04.10.2019

**Palielinot vilcienu kustības ātrumu, no decembra tiks samazināts pieturvietu skaits divās vilcienu līnijās**

**Lai pasažieri varētu ātrāk nokļūt galamērķī, pavadot ceļā mazāk laika, un vilciens kļūtu vēl konkurētspējīgāks, salīdzinot ar privāto automobili, Sabiedriskā transporta padome atbalstīja lēmumu atcelt vilcienu apstāšanos astoņās mazajās stacijas, kurās vidēji viena vilciena reisā tiek apkalpoti no 0,2 līdz 2,6 pasažieriem. Jaunie vilcienu kustības saraksti stāsies spēkā šā gada decembrī. Līdz ar izmaiņām dzelzceļa pārvadājumos, gaidāmi grozījumi arī reģionālo autobusu maršrutos, lai iedzīvotājiem arī turpmāk tiktu nodrošināti sabiedriskā transporta pakalpojumi.**

Decembrī, kad stāsies spēkā AS “Pasažieru vilciens” jaunie kustības saraksti, Krustpils virzienā vilcieni vairs neapstāsies pieturā Dendrārijs (Skrīveru novadā) un Ozolsala (Krustpils novadā), bet Valgas virzienā – pieturvietā Baltezers (Ādažu novadā), Silciems (Inčukalna novadā), Bāle (Beverīnas novadā), Brenguļi (Beverīnas novadā), Seda (Strenču novadā) un Saule (Valkas novadā). Sešās no minētajām astoņām pieturvietām vidējais apkalpoto pasažieru skaits vilciena reisā ir mazāks par vienu – no 0,2 līdz 0,7, bet pārējās divās vidējais pasažieru skaits ir 1,8 un 2,6.

Katra apstāšanās, durvju atvēršana, gaidīšanas laiks un kustības atsākšana pagarina reisa izpildes laiku: elektrovilciena gadījumā tās ir ~1,5 minūtes, bet dīzeļvilciena – ~3 minūtes. Tāpat jāņem vērā, ka katra apstāšanās reize rada papildu izmaksas: elektrovilcienam izmaksas, kas saistītas tikai ar elektroenerģijas patēriņu un darbaspēku, ir aptuveni 2,56 eiro vienai apstāšanās reizei, bet dīzeļvilcienam dīzeļdegvielas un darba samaksas izmaksas ir aptuveni 4,18 eiro. Papildus šīm izmaksām ir arī infrastruktūras izmantošanas izmaksas par katru apstāšanās reizi.

Jautājums par apstāšanos pieturvietās ar nelielu pasažieru apgrozījumu vienmēr būs dilemma – no vienas puses, ir jārēķinās ar tiem dažiem iedzīvotājiem un viņu vajadzībām, kuri izmanto vilcienu satiksmi, bet, no otras puses, lielākais pasažieru īpatsvars vēlas galamērķī nokļūt ātrāk, neapstājoties pieturās, kurās tikpat kā neviens neiekāpj un neizkāpj. Turklāt vilciens ir transportlīdzeklis, kas paredzēts lielas iedzīvotāju masas pārvadāšanai, nodrošinot iespējami ātrus un ērtus pārvadājumus.

Kopējā valsts politika paredz to, ka dzelzceļa pārvadājumiem ir jābūt sabiedriskā transporta mugurkaulam, bet autobusiem jāpapildina šie pārvadājumi. Tādējādi vietās, kur vilciens vairs neapstāsies zemā pieprasījuma dēļ, iedzīvotājiem tiks nodrošināti autobusu pārvadājumi. Šobrīd Autotransporta direkcija izstrādā jaunos autobusu maršrutu kustības sarakstus – tiek vērtēta iespēja atklāt papildu reisus atsevišķos maršrutos, mainīt dažu maršrutu shēmu, iekļaut papildu pieturas, kurās uzņemt un izlaist pasažierus, kā arī nepieciešamības gadījumā mainīt autobusa kursēšanas grafiku.

Tiklīdz jaunie vilcienu un autobusu maršrutu kustības saraksti tiks izstrādāti, Autotransporta direkcija un AS “Pasažieru vilciens” informēs iedzīvotājus par izmaiņām.

**Par valsts SIA Autotransporta direkcija**

Autotransporta direkcija ir vienotas valsts politikas realizētāja starptautisko pārvadājumu jomā, autotransporta komercpārvadājumu uzņēmējdarbības licencēšanā, kā arī sabiedriskā transporta plānošanā. Regulāri veicot sabiedriskā transporta finanšu analīzi un auditu, direkcija nodrošina vienotu, nepārtrauktu un pieejamu sabiedriskā transporta sistēmu visā valstī. Autotransporta direkcijas uzdevums ir īstenot virkni pasākumu kompleksu, lai Latvijas autopārvadātājiem tiktu nodrošināta likumīga iespēja veikt pārvadājumus Latvijas teritorijā un ārpus tās.

Papildu informācijai:

**Zane Plone**,

VSIA Autotransporta direkcija

Sabiedrisko attiecību vadītāja

Tālr.: + 371 67686485; + 371 28627003

**Agnese Līcīte**,

AS “Pasažieru vilciens”

Sabiedrisko attiecību daļas vadītāja

Tālr.: + 371 29467009