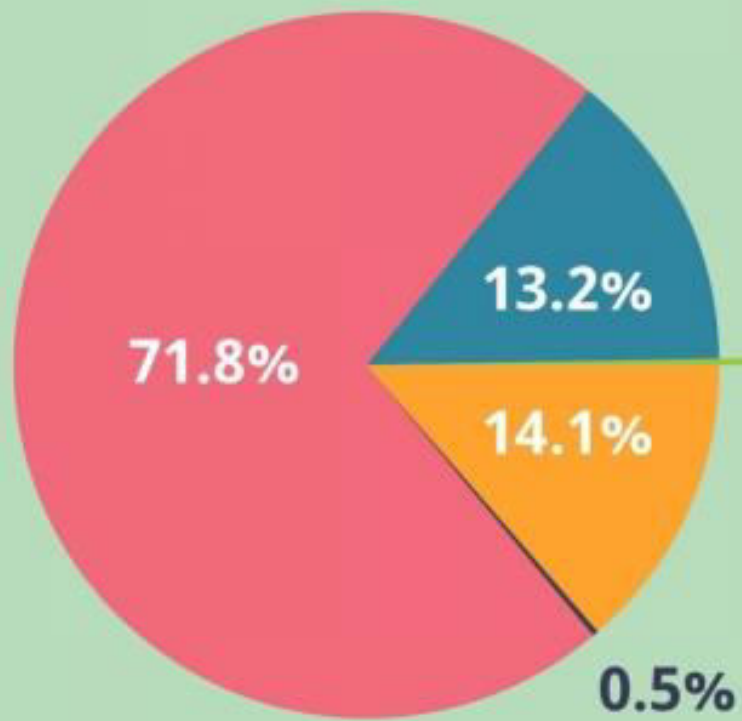
2021. GADS EIROPAS SAVIENĪBĀ IR PASLUDINĀTS PAR EIROPAS DZELZCEĻA GADU

Eiropas Savienība ir nospraudusi ambiciozu mērķi - līdz 2050.gadam panākt, lai Eiropa kļūtu par pirmo klimatneitrālo pasaules daļu. Tāpēc bloks nākamajos 30 gados vēlas panākt siltumnīcas efektu radošo gāzu samazināšanu un neitralizēšanu līdz nullei.

Transports rada ceturto daļu no Eiropas Savienības CO₂ izmešiem. Lai līdz 2050.gadam sasniegtu klimatneitralitātes mērķi, ES transporta emisijām ir jāsamazinās par vismaz 90%. Tā saucamā Eiropas Zaļā kursa ietvaros paredzēts ieviest tīrākus, lētākus un veselīgākus privātā un sabiedriskā transporta veidus.

Viens no zaļākajiem un ilgtspējīgākajiem transporta veidiem ir dzelzceļš, tādēļ Eiropas Savienība vēlas panākt, lai iedzīvotāji vairāk ceļotu ar vilcieniem, nevis autotransportu vai lidmašīnām.

#EUYearofRail



EIROPAS DZELZCEĻA
GADS 2021

DZELZCEĻŠ IR ILGTSPĒJĪGS

Siltumnīcas gāzu emisijas
transporta nozarē (EU-27, 2018):

DZELZCEĻŠ

0.4%

Autotransports

Civilā aviācija
(tostarp starptautiskie
pārvadājumi)

Īdens transports
(tostarp starptautiskie
pārvadājumi)

Cits

Avots: Statistical Pocketbook 2020

Transporta nozare rada 25 % ES siltumnīcefekta gāzu emisiju. Savukārt dzelzceļa daļa ir vien 0,4 % no siltumnīcefekta gāzu emisijām Eiropas Savienībā. Dzelzceļš lielā mērā ir elektrificēts, un tas ir vienīgais transporta veids, kura radītās emisijas kopš 1990. gada ir pastāvīgi samazinājušās. Dzelzceļam var būt nozīmīga loma arī ilgtspējīgā tūrismā.

Dzelzceļš savieno attālus apgabalus, nodrošinot Eiropas reģionu iekšējo un pārrobežu vienotību un sasniedzamību. Tomēr pašlaik pa dzelzceļu veic vien 7 % pasažieru un 11 % kravu pārvadājumu.

Novēcojusi infrastruktūra, savu laiku pārdzīvojuši uzņēmējdarbības modeļi un augstas uzturēšanas izmaksas ir daži no šķēršļiem, kas jāpārvar nolūkā izveidot vienotu Eiropas dzelzceļa telpu.

Noskenē QR kodu un izpēti «Latvijas dzelzceļa» mājaslapā pieejamo emisijas kalkulatoru, ar kura palīdzību vari uzzināt cik daudz slāpekļa dioksīda un CO₂ emisiju saražo vilciens brauciena laikā!

Izvēlies vilcienu, tā sastāva garumu un maršrutu, kuru tas veiks, un uzzini tā saražoto emisiju daudzumu!



EMISIJU KALKULATORS



**IESKATS
DZELZCEĻA TRANSPORTA
ĢEOGRĀFIJĀ LATVIJĀ**



NO 19. GS. VIDUS LĪDZ MŪSDIENĀM

Pirmā dzelzceļa līnija, pa kuru tika uzsākta vilcienu satiksme Latvijas teritorijā, bija 1860. gadā pabeigtais Sanktpēterburgas - Varšavas dzelzceļa posms no Ostrovas līdz Daugavpilij.

Vienlaikus ar šīs dzelzceļa līnijas būvniecību tika celta dzelzceļa līnija Rīga-Daugavpils, kuru pabeidza 1861. gadā.

Dzelzceļu līniju principiālais izvietojums Rīgā ir palicis nemainīgs no 19. gs. beigām līdz pat mūsdienām.



 DZELZCEĻA
MUZEJS

Viena no dzelzceļa līnijas Rīga-Daugavpils stacijām - Salaspils dzelzceļa stacija 20.gs. 20.-30. gados

AVOTS: LATVIJAS DZELZCEĻA VĒSTURES MUZEJA MĀJASLAPA

Vienlaikus ar dzelzceļa izbūvi gar tiem tika būvētas jaunas rūpnīcas un noliktavas. Ostās izbūvēja pievedceļus, cēla uzglabāšanas un iekraušanas iekārtas.

Lai ražotu dzelzceļa ritošo sastāvu, 1895. gadā tika nodibināta vagonu rūpnīca «Fēnikss» (vēlākā «Rīgas vagonbūves rūpnīca» jeb RVR), kurā 1910. gadā izbūvēja 25% no visiem Krievijas impērijā būvētajiem dzelzceļa vagoniem.

1914. gadā dzelzceļa līnijas kopgarums Latvijas teritorijā sasniedza 1941 km, taču gandrīz puse no visiem sliežu ceļiem bija šaursliežu dzelzceļš.

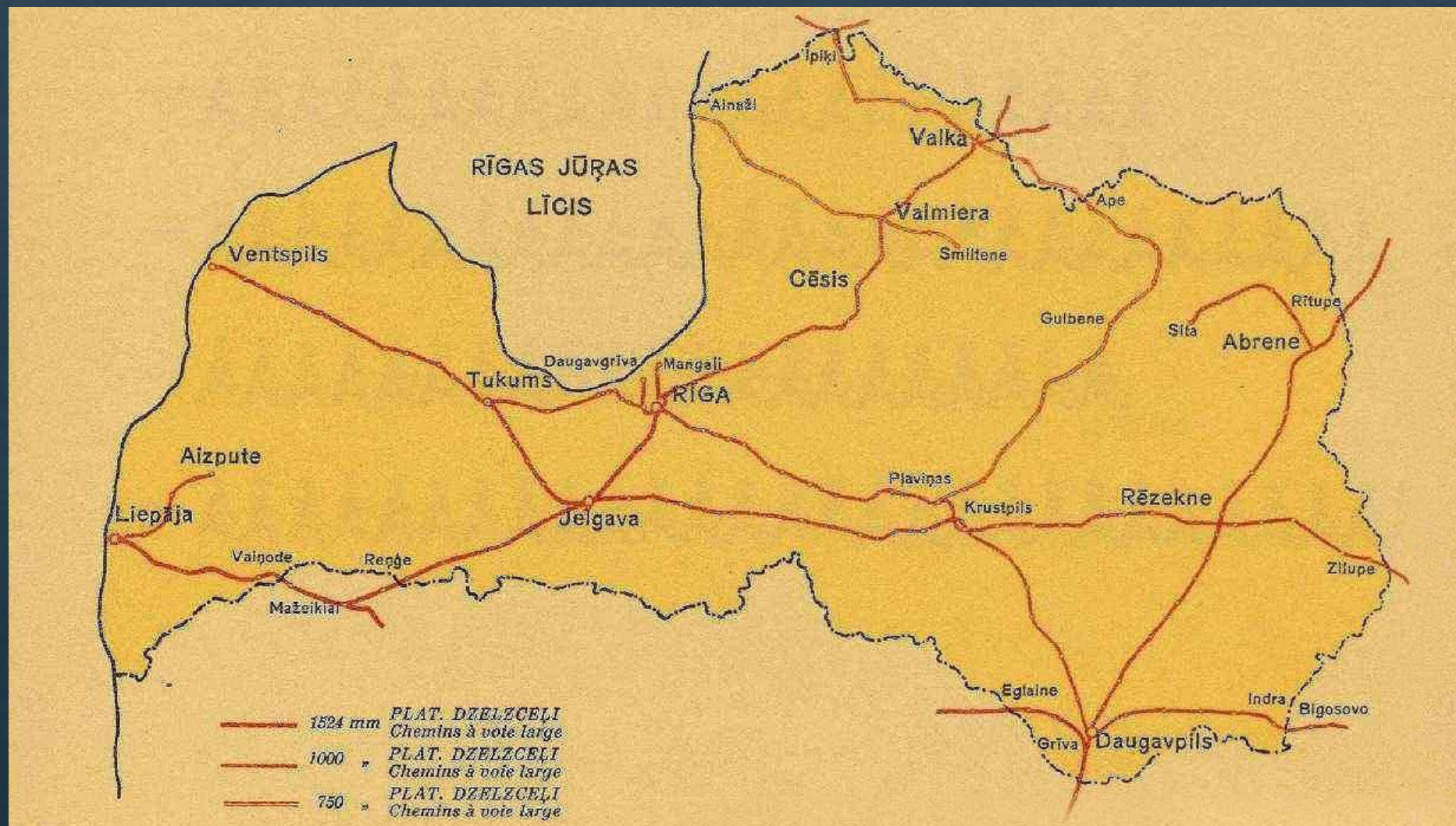
PIRMAIS PASAULES KARŠ

Ievērojamas izmaiņas Latvijas dzelzceļa sistēmā veicināja Pirmais pasaules karš. Laika posmā no 1915. līdz 1918. gadam frontes līnija Latvijas teritoriju sadalīja gandrīz uz pusēm.

Gan Krievijas, gan Vācijas armijas vajadzībām, karaspēka transportēšanai un frontes līnijas apgādei, kā arī mežu resursu ieguvei tika būvēti šaursliežu dzelzceļi.

Kopumā visā Latvijas teritorijā Pirmā pasaules kara laikā tika uzbūvēti vairāk kā 800 km sliežu ceļi. Tā kā abās frontes līnijas pusēs bija dažādu dzelzceļa sliežu platumu standarti, līdz ar Latvijas neatkarības izcīnīšanu, valsts dzelzceļa tīklā bija pieci dažāda platuma sliežu ceļi: šaursliežu - 600 mm, 750 mm, 1000 mm, kā arī platsliežu 1435 un 1524 mm platumā.

DZELZCEĻA LĪNIJU TĪKLS 1914. GADĀ



AVOTS: LSM RAKSTS «SKAITĻI UN FAKTI: DZELZCEĻA LĪNIJU GARUMS 1914., 1938. UN 2018. GADĀ», RAKSTAM PIEVIENOTĀS KARTES NO CSP

STARPKARU PERIODS / PIRMĀS BRĪVVALSTS LAIKS

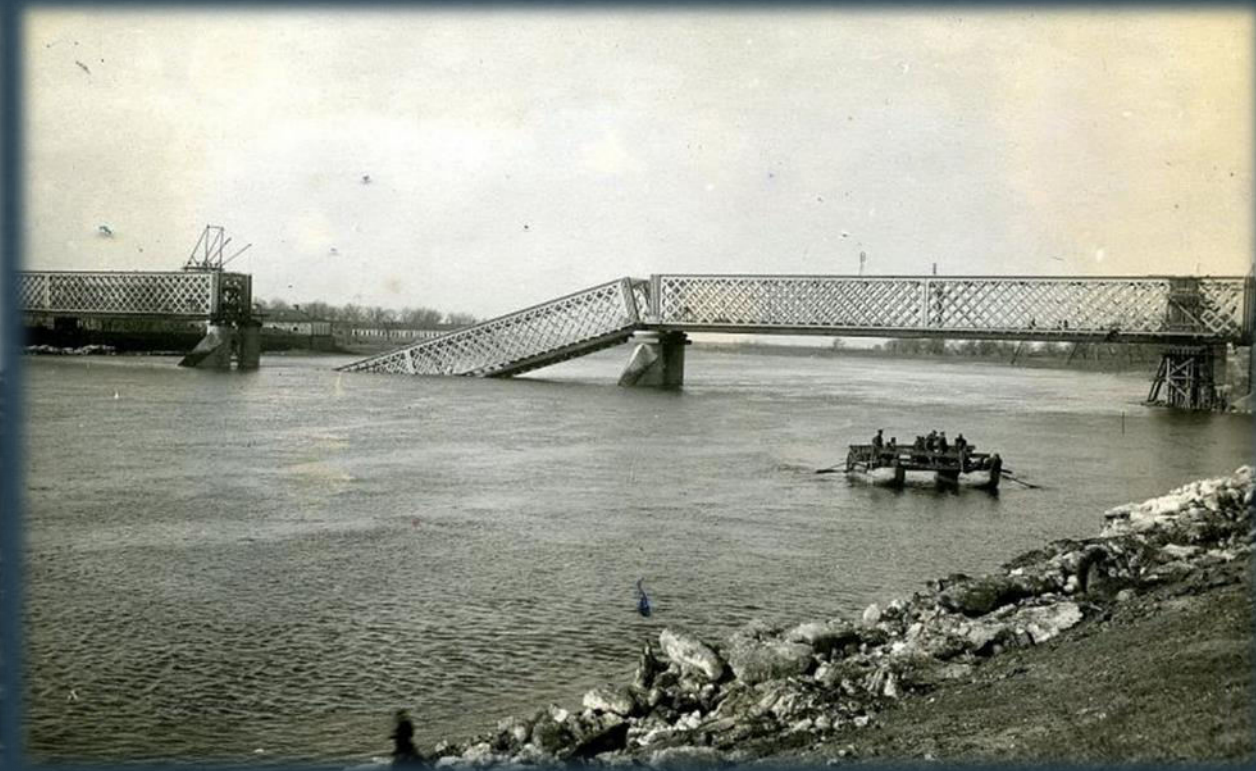
Tā kā lielākā daļa no dzelzceļa ritošā sastāva bija ar riteņu asīm, kas domātas 1524 mm platiem sliežu ceļiem, tad Latvijas Republikas valdība 1919. gadā izlēma atjaunot šo sliežu platuma standartu.

Lai pilnībā novērstu Pirmā pasaules kara un Latvijas neatkarības cīņu radītos postījumus, Latvijas dzelzceļa sistēmai bija nepieciešami vairāk nekā desmit gadi.

20. gs. 30. gados tika izveidoti dzelzceļa savienojumi no Liepājas uz Alsungu un Kuldīgu, no Madonas uz Lubānu un no Rīgas uz Suntažiem un Ērgļiem. Tika atklāta dzelzceļa satiksme no Rīgas uz Rūjienu.



Pirmā pasaules kara postījumi dzelzceļa
tiltam pār Lielupi Bulduros (1919. g.)



Dzelzceļa tilts pār Daugavu Daugavpilī,
skats uz saspridzināto laidumu (1919. g.)

1940. gadā «Latvijas dzelzceļš» bija lielākais valsts saimniecības uzņēmums, kurā strādāja 16 tūkst. darbinieku (dzelzceļos nodarbināto skaits sasniedza 35% no Latvijas strādājošo skaita ārpus lauksaimniecības).

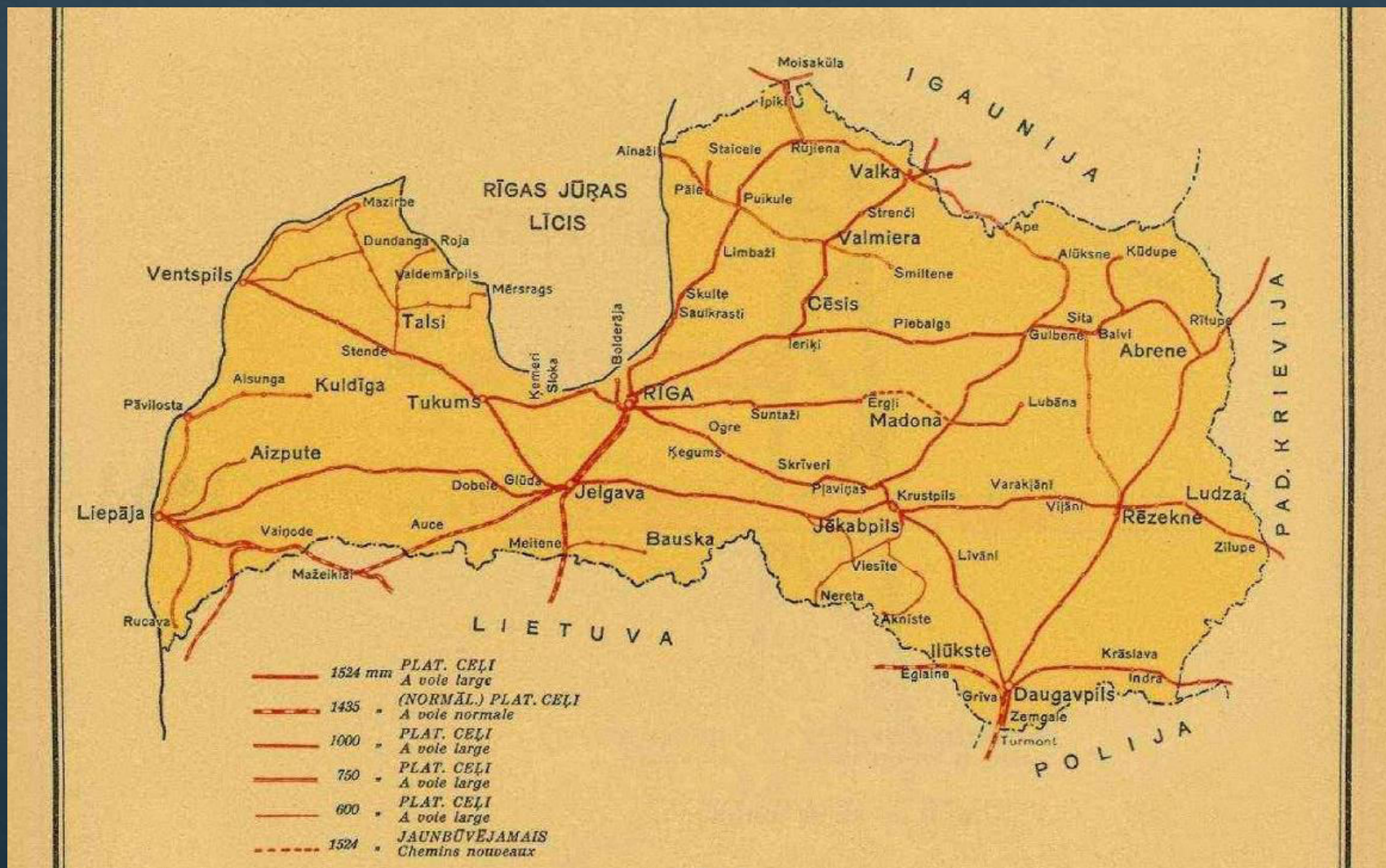


Salaspils dzelzceļa stacija

20.gs. 30. gados

(FOTO: LATVIJAS DZELZCEĻA VĒSTURES MUZEJA MĀJASLAPA)

DZELZCEĻA LĪNIJU TĪKLS 1938. GADĀ



OTRAIS PASAULES KARŠ

Otrā pasaules kara laikā Latvijas dzelzceļa sistēma tika nopostīta. Vācu armijai atkāpjoties, sliežu ceļi tika uzarti, bet pārmijas un tilti - saspridzināti.

PADOMJU LAIKS

Pēc kara vispirms tika atjaunotas dzelzceļa līnijas Rīga-Daugavpils-Maskava, Krustpils-Zilupe, Rīga-Valka, Rīga-Jelgava-Liepāja un Jelgava-Kauņa.

Rīgas dzelzceļa tilts tika atjaunots tikai 1951. gadā. Kara seku likvidēšana Latvijas dzelzceļa sistēmā turpinājās līdz pat 20. gs. 50. gadu beigām.

Pirmajos pēckara gados tika sākta Latvijas dzelzceļa elektrifikācija. 1950. gada jūlijā tika atklāts pirmais elektrificētais dzelzceļa posms no Rīgas līdz Dubultiem.

Līdz 50. gadu beigām tika elektrificēti Rīgas un tuvākās apkārtnes dzelzceļi līdz Ķemeriem, Mangaļiem un Ogresi, bet līdz 1972. gada beigām tika pilnībā elektrificēti dzelzceļa posmi no Rīgas līdz Zvejniekciemam, Aizkrauklei, Tukumam un Jelgavai.

Attīstoties autoceļiem, šaurusliežu dzelzceļu uzturēšana kļuva nerentabla, jo autotransports bija efektīvāks gan pasažieru, gan kravu pārvadāšanā.

No 1960. līdz 1980. gadam tika slēgtas gandrīz visas šaursliežu dzelzceļa līnijas, izņemot Gulbenes-Alūksnes dzelzceļu, kas mūsdienās darbojas un ir saglabāts kā vēstures piemineklis.

Padomju laikā Latvijas dzelzceļam bija izveidota regulāra pasažieru ātrvilcienu satiksme ar Maskavu, Ļeņingradu (Sanktpēterburgu), Minsku, Kijevu, Harkovu. 1985. gadā no Rīgas tiešais vilciens bija uz Sočiem, Simferopoli, Odesu un daudzām citām PSRS pilsētām.



Noskenē QR kodu un noskaties
raidījuma «Province» sēriju «Bānīša ļaudis» par
Gulbenes-Alūksnes bānīša ikdienu mūsdienās.

PĒC VALSTS NEATKARĪBAS ATJAUNOŠANAS

Visa dzelzceļa infrastruktūra kopā ar ritošo sastāvu un vagonu remontu infrastruktūru tika nodota valsts uzņēmumam «Latvijas dzelzceļš».

Pēc PSRS sabrukuma samazinājās kopējais kravu apgrozījums. Līdz ar to Latvijas dzelzceļam bija pārāk liels slogs uzturēt tās dzelzceļa līnijas, kurām nebija ekonomiskas nozīmes vai arī kuras padomju laikā tika uzturētas tikai militārām vajadzībām, piemēram, dzelzceļa līnija Rīga-Ērgļi vai līnija Ventspils-Liepāja, kura tika izbūvēta 1944. gadā, lai nodrošinātu dzelzceļa satiksmi Sarkanās armijas aplenktajā Kurzemes katlā.

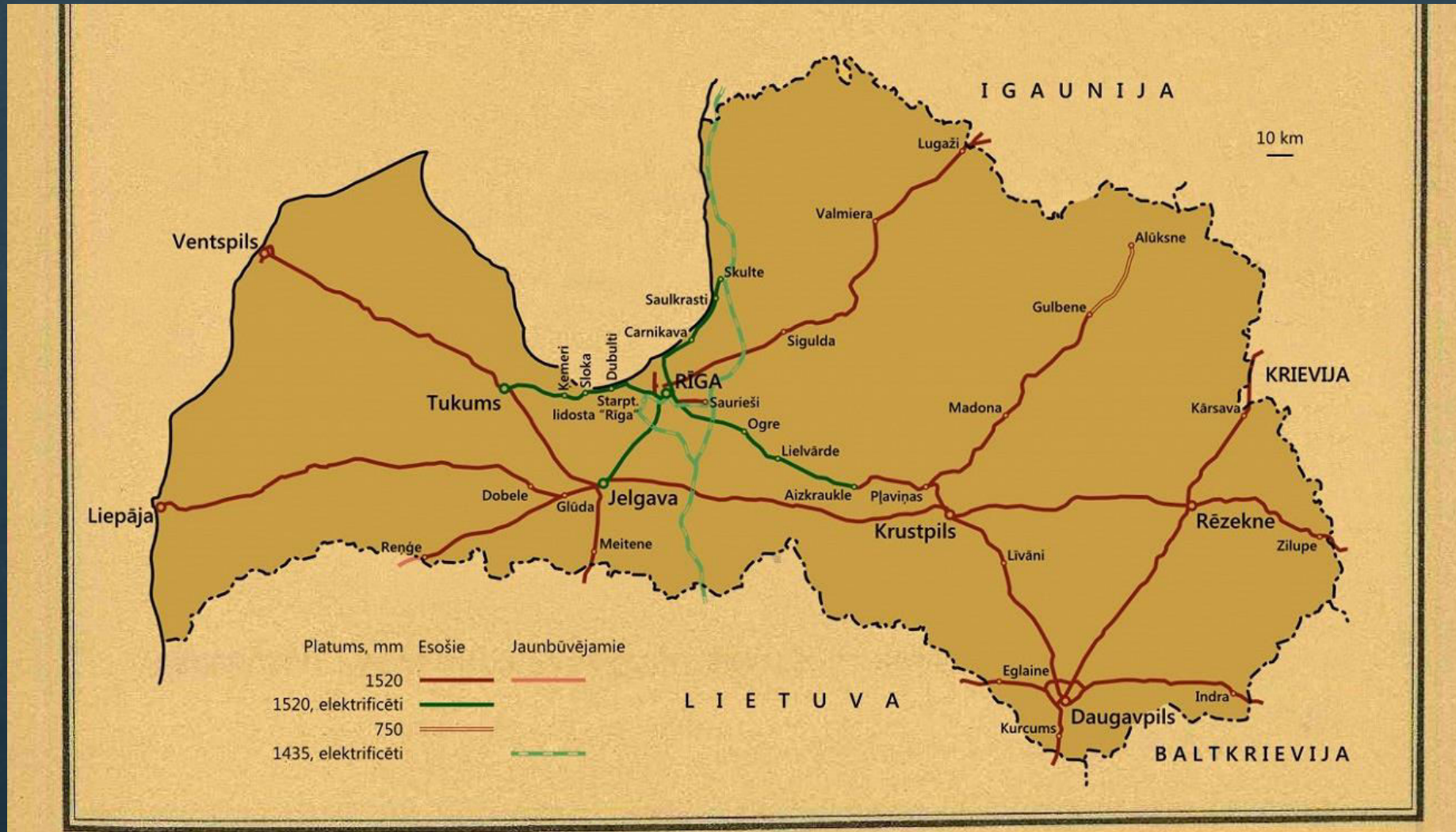
«Latvijas dzelzceļš» no 1996. gada sāka dzelzceļa tīkla optimizāciju. 1996. gadā tika slēgta satiksme dzelzceļa posmā Aloja-Rūjiena-Ipiķi. Līdz 2009. gada beigām «Latvijas dzelzceļš» pilnībā pabeidza sliežu ceļa demontāžu posmā Liepāja-Ventspils, Saurieši-Ērgļi u.c.

2015. gadā dzelzceļa līniju kopgarums Latvijā bija 1860 km, no tiem 251 km bija elektrificēts.

2015. gadā pa Latvijas dzelzceļu tika pārvadāti 55,6 milj. t. kravu, no tām lielākā daļa bija kravas no Krievijas Federācijas (67% kravu) un Baltkrievijas (16% kravu).

Lielākais vairums jeb 87% pārvadāto kravu bija importa kravas, bet pārējās (13%) - eksporta, tranzīta un iekšējie pārvadājumi. Lielākoties pa dzelzceļu pārvadātās kravas bija akmeņogles un naftas produkti.

DZELZCEĻA LĪNIJU TĪKLS 2018. GADĀ



AVOTS: LSM RAKSTS «SKAITĻI UN FAKTI: DZELZCEĻA LĪNIJU GARUMS 1914., 1938. UN 2018. GADĀ», RAKSTAM PIEVIENOTĀS KARTES NO CSP

AS «Pasažieru vilciens» ir vienīgais iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu operators Latvijā, kas nodrošina pasažieru pārvadāšanu elektrovilcienos un dīzeļvilcienos.

AS «Pasažieru vilciens» veic elektrovilcienu pārvadājumus no Rīgas uz Aizkraukli, Jelgavu, Skulti un Tukumu, kā arī dīzeļvilcieniem - maršrutos no Rīgas uz Krustpili un Daugavpili, uz Madonu un Gulbeni, uz Siguldu un Valgu, uz Rēzekni un Zilupi, kā arī uz Dobeli un Liepāju.

Pa Latvijas dzelzceļu 2015. gadā tika pārvadāti 17 milj. pasažieru, no tiem 185 tūkst. bija starptautisko dzelzceļa līniju pasažieri. Starptautiskie dzelzceļa pasažieru pārvadājumi saskaras ar asu autobusu un aviācijas pārvadājumu konkurenci.



EIROPAS DZELZCEĻA
GADS 2021

FAKTI PAR PASAŽIERU VILCIENIEM LATVIJĀ



2020. gadā **99.4%**
“Pasažieru vilciena” reisu
bija izpildīti **savlaicīgi***



* Par savlaicīgi izpildītu tiek uzskatīts reiss, kad vilciens galastacijā pienāk ar ≤5 minūšu nobīdi no grafika elektrovilcieniem un ≤10 minūšu nobīdi dīzeļvilcieniem

#dzelzceļšvieno #EUYearOfRail #ESDzelzceļaGads

Katru dienu tiek veikti ~ **243** pasažieru reisu.

KĀPĒC 0.6% VILCIENU REISU TOMĒR NETIEK IZPILDĪTI SAVLAICĪGI*?



Biežākie iemesli vilcienu kavējumiem:



vilciena sadursme ar klaiņojošu mājdzīvnieku, savvaļas dzīvnieku vai citu satiksmes dalībnieku



pasažierim nepieciešama neatliekamā medicīniskā palīdzība



samazināts ātrums laikapstākļu dēļ, piemēram, ekstrēms karstums, kas ietekmē sliežu ceļus



negadījums, kurā iesaistīts gājējs



cita pasažieru vilciena vai kravas vilciena dēļ



ārkārtas situācija, piemēram, informācija par sprādzienbīstamu priekšmetu stacijā



vilciena sastāva tehnisks bojājums



pasažiera norauts "stopkrāns"



izsaukta policija



dzelzceļa infrastruktūras bojājumi, kas radušies laikapstākļu dēļ, – koks uz kontakttīkla vadiem/sliedēm, apledojuši kontakttīkli, sniega dēļ nedarbojas pārmijas u.c.

* Par savlaicīgi izpildītu tiek uzskatīts reiss, kad vilciens galastacijā pienāk ar ≤ 5 minūšu nobīdi no grafika elektrovilcieniem un ≤ 10 minūšu nobīdi dīzeļvilcieniem



EIROPAS DZELZCEĻA
GADS 2021

#dzelzceļšvieno #EUYearOfRail #ESDzelzceļaGads

EIROPAS SAVIENĪBA - VIENOTI DAUDZVEIDĪBĀ

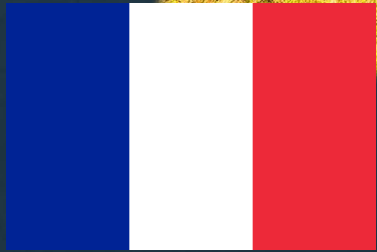


DAUDZVEIDĪBA EIROPAS SAVIENĪBĀ IR SASKATĀMA ARĪ VILCIENU SATIKSMĒ.
NĀKAMAJOS SLAIDOS IR APKOPOTI VAIRĀKU ES DALĪBVALSTU VILCIENI, KAS IKDIENĀ
NODROŠINA PĀRVIETOŠANĀS IESPĒJAS EIROPAS SAVIENĪBAS IEDZĪVOTĀJIEM















**ĒRTI, ĀTRI, DROŠI -
VILCIENU SATIKSME MŪSU IKDIENĀ**



KĀ VILCIENU SATIKSMES PRIEKŠROCĪBAS VARAM IZMANTOT MŪSU IKDIENĀ

Bieži vien tiecoties sasniegt mērķi - nokļūt vēlamajā galamērķi, mums ir izvēles iespējas, izšķiroties par labu vienam no sabiedriskā transporta veidiem. Nereti līdz sasniedzamajam galamērķim var nokļūt gan ar autobusu satiksmi, gan ar vilcienu satiksmi.

Vilcienu satiksme tiek raksturota kā ērta, ātra un droša. Bet kā tas rezultējas mūsu ikdienā? Nākamajā slaidā ir salīdzināti vairāku identisku vilcienu un autobusu maršruti - to biļešu cenas un veiktais laiks maršrutā!

Protams, jāņem vērā, ka katram transporta veidam ir noteikts kursēšanas biežums un ne vienmēr visi transporta veidi ir ērti sasniedzami!

RĪGA-DAUGAŅPILS



~ 3 h 50 min / 9,00 eiro



~ 3 h 20 min / 7,20 eiro

RĪGA-AIZKRAUKLE



~ 1 h 30 min / 4,00 eiro



~ 1 h 20 min / 3,10 eiro

RĪGA-RĒZEKNE



~ 4 h 05 min / 9,60 eiro



~ 3 h 30 min / 7,30 eiro

RĪGA-JELGAVA



~ 55 min / 2,40 eiro



~ 45 min / 2,10 eiro

Nelielā negadījumu skaita dēļ dzelzceļš ir drošākais sauszemes transporta veids.



DZELZCEĻA STACIJAI LĪDZĪGI KĀ CILVĒKAM KATRAI
IR SAVS STĀSTS, RAŠANĀS MIRKLIS UN VĒSTURISKI
NOTIKUMI, KO TĀ IR PIEREDZĒJUSI.



«Latvijas dzelzceļa» Youtube kontā ikvienam ir pieejams plašs klāsts ar video materiāliem, kuros ir pastāstīts par daudzām dzelzceļa stacijām Latvijā - to vēsturi, celtniecību, attīstību un pārmaiņām, kuras sekmēja vēsturiski notikumi.

Noskenē QR kodu un iepazīsti dzelzceļa stacijas!



SALASPILS

DZELZCEĻA STACIJA



CĒSU

DZELZCEĻA STACIJA



KĀRSAVAS

DZELZCEĻA STACIJA



KRUSTPILS

DZELZCEĻA STACIJA

KĀDAS PĀRMAIŅAS MŪS SAGAIDA DZELZCEĻA SATIKSMĒ



ARVIEN TUŅĀK IR TAS MIRKLIS, KAD DZELZCEĻA INFRASTRUKTŪRĀ SAGAIDĪSIM DAŽĀDAS PĀRMAIŅAS, KAS IR GUŅUŠAS EIROPAS SAVIENĪBAS FINANSIĀLU ATBALSTU.

NĀKAMAJOS SLAIDOS APKOPOTAS DAŽAS NO TĀM

RAIL BALTICA ir jauns dzelzceļa infrastruktūras projekts, kura mērķis ir integrēt Baltijas valstis Eiropas dzelzceļu tīklā. Projektā piedalās piecas Eiropas Savienības valstis - Polija, Lietuva, Latvija, Igaunija un, lai arī netieši, Somija. Paredzēts, ka dzelzceļa līnija savienos Helsinkus, Tallinu, Pērnavu, Rīgu, Paņevēžu, Kauņu, Viļņu un Varšavu.

Rail Baltica ir lielākais infrastruktūras projekts Baltijas reģionā pēdējo 100 gadu laikā. Tā būvniecības periods ilgs 10 gadus. Kopējais līnijas garums sasniegs 870 km. Rail Baltica līnija tiks izmantota gan pasažieru, gan kravu pārvadājumiem. Maksimālais ātrums, kuru sasniegs pasažieru pārvadājumi, būs gandrīz 250 km/h, bet kravu pārvadājumi - 120 km/h.



Rail Baltica projekta starpmodalitāte un multimodalitāte

3 multimodāli termināļi
Baltijas valstīs

- **Mūga** Igaunijā
- **Salaspils** Latvijā
- **Kauņa** Lietuvā

7 pasažieru
dzelzceļa stacijas

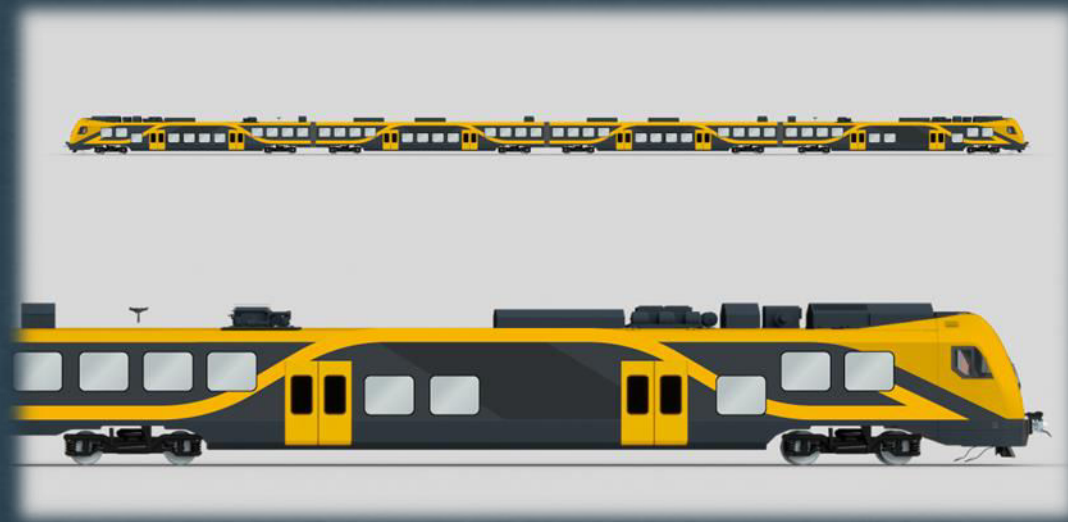
- Tallina
- Pērnavā
- Rīgas Centrālā stacija
- Rīgas lidosta
- Panevėža
- Kauņa
- Viļņa

(ar jaunu reģionālo staciju potenciālu)

Savienojumi ar ostām un
lidostām



Noskenē QR kodu un iegūsti plašāku informācijas klāstu par
Rail Baltica projektu un tā attīstību Rail Baltica mājaslapā



Tiek plānots, ka jau 2022. gada maijā Latvijā varētu sākt kursēt pirmie jaunie elektrovilcieni piepilsētas maršrutos. Jauno elektrovilcienu piegāde notiks pakāpeniski - pirmie vilcieni tiks piegādāti 2022. gada pirmajā pusgadā, bet līdz 2023. gada beigām pasažieru pārvadājumi tiks veikti jau ar visiem 32 jaunajiem vilcieniem.

Jaunie elektrovilcieni sastāvēs no četriem vagoniem katrs. Viena elektrovilciena garums būs 109 metri un tajā būs 436 pasažieru sēdvietas.

Pēc jauno elektrovilcienu iegādes AS "Pasažieru vilciens" varēs ieviest intervāla grafikus visos elektrovilcienu maršrutos, proti, noslogotākajos laikos - darba dienu rītos un vakaros - vilcieni kursēs ik pēc 15 līdz 20 minūtēm.

Mākslinieku piedāvātā koncepcija jauno vilcienu eksterjeram (ārējam izskatam) ir trīs krāsu kombinācija - satiksmes dzeltenā jeb "traffic yellow", antracīta pelēkā un tumši pelēkā.



Noskenē QR kodu un uzzini to, kādēļ tieši šīs trīs krāsas ir izvēlētas jauno vilcienu eksterjeram!

LATVIJAS DZELZCEĻA TĪKLA ELEKTRIFIKĀCIJA

Lai paaugstinātu pārvadājumu efektivitāti, veicinātu videi draudzīgu tehnoloģiju izmantošanu un paaugstinātu Latvijas dzelzceļa tranzīta koridora starptautisko konkurētspēju, «Latvijas dzelzceļš» turpmākajos gados plāno veikt pilnīgu dzelzceļa galvenā tīkla elektrifikāciju.



