

# Uz Maskavu būtu jāattīsta avioreisi, kā arī kravu pārvadājumi pa dzelzceļu

**Daudz tiek diskutēts** par to, vajag vai nevajag būvēt ātrvilcienu līniju no Rīgas uz Maskavu. Tāpat diskusijas turpinās par to, kurš projekts būtu prioritārāks – minētais ātrvilciens vai *Rail Baltic*.

**Attiecībā uz** Maskavas ātrvilcienu situācija nav vienozīmīga. Ja reiz tas būtu ātrvilciens, tad tam būtu jākursē ar ātrumu 200 līdz 2509 km/h, un tādējādi no vienas galvaspilsētas līdz otrai varētu nokļūt četru stundu laikā.

**Skaidrs, ka šāda** dzelzceļa līnija izmaksātu ļoti dārgi. Pašlaik tiek lēsts, ka šim mērķim būtu nepieciešami aptuveni 4,2 miljardi Ls, taču nav skaidrs, vai šajā summā ietilpst tikai infrastruktūra

**Gundars Liberts**  
RTU Autotransporta institūta  
direktors



” **Lai atpelnītu lielas investīcijas, nepieciešama regulāra pasažieru plūsma.**

– sliedzes, pārmijas, drošības ierīces utt., vai arī ritošais sastāvs, proti, vilciens. Ņemot vērā visus šos aspektus, jāsecina, ka ekonomiski

izdevīgāk un operatīvāk būtu padarīt intensīvāku aviosatiksmi starp abām pilsetām. Respektīvi, vajadzības gadījumā var palielināt šo reisu skaitu.

Jāņem jau arī vērā, ka, lai gan gadu mijā no Krievijas uz Latviju apciemot radus brauc daudz cilvēku, šī pasažieru plūsma ir ļoti nepastāvīga. Piemēram, februāra un marta mēnesī pieprasījums pēc šāda reisa būs ievērojami mazāks. Lai atpelnītu vairāku miljardu latu lielas investīcijas, ir nepieciešams nodrošināt regulāru pasažieru plūsmu, ko diemžēl nav iespējams garantēt.

**Ja runa** ir par pasažieru plūsmas attīstīšanu, tad izdevīgāk, pareizāk būtu attīstīt *Rail Baltic* projektu, kas dotu iespēju aptuveni trīs

stundu laikā nokļūt no Rīgas gan uz Viļņu Lietuvā, gan arī Tallinu Igaunijā.

Tiesa, šāda vertikālā transporta sistēma būtu interesanta faktiski tikai no pasažieru pārvadājumu aspekta, jo kravu pārvadājumu jautājums virzītos uz Viļņu un Tallinu mūsu valstij nav īpaši aktuāls.

**Savukārt** horizontālajā jeb Krievijas virzienā mums aktuāls ir tieši kravu pārvadājumu jautājums. Līdz ar to jāsecina, ka uz Lietuvu un Igauniju mums būtu izdevīgi attīstīt pasažieru pārvadājumu, realizējot *Rail Baltic* projektu. Taču attiecībā uz Maskavas virzienu jāattīsta kravu pārvadājumi – pretējā gadījumā šādam virzienam būs stipri maza ekonomiskā jēga.