

The logo consists of a stylized blue line with three circular nodes in green, red, and blue, connected by curved segments.

Rail Baltica



**Baltijas gadsimta
dzelzceļa projekts**

Dārgais lasītāj!

Rail Baltica ir vienots projekts Latvijas un Baltijas ilgtspējīgai attīstībai. Tā mērķis ir savienot Baltijas valstis ar Eiropu un nodrošināt Baltijas reģiona iedzīvotājiem ātras, ērtas un drošas pārvietošanās iespējas.

Lai iepazīstinātu Latvijas iedzīvotājus ar topošo *Rail Baltica* dzelzceļa līniju un projekta īstenošanas gaitu, radījām vides izstādi "Ar vienu vilcienu rītdienā", kas 2022. gadā tika organizēta Latvijas novadu pašvaldībās. Tā bija skatāma Salaspils, Mārupes, Siguldas, Olaines, Bauskas, Limbažu, Ķekavas, Ropažu novadā un Rīgā, un guva plašu iedzīvotāju atsaucību.

Izstādes nosaukumā ietverta doma par nākotnes pārvietošanās iespējām, savukārt stenda ideja un forma tapa iedvesmojoties no *Rail Baltica* ātrgaitas vilciena dizaina līnijām.

Pašlaik izstāde apskatāma Latvijas dzelzceļa vēstures muzeja ārtelpā. Izstādes stends kā mūsdienu dzelzceļa attīstības paraugs iekļauts arī muzeja Rīgas industriālā pārgājiena "Dzelzceļš Pārdaugavā. Pagrieziena punkti" piedāvājumā.


Izmantojot izstādes saturu, izstrādāta *Rail Baltica* projekta brošūra, ar kuras starpniecību vēlamies paplašināt jūsu zināšanas par projekta ieviešanu Latvijā. Tajā apkopota vispusīga informācija par *Rail Baltica* projekta aktualitātēm, plānoto starptautisko un reģionālo satiksmi, kravu loģistikas attīstības iespējām, kā arī fakti par vēsturisko dzelzceļa savienojumu ar Eiropu. Papildus sniegts ieskats par stacijām, citiem infrastruktūras objektiem un *Rail Baltica* dzelzceļa līnijas būvniecības procesu.

Ceram, ka šis kopsavilkums rosinās Jūs iepazīties arī ar citiem *Rail Baltica* projekta materiāliem, kas pieejami projekta nacionālā ieviesēja Latvijā tīmekļvietnē: www.edzl.lv un globālā projekta Informācijas centrā: www.railbaltica.org

Satiksmes ministrijas komanda



Rail Baltica – Baltijā

 **Rail Baltica** būs jauna dzelzceļa līnija, kas ar Eiropas platuma sliedēm savienos Latviju un pārējās Baltijas valstis ar Eiropu. Dzelzceļa līnija virzīsies no Tallinas līdz Lietuvas–Polijas robežai, kur tā tālāk savienosies ar Eiropas dzelzceļa tīklu.

- 7 starptautiskās pasažieru stacijas
- 3 intermodālie kravas termināļi
- Savienojumi ar
- Lidostām**
- Ostām**
- Ceļu tīklu**
- Iespējami dažādi jauni vilcienu pakalpojumi:**
 - Starptautiskais ātrvilciens
 - Pārrobežu reģionālais vilciens
 - Nakts vilciens
 - Kravas vilciens
- Trases garums: **870 km**, Latvijā **265 km**
- Maksimālais būvprojektētais ātrums pasažieru pārvadājumiem **249 km/h**
- Maksimālais būvprojektētais ātrums reģionāliem pārvadājumiem **200 km/h**
- Maksimālais būvprojektētais ātrums kravu pārvadājumiem **120 km/h**
- Vilcienu sastāvu maksimālais garums: **līdz 1050 m**
- Satiksmes vadības **ERTMS L2 / FRMCS**
- Elektrības pieslēgums **2 x 25 kVAC**



Lielākais infrastruktūras projekts Baltijā pēdējo 100 gadu laikā



Projektā piedalās
Latvija, Lietuva un
Igaunija











ES finansējums
līdz pat 85% apmērā



Videi draudzīgs
transportis

Rail Baltica – Latvijā



-  2 starpt. pasažieru stacijas
16 reģionālās stacijas
-  2 kravu termināli
-  1 ritošā sastāva depo
-  2 infrastruktūras apkopes punkti

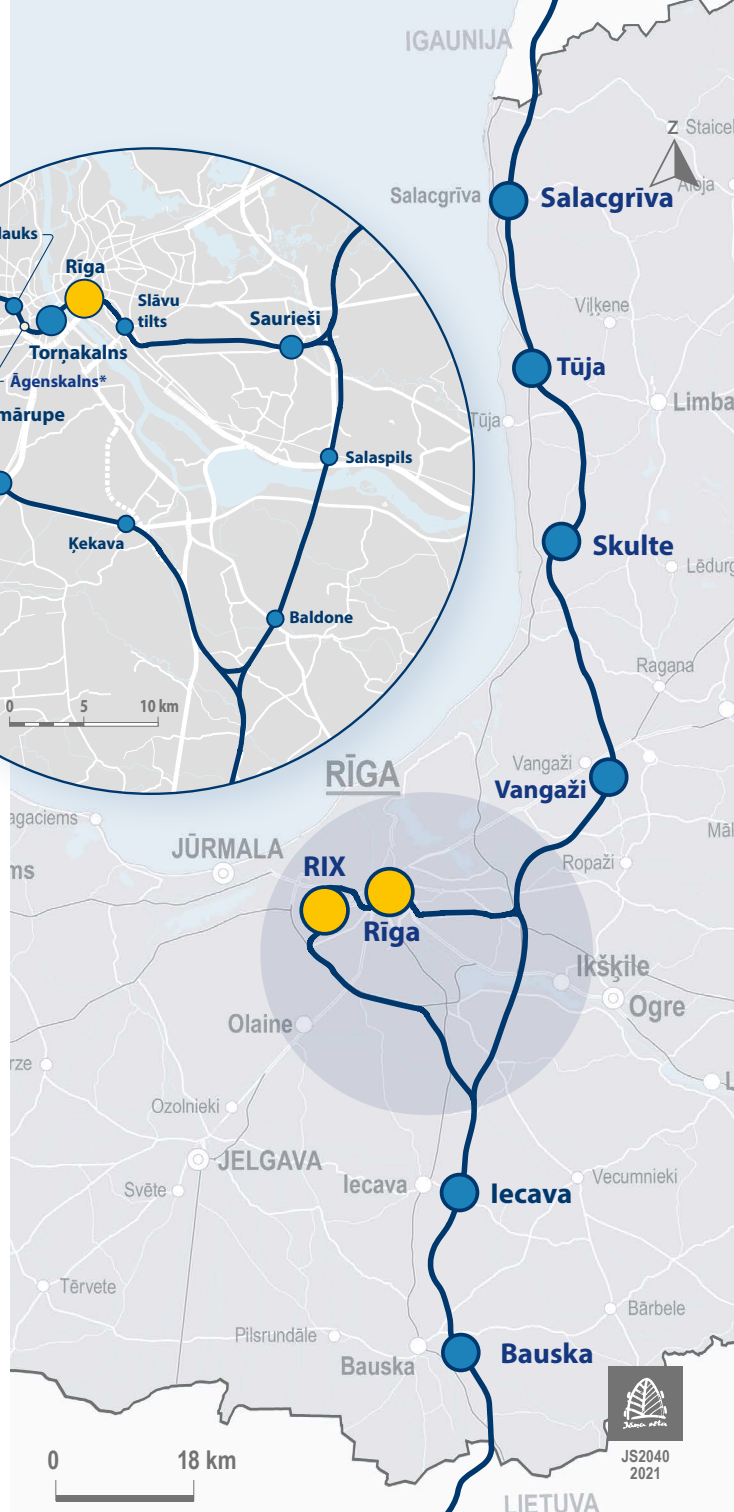
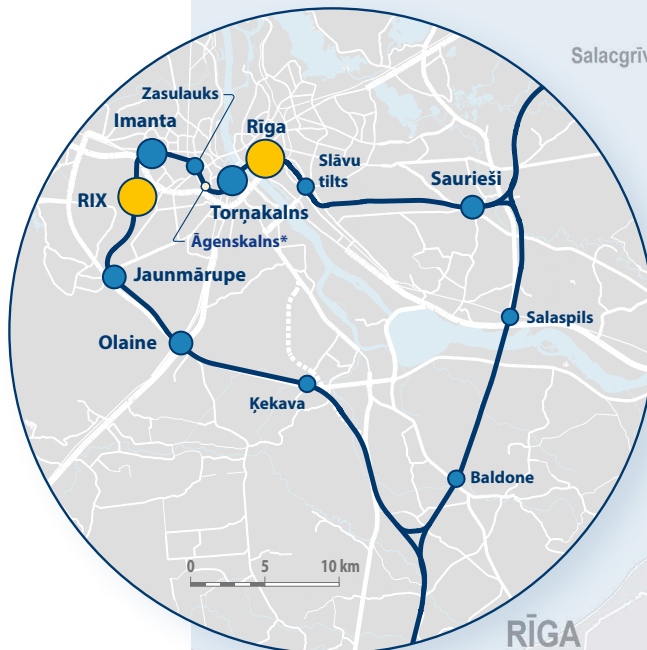
-  35+1 Dzelzceļa tilti
-  13 Dzīvnieku pārejas
-  32 Viadukti
-  21 Divlīmeņa gājēju pāreja
-  83 Divlīmeņa ceļa pārbrauktuves
-  1 Tunelis

Pasažieru pārvadājumi:

-  Starptautiskie
-  Pārrobežu – reģionālie
-  Reģionālie
-  Kravu pārvadājumi t.sk. militārie

Staciju iedalījums:

-  starptautiskas
-  reģionālas



*Āgenskalna stacija darbosies 1520 mm sliežu platuma dzelzceļa tīklā.

0 18 km



JS2040
2021

Kā tiek īstenots *Rail Baltica* projekts?

Rail Baltica projektu Baltijas valstīs īsteno par transporta nozari atbildīgās ministrijas, projekta nacionālie ieviesēji un globālā projekta centrālais koordinators.

Satiksmes ministrija koordinē *Rail Baltica* projekta īstenošanai Latvijā nepieciešamās darbības nacionālā, Baltijas un Eiropas Savienības institūciju līmenī un nodrošina ministrijas kā Eiropas Infrastruktūras savienošanas instrumenta atbalsta saņēmēja saistību izpildi.

Eiropas Dzelzceļa līnijas ir projekta nacionālais ieviesējs Latvijā, kurš pārrauga projekta dzelzceļa infrastruktūras, t. sk. abu starptautisko staciju Rīgā un pamattrases būvniecību. Uzņēmums projektē *Rail Baltica* pasažieru stacijas, kravu terminālus, infrastruktūras apkopes vietas un citus punktteida objektus Latvijā. Tas strādā pie nekustamo īpašumu

atsavināšanas, izstrādā infrastruktūras pārvaldības modeli un risina citus ar projekta ieviešanu saistītus jautājumus.

Rail Baltica globālā projekta centrālais koordinators ir Baltijas valstu kopuzņēmums RB Rail AS. Uzņēmuma galvenās darbības jomas ir vienoto projekta standartu izstrāde un ieviešanas uzraudzība, kopējā projekta pētījumu organizēšana, kā arī dzelzceļa apakšsistēmu projektēšanas un būvniecības, un konsolidēto būvniecības materiālu iepirkumu organizēšana. Uzņēmums atbild arī par pamattrases projektēšanu visās Baltijas valstīs. Uzņēmuma centrālais birojs atrodas Rīgā, un *RB Rail AS* akcijas līdzīgās daļās pieder SIA “Eiropas Dzelzceļa līnijas” Latvijā, UAB “*Rail Baltica* statyba” Lietuvā un OU “*Rail Baltic Estonia*” Igaunijā.



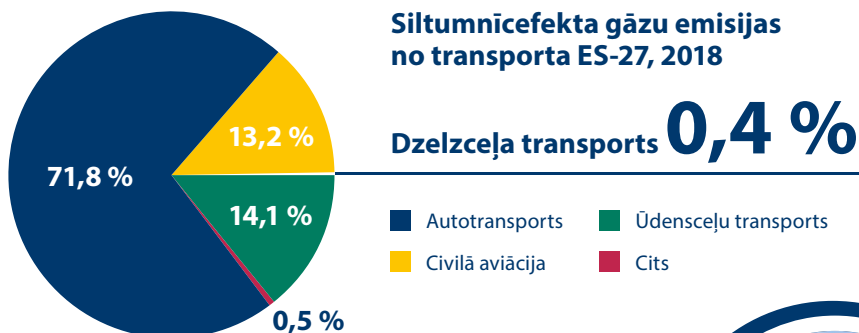
Valsts kapitālsabiedrība
SIA “Eiropas Dzelzceļa līnijas”
www.edzl.lv



Rail Baltica globālā projekta
centrālais koordinators
RB Rail AS
www.railbaltica.org

Rūpes par cilvēkiem un vidi

Dzelzceļš ir ilgtspējīgs un videi draudzīgs pārvietošanās veids. *Rail Baltica* dzelzceļa līnija būs pilnībā elektrificēta, tāpēc vilcienu kustība neradīs kaitīgos izmešus, samazinās piesārņojumu un troksni.



Avots: ES 2020. gada statistikas buklets



Kur nepieciešams, tiks uzstādītas trokšņa barjeras



Tiks veidotas pārejas savvaļas dzīvniekiem

Pasažieru dzelzceļa stacijas būs aprīkotas tā, lai piekļuve tām būtu viegla un ērta visiem



Visi šķērsojumi ar brauktuvēm un gājēju ceļiem tiks veidoti divos līmeņos, un sliežu ceļš visā maršruta garumā tiks iežogots

Vilcienu kustības kontrolei tiks izmantota jaunākās paaudzes Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēma (ERTMS)



Vides pieejamība

Rail Baltica būvniecībā tiek izmantotas jaunākās tehnoloģijas un materiāli, lai infrastruktūra būtu funkcionāla, ilgtspējīga un droša vēl daudzas desmitgades.

Topošā *Rail Baltica* infrastruktūra – gan stacijas, gan vilcieni – būs pielāgota vides pieejamības prasībām. Vides pieejamības risinājumi veidoti sadarbībā ar nevalstiskām organizācijām un ievērojot Eiropas Savienības regulējumu.

Pieejamības nodrošināšanai paredzētas stāvvietas, veidoti bezšķēršļu ceļi, atbilstīgas durvis un ieejas, grīdu virsmas, apgaismojums, labierīcības un citas ērtības. Padomāts par pieejamību biļešu iegādē, uzziņu dienestiem un klientu palīdzības punktiem, visām sabiedrības grupām uztveramu vizuālo un mutisko informāciju. Ir paredzēta ērta un droša piekļūšana peroniem, iekāpšana vilcienos un izkāpšana no tiem.



Cilvēkiem ar īpašām vajadzībām



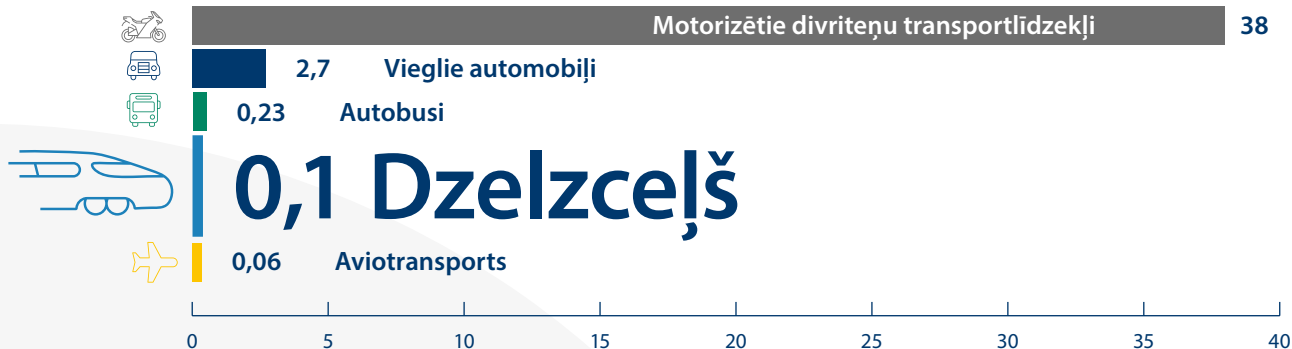
Vecākiem ar bērniem



Velobraucējiem

Drošība

Bojāgājušo skaits uz miljardu pasažierkilometru (ES 2011–2015)



Avots: ES sestais ziņojums par dzelzceļa tirgus attīstības pārraudzību, 2019

Rail Baltica Rīgas Centrālā stacija un infrastruktūra

Rail Baltica būvniecībā Latvijā ir labs progress - aktīvi būvdarbi notiek abās starptautiskajās stacijās, kas ātrgaitas dzelzceļa līnijā ir inženiertehniski sarežģītākās būves un infrastruktūras kopums.

Rail Baltica projekts ir kā trases apkārtnē esošo teritoriju attīstības katalizators, kas dod impulsu pilsētas centra attīstībai.

Līdz ar *Rail Baltica* infrastruktūras izbūvi, rīdiniēki un pilsētas viesi iegūs jauna līmeņa infrastruktūru un pakalpojuma kvalitāti, savienojamību ar citiem transporta veidiem un vides pieejamību.

Rail Baltica Rīgas Centrālā stacija taps par lielāko pasažieru apkalpes vietu Baltijā apmeklētāju skaita ziņā – ar iespēju aizbraukt uz jebkuru galamērķi Latvijā un Eiropā.

Pēc *Rail Baltica* izbūves Rīgas centrā būs mūsdienīgs multimodāls satiksmes mezgls, kas palielinās mobilitāti, drošību, pieejamību, kā arī piešķirs Rīgai jaunus vaibstus, vizuāli un funkcionāli savienojot līdz šim ar dzelzceļa uzbērumu atdalītās pilsētas daļas. Ar jaunu dzelzceļa tiltu Daugavas abi krasti tiks ērti savienoti gājējiem un riteņbraucējiem.

- Trases posma garums 2,5 km no Lāčplēša ielas līdz Jelgavas ielai
- Jauns tilts pār Daugavu – 1 km garš, 2 sliežu ceļi, gājēju un velosipēdistu celiņš
- Dzelzceļa estakāde no Kungu ielas līdz Prāgas ielai un no Rīgas Centrālās stacijas līdz Timoteja un Elizabetes ielas savienojumam
- Multimodāls satiksmes mezgls, t. sk. mūsdienīga trīs līmeņu stacija ātrgaitas starptautiskajiem un reģionālajiem vilcieniem
- Jauni ielu savienojumi – Elizabetes un Timoteja iela, pasažieru pievešanas un aizvešanas zona
- Rekonstruēts gājēju tilts pār kanālu starp Gogoļa un Prāgas ielu
- Labiekārtota un zaļa teritorija
- Veloinfrastruktūras izbūve 3 km garumā, iekļaujoties pilsētas veloceļu tīklā
- Satiksmes organizācijas un drošības uzlabojumi
- Vizuāli un funkcionāli savienotas pilsētas daļas, uzbēruma vietā izbūvējot dzelzceļa estakādes



Rīgas centrā top viens no Eiropas modernākajiem multimodālajiem satiksmes mezgliem.

Rail Baltica ātrgaitas vilciens zīmola dizaina koncepts



Vietas
pietiks visiem –
standarta klasē
8 vagoni, katrā
70 sēdvietas



Bezvadu internets,
USB uzlādes punkti
un ekrāni ar brauciena
informāciju



Sapulču
telpa
ar prezentācijas
ekrāniem
•
Kafejnīca



Velo un bagāžas
nodalījumi
•
Iespēja reģistrēt bagāžu
savienojumos ar lidostām
•
Ērtības cilvēkiem ar kustību
traucējumiem
•
Iespēja ceļot ar
mājdzīvniekiem

Rail Baltica stacija un infrastruktūra lidostā "Rīga"

Rail Baltica līnijā pie lidostas top moderns un daudzfunkcionāls pasažieru apkalpošanas komplekss, kas būs savienots ar lidostas infrastruktūru un piedāvās jaunas mobilitātes iespējas un ērtības pasažieriem.

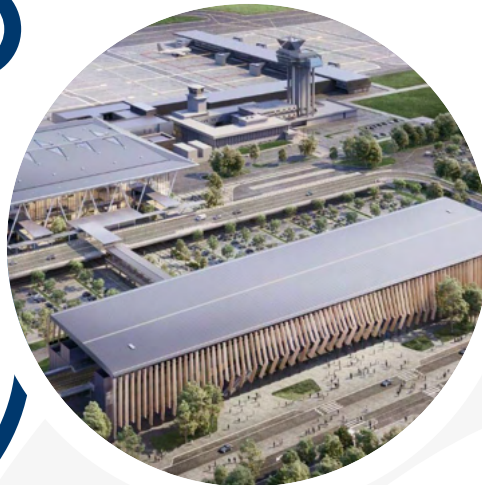
Rail Baltica lidostas stacija organiski iekļausies topošajā RIX Airport City, un dzelzceļa stacijas izvietojums uz estakādes nodrošinās drošu un ērtu gājēju, velosipēdistu un transportlīdzekļu kustību.

Pati stacijas ēka iespaidīgi pacelsies virs zemes, jo *Rail Baltica* vilcienu ceļi lidostas teritorijā būs uz estakādēm. Stacijas ēkas ārējā veidolā dominēs koka elementi, pati ēka projektēta tā, lai būtu gan ērta un funkcionāla, gan iespējami energoefektīva.

Līdz ar *Rail Baltica* stacijas būvniecību mainīsies ne tikai lidostas apkārtnes infrastruktūra, bet arī tās loma un nozīme Latvijas tautsaimniecībā kopumā, ļaujot stiprināt Rīgu kā Baltijas un Ziemeļvalstu aviācijas mezglu.

- Trases posma garums 4,5 km no esošās Imantas dzelzceļa stacijas līdz Dzirnieku ielai
- Estakādes garums 2 km, augstums – 11 m, brīvais augstums zem estakādes 6,5 m
- Uzbērums 2,4 km garumā
- Pārveds pār K. Ulmaņa gatvi 115 m garumā
- Rail Baltica* stacija trīs līmeņos ar kopējo telpu platību 9300 m², divām 200 m garām pasažieru platformām
- Labiekārtota ārtelpa – jauni piekļuves ceļi automobiļu un velosipēdu kustībai, jauna autostāvvietā, velonovietnes, elektroauto uzlādes stacijas
- Potenciāls savienojums kravu pārvadājumu attīstībai

Pirmais ātrgaitas dzelzceļa un lidostas savienojuma centrs Baltijā



Reģionālie mobilitātes punkti

Rail Baltica dzelzceļa trasē Latvijā papildus divām starptautiskajām stacijām Rīgā plānoti arī 16 mobilitātes punkti.

Latvijā reģionālie mobilitātes punkti plānoti Salacgrīvas, Tūjas, Skultes, Vangažu, Sauriešu apkārtnē, Rīgā pie Slāvu tilta, Torņakalnā, Zaslaukā, Imantā, kā arī Jaunmārupē un Olaines, Ķekavas, Salaspils, Baldones, Iecavas un Bauskas apkārtnē.

Rail Baltica ievērojami mainīs reģionālo mobilitāti un palielinās pārvietošanās izvēles iespējas – ātrums un precizitāte, ko nodrošina vilcienu satiksme, ļaus novirzīt pasažieru plūsmu no privātā uz sabiedrisko transportu, veicinās Latvijas reģionu attīstību.

Mobilitātes punktos būs pieejami pakalpojumi un satiksies dažādi transporta veidi – dzelzceļš, reģionālie autobusi un pašvaldību sabiedriskais transports, privātās automašīnas, velosipēdi un citi mikromobilitātes rīki.

- Reģionālie pasažieru vilcieni kursēs ar ātrumu līdz 200 km/h
- Visas reģionālās stacijas tiek veidotas saskaņā ar visu pasažieru vides pieejamības prasībām
- Stacijas būs gandrīz nulles emisijas ēkas
- Staciju dizainā izmantoti Baltijai raksturīgi elementi – koks un atsauce uz Baltijas jūru
- Atkarībā no prognozētā pasažieru skaita plānoti trīs reģionālo staciju varianti – lielas, vidējas un mazas stacijas



Plānotā vilcienu kustība

Jaunais dzelzceļš piedāvās ērtas un ātras pārvietošanās iespējas.

Rīgas Centrālās stacijas mezglā vilcieni no visiem galamērķiem un uz tiem varēs satikties ik pēc stundas, tādējādi nodrošinot iespēju pasažieriem ērti pārsēties no viena vilciena uz otru.

Grafika regularitātei ir paredzēts pilnīgi integrēt un sinhronizēt divas dzelzceļu sistēmas – *Rail Baltica* (1435 mm) un esošo dzelzceļu (1520 mm) – dažādās vilcienu kategorijās, tostarp ātrgaitas, nakts vilcienos, reģionālajos un piepilsētas vilcienos, kas kursēs pa *Rail Baltica* un Latvijas dzelzceļa slieidēm.

* Pētījums par Rīgas dzelzceļa mezgla darbības optimizācijas izpēti, 2021



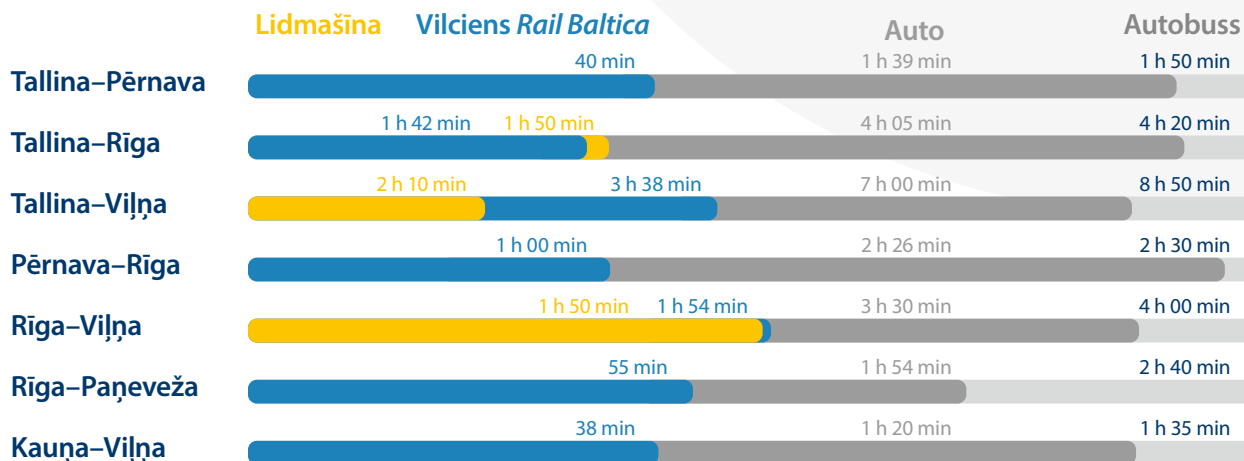
Brauciens no Rīgas uz Tallinu vai Viļņu izmaksās lētāk, nekā lidojums. Izmaksas būs līdzīgas, kā braucot ar privāto auto vai autobusu.



Ceļā pavadītais laiks salīdzinājumā ar autotransportu samazināsies uz pusi. No Rīgas uz Tallinu vai Viļņu ar jauno vilcienu varēs aizbraukt mazāk nekā divās stundās. Braucot ar auto, ceļā tiek pavadītas vidēji četras stundas.



Ceļā pavadītais laiks



* Aprēķinā pievienota viena stunda, ņemot vērā lidostā pavadīto laiku, kurā ietilpst drošības pārbaude, iekāpšana, lidmašīnas pacelšanās un nosēšanās gaidīšanas laiks. Avots: *Rail Baltica Cost-Benefit Analysis, 2017; Operational Plan, 2018*

Līdz ar *Rail Baltica* ievērojami uzlabosies ātrums, pieejamība un ērtības reģionālajā satiksmē. Rīga no dažādām Latvijas vietām būs sasniedzama ātrāk un ērtāk. To sekmēs 16 jaunu un mūsdienu staciju izveide un reģionālo pasažieru vilcienu kustības ātrums līdz 200 km/h.



Students Viļņā varēs pārsteigt mammu dzimšanas dienā ar īsu apciemojumu un atkal doties atpakaļ pie mācību grāmatām



Uzņēmuma vadītājs no rīta varēs doties uz biznesa tikšanos Pērnāvā, bet vakarā paspēt izņemt bērnu no bērnudārza



Iztēlojies vilcienu, ar kuru no universitātes sola Lietuvā vai no uzņēmuma sapulču telpas Igaunijā divu stundu laikā vari atgriezties mājās

Brauciena laiks līdz Rīgas centram

Izbraukšanas vieta	Vilciens <i>Rail Baltica</i>	Autobuss
Salacgrīva	1 h 3 min	2 h 19 min
Saurieši	15 min	44 min
Jaunmārupe	18 min	30 min
Baldone	26 min	50 min
Iecava	39 min	1 h 5 min
Bauska	49 min	1 h 20 min
Slāvu tilts	4 min	18 min

Loģistikas attīstības iespējas

Rail Baltica pavērs jaunas iespējas transporta un loģistikas nozares attīstībai Latvijā. Divu sliežu ceļu platuma infrastruktūras – *Rail Baltica* (1435 mm) un esošais dzelzceļa tīkls (1520 mm) – ļaus vienlaikus iekļauties divās dzelzceļa sistēmās – Eiropas vienotajā dzelzceļa telpā un Starptautiskā dzelzceļa kravu satiksmes telpā. Tas nozīmē tiešu dzelzceļa savienojumu ar vairāk nekā 30 valstīm no Eiropas līdz Āzijai.

Rail Baltica dzelzceļa līnijā Latvijā paredzēts attīstīt divus sauso kravu termināļus – vienu Salaspils novadā un otru lidostas “Rīga” apvidū. Salaspils terminālis un loģistikas centrs paredzēts kā pamata terminālis kravu apgrozībai, savukārt lidostas “Rīga” tuvumā esošais terminālis kā atbalsta jeb “satelītkomplekss”.

Uzlabota efektivitāte un ilgtspēja

- Ātrāka kravu piegāde – 120 km/h līdzšinējo maksimālo 90 km/h vietā
- Iespējas sasniegt citus Eiropas Savienībā esošos kravu loģistikas centrus 24–36 stundu laikā
- Paredzētais maksimālais kravas vilciena garums – 1050 m, kas nodrošinās zemākas pārvadājumu izmaksas un efektīvu infrastruktūru arī pēc 30–40 gadiem

Priekšrocības uzņēmējiem

- Iespējas izvēlēties un diversificēt piegādes veidu
- Ātrāka kravu piegāde un tās laiku paredzamība
- Zemākas pārvadājumu izmaksas
- Samazinātas piegāžu ķēžu problēmas
- Regulāru savienojumu attīstība ar Eiropas Savienības lielākajiem kravu apstrādes termināļiem

Drošāk un klimatam draudzīgāk

- Tiks izmantota zaļā enerģija – elektroenerģija, kas ražota no atjaunīgajiem resursiem
- Samazināsies CO₂ emisijas, jo pārvadājumi notiks bezemisiju veidā – ar elektrovilci
- Tiks atslogoti autoceļi
- Uzlabosies ceļu satiksmes drošība
- Kritīsies trokšņa daudzums apdzīvoto vietu tuvumā
- Paaugstināsies savvaļas dzīvnieku aizsardzība



Salaspils kravu loģistikas centrs

Centrālais dzelzceļa un autotransporta kravu loģistikas centrs atradīsies netālu no Salaspils un nodrošinās gan dzelzceļa, gan autotransporta kravu pieņemšanu, nosūtīšanu un apstrādi. Tas būs galvenais Eiropas platuma sliežu dzelzceļa kravu apstrādes centrs Latvijā un atradīsies netālu no Šķirotavas stacijas – vadošā esošā sliežu platuma dzelzceļa kravu apstrādes centra Latvijā – nepilnas stundas brauciena attālumā no Rīgas brīvdostas – lielākās konteineru ostas Baltijas valstīs.

Lidostas “Rīga” kravu terminālis

Lidostas “Rīga” apvidū plānots dzelzceļa terminālis, kas ļaus veikt divējāda – civilo un militāro – lietojuma kravu apkalpošanu. Pamatā plānota konteineru, puspiekabju (piggy back) un ātrgaitas vilcienu sīkpaku kravu apstrāde. Terminālis atradīsies areālā, kur apkārtnē ir daudzi loģistikas centri, tādējādi veidojot savstarpēju sinerģiju – nodrošinot to savienojumu ar Eiropu un iespējas kravu apgrozībai izmantot *Rail Baltica* līnijas potenciālu.

Infrastruktūras apkopes punkti

Skultes un Iecavas infrastruktūras apkopes punktu pamatfunkcija būs nodrošināt *Rail Baltica* infrastruktūras – sliežu ceļu, kontakttīklu, signalizācijas sistēmu – uzturēšanu.

Darbība tajos veidos pievienoto vērtību jau pirms pamatfunkcijas veikšanas. *Rail Baltica* izbūves laikā posmā Igaunijas robeža – Rīga un Rīga – Lietuvas robeža apkopes punkti Skultē un Iecavā ļaus nodrošināt būvmateriālu, iekārtu un būvtehnikas uzglabāšanu un nepieciešamos sagatavošanas un apstrādes darbus. Te bāzēsies un tiks apkalpota specializētā tehnika, uzglabāti nepieciešamie materiāli un nodrošināta to piegāde kā pa 1435 mm, tā arī pa 1520 mm sliežu platuma dzelzceļiem. Turklāt šie punkti kalpos ne tikai *Rail Baltica* būvdarbu un ekspluatācijas nodrošināšanai, bet vēlāk arī būs stimuls teritoriju un uzņēmējdarbības attīstībai, piemēram, šajās vietās veidojot industriālās zonas.

Attīstības iespējas arī Latvijās reģionos

Reģioniem būs iespēja iekļauties *Rail Baltica* kravu apgādes un loģistikas aprītē, veidojot pieslēgumus *Rail Baltica* dzelzceļa infrastruktūrai. Attīstības potenciāls ir vēl 10 apdzīvotajām vietām Latvijā, kur iespējama industriālā vai loģistikas attīstība ar tiešu pieslēgumu *Rail Baltica*. Tādējādi pašvaldībām uzlabosies iespējas piesaistīt investorus un savā teritorijā sekmēt saimniecisko darbību.



Rail Baltica projekta īstenošana Baltijā

- Projektēšanas darbi norit vairāk nekā 640 km no 870 km garās *Rail Baltica* pamattrases
- Sākti vērienīgi būvdarbi visās trīs Baltijas valstīs, tostarp uzsākta staciju, tiltu un viaduktu būvniecība
- Norit enerģijas apakšsistēmas projektēšanas un būvniecības uzņēmuma izvēle
- Izvēlēts vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu (Control-Command and Signalling – CCS) inženieris
- Norit konsolidētie būvmateriālu iepirkumi
- Uzsākta jauna globālā projekta izmaksu un ieguvumu analīze un ilgtermiņa biznesa plāna izstrāde
- Apstiprināta globālā projekta ieviešanas un pamattrases nodošanas ekspluatācija stratēģija



Rail Baltica būvniecība Latvijā

Rail Baltica ātrgaitas dzelzceļa projekta īstenošana Latvijā noris, vispirms izbūvējot sarežģītākos objektus, lai tie nākotnē neaizkavētu pamattrases būvniecību. Aktīvi būvdarbi turpinās esošajos divos *Rail Baltica* būvlaukumos – Rīgas Centrālajā stacijā un pie lidostas “Rīga”. Drīzumā plānots atvērt trešo būvlaukumu pie Iecavas pamattrases būvniecībai ārpus Rīgas.

Pamattrases būvdarbi tiks veikti prioritāri Lietuvas virzienā, kas ir tehniski visgatavākais un arī stratēģiski nozīmīgākais dzelzceļa līnijas posms, lai izveidotu savienojumu ar Eiropu.



Kas notiek 2023. gadā?

- Turpinās būvniecība abās *Rail Baltica* starptautiskās stacijās un ar tām saistītos pamatstrases posmos – Rīgas centrā un pie lidostas “Rīga”
- Līdztekus būvdarbiem turpinās *Rail Baltica* pamatstrases projektēšana
- Norisinās *Rail Baltica* 16 reģionālo dzelzceļa staciju projektēšana
- Uzsākta būvprojekta izstrāde *Rail Baltica* Salaspils Intermodālajam kravu terminālim, kas savienos esošā sliežu platuma (1520 mm) dzelzceļu ar Eiropas platuma (1435 mm) dzelzceļa līniju un valsts nozīmes autoceļiem
- Tiek projektēts apvienotais autoceļu un *Rail Baltica* dzelzceļa tilts pār Daugavu pie Salaspils
- Notiek *Rail Baltica* infrastruktūras apkopes punktu projektēšana Skultē un lecavā un citi darbi *Rail Baltica* ekspluatācijai nepieciešamās infrastruktūras izveidei

Būvniecības stratēģija

- Rail Baltica* dzelzceļa līnijas būvniecība noritēs pa posmiem – prioritāri izbūvējot dzelzceļa līniju no Starptautiskās lidostas “Rīga” līdz Lietuvas robežai
- Plānots, ka būvdarbi ārpus Rīgas sāksies 2023. gada nogalē pēc konkrēto posmu būvprojektu apstiprināšanas
- Pirmie būvdarbi gaidāmi Bauskas novadā pie lecavas, kur nākotnē atradīsies *Rail Baltica* infrastruktūras apkopes punkts. *Rail Baltica* izbūves laikā apkopes punkts lecavā kalpos kā būvniecības loģistikas bāze
- Pakāpeniski uzsākot dzelzceļa līnijas darbību, *Rail Baltica* plānots pabeigt līdz 2030. gadam

Uzzini vairāk: www.edzl.lv



Ieskats Latvijas dzelzceļa vēsturē

Pirmais dzelzceļš Latvijā – jau tālajā 1860. gadā

Līdz ar dzelzceļa tapšanu Latvijai pavērās plašas iespējas attīstīt jaunas teritorijas, piesaistīt iedzīvotājus un investorus. Tas nodrošināja labu infrastruktūras pārklājumu visā valstī, turklāt vilcieni kursēja ne vien pa Latvijas teritoriju, bet arī uz Eiropu.

Krievijas Impērijas laikā pa dzelzceļu no Latvijas uz Rietumeiropu varēja aizbraukt jau no 1862. gada 15. decembra, faktiski līdz ar pirmo dzelzceļa līniju uzbūvēšanu Latvijas teritorijā. No Rīgas ar vilcieni varēja nokļūt Daugavpilī (toreizējā Dinaburgā) aptuveni 5 stundu laikā. Daugavpilī bija jādodas uz Sanktpēterburgas–Varšavas līnijas dzelzceļa staciju. Jāsagaida Pēterburgas–Varšavas vilciens un Varšavā jāpārsēžas Varšavas–Vīnes dzelzceļa vilcienā. Ceļošana prasīja vairākas diennaktis laika un nebija pārāk ērta.



Igaunijas dzelzceļa pasažieru vagona satiksmei dzelzceļa maršrutā Tallina–Rīga–Zemgale. 20. gs. 30. gadi. Foto autors nezināms.

Maršruti uz Rietumeiropu

1899. gada vilcienu sarakstu un maršrutu grāmatā redzam šādus maršrutus no Rīgas uz Rietumeiropu:

The image shows an open historical railway timetable book from 1899. The left page is titled 'Para-Spēta-Rycca-Tamara-Rossosn-Cossossan. Riga-Orl-Kursk-Charkov-Losewoje-Sewastopol.' and the right page is titled 'C. Sengpeltzmann spēta. Para-Berlins. Riga-Liiba. St. Petersburgar Zeit.' Both pages contain detailed tables of train schedules, including departure and arrival times, and route information. The text is in multiple languages, including Russian and German.

Rīga – Jelgava – Mažeiki – Virbali Rīga – Daugavpils – Virbali –
(pārsēšanās) – Eidkune – Berlīne Kēnigsberga – Berlīne

Līdz ar Pirmā pasaules kara sākumu 1914. gadā vilcieni kustība tika pārtraukta. Situācija mainījās pēc Krievijas Impērijas sabrukuma un jaunu valstu izveidošanās. Pirmā pasaules kara laikā vācu armija daudziem sliežu ceļiem Latvijā bija mainījusi sliežu platumu no 1524 mm uz 1435 mm. Tas Latvijas valstij un tās iedzīvotājiem pavēra jaunas iespējas starptautiskajai satiksmei, tajā skaitā sniedza iespēju Rīgā iekāpt Berlīnes vilcienā un bez pārsēšanās un ilgas gaidīšanas uz robežām pēc aptuveni 16 stundām izkāpt Berlīnē vai doties tālāk uz Parīzi, Ostendi, Vīni.

Ziemeļu ekspresis

1896. gadā no Sanktpēterburgas uz Parīzi devās pirmais Nord Express (Ziemeļu ekspresis), kas greznībā neatpalika no sava slavenā brāļa – Austrumu ekspresa.



Nord Express maršruta Rīga – Kauņa – Berlīne – Parīze guļamvagoni ap 1930. gadu. Foto autors nezināms.

Vilciens Parīze–Rīga. Izklausās pēc sapņa, vai ne? Īsi pēc Latvijas neatkarības pasludināšanas, 1921. gadā, Rīga tika iekļauta Nord Express maršrutā, kļūstot par tā jauno galapunktu.



Berlīnes Fridriha ielas dzelzceļa stacija. Ap 1900. gadu. Autors nezināms.

Dzelzceļa karte



Starptautiskās guļamvagonu sabiedrības vagonu kursēšanas shēma Baltijas valstīs. 1938. gads.

Vilciena kustības ātrums 19. gs. beigās/20. gs. bija 110 km/h, attīstot vidējo tehnisko ātrumu 78 km/h.

Padomju gados starptautiskā tiešā vilcieni satiksme no Rīgas uz Eiropu tika pārtraukta.

Vilciena biļešu cenas 1929. gadā

No Rīgas uz Berlīni



I klase
215,17 Ls



II klase
154,64 Ls



III klase
63,39 Ls

No Rīgas uz Parīzi



I klase
415,80 Ls



II klase
310,80 Ls

MATERIĀLS LEJUPIELĀDĒJAMS

www.sam.gov.lv/lv/projekts/rail-baltica



Satiksmes ministrija



Līdzfinansē
Eiropas Savienība



EIROPAS
DZELZCEĻA
LĪNIJAS

Materiāla pārpublicēšanas gadījumā atsauce uz Latvijas Republikas Satiksmes ministriju obligāta.

© Satiksmes ministrija, 2023