



Krāslavā runāja par pasažieriem aktuālo

Egita Terēze Jonāne

Vai vilciens Indra–Rīga varētu kursēt arī pirmdienu rītos, kāpēc internetā nevar nopirkt biļetes uz šo vilcienu, cik bieži mazgā vilcienu logus... Šos un citus jautājumus gandrīz tukšā kultūras nama zālē uzdeva Krāslavas novada iedzīvotāji valsts uzņēmuma "Autotransporta direkcija" un AS "Pasažieru vilciens" pārstāvjiem sapulcē par sabiedriskā transporta aktualitātēm. Tā notika maija vidū un diemžēl dienas laikā, kad daudziem vēl ir jābūt darbā. Jāiestarpina, ka šoreiz sarunas tēma bija par pasažieru vilcieniem, mazāk par reģionālās nozīmes autobusiem.



Krāslavieši aicināja uzlabot vilciena Rīga–Indra satiksmi un pasažieru apkalpošanas kvalitāti



Egita Terēze Jonāne foto

Ar krāslaviešiem diskutēja Tomass Beikulis (no kreisās) un Ivars Zaļais

Nevar nopirkt biļeti internetā un nedrīkst kāpt jebkurā vagonā

Krāslavieši pastāstīja Rīgas viesiem, ka, atbraucot uz Krāslavu vai Indru piektdienas vakarā, cilvēki noteikti vēlas atgriezties Rīgā pirmdienas rītā, taču vilciens Indra–Rīga kursē tikai piektdienās un sestdienās. Turklāt, lai lauku iedzīvotājs nokļūtu līdz stacijām Indrā vai Krāslavā, viņam jāizdomā, cik šķiet, ar ko aizbraukt. Arī vilciens uz un no Krāslavas reizi dienā – tas nav loģiski, jo Krāslavas novada iedzīvotāji diezgan aktīvi izmanto darba iespējas Daugavpilī un Rīgā, skaidroja krāslavieši.

Tāpat krāslavieši puda neizpratni, kāpēc pilsētām, kur apstājas šis vilciens, ir noteikti konkrēti vagoni, līdz ar to pasažieris nevar iekāpt jebkurā vagonā. Turklāt nav saprotams arī tas, kādēļ biļetes uz šo vilcienu netiek tirgotas internetā, tikmēr, pērkot biļeti vilcienā (citas iespējas nav, jo Indras un Krāslavas dzelzceļa stacijas ir slēgtas), tā ir dārgāka, jo pamatmaksai piešķir papildu maksu. «Mēs saprotam, ka naudas ir tik, cik ir, ka vilcienu kursē tā, kā tiem jākursē, bet mani uztrauc attieksme pret pasažieriem. Mums jābrauc stāvgrūdus pilnā vienā konkrētā vagonā, jo pārējos vagonos iekāpšana ir liegta. Es saņēmu atbildi no «ViVi», ka Krāslavas iedzīvotājiem ir paredzētas trīs vietas komforta vagonā, piecas vietas pirmajā un otrajā vagonā. Es atbraucu uz vilcienu ar mazu bērnu un lūdzu vietu komforta vagonā, bet mani atbildēja, ka tur brīvu vietu nav, lai eju uz kopējo vagonu. Tur visi bija jau sēdušies, nebija brīvas vietas diviem pasažieriem, bērns nesēdēs vienā vagona galā, kamēr mamma atradīsies citā. Arī nomainīt vagonu nevaru. Tas, piedodiet, ir rupji, it īpaši, ja braucu ar mazu bērnu. Tā nu es visu ceļu no Krāslavas līdz Rīgai sēdēju ar bērnu klēpī. Vēlāk jau mēģināju tikt komforta vagonā, aizbraucot uz Daugavpili. Tātad man jāsaplāno šis brauciens – ar bērnu jāceļas vēl agrāk, jāmeklē transports, kā tikt no Krāslavas uz Daugavpili... Diez vai tāda kārtība, kas nav loģiska, ir pasažieru ērtībām. Rakstu ministrijai, un divus gadus sola, ka biļetes šim vilcienam varēs nopirkt internetā, taču tās tur joprojām nav pieejamas,» pastāstīja viena no diskusijas dalībniecēm. Citi krāslavieši papildināja, ka gadījies palikt uz perona, tāpēc ka ekspresvilcienā nebija brīvu vietu.

Arī «Vietējā Latgales Avīze» uzdeva lasītāju jautājumus gan par biļetēm, kas nav pieejamas interneta resursos, gan par aukstajiem vagoniem ziemā un veciem dī-

zelvilcieniem, kas galvenokārt kursē uz Zilupi un Daugavpili, gan arī par vilciena Daugavpils–Viļņa ieviešanu un vagonu logu mazgāšanu.

Izskanēja arī replika, ka šajos Latvijas neatkarības atjaunotnes gados Satiksmes ministrija varēja vilcienus atjaunot jau tolaik, kad dzelzceļš bija labi pelnoša nozare.

Saņemtās atbildes un skaidrojumi

Krāslaviešu stāstīto un jautāto komentēja Autotransporta direkcijas pārstāvji Tomass Beikulis, kuram uzticēts «Autotransporta direkcijā» kūrēt sabiedriskā transporta plānošanu, un Ivars Zaļais, viņš ikdienā vada AS «Pasažieru vilciens» pasažieru pārvaldījumu departamentu.

Savulaik vilciens Indra–Rīga tika ieviests piektdienās, jo pasažieri lūdza to ar vēlmi apmeklēt dakterus Rīgā. «Mēs braucam tur, kur valsts mums dod dotāciju,» teica Ivars Zaļais.

Tomass Beikulis pastāstīja, ka dažu mēnešu laikā «Pasažieru vilciens» ieviesīs interneta biļetes arī braucieniem vilcienos Daugavpils–Rīga un Rīga–Daugavpils, kā arī Daugavpils–Indra un Indra–Daugavpils, kas ir tā saucamie ekspresi. Šobrīd nozarē izdiskutēts, ka jānosaka biļešu kvota, lai vienu daļu biļešu varētu iegādāties, kā ierasts, dzelzceļa stacijās, kur darbojas kase, un pie pavadoniem vilcienā, bet otru daļu – internetā.

Vecajos dīzelvilcienos patiešām ir problēma nodrošināt apkuri jau brauciena sākumā, tomēr «Pasažieru vilciens» atradis risinājumu, algojot pensionētu lokomotīvu mašīnistu, kurš sēž lokomotīvē un uztur siltumu vilcienā visu nakti, teica Ivars Zaļais un piebilda, ka nākamgad šie vilcieni tiks nomainīti ar baterijas vilcieniem, piemēram, pasažieri šādā ekspresvilcienā no Daugavpils līdz Rīgai aizbrauks 2,20 stundu laikā. Šos bateriju vilcienus «Pasažieru vilciens» nomās no Igaunijas, jo tādi paši Satiksmes ministrijas pirktie vilcieni kursēs tikai pēc trim – četriem gadiem ar norunu, ka šogad tiks izsludināts iepirkums. Viņš arī pieļāva, ka bateriju vilcieni kursēs no Rīgas Daugavpils virzienā astoņas reizes dienā ik pēc divām stundām, apstāties uz septiņām minūtēm Pļaviņās, lai uzlādētu baterijas. Tiesa, vēl nav izlēmts, cik bieži tāds baterijas vilciens brauks līdz Indrai.

Ja ekspresvilcienā brīvu vietu nav, tad pavadoni neuzņemot vairāk pasažieru citu pasažieru, kas ir nopirkuši biļetes, sūdzību dēļ, ka kājās stāvētāji grūžoties virsū ar somām un paši. Tāds bija Ivara Zaļā skaidrojums.

Par vilcienu Daugavpils–Viļņa vēl notiek diskusijas, pastāstīja Tomass Beikulis, un esot, piemēram, priekšlikums šo vilcienu pagarināt līdz Rīgai, un tas kursētu caur Daugavpili.

Lai vilcienu vagoni un to logi būtu tīri, «Pasažieru vilciens» pērk ārpakalpojumu, kur darbinieces šo darbu veic ar birstēm. Izrādās, kā skaidroja Ivars Zaļais, to nevar izdarīt mehāniski, tāpēc ka, vilcienam braucot, rodas metāliskās skaidas, kas nosēžas uz vagoniem un to logiem.

Tomass Beikulis iestarpināja, ka Satiksmes ministrija vēlas attīstīt vilcienu satiksmi, tāpēc ka šajā sabiedriskā transporta nozarē pasažieru skaits pieaug katru gadu, piemēram, pasažieru plūsmas palielinājums Daugavpils virzienā ir viens no lielākajiem – 2024. gadā reģistrēti 366 062 pasažieri.

Interesanti, ka Rīgas ciemiņi puda neizpratni, kāpēc, pērkot biļeti vilcienā, pasažieriem jāmaksā arī piemaksa, jo par biļeti būtu jāmaksā tāda pati cena, kāda ir dzelzceļa staciju kasēs. Tomass Beikulis aicināja šādas biļetes, tāpat arī aktuālos vaicājumus par sabiedrisko transportu iesūtīt e-pastā (pasts@vivi.lv vai info@atd.lv) vai pa pastu uz adresi Valņu ielā 30, Rīgā, LV-1010. «Aiciniet mūs ciemos, un mēs labprāt atbrauksim, lai runātu par sabiedrisko transportu jūsu pilsētā vai novadā,» aicināja Tomass Beikulis.

Sabiedrisko transportu Latgalē koordinē plānošanas reģions

Tāpat Tomass Beikulis informēja, ka «Autotransporta direkcijas» sadarbības partneris ir Latgales plānošanas reģions, tas saskaņo vai iesniedz priekšlikumus par jauniem maršrutiem, jaunām pieturām, kustību sarakstiem utt. Tāpēc pasažieri jautājumus, priekšlikumus var iesniegt šī reģiona pārstāvim, kas darbojas arī Sabiedriskā transporta padomē, to darot gan elektroniski (iveta.dubrovskaja@lpr.gov.lv), gan vēstulē (Saules iela 15, Daugavpils, LV-5401). Piemēram, ja iedzīvotāji vēlas Indras vilcienu uz Rīgu pirmdienās, tad jāraksta vēstule Latgales plānošanas reģionam.

Latgales plānošanas reģiona Sabiedriskā transporta nodaļas vadītāja Iveta Dubrovskaja vēstulē skaidroja, ka 2021. gadā Valsts SIA «Autotransporta direkcija» ar AS «Pasažieru vilciens» veica priekšizpēti par vilciena Rīga–Daugavpils pagarināšanu

līdz Indrai, savukārt Krāslavas novada pašvaldība atbalstīja vilciena uz Indru kursēšanas grafiku.

Lai vilciens Indra–Rīga kursētu arī pirmdienās, kā skaidroja viņa, ir vajadzīgs iedzīvotāju iesniegums, bet līdz šim šāds priekšlikums nav ticis saņemts. Turpat uzsvērts: «Ņemot vērā, ka valsts budžetā sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanai paredzētie finanšu līdzekļi ir ierobežoti, jebkura jauna maršruta vai esoša maršruta pagarinājuma ieviešanai jābūt sociāli un ekonomiski pamatotai. Lai ierosinātu vilciena maršruta pagarināšanu līdz Indrai pirmdienu rītos, valsts sabiedrībai ar ierobežotu atbildību «Autotransporta direkcija» ir jāiesniedz informācija par prognozējamo pasažieru plūsmu, kas katru pirmdienu izmantotu vilciena reisu maršrutā no Indras uz Rīgu.»

Iveta Dubrovskaja komentēja arī vaicājumu par vilcienu Daugavpils–Viļņa: «Vilciena reisu nodrošināšana maršrutā Daugavpils–Viļņa neietilpst Latgales plānošanas reģiona kompetencē. Pasažieru vilcienu satiksmes atjaunošana starp Viļņu un Daugavpili bija plānota šī gada pavasarī pēc dzelzceļa remontdarbu pabeigšanas Latvijas teritorijā, kā to bija paziņojuši Lietuvas valsts dzelzceļa uzņēmuma «Lietuvos geležinkeliai» (LTG) pasažieru pārvaldījumu uzņēmuma «LTG Link» pārstāvji. Reisu Viļņa–Turmantas–Viļņa nodrošina Lietuvas valsts dzelzceļa uzņēmums «Lietuvos geležinkeliai» jeb «Lietuvas dzelzceļš». Pašlaik nav pieejama papildu informācija par vilciena satiksmes nodrošināšanas virzību.»

«Vietējā Latgales Avīze» jautāja, kādus iedzīvotāju priekšlikumus Latgales plānošanas reģions ir rosinājis Sabiedriskās padomes sēdē. Atbildē tika norādīta saite ar šīs padomes lēmumiem, un, piemēram, 2024. gadā skatīts priekšlikums no Latgales par reģionālās nozīmes maršruta Rēzekne–Balvi–Gulbene dažu reisu izpildes laikiem. Šogad līdz jūnijam nav skatīts neviens priekšlikums no Latgales. Varam pieļaut, ka ne tikai iedzīvotāji, bet arī pašvaldības nerosina kaut ko mainīt vai uzlabot sabiedriskajā transportā, lai gan, kā varam spriest no iepriekš atspoguļotās krāslaviešu diskusijas ar «Autotransporta direkcijas» un «Pasažieru vilciena» amatpersonām, problēmu, kas būtu jārisina, ir daudz. ▣

«Projektu finansē Mediju atbalsta fonds no Latvijas valsts budžeta līdzekļiem». «Par projekta raksta «Krāslavā runāja par pasažieriem aktuālo» saturu atbild SIA «Vietējā».

MAF
Mediju atbalsta fonds