



Satiksmes ministrija

Gogoļa iela 3, Rīga, LV-1743, tālr. 67028210, fakss 67217180, e-pasts satiksmes.ministrija@sam.gov.lv, www.sam.gov.lv

Rīgā 13. Okt. 2015. Nr. DA-03/72, IP

uz _____

Nr. _____

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

Ministru prezidentei
L. Straujumai

Informatīvais ziņojums „Par Rail Baltica projekta nacionālās izpētes progresu un kopīga Baltijas valstu pieteikuma gatavošanu iesniegšanai "Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta" pirmajam uzsaukumam”

Pamatojoties uz Ministru kabineta 2009.gada 7.aprīļa noteikumu Nr.300 "Ministru kabineta kārtības rullis" 116.punktu, lūdzu pasludināt par Ministru kabineta lietu un iekļaut izskatīšanai 2015.gada 17.februāra Ministru kabineta sēdes darba kārtībā Informatīvo ziņojumu „Par Rail Baltica projekta nacionālās izpētes progresu un kopīga Baltijas valstu pieteikuma gatavošanu iesniegšanai "Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta" pirmajam uzsaukumam”.

1.	Iesniegšanas pamatojums	2014.gada 5.decembra Baltijas valstu premjerministru kopīgā deklarācija. Valdības rīcības plāna, kas apstiprināts Ministru kabineta 2015.gada 10.februāra sēdē 76.1.apakšpunkts.
2.	Valsts sekretāru sanāksmes datums un numurs	Nav attiecināms
3.	Informācija par saskaņojumu	2015.gada 10.februārī nosūtīts saskaņošanai Tieslietu ministrijai, Finanšu ministrijai un Valsts kancelejai.
4.	Informācija par noklusējuma saskaņojumu	Nav attiecināms
5.	Ziņas par saskaņojumu ar Eiropas Savienības institūcijām	Nav attiecināms
6.	Politikas joma	Transporta un sakaru politika
7.	Projekta autors	Satiksmes ministrijas Dzelzceļa departaments

SAMPav_130215_Rail Baltica; Informatīvais ziņojums „Par Rail Baltica projekta nacionālās izpētes progresu un kopīga Baltijas valstu pieteikuma gatavošanu iesniegšanai "Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta" pirmajam uzsaukumam”

8.	Uzaicināmās personas	Valsts sekretāra vietniece I.Aleksandroviča, Rail Baltica projekta vadītājs (starptautiskā sadarbība) Agnis Driksna, Rail Baltica nacionālās izpētes projekta vadītājs Kaspars Vingris, RB Rail AS valdes loceklis Edvīns Bērziņš.
9.	Projekta ierobežotas lietošanas statuss	Informatīvajam ziņojumam noteikts ierobežotas pieejamības statuss saskaņā ar Informācijas atklātības likuma 5.panta pirmo daļu. Pēc izskatīšanas pieejamības ierobežojums paliek spēkā līdz EISI pieteikuma iesniegšanai (2015.gada 26.februāris). Jautājums izskatāms Ministru kabineta sēdes slēgtajā daļā.
10.	Cita nepieciešamā informācija	Nav.
11.	Ministru kabineta lietas pamatojums	Atbilstoši 2014.gada 5.decembra Baltijas valstu premjerministru kopīgai deklarācijai, Valdības rīcības plānam un Baltijas valstu kopuzņēmuma RB Rail AS Akcionāru līgumam Baltijas valstīm jā sagatavo un jā iesniedz pieteikums pirmajā EISI uzsaukumā līdz 2015.gada 26.februārim, pretējā gadījumā Latvija nevarēs pretendēt uz EISI finansējumu Rail Baltica projekta realizēšanai.
12.	Informācija par saskaņojumiem	Valsts kancelejas priekšlikumi ņemti vērā. Atzinumi no Tieslietu ministrijas un Finanšu ministrijas līdz šim nav saņemti. Pēc to saņemšanas Informatīvais ziņojums tiks precizēts un aktuālā redakcija iesniegta līdz 2015.gada 17.februāra Ministru kabineta sēdei.
13.	Sekas, ja jautājums netiks nekavējoties izskatīts	Latvija nevarēs iesniegt pieteikumu pirmajā EISI uzsaukumā līdz 2015.gada 26.februārim Rail Baltica publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izbūves projekta realizēšanai.
14.	Iemesli, kāpēc jautājums nav iesniegts laikus	Jautājums tiek risināts nekavējoties. Baltijas valstis un kopuzņēmums RB Rail AS, kura primārais uzdevums ir sagatavot EISI pieteikumu, konsultējoties ar Eiropas Komisiju, intensīvi strādā, lai rastu visu Baltijas valstu interesēm atbilstošu formulējumu EISI pieteikumam un sagatavotu to iesniegšanai līdz 2015.gada 26.februārim.
15.	Lēmuma pieņemšanas galējais termiņš	Pēc iespējas īsākā termiņā.
16.	Informācija par atbildīgo struktūrvienību vai amatpersonu	Satiksmes ministrijas Dzelzceļa departaments

Pielikumā:

1. Informatīvā ziņojuma projekts „Par Rail Baltica projekta nacionālās izpētes progresu un kopīga Baltijas valstu pieteikuma gatavošanu iesniegšanai "Eiropas infrastruktūras savienības instrumenta" pirmajam uzsaukumam" (SAMZino_130215_Rail SAMpav_130215_Rail Baltica; Informatīvais ziņojums „Par Rail Baltica projekta nacionālās izpētes progresu un kopīga Baltijas valstu pieteikuma gatavošanu iesniegšanai "Eiropas infrastruktūras savienības instrumenta" pirmajam uzsaukumam”

Baltica.doc) uz 26 lapām (IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA);

2. Ministru kabineta protokollēmuma projekts „Informatīvais ziņojums „Par Rail Baltica projekta nacionālās izpētes progresu un kopīga Baltijas valstu pieteikuma gatavošanu iesniegšanai "Eiropas infrastruktūras savienības instrumenta" pirmajam uzsaukumam” (SAMProt_130215_Rail Baltica.doc) uz 1 lapas (NAV KLASIFICĒTS);

3. Izziņa par atzinumos sniegtajiem iebildumiem par Informatīvā ziņojuma projektu „Par Rail Baltica projekta nacionālās izpētes progresu un kopīga Baltijas valstu pieteikuma gatavošanu iesniegšanai "Eiropas infrastruktūras savienības instrumenta" pirmajam uzsaukumam” (SAMlzz_130215_Rail Baltica.doc) uz 5 lapām (NAV KLASIFICĒTS).

4. Valsts kancelejas 2015.gada 11.februāra atzinuma Nr.56/SAN-276-IP kopija (SAMInf_VKatzinums_SAN-276-IP) uz 2 lapām (IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA).

Ministrs

A. Matīss

A. Driksna
67028020; Agnis.Driksna@sam.gov.lv;
K. Vingris
67028275; Kaspars.Vingris@sam.gov.lv

13.02.2015.
Lauris Kanderis
K. Sandroviča
Valsts sekretāra vietniece
K. Kociņš
13.02.2015
Dins V. Kociņš
Sociālais ministrijs
Valsts sekretāra vietniece
13.02.2015
13.02.2015

Džineta Innisa
Satikšanās nodaļas vadītāja
Valsts sekretāra vietniece
13.02.2015

SAMPav_130215_Rail Baltica; Informatīvais ziņojums „Par Rail Baltica projekta nacionālās izpētes progresu un kopīga Baltijas valstu pieteikuma gatavošanu iesniegšanai "Eiropas infrastruktūras savienības instrumenta" pirmajam uzsaukumam”

LATVIJAS REPUBLIKAS MINISTRU KABINETA
SĒDES PROTOKOLLĒMUMS

Rīgā

Nr.

2015.gada

.§

Informatīvais ziņojums

„Par Rail Baltica projekta nacionālās izpētes progresu un kopīga Baltijas valstu pieteikuma gatavošanu iesniegšanai "Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta" pirmajam uzsaukumam”

(...)

1. Pieņemt zināšanai iesniegto informatīvo ziņojumu.
2. Konceptuāli atbalstīt informatīvajā ziņojumā raksturoto Baltijas valstu kopīgo "Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta" pieteikuma projektu, Latvijas aktivitāšu sarakstu un Baltijas valstu rastos risinājumus EISI pieteikuma gatavošanas procesā.
3. Satiksmes ministrijai, veikt visas nepieciešamās darbības, lai sagatavotu iesniegšanai līdz 2015.gada 26.februārim finansējuma pieprasījumu "Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta" pirmajā uzsaukumā atbilstoši pieteikuma formai un tā pielikumiem.
4. Pilnvarot satiksmes ministru parakstīt kopīgu Baltijas valstu atbalsta vēstuli "Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta" pieteikumam un Latvijas Republikas vārdā veikt visas nepieciešamās darbības pieteikuma iesniegšanai.

Ministru prezidente

L.Straujuma

Valsts kancelejas direktore

E.Dreimane

Iesniedzējs: Satiksmes ministrs

A.Matišs

Vīza: Valsts sekretārs

K.Ozoliņš

13.02.2015 08:22

145

A.Driksna

67028020; Agnis.Driksna@sam.gov.lv

K.Vingris

67028275; Kaspars.Vingris@sam.gov.lv

SAMProt_130215_Rail Baltica.doc; Par Rail Baltica projekta nacionālās izpētes progresu un kopīga Baltijas valstu pieteikuma gatavošanu iesniegšanai "Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta" pirmajam uzsaukumam

NAV KLASIFICĒTS

Ingris

13.02.2015

1-1
13.02.2015.
Lauris Kanderis

Džineta Innusa
Satiksmes ministrijas
Valsts sekretāra vietniece
13.02.2015

Dīns Meronovs
Satiksmes ministrijas
Valsts sekretāra vietniece
13.02.2015

Ingūna
Satiksmes ministrijas
Valsts sekretāra vietniece
13.02.2015

13.02.15

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

INFORMATĪVAIS ZIŅOJUMS

Par Rail Baltica projekta nacionālās izpētes progresu un kopīga Baltijas valstu pieteikuma gatavošanu iesniegšanai "Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta" pirmajam uzsaukumam

I Rail Baltica nacionālās izpētes finansējuma avoti

Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas *Rail Baltica* Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums tiek veikti Eiropas transporta tīkla (TEN-T) līdzfinansēta projekta „Pētījumi par Eiropas platuma sliežu ceļa līniju (Latvijas posms)”, projekta Nr.2007-LV-27050-S, ietvaros. Nacionālajai izpētei piešķirts finansējums ar EK 2008.gada 11.decembra lēmumu C(2008) 7978 „Lēmums par finansiālā atbalsta piešķiršanu pasākumam 11.12.2008, kas attiecas uz Kopienas finansiālā atbalsta piešķiršanu vispārējas intereses projektiem „Pētījumi par Eiropas platuma sliežu ceļa līniju (Latvijas posms)” - 2007-LV-27050-S – Eiropas transporta tīklu (TEN-T) jomā”. Papildus tam Satiksmes ministrija, lai nodrošinātu finansējumu *Rail Baltica* nacionālās izpētes projektam, 2013. gada 26. martā iesniedza Eiropas Komisijā nacionālās izpētes projekta pieteikumu „Skiču projekts un darbību izpēte *Rail Baltica* dzelzceļa līnijas Latvijas posmam” TEN-T daudzgadu programmas ietvaros par tālākiem pētījumiem, kas nepieciešami plānotās Eiropas platuma *Rail Baltica* līnijas izveidei. Šis nacionālās izpētes projekts papildina iepriekšējo un paredz plānotajā *Rail Baltica* maršrutā veikt detalizētākas izpētes par pamatlīnijas detalizēto tehnisko izpēti, plānotās dzelzceļa līnijas savienojumu ar Rīgas centru, lidostu „Rīga”, Rīgas brīvostu, kā arī par papildu multimodāla savienojuma pārvada pār Daugavu pie Saulkalnes izveidi, finansēšanu un nepieciešamās dokumentācijas sagatavošanu saistītajiem iepirkumiem.

2013. gada 14. oktobrī saņemts Eiropas Komisijas apstiprinājums nacionālās izpētes finansēšanai no TEN-T budžeta. nacionālās izpētes kopējās attiecināmās izmaksas plānotas 9 840 000 *euro*, tai skaitā TEN-T budžeta finansējums 50%. Ņemot vērā, ka finansējuma nacionālajai izpētei saņēmējs ir Satiksmes ministrija, nacionālais līdzfinansējums tiek nodrošināts no valsts budžeta līdzekļiem, kas ir piešķirti saskaņā ar Ministru kabineta 2014.gada 7.janvāra protokola (prot. Nr.1 43.§) 5. punktu.

***Rail Baltica* koridora priekšizpēte**

Atbilstoši EK lēmumam 2007-LV-27050-S, 2009.gadā tika uzsākta nacionālā izpēte „Tehniski ekonomiskais pamatojums par Eiropas standarta platuma dzelzceļa līniju Igaunijā, Latvijā un Lietuvā (*Rail Baltica* koridors)” (turpmāk – priekšizpēte), ko kopīgi pasūtīja Baltijas valstis un ko veica Lielbritānijas konsultāciju kompānija AECOM. Priekšizpētes rezultātā tika ieteikts un Baltijas valstis kopīgi apstiprināja maršrutu Tallina - Pērnavā - Rīga - Paņeveža - Kauņa, kas ir vistiešākais un isākais no tālākā dienvidu punkta līdz šī koridora tālākajam ziemeļu punktam. Šīs trases tehniskie parametri paredzēti – 728 km garš jauktas satiksmes dzelzceļš un maksimālais kustības ātrums pasažieru pārvadājumiem tajā ir 240 km/h. Latvijā *Rail Baltica* kopgarums paredzēts 235 km. Šajā variantā galvenokārt plānots veidot jaunas dzelzceļa līnijas, kas šķērso pārsvarā lauksaimniecības un meža zemi. Priekšizpētes rezultātā tika aprēķināts, ka kopējās līnijas izbūves izmaksas sastādīs 3,6 miljardus *euro*, no kurām Latvijas izmaksu daļa ir 1 222 milj. *euro*, jeb 35% no kopējām līnijas izmaksām. Priekšizpētes ietvaros netika veikta detalizēta Rīgas centrālās stacijas un starptautiskās lidostas „Rīga” savienojuma, kā arī Rīgas ostu savienojumu analīze un raksturojums. Līdz ar to šie objekti netika iekļauti arī finanšu aprēķinos. Nepieciešamību iekļaut minētos objektus *Rail Baltica* trasē noteica tādi

SAMZino_130215_Rail Baltica.doc; Par Rail Baltica projekta nacionālās izpētes progresu un kopīga Baltijas valstu pieteikuma gatavošanu iesniegšanai "Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta" pirmajam uzsaukumam

ES normatīvie akti kā Eiropas Parlamenta un Padomes regula (ES) Nr. 1316/2013, ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu, groza Regulu (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (EK) Nr. 680/2007 un Regulu (EK) Nr. 67/2010. (turpmāk – EISI Regula); Eiropas Parlamenta un Padomes regula (ES) Nr. 1315/2013 par Savienības pamatnostādņēm Eiropas tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES (turpmāk – TEN-T Regula).

Izvēlētajā maršrutā brauciena ilgums starp Tallinu un Lietuvas/ Polijas robežu pasažieru vilcieniem plānots 4 stundas un 8 minūtes, bet preču vilcieniem - 10 stundas un 29 minūtes. Vidējais ātrums pasažieru vilcieniem aplēsts 170 km/h, bet kravas vilcieniem - 68 km/h. Pasažieru pārvadājumi maršrutā tiktu organizēti ik pēc divām stundām. No visiem aplūkotajiem maršrutiem tieši šajā tika konstatēts vislielākais pieprasījums attiecībā uz kravu pārvadājumiem, kas galvenokārt saistīts ar to, ka tas paredz visīsāko pārvadājumu laiku.

Priekšizpētē paredzēts, ka līdz 2024. gadam būs Rail Baltica projekta investīciju periods, savukārt nākamie 30 gadi - ekspluatācijas laiks. AECOM veiktās priekšizpētes kopējās izmaksas sastādīja 396 000 euro, un tās sedza trīs Baltijas valstis kopā – katra vienu trešdaļu.

2011. gada 7. decembra Baltijas valstu satiksmes ministru kopīgā deklarācija paredz, ka līdz 2015. gadam nepieciešams pabeigt teritorijas plānošanu jaunās dzelzceļa līnijas vajadzībām un ka katra valsts ir atbildīga par attiecīgās detalizētās tehniskās izpētes organizāciju savā teritorijā. Rail Baltica starptautiskajā darba grupā tika panākta vienošanās par kopīgajiem principiem turpmākajai detalizētai tehniskai izpētei.

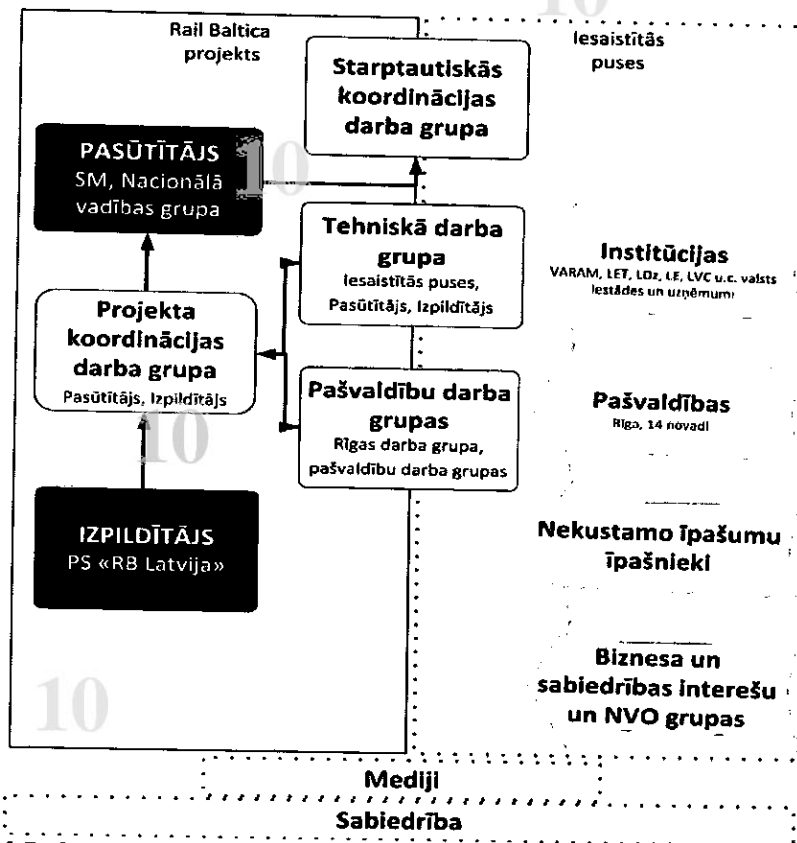
Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas *Rail Baltica* Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte

Turpmākās detalizētas tehniskās izpētes darbu nodrošināšanai Satiksmes ministrija 2013. gada 30. janvārī organizēja iepirkumu procedūru izpētei „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas *Rail Baltica* Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte” un ietekmes uz vidi novērtējums” (turpmāk – detalizēta tehniskā izpēte), kuras rezultātā noslēdza līgumu ar pilnsabiedrību „RB Latvija” ar kopējo līgumcenu 3 993 000 euro. Detalizētās tehniskās izpētes mērķis ir noteikt precīzu plānotās dzelzceļa līnijas Rail Baltica novietojumu Latvijas Republikas teritorijā, tajā skaitā savienojumus ar ostu un lidostu, un veikt nepieciešamās izpētes un priekšdarbus dzelzceļa līnijas būvprojektēšanas, zemju atsavināšanas un būvniecības procesu uzsākšanai līdz 2020. gadam.

Lai nodrošinātu izpildes vadību un kontroli Satiksmes ministrija izveidoja Nacionālo vadības grupu, kuras uzdevums ir izvērtēt un apstiprināt pilnsabiedrības „RB Latvija” izstrādātos dokumentus un ziņojumus, izskatīt problēmas un to risinājumus. Lai nodrošinātu kvalitatīvu izpētes vadību un ieinteresēto pušu interešu pārstāvniecību, ir izveidota Tehniskā darba grupa (tajā pārstāvētas 25 dažādas institūcijas, kuru intereses varētu skart projekts) un pašvaldību darba grupa (21 pašvaldības pārstāvji). Darba grupas nodrošina izpētes darba uzraudzību, organizē nepieciešamo komunikāciju starpinstitūciju līmenī un konstatēto problēmu novēršanu pēc iespējas agrākā projekta izstrādes stadijā. Šādā veidā izpētes darba un saistīto lēmumu pieņemšanas organizācija notiek maksimāli plašā lokā, ņemot vērā un iespēju robežās iestrādājot visu ieinteresēto pušu intereses. Nodevumu saturiskai izvērtēšanai ir piesaistīti arī neatkarīgie eksperti teritorijas plānošanas, ietekmes uz vidi novērtējuma, ekonomikas un inženiertehniskās izpētes jomās.

SAMZino_130215_Rail Baltica.doc; Par Rail Baltica projekta nacionālās izpētes progresu un kopīga Baltijas valstu pieteikuma gatavošanu iesniegšanai "Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta" pirmajam uzsaukumam

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA



1. attēls. Rail Baltica detalizētas tehniskās izpētes vadības shēma

Detalizētas tehniskās izpētes ietvaros paredzēts sasniegt šādus rezultātus:

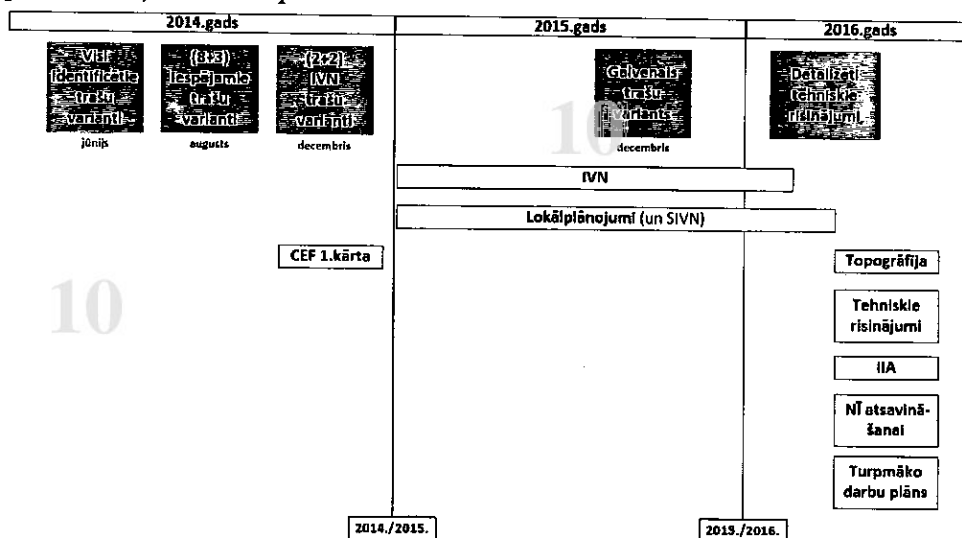
- Sagatavoti tehniskie risinājumi plānotās dzelzceļa līnijas Rail Baltica tehniski, ekonomiski un juridiski iespējamajiem novietojuma variantiem;
- Veiktas tehnisko risinājumu un detalizēto tehnisko risinājumu pamatošanai nepieciešamās inženierizpētes;
- Veikts ietekmes uz vidi novērtējums atbilstoši normatīvajos aktos noteiktajam;
- Administratīvajās teritorijās (pašvaldībās), tur, kur nepieciešams veikt grozījumus pašvaldību teritoriju plānojumos, izstrādāts jaunās dzelzceļa līnijas lokālpānojums un veikts lokālpānojuma stratēģiskais ietekmes uz vidi novērtējums, ja tāds nepieciešams;
- Izraudzīts precīzs un no visiem aspektiem pamatots jaunās dzelzceļa līnijas novietojuma variants (galvenais dzelzceļa līnijas trases novietojuma variants);
- Galvenajam dzelzceļa līnijas trases novietojuma variantam izstrādāti detalizēti tehniskie risinājumi un sagatavota nepieciešamā tehniskā dokumentācija, lai uzsāktu nākamo projekta etapu – būvprojektēšanu un būvniecību;
- Galvenajam dzelzceļa līnijas trases novietojuma variantam sagatavotas rekomendācijas zemju atsavināšanai un Pasūtītāja rīcībai attiecībā uz vietējo pašvaldību teritorijas attīstības plānošanas dokumentiem;
- Sagatavotas tehniskās specifikācijas un Pasūtītāja prasības iepirkumiem būvprojektēšanai, būvniecībai un saistītajiem procesiem, tajā skaitā projektēšanas uzdevums;
- Veikta projekta pilna izmaksu – ieguvumu analīze, tajā skaitā visiem apstiprinātajiem dzelzceļa līnijas novietojuma variantiem un apakšvariantiem, nosakot papildus izmaksas, ieņēmumus, sociālekonomiskos ieguvumus un

SAMZino_130215_Rail Baltica.doc; Par Rail Baltica projekta nacionālās izpētes progresu un kopīga Baltijas valstu pieteikuma gatavošanu iesniegšanai "Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta" pirmajam uzsaukumam

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

zaudējumus salīdzinājumā ar Pamatvariantu, balstoties uz iepriekšējās izpētes rezultātiem.

- Galvenajam dzelzceļa līnijas novietojuma variantam sagatavots detalizēts projekta izmaksu – ieguvumu analīzes aprēķinu modelis un veikta pilna izmaksu – ieguvumu analīze, tajā skaitā aprēķināts nepieciešamais ES finanšu instrumentu līdzfinansējums, sadalot projektu tehniski un ekonomiski nodalāmos realizācijas posmos pa atsevišķiem periodiem: no 2014.-2020. gadam, ievērojot n+2 principu, un no 2021.gada; Sagatavots detalizēts projekta vadības un projekta īstenošanas plāns, tajā skaitā darbu, laika un naudas plūsmas grafiks;
- Projekts strukturēts atsevišķos tehniski un ekonomiski nodalāmos būvprojektos, kurus var īstenot iespēju robežās autonomi, tādējādi nodrošinot loģisku būvniecības posmu secību projekta ietvaros, t.sk. noteikti būvobjekti, ar kuriem sākt būvdarbus, sadalot laika periodos no 2014.-2020. gadam, ievērojot n+2 principu, un no 2021.gada.
- Atbilstoši detalizētās tehniskās izpētes veikšanas laika plānam (Shematisku detalizētās izpētes laika plānu skatīt 2. attēlā) pirmo sešu mēnešu laikā izpētes veicēji veica visu identificēto trašu identifikāciju, ņemot vērā AECOM priekšizpētes laikā apskatītos trašu variantus un papildinot tos ar ievadiem Rīgā, savienojumiem ar Rīgas brīvostu un starptautisko lidostu „Rīga”, esošo dzelzceļa tīklu Rīgā un Pierīgas novados, kā arī iesaistīto pušu (saistīto institūciju un pašvaldību) izteiktos priekšlikumus.



2. attēls. Rail Baltica detalizētas tehniskās izpētes projekta laika grafiks

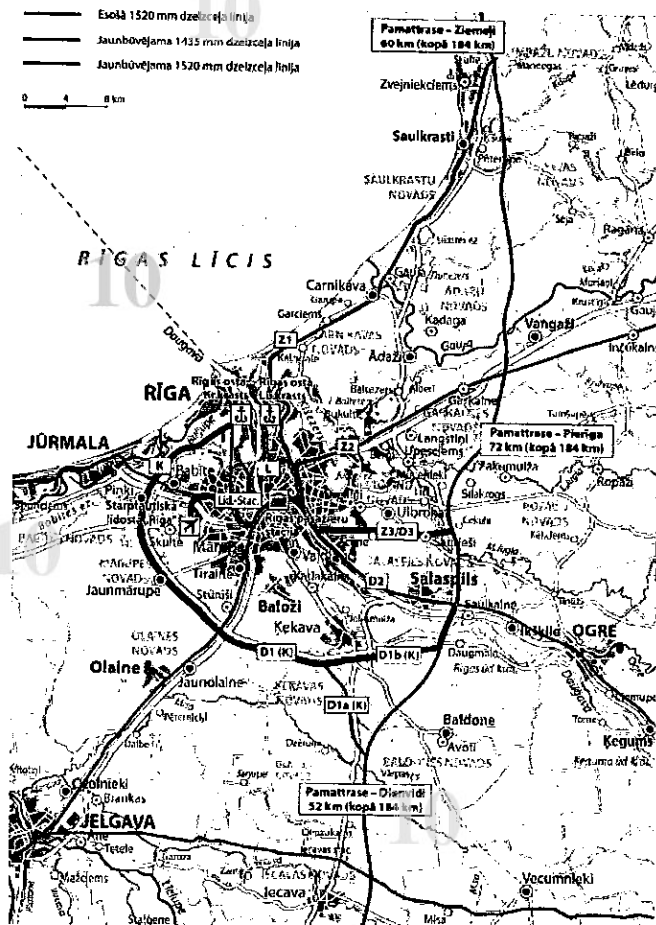
Sākotnējās izpētes procesā tika izvērtētas iespējas visdažādākajai 1520 mm un 1435 mm integrācijai, veidojot saslēgumu variācijas, izvērtējot pieturvietu atrašanās vietas ārpus Rīgas teritorijas un dažādus pasažieru pārsēšanās un kravu nogādes modeļus.

Trašu variantus un to apakšvariantus veidoja (skatīt 3. attēlu)

- 1520 mm sliežu ceļi jeb esošās trases;
- trases, kurās ir iespējama jauna 1435 mm sliežu ceļa izbūve blakus esošajiem sliežu ceļiem (1520 mm), piemēram, pieslēgumi ostai Daugavas labajā krastā),

SAMZino_130215_Rail Baltica.doc; Par Rail Baltica projekta nacionālās izpētes progresu un kopīga Baltijas valstu pieteikuma gatavošanu iesniegšanai "Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta" pirmajam uzsaukumam

- jaunu dzelzceļa līniju 1435 mm izbūves trašu varianti (piemēram, pieslēgumi ostai Daugavas kreisajā krastā, pieslēgums apvedceļam).



3. attēls. Rail Baltica detalizētas tehniskās izpētes alternatīvas

Identificētajiem variantiem tika veikta sākotnējā analīze un novērtējums ņemot vērā tehniskos, vides un ekonomiskos kritērijus. Papildus notika plašs konsultāciju process ar pašvaldību un tehnisko darba grupām. Atbilstoši šim novērtējumam, Satiksmes ministrija apstiprināja trīs *Rail Baltica* variantus pamatlīnijas novietojumam un astoņus iespējamus variantus ievadiem Rīgā, ar papildvariantiem savienojumam ar Rīgas Brīvostu ostas labajā un kreisajā Daugavas krastā, kā arī apstiprināja PS „RB Latvija” piedāvāto pieeju daudzkritēriju analīzei, lai analizētu variantus no ekonomiskiem, vides, tehniskiem un juridiskiem aspektiem un lai atlasītu variantus, kurus virzīt turpmāk ietekmes uz vidi novērtējuma veikšanai.

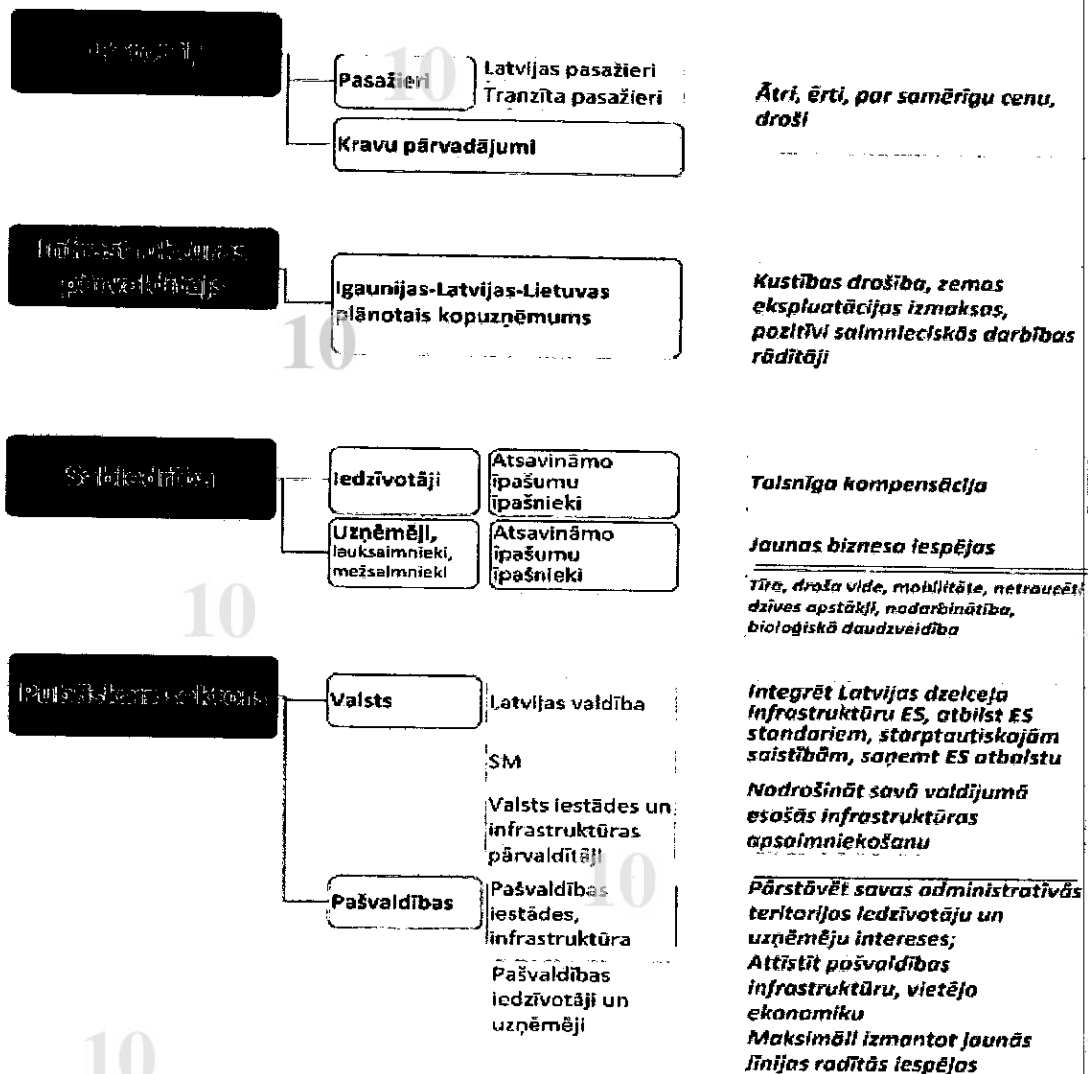
Atlasīto variantu daudzkritēriju analīze Rail Baltica nacionālās izpētes ietvaros

Daudzkritēriju analīze ir metode (DKA), kas atbalsta lēmumu pieņemšanu, kas palīdz apskatīt vairākus variantus no dažādiem aspektiem. Atbalstāmajiem variantiem jānodrošina no izmaksu, funkcionalitātes, ietekmes uz vidi un sabiedrību, ietekmes uz transporta infrastruktūru un atbilstības ilgtermiņa attīstības interesēm viedokļa visefektīvākais *Rail Baltica* pamatlīnijas novietojums un Rīgas centra, lidostas Rīgas un Rīgas brīvostas savienojums. Līdz ar to vērtējot dažādas pamattrases un ievadu Rīgā

SAMZino_130215_Rail Baltica.doc; Par Rail Baltica projekta nacionālās izpētes progresu un kopīga Baltijas valstu pieteikuma gatavošanu iesniegšanai "Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta" pirmajam uzsaukumam

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

alternatīvas, ar kvantitatīvo un kvalitatīvo faktoru palīdzību tiks analizētas šādu četru iesaistīto pušu intereses (skatīt 4. attēlā):



4. attēls. Rail Baltica detalizētas tehniskās izpētes alternatīvas

Katras kategoriju (iesaistīto pušu) ietvaros, trases novietojuma alternatīvas tika sarindotas pēc to pārākuma attiecībā pret priekšizpētes piedāvāto pamatvariantu (pamattrasei un ievadam Rīgā), bet savā starpā dimensijas pēc to būtiskuma sarindotas netika, jo tas ietvertu lielu subjektivitāti. Līdz ar to, divi optimālākie pamattrases un ievadu Rīgā varianti noteikti pēc dimensiju savstarpēja novērtējuma, pamatojoties uz katras kategorijas ietvaros noteikto labāko variantu pēc attiecīgajiem kvantitatīvajiem un kvalitatīvajiem faktoriem. Par daudzkritēriju analīzes rezultātā noteiktajām trasēm, kas būtu virzāmas tālāk uz IVN veikšanu, informētas iesaistītās puses – rezultāti prezentēti projekta Tehniskajā darba grupā un Pašvaldību darba grupā. Savukārt Nacionālā vadības grupa, ņemot vērā daudzkritēriju analīzes rezultātus, pieņēma lēmumu veikt Ietekmes uz vidi novērtēšanas procedūru 5. attēlā attēlotajām dzelzeļa līnijas alternatīvām. Būtiskākās šo alternatīvu priekšrocības pa kategorijām ir apkopotas 1. tabulā.

SAMZino_130215_Rail Baltica.doc; Par Rail Baltica projekta nacionālās izpētes progresu un kopīga Baltijas valstu pieteikuma gatavošanu iesniegšanai "Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta" pirmajam uzsaukumam

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

Lietotāji	Infrastrukturās pārvaldītājs	Vide un sabiedrība	Valsts un pašvaldības intereses
Tiek nodrošināts līdzsvars starp visu lietotāju grupu interesēm – tranzīta pasažieri; pasažieri, kuru galamērķis ir Rīgas centrs vai lidosta; pasažieri, kuri izmanto tikai maršrutu centrs – lidosta.	Optimāls investīciju apjoms ar iespēju variēt projekta realizāciju attīstības stadijās, piemēram, pirmajā stadijā uzbūvējot līniju līdz starptautiskajai lidostai „Rīga”, ko perspektīvā iespējams papildināt ar caur braucošo variantu.	Iespējamo alternatīvu izbūves laikā tiek minimāli ietekmētas aizsargājamās dabas teritorijas.	Alternatīvas nodrošina ES transporta politikas pamatnostādnēs iekļauto principu realizāciju, efektīvi iekļaujot Rail Baltica Latvijas posmu Ziemeļjūras–Baltijas transporta koridorā.
Tiek nodrošināts optimāls kravu plūsmas ātrums un nepieciešamības gadījumā efektīva sasaiste ar Rīgas brīvostu izmantojot Salaspils terminālu.	Alternatīvas paredz optimālas ekspluatācijas izmaksas. Ekspluatācija un uzturēšana ir samērīga, jo nav nepieciešama sarežģīta integrācija ar 1520mm sistēmu.	Kravu plūsma novirzīta ārpus blīvi apdzīvotām vietām, tsk., Rīgas pilsētas dzīvojamajiem rajoniem	Alternatīvas nodrošina Latvijas valsts ilgtermiņa stratēģiskās intereses Rīgas centrālās stacijas, starptautiskās lidostas “Rīga” un Rīgas brīvostas attīstībā.
Tiek nodrošināta iespēja attīstīt lidostu „Rīga” kā aviokravu sadales centru.		Mazākais tiešā un netiešā veidā ietekmēto cilvēku skaits.	Tiek nodrošināts minimāls atsavināmo īpašumu skaits, tsk., maksimāli izmantojot esošos vai plānotos inženiertehniskās infrastruktūras koridorus.
Tiek nodrošināts maksimāls līdzsvars starp pasažieru un kravu pārvadātāju interesēm, tsk, radot iespēju attīstīt industriālās teritorijas un loģistikas centrus vietās, kur ir nozīmīgi infrastruktūras mezgli.			

1.tabula. Alternatīvu salīdzinošā tabula

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

Rail Baltica dzelzceļa līniju alternatīvu izvietojums Latvijā noteikts, balstoties ES transporta baltajā grāmatā^[1] noteikto pieeju **izveidot pilnībā funkcionējošu Eiropas Savienības mēroga multimodālu TEN-T pamattiklu**, īpašu uzmanību pievēršot **nākotnes multimodālo loģistikas ķēžu veikspējas optimizēšanai**, kā arī energoefektīvāko transporta veidu izmantošanai.

Sabiedriskās apspriešanas procesam un detalizētai izpētei IVN ietvaros **tiek izvirzīti divi varianti**, kuriem ir: iespējami īsākais trases garums, kas nodrošina zemākas kapitālās un uzturēšanas izmaksas, kā arī īsākus braukšanas laikus; attiecīgi labākie investīciju rādītāji; iespējami mazākā ietekme uz vidi un sabiedrību; vislielākā atbilstība valsts un pašvaldību plānošanas dokumentiem un ilgtermiņa interesēm.

Piedāvātās alternatīvas veido nākotnes iespējas attīstīt industriālās teritorijas un loģistikas centrus visās vietās, kurās krustojas esošā 1520 mm līnija un nozīmīgi autoceļi, kā arī vietās, kurās atrodas valsts vai pašvaldību rīcībā esošas teritorijas. Saimnieciskās darbības attīstības iespējas trases tuvumā sekmē tas, ka uz IVN izvēlētie trases varianti ārpus Rīgas iet nelielā attālumā no tādiem ekonomiskajiem centriem kā Salacgrīva, Saulkrastī, Salaspils, Iecava, Bauska. Nākotnē tas paver iespējas attīstīt arī reģionālo satiksmi ziemeļu-dienvidu virzienā. Rīgas pilsētas savienojumi iekļauti pamatlīnijā, pa kuru notiks pasažieru pārvadājumi. Uz IVN tiek virzīts variants, kas ietver optimālākos Rīgas pasažieru stacijas un starptautiskās lidostas „Rīga” savienojumu, kā arī ļauj ilgtermiņā attīstīt starptautisko lidostu Rīga kā Eirāzijas aviokravu pārvadājumu posmu.

Lai nodrošinātu visus Projekta specifiskos nosacījumus un izmantotu iespēju izpētīt aktuālos jautājumus, līdz 2015.gada beigām plānots veikt papildus izpētes darbus šādās jomās:

- Rail Baltica dzelzceļa līnijas integrācija Rīgas centrālā multimodālā sabiedriskā transporta mezglā - tehniskā risinājuma izstrāde. Izpētes mērķis ir izstrādāt optimālu Rīgas centrālā multimodālā sabiedriskā transporta mezgla tehnisko un pilsēt būvniecisko risinājumu, nodrošinot divu dzelzceļa sistēmu, sabiedriskā transporta un individuālās mobilitātes risinājumu savstarpēju integrāciju vienotā transporta mezglā.

- Rail Baltica dzelzceļa līnijas intermodālā kravu loģistikas centra Latvijā darbības plāna un tehnisko risinājumu izstrāde. Izpētes mērķis ir veikt izpēti par Rail Baltica dzelzceļa līnijas intermodālā kravu loģistikas centra Latvijā - detalizēta darbības projekta izstrāde saistībā ar kopējo loģistikas sistēmu Latvijā, trīs Baltijas valstīs un Baltijas jūras reģionā, un ņemot vērā sasaisti ar globālo loģistikas ķēžu kravu plūsmām.

- Kustības vadības organizācijas modeļu izpēte Rail Baltica dzelzceļa līnijas Latvijas posmam. Izpētes mērķis ir veikt detalizētu izpēti kustības vadības organizācijai, analizējot jaudas sadali un izmaksas, veicot modelēšanu un aprēķinus.

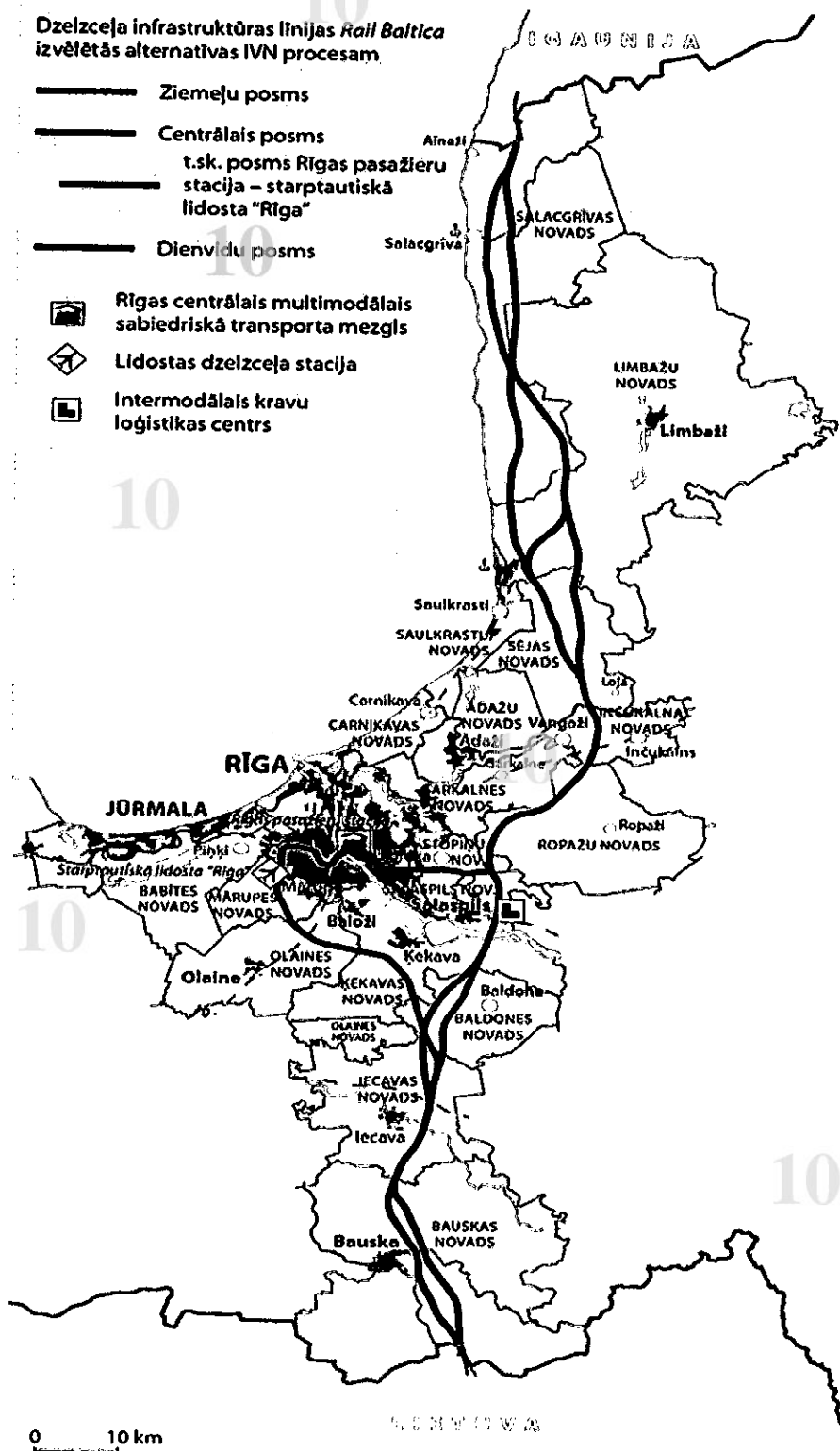
Turpmākās izpētes gaitā tiks izstrādāti risinājumi identificētajiem infrastruktūras objektiem, ko skar plānotā Rail Baltica trase. Rīgas pilsētas posms ir viena no nozīmīgākajām un sarežģītākajām trases daļām, tai skaitā koncentrējoties uz plānoto Rīgas centrālās stacijas mezglu posmā no Lāčplēša ielas līdz Krasta ielai, kā arī dzelzceļa pārvadu pār Kārļa Ulmaņa gatvi pie Stacijas Imanta.

[1] "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu", 2011

SAMZino_130215_Rail Baltica.doc; Par Rail Baltica projekta nacionālās izpētes progresu un kopīga Baltijas valstu pieteikuma gatavošanu iesniegšanai "Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta" pirmajam uzsaukumam

IVN procesam atlasītie varianti

IVN procesam tiek virzīti trases varianti, kas ietver optimālākos trases novietojumus skatoties no Rail Baltica dzelzceļa trases perspektīvas vidējā un ilgtermiņā



5.attēls. Rail Baltica trases novietojums Latvijas teritorijā ietekmes uz vidi novērtējuma veikšanai

SAMZino_130215_Rail Baltica.doc; Par Rail Baltica projekta nacionālās izpētes progresu un kopīga Baltijas valstu pieteikuma gatavošanu iesniegšanai "Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta" pirmajam uzsaukumam

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

II Pieteikums "Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta" finansējumam

EISI izveide un darbības princips

Eiropas Komisija (turpmāk - Komisija) 2011. gada 29. jūnijā publicēja priekšlikumu par nākamo daudzgadu finanšu plānu laikposmam no 2014. līdz 2020. gadam – "Budžets stratēģijai "Eiropa 2020"". Savā priekšlikumā Komisija ierosināja izveidot jaunu integrētu instrumentu ieguldījumiem Eiropas Savienības infrastruktūras prioritātēs transporta, enerģētikas un telekomunikāciju jomā – "Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments" 2013. gada 11. decembrī tika pieņemta Eiropas Parlamenta un Padomes regula (ES) Nr. 1316/2013 ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu, groza Regulu (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (EK) Nr. 680/2007 un Regulu (EK) Nr. 67/2010. (turpmāk – EISI Regula).

Savukārt, lai atvieglotu pamattīkla koordinētu īstenošanu EISI Regula definē pamattīklu koridorus un posmus (EISI Regulas 1. pielikums), kuri aptver visus transporta veidus (autotransports, dzelzceļš, iekšzemes ūdensceļi, jūras un gaisa transports) un īpaši savienojuma platformas starp dažādiem transporta veidiem (jūras ostas, iekšzemes ostas, lidostas, dzelzceļa-autotransporta savienojumu termināļi), tādējādi atvieglot efektīvu un ilgtspējīgu kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu, pilnveidojot satiksmes vadības sistēmas un veicinot ilgtspējīgu kravu pārvadājumu pakalpojumu, inovatīvu risinājumu un jaunu tehnoloģiju ieviešanu.

Lielāko daļu EISI finansējuma plānots novirzīts prioritārajiem pamattīkla projektiem, kas saistīti ar deviņiem pamattīkla veidojošajiem transporta koridoriem, un projektiem, kam piemīt liela ES pievienotā vērtība pamattīkla nodrošināšanā. Būtiski ir uzlabojumi Austrumu-Rietumu virziena savienojumos, kas ir ES infrastruktūras galvenā prioritāte, veidojot jaunu transporta infrastruktūru, kā arī modernizējot esošo. Rail Baltica projekts atbilst visām augstāk minētajām ES prioritātēm un ir daļa no Ziemeļjūras–Baltijas transporta koridora, tādējādi likumsakarīga ir tā iekļaušana EISI Regulas 1. pielikumā, kas nodrošina, ka Rail Baltica projekta realizēšana ir ne tikai Baltijas valstu, bet arī Eiropas interesēs.

EISI finansējums transporta nozarei laikposmā no 2014. līdz 2020. gadam ir EUR 26.2 miljardi. Sākotnēji tika plānoti trīs uzsaukumi, kuru ietvaros dalībvalstis varētu pieteikt projektus uz savu garantēto pieejamo aploksni, attiecīgi 2014. gadā, 2015. gadā un 2016. gadā, tomēr ieviešot jauno EISI instrumentu radās laika korekcijas, kā rezultātā pirmais EISI uzsaukums aizkavējās. Eiropas Komisija 2014. gada 11. septembrī izsludināja pirmo projektu iesniegumu konkursu par finanšu palīdzības piešķiršanu no EISI, kas nosaka un turpina jauno Eiropas transporta tīklu (TEN-T) politiku, 2014. gada ikgadējās un daudzgadu programmas ietvaros. EISI pirmās kārtas projektu iesniegumu iesniegšanas termiņš Eiropas Komisijā ir 2015. gada 26. februāris.

Plānots, ka EK veiks pieteikuma izvērtējumu 6 mēnešu laikā, līdz ar to projektu finansēšanas līgums ar pieteikuma iesniedzēju varētu tikt noslēgts ne ātrāk kā 2015. gada septembrī, bet ne vēlāk kā 2015. gada 31. decembrī ar projekta realizēšanas termiņu līdz 2020+2 gadi. Šobrīd EK plāno, ka papildus EISI pirmajam pieteikumu uzsaukumam būs otrais uzsaukums 2016. gadā, savukārt turpmākais būs atkarīgs no tā, kā valstīm veicies pirmajos divos EISI uzsaukumos un cik būs finansējums ko Koneģijas valstis nebūs izlietojušas no savām aploksnēm, kas varētu tikt atgriezts EISI. Atgrieztajam

SAMZino_130215_Rail Baltica.doc; Par Rail Baltica projekta nacionālās izpētes progresu un kopīga Baltijas valstu pieteikuma gatavošanu iesniegšanai "Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta" pirmajam uzsaukumam

finansējumam netiks vairāk piemērots garantēto aplokšņu princips, bet tiks pielietots iesniegto projektu atklātas konkurences princips neskatoties uz konkrētu valstu piederību.

Atbilstoši EISI regulas 5.pantam, transporta nozarei kopumā ir atvēlēti EUR 26.2 miljardi, no kuriem 11.3 miljardi ir pārvietoti no Kohēzijas fonda, uz kuru var pieteikties tikai tās valstis, kas ir tiesīgas saņemt finansējumu no Kohēzijas fonda ar atbalsta intensitāti līdz 85%. Savukārt EISI finansējums, kas ir pieejams visām ES dalībvalstīm, bija 14,9 miljardi, no kuriem 18% tika pārvietoti uz Eiropas Stratēģisko Investīciju Fondu (ESIF), kā rezultātā šajā daļā šobrīd ir pieejami 12.2 miljardi. Pieejamais finansējums uz pirmo EISI uzsaukumu EISI Kohēzijas fonda daļā sastāda 4 miljardus, bet uz atlikušo finansējuma daļu, kas sastāda 7,3 miljardus, Kohēzijas valstis varēs pieteikties otrajā EISI uzsaukumā 2016.gadā.

Latvijai pieejamais EISI finansējums Rail Baltica projekta realizēšanai

Atbilstoši iepriekš panāktajām vienošanām par ES budžetu, EISI ietvaros Latvijai, kā dalībvalstij, kas tiesīga saņemt finansējumu no Kohēzijas fonda, garantētā pieejamā finansējuma aploksne investīciju periodā 2014. – 2020.gadam, ir 240 milj., kas ir Kohēzijas fonda līdzekļi. Maksimālā ES līdzfinansēšanas likme dalībvalstīm, kas tiesīgas saņemt finansējumu no Kohēzijas fonda ir 85%. Saskaņā ar EISI principiem Latvijai jāpiesakās uz garantēto aplokšni šajā un nākamajā uzsaukumā, vai līdz brīdim, kad garantēto aplokšņu princips tiks aizstāts ar atklātu projektu konkurences principu, t.i., līdz 2017.gadam. Tādejādi, ja Latvija pirmajos divos EISI uzsaukumos neapgūs visu savu garantēto aplokšni pastāv iespēja, ka Latvija pazaudēs Kohēzijas fonda līdzekļus.

Papildus EISI Kohēzijas daļai, Latvija var pieteikties arī uz kopējo EISI finansējuma daļu, kas sastāda 12,2 miljardus. Atšķirībā no EISI Kohēzijas daļas, kur līdzfinansējuma likme ir līdz 85%, kopējai EISI finansējuma daļai tiek piemērots princips, ka maksimālā līdzfinansējuma likme ir atkarīga no veicamajiem darbiem, piemēram - pētījumiem pieejamā atbalsta intensitāte ir 50%, pārrobežu posmiem līdz 40%, bet koridora problemātisko posmu un „pudeles kaklu” novēršanai līdz 30%.

Projekta apstiprināšanas gadījumā Latvijai būs jāņem vērā līdzfinansēšanas princips, proti, nacionālais līdzfinansējums ir obligāts ES finansējuma daļas saņemšanas priekšnosacījums. Latvija ir tiesīga saņemt finansējumu ar atbalsta likmi līdz 85%, kas jāskata kontekstā ar EISI metodoloģiju. Lai gan Rail Baltica ir starptautisks pārrobežu projekts ar lielu Eiropas pievienoto vērtību, veido savienojumu trūkstošajā Eiropas platuma dzelzceļa infrastruktūras posmā un tam ir liels ES atbalsts, tas ir arī ienēmumus ģenerējošs projekts, kā rezultātā tam tiek piemērota finansējuma deficīta likme.

Atbilstoši AECOM 2011.gadā veiktajai izpētei un Izmaksu ieguvumu analīzei, sākotnējā finanšu deficīta likme tika aprēķināta 66% apmērā. Ņemot vērā, ka ieguvumu-izdevumu analīze, uz kuras pamata tika aprēķināta finansējuma deficīta likme, tika veikta par četrām valstīm – Igauniju, Latviju, Lietuvu un Poliju, bet Polija nepiedalās Baltijas valstu kopīga pieteikuma gatavošanā, piemērojamā finansējuma deficīta likme tika pārrēķināta bez Polijas, tādejādi veidojot 75,8%. Turpmākajā Baltijas valstu kopīga pieteikuma sagatavošanas procesā finansējuma deficīta likme tika precizēta atbilstoši jaunajai ES metodoloģijai, ņemot vērā Baltijas valstu likumdošanas nianšes, kā arī tika precizēta diskonta likme un gads, līnijas izmantošanas maksa par vilciena km, atlikuši vērtība, ienākumi un ekspluatācijas izmaksas. Precizētā finansējuma deficīta likme sastāda 95.57%, tomēr līdz EISI pieteikuma sniegšanai tā vēl var tikt precizēta, bet nevar sasniegt 100%, jo tādā gadījumā valstu budžetam būtu jāuzņemas ilgtermiņa saistības, garantējot

SAMZino_130215_Rail Baltica.doc; Par Rail Baltica projekta nacionālās izpētes progresu un kopīga Baltijas valstu pieteikuma gatavošanu iesniegšanai "Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta" pirmajam uzsaukumam

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

līnijas atjaunošanas izmaksas kā arī ierobežotu valstu un Rail Baltica operētāja iespējas aizņemt līdzekļus starptautiskajos finanšu tirgos. Zemāk redzams AECOM 2011.gada finansēšanas deficīta likmes salīdzinājums ar aktualizēto finansēšanas deficīta likmi, ko plānots iesniegt EISI pirmajā uzsaukumā:

	Pārskatītā finanšu analīze		2011. gada AECOM priekšizpēte (izņemot dzelzceļa līnijas izmantošanas maksu Polijā)		
Diskonta likme		4%		5%	Samazināta saskaņā ar jaunajiem ES IIA norādījumiem
Diskonta gads		2012		2010	Pieņemts atbilstoši Lietuvas ierosinājumam, saskaņots ar AECOM
Līnijas izmantošanas maksa par vilciena km	Pasažieru pārvadājumi	€ 2.69	Pasažieru Pārvadājumi	€ 3.95	Infrastrukturās maksājumu likmes samazinātas. Jaunās likmes sedz uzturēšanas un reinvestīciju izmaksas un paredz pozitīvu kumulatīvo naudas plūsmu projekta dzīves ciklā.
	Kravu pārvadājumi	€ 3.80	Kravu pārvadājumi	€ 5.92	
	Nediskontēts	Diskontēts	Nediskontēts	Diskontēts	
Kopējās investīciju izmaksas, neskaitot uzkrājumus	3,678,000,000		3,677,931,740		Atšķiras, jo cits diskontēšanas gads (sk. augstāk)
Kopējās investīciju izmaksas		2,429,506,674		2,092,913,460	Diskonta likmes un nediskontētās vērtības atšķirības
Atlikusī vērtība	302,608,042		1,568,843,049		Mainīta aprēķina pieeja uz jauno ES IIA norādījumu rekomendēto – pamatojoties uz sagaidāmo neto naudas plūsmu vērtību pēc projekta dzīves cikla (iepriekš tika noteikta atbilstoši nolietojuma likmēm)
Atlikusī vērtība		56,033,387		183,337,092	Diskonta likmes un nediskontētās vērtības

SAMZino_130215_Rail Baltica.doc; Par Rail Baltica projekta nacionālās izpētes progresu un kopīga Baltijas valstu pieteikuma gatavošanu iesniegšanai "Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta" pirmajam uzsaukumam

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

					atšķirības
Ienākumi		533,863,774		392,806,378	Izņemti ar Polijas posmu saistāmie ieņēmumi un samazinātas ieņēmumu likmes (sk. augstāk)
Ekspluatācijas izmaksas		482,260,813		70,656,833	Paaugstinātas jo tika iekļautas papildus uzturēšanas izmaksas. Attiecīgi paaugstinātas infrastruktūras maksas likmes, lai tiktu nosegtas uzturēšanas izmaksas
Finansējuma deficīts					
Tīrie ieņēmumi		107,636,349		505,486,637	Rezultējošais rādītājs
Investīciju izmaksas – tīrie ieņēmumi =		2,321,870,326		1,587,426,823	Rezultējošais rādītājs
Finansējuma deficīta likme (%)		95.57%		75.85%	Rezultējošais rādītājs

6.tabula. Finansējuma deficīta likmes salīdzinošā tabula

Pamatojoties uz augstāk minēto un atbilstoši EISI metodoloģijai, provizoriskais kopējais Latvijai pieejamais finansējums EISI garantētās aploksnēs ietvaros un tā sadalījums ir sekojošs:

	Aploksne	Finansējuma deficīta likme	ES atbalsta intensitāte	Pašu finansējums	Kopējais finansējums	Faktiskā ES atbalsta intensitāte
<i>Izpētes</i>	24.44	100.00%	85%	4.31	28.76	85.0%
<i>Darbi</i>	215.56	95.57%	85%	49.79	265.35	81.2%
KOPĀ	240.00	96.00%	85%	54.11	294.11	81.6%

7.tabula. Latvijai pieejamais EISI finansējums un nepieciešamais līdzfinansējums

Gadījumā, ja tiks koriģēta finansējuma deficīta likme, proporcionāli mainīsies Latvijas līdzfinansējuma daļa un kopējā pieejamā finansējuma summa. Vienlaikus jāņem vērā, ka finansēšanas deficīta likme netiek piemērota pētījumiem un tehniskā projekta izstrādei saglabājot iespējamo līdzfinansējumu pilnā apmērā, t.i. 85%, tādējādi atkarībā no pētījumu un tehnisko projektu kopējām izmaksām proporcionāli mainās kopējā Latvijai pieejamā investīciju summa.

Rail Baltica projekta kopējais realizēšanas plāns

Rail Baltica ir lielākais publiskās dzelzceļa lietošanas infrastruktūras izbūves projekts pēdējos 100 gados, un atbilstoši 2011.gada AECOM priekšizpētei, Rail Baltica projekta realizēšana paredzēta līdz 2025.gadam. Minēto termiņu var ietekmēt gan ES SAMZino_130215_Rail Baltica.doc; Par Rail Baltica projekta nacionālās izpētes progresu un kopīga Baltijas valstu pieteikuma gatavošanu iesniegšanai "Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta" pirmajam uzsaukumam

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

finansējuma pieejamība, gan ģeopolitiskā situācija, gan Latvijas iespēja līdzfinansēt projektu, gan partneru progress, gan arī citi sociālekonomiski faktori. Ņemot vērā augstāk minēto un Rail Baltica projekta nozīmību, iespējamo realizācijas laiku un nepieciešamās investīcijas, projekts ir realizējams loģiskās un secīgās kārtās.

Rail Baltica nacionālās izpētes gaitā pētnieki ir identificējuši iespējamo trases novietojumu Latvijas teritorijā, kam tiek uzsākts Ietekmes uz vidi novērtēšanas process – skatīt 5. attēlu.

Visu Rail Baltica līniju plānots sadalīta trīs loģiskās daļās, jeb ģeogrāfiskos posmos: Latvijas centrālā daļa, Centrālā daļa – Ziemeļi, Centrālā daļa – Dienvidi. Katru ģeogrāfisko posmu ir paredzēts realizēt loģiskos etapos/kārtās atkarībā no laika grafika, pieejām finansējuma, realizēšanas loģikas un partneru progresa. Piemēram Centrālā daļā iespējami trīs etapi: Upeslejas - Lidosta; Lidosta – Centrālās daļas Dienvidu punkts; Centrālās daļas Dienvidu punkts – Centrālās daļas Ziemeļu punkts.

Papildus ģeogrāfiskajiem posmiem un to etapiem/kārtām, plānots izdalīti galvenos punktveida objektus uz Rail Baltica dzelzceļa līnijas, kas kalpo par pamatu nākamo kārtu/etapu realizēšanai, nodrošina līnijas pilnīgu pabeigtību un pilnīgu funkcionalitāti (pasažieru pārvadājumi, kravu pārvadājumi un vilcienu tehnisko apkalpes infrastruktūru) – t.sk., Rīgas Centrālā stacija (stacijas dzelzceļa mezgla robežās un stacijas pasažieru apkalpes infrastruktūra – ēkas u.c.), Rail Baltica Starptautiskās lidostas „Rīga” dzelzceļa stacija (stacijas dzelzceļa mezgla robežās un stacijas pasažieru apkalpes infrastruktūra – ēkas u.c.), depo (dzelzceļa stacijas mezgls un nepieciešamās ēkas un būves tehniskai apkopei, utt.) un Kravu terminālis/loģistikas centrs (kravas stacijas – dzelzceļa mezgls un intermodālais/multimodālais terminālis).

Katram šādam ģeogrāfiskā posma etapam/kārtai vai punktveida objektam uzsākot tā realizāciju tiek nodrošināta teritorija (zemes ieguve), gatavots savs tehniskais projekts, saņemta atsevišķa būvatļauja un veikta būvniecība. Šāda pieceja nepieciešama, jo:

1. atbilstoši LV būvniecību reglamentējošajiem normatīvajiem aktiem iespējams pieņemt ekspluatācijā tikai tādas dzelzceļa infrastruktūras posmus/etapus, kas ir pilnībā ekspluatējami;

2. ievērojot dažādu kopējā projekta etapu/kārtu atšķirīgo sarežģītību un iespējamo izbūves laiku, secību nepieciešams ievērot uzsākot ar sarežģītākajām fundamentālām inženierbūvēm (tilti, stacijas, tuneļi, pārvadi utt.), kuru realizācija projekta sākotnējā stadijā ļautu ātri un efektīvi projektu turpināt, izbūvējot savienojamo infrastruktūru starp punktveida objektiem.

Visa Projekta realizēšanas laikā tiek piemērots vienots etapu horizontālais būvniecības tehnoloģisko kārtu princips:

1. Būvlaukuma sagatavošanas un zemes darbi jeb nulles cikls;
2. Mākslīgo būvju (tilti, tuneļi, pārvadi, estakādes) konstrukciju izbūve;
3. Dzelzceļa zemes klātnes izbūve, tajā skaitā nepieciešamā šķērsojamās infrastruktūras pārbūve/pārceļšana, ielu/ceļu šķērsojumu izbūve;
4. Kontakttīkla, signalizācijas un telekomunikāciju sistēmu izbūve;
5. Sliežu ceļu (šķembu balasts, gulšņi, sliedes, pārmiju pārvedas) izbūve;
6. Energoapgādes sistēmas izbūve;
7. Citu nepieciešamo elementu un sistēmu (piemēram - skaņu sienas) izbūve.

SAMZino_130215_Rail Baltica.doc; Par Rail Baltica projekta nacionālās izpētes progresu un kopīga Baltijas valstu pieteikuma gatavošanu iesniegšanai "Eiropas infrastruktūras savienības instrumenta" pirmajam uzsaukumam

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

Būvdarbi var tikt uzsākti vienā vai vairākos ģeogrāfisko posmu etapos saskaņā ar Rail Baltica kopējo realizēšanas plānu, EISI pieteikuma laika grafiku, pieejamo finansējumu, gatavības pakāpi un partneru progresu.

Saskaņā ar augstāk minēto plānots Rail Baltica projekta realizēšanu sākt ar Latvijas centrālo daļu pielāgojot un vai izbūvējot divus punktveida objektus Rail Baltica vajadzībām, t.i., Rīgas centrālo staciju un Rail Baltica staciju lidostā, vienlaikus sākot realizēt sliežu savienojumu starp šiem punktveida objektiem. Šāda pieeja nodrošina, ka tiktu realizēti divi no sarežģītākajiem punktveida objektiem un izbūvēta dzelzceļa līnija starp tiem, tādējādi atbilstoši Latvijas normatīvajiem aktiem tā varētu tikt nodota ekspluatācijā un pilnvērtīgi operēta pirms kopējā Rail Baltica projekta pabeigšanas.

Vienlaikus jāuzsver, ka Lidostas savienojums ar ātrgaitas sliežu ceļu atbilst VAS „Starptautiskā lidosta „Rīga”” un Rīgas attīstības stratēģijai, kā arī Baltās grāmatas prasībām.

EISI pieteikuma struktūra

Baltijas valstis ir vienojušās par kopīga pieteikuma sagatavošanu un iesniegšanu EISI pirmajā projektā uzsaukumā un šim nolūkam 2014.gada 12.novembrī tika izveidots Baltijas valstu kopuzņēmums RB Rail AS, ar mītnes vietu Rīgā. RB Rail AS un speciālā starptautiskā Darba grupa šobrīd aktīvi strādā pie EISI pieteikuma sagatavošanas ar iesniegšanas termiņu 26.februāris.

EISI pieteikums ir jāsagatavo atbilstoši EK sagatavotajai formai, kas sastāv no A, B, C, un D sadaļām, kā arī pielikumiem. Gatavojot kopīgu pieteikumu, ņemot vērā informāciju, kas prasīta katrā sadaļā, puses saskārās ar sekojošiem izaicinājumiem un rada iespējamus kompromisus:

1. A sadaļā jāatspoguļo projekta būtība t.sk. īss kopējā projekta un piesakāmo aktivitāšu apraksts, jāidentificē iesniedzēji norādot to kontaktinformāciju un gadījumā, ja ir vairāki, kurš būs vadošais iesniedzējs, kādai transporta jomai projekts atbilst, kā tas iekļaujas EISI regulā identificētajos transporta koridoros kā arī vispārēja finanšu informācija.

Gatavojot A sadaļu Baltijas valstis saskārās ar dažādu RB Rail AS Akcionāru līguma interpretāciju un akcionāru līguma gatavošanas laikā neidentificētām Lietuvas (turpmāk – LT) likumdošanas niansēm, kas neparedz, ka kopuzņēmums RB Rail AS varētu būt vienīgais EISI pieteikuma iesniedzējs un realizētājs. LT pozīcija ir, ka atbilstoši nacionālai likumdošanai ES finansējumam nepastarpināti jānonāk Lietuvas valsts kasē, kā arī zemes atsavināšanu valsts interesēs var realizēt tikai un vienīgi pati valsts. Papildus LT uzsver, ka Lietuvas Dzelzceļš ir infrastruktūras pārvaldītājs un kā tāds ir atbildīgs par esošās dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanu un jaunas infrastruktūras būvniecību. Pamatojoties uz augstāk minēto, LT piedāvāja decentralizētu projekta ieviešanas modeli, kur atbilstoši EISI pieteikuma iesniegšanas formai būtu trīs iesniedzēji, kas kļūtu par beneficiāriem, savukārt kopuzņēmums RB Rail AS būtu tikai koordinējošā loma. Šāda pieeja netika atbalstīta no Igaunijas partneru puses un ir pretrunā akcionāru līgumam.

Kā kompromiss ir uzskatāms variants, ka EISI pieteikumu iesniedz četri iesniedzēji, kas kļūtu par beneficiāriem, atbilstoši trīs Baltijas valstis un kopuzņēmums RB Rail AS. Ņemot vērā, ka vairāku iesniedzēju gadījumā nepieciešams identificēt vadošo iesniedzēju, tas būtu kopuzņēmums RB Rail AS, kas arī pildītu vienlaikus kontaktpunkta un koordinatora lomu. Šādā izpildījumā EISI pieteikumā katrai aktīviātei, par ko puses var vienoties šobrīd, tiktu identificēts atbildīgais iesniedzējs un realizētājs, piemēram, par

SAMZino_130215_Rail Baltica.doc; Par Rail Baltica projekta nacionālās izpētes progresu un kopīga Baltijas valstu pieteikuma gatavošanu iesniegšanai "Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta" pirmajam uzsaukumam

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

zemju atsavināšanu atbildīga katra valsts, bet kopuzņēmums atbildīgs par Ieguvumu-izdevumu analīzes aktualizēšanu, kontraktu slēgšanas modeļa izstrādei un projekta ieviešanas un biznesa plāna sagatavošanu, savukārt tām aktivitātēm, kurām konkrēts ieviesējs nav viennozīmīgi identificējams, EISI pieteikumā tiktu pievienots skaidrojums, ka atbildīgie iesniedzēji un aktivitātes ieviesējs tiktu identificēti 6 mēnešu laikā, bet ne vēlāk kā līdz finansēšanas līguma slēgšanai. Šāda pieeja nodrošina, ka neviens projekta realizēšanas modelis nav izslēgts un ļauj ekspertiem piedāvāt, un valstīm vienoties par labāko risinājumu turpmākai Rail Baltica projekta realizēšanai.

Minētā pieeja ir izskatīta Igaunijas valdības 2015.gada 5.februāra sēdē un atbalstīta, savukārt Lietuvas puse starpvaldību sarunās ir akceptējusi, ka EISI pieteikumu iesniedz četri iesniedzēji – kopuzņēmums RB Rail AS un trīs Baltijas valstis. Vienlaikus jāuzsver, ka sarunas vēl turpinās.

Papildus Baltijas valstis ir vienojušās kopā ar EISI pieteikumu, iesniegt kopīgu Baltijas valstu atbalsta vēstuli Rail Baltica projekta realizēšanai, vēlreiz apstiprinot to, kas minēts Premjerministru deklarācijās, t.i., ka Rail Baltica ir nozīmīgs projekts Baltijas valstīm un Baltijas valstis ir gatavas šo projektu realizēt pilnā apmērā. Iesniedzot šādu atbalsta vēstuli, Latvija neuzņemas papildus ilgtermiņa finansu saistības Rail Baltica projekta realizēšanā.

2. B sadaļā norāda detalizētu informāciju par iesniedzēju t.sk. tā saistītajiem uzņēmumiem un aktivitāšu ieviesējiem, iesniedzēja finanšu informāciju, iespējamajiem galvotājiem u.c.

B sadaļā prasīts norādīt informāciju gan par iesniedzējiem, gan katras aktivitātes realizētāju. Ņemot vērā, ka joprojām konkrēts projekta realizācijas modelis nav sagatavots Latvijas interesēs būtu saglabāt nostāju, ka atbildīgais iesniedzējs ir Latvijas valsts Satiksmes ministrijas personā. Vienlaikus uzsverot, ka katras aktivitātes ieviesējs tiktu identificēti 6 mēnešu laikā, bet ne vēlāk kā līdz finansēšanas līguma slēgšanai.

Šāda pieeja ļauj vienoties ne tikai starp Baltijas valstīm par labāko projekta realizēšanas modeli, bet arī nacionālajā līmenī izvērtēt visus iespējamus variantus un identificēt katras aktivitātes labāko ieviesēju neradot papildus izmaksas vai administratīvo slogu.

3. C sadaļā tiek norādīta un skaidrota projekta atbilstība ES regulējumam t.sk. atbilstība vides aizsardzības regulējumam, valsts atbalsta regulējumam, publisko iepirkumu regulējumam, u.c. Minētās informācijas sagatavošanu nodrošina kopuzņēmums RB Rail AS.

4. D sadaļā tiek norādīta piesakāmo aktivitāšu detalizēta informācija t.sk. izvērsti aktivitāšu saraksts, laika grafiks, nepieciešamais finansējums, u.c. Turpmāk seko EISI kopējā pieteikuma Latvijas aktivitāšu daļas izklāsts.

EISI pieteikuma Latvijas aktivitātes

Lai efektīvi apgūtu Latvijas garantēto aploksni 240 milj apmērā, kā arī samazinātu risku, kas rastos, ja Latvija nepieteiktu, vai pieteiktu tikai daļu savas garantētās aploksnes, uz pirmo EISI uzsaukumu nepieciešams pieteikties uz visu Latvijai garantēto aploksni pirmajā EISI uzsaukumā. Vienlaikus informējam, ka līdzīgu pieeju izmanto arī Lietuva un Igaunija.

Gatavojot pieteikumu pirmajam EISI uzsaukumam, tiek ņemts vērā Rail Baltica globālā projekta realizēšanas pamatprincips, proti - Rail Baltica projekts jārealizē tādos SAMZino_130215_Rail Baltica.doc; Par Rail Baltica projekta nacionālās izpētes progresu un kopīga Baltijas valstu pieteikuma gatavošanu iesniegšanai "Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta" pirmajam uzsaukumam

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

ģeogrāfiskos posmos un etapos, kas pēc to realizēšanas ļautu tos nodot ekspluatācijā un sākt pilnvērtīgi ekspluatēt, kam ir pieejams ES finansējums un Latvijas līdzfinansējums, kas nodrošinātu loģisku pamatu turpmākās līnijas realizēšanai. Pamatojoties uz augstāk minēto un izvērtējot iespējamo Rail Baltica līnijas novietojumu Latvijas teritorijā, varam konstatēt, ka Rail Baltica projektu nepieciešams sākt ar Latvijas centrālo daļu, t.i., ar centrālās daļas tehnisko projektu, punktveida objektu Centrālā stacija un Rail Baltica stacija lidostā realizēšanu, kā arī to savienošanu ar sliežu ceļu.

Rail Baltica dzelzceļa līnijas posms Rīgas Pasažieru stacija – Starptautiskā lidosta „Rīga” sastāv no sekojošiem iecirkņiem:

1. Rīgas Pasažieru stacija – lai izvietotu Rail Baltica sliežu ceļus Rīgas stacijā, tajā ir nepieciešama esošo sliežu ceļu pārbūve, kā arī pasažieru apkalpošanas infrastruktūras un sasaistes infrastruktūras ar citiem transporta veidiem izbūve. Tāpat šajā iecirknī ir paredzēts izbūvēt mākslīgās būves (estakādi), kontakttīkla, signalizācijas, telekomunikācijas sistēmas un sliežu ceļus;

2. Iecirknis Rīgas Pasažieru stacija- Torņakalns (dzelzceļa tilts pāri Daugavai) - tā kā esošo dzelzceļa tiltu tehniski nav iespējams izmantot vienlaicīgi divu sliežu ceļu platumiem (1520 mm un 1435 mm), Daugavas šķērsošanai Rail Baltica sliežu ceļiem paredzēts izbūvēt blakus esošajam Dzelzceļa tiltam (Salu tilta pusē) vēl vienu tiltu diviem 1435 mm sliežu ceļiem. Šajā iecirknī ir paredzēts izbūvēt mākslīgās būves (tilts), kontakttīkla, signalizācijas, telekomunikācijas sistēmas, sliežu ceļus un skaņu sienas;

3. Iecirknis Torņakalns-Zasulauks – Daugavas kreisajā krastā Rail Baltica dzelzceļam ir nepieciešams šķērsot esošā dzelzceļa līniju Torņakalns- Jelgava, kā arī Torņakalna blīvi apbūvēto teritoriju. Lai nodrošinātu Rail Baltica dzelzceļa savienojumu iecirknī bez kustības ātruma ierobežojumiem, kā arī esošās dzelzceļa sistēmas caurlaidības nesamazināšanu, esošās dzelzceļa līnijas Torņakalns- Jelgava un Torņakalna blīvās apbūves zonas šķērsojums ir jāizvieto citā līmenī. Šobrīd notiekošās detalizētās izpētes stadijā ir paredzēts, ka Rail Baltica dzelzceļš šajā iecirknī tiks izbūvēts tunelī. Tālākā izpētes gaitā tiks vērtēta arī iespēja izvietot Rail Baltica trasi virs zemes, šķērsojot gan esošā dzelzceļa līniju, gan Fr. Brīvzemnieka, Torņakalna un Altonavas ielas pārvadus. Šajā iecirknī ir paredzēts izbūvēt mākslīgās būves (tunelis ar drošības aprīkojumu), kontakttīkla, signalizācijas, telekomunikācijas sistēmas un sliežu ceļus;

4. Iecirknis Zasulauks-Imanta (K. Ulmaņa gatves pārvads) – šajā iecirknī ir paredzēts sliežu ceļus izvietot tieši blakus esošajiem dzelzceļa līnijas Zasulauks- Jūrmala sliežu ceļiem, paplašinot esošo dzelzceļa zemes klātņi. Šajā iecirknī ir paredzēts izbūvēt dzelzceļa zemes klātņi, kontakttīkla, signalizācijas, telekomunikācijas sistēmas, sliežu ceļus un skaņas sienas;

5. Dzelzceļa pārvads pāri K. Ulmaņa gatvei – iecirknī ir paredzēts ar dzelzceļa pārvadu šķērsot K. Ulmaņa gatvi (autoceļš A10 Rīga- Ventspils). Šajā iecirknī ir paredzēts izbūvēt dzelzceļa zemes klātņi, kontakttīkla, signalizācijas, telekomunikācijas sistēmas, sliežu ceļus un skaņas sienas. Tāpat šajā iecirknī ir paredzēts pārbūvēt divas esošās 110 kV elektropārvades līnijas un ierīkot kontakttīkla elektroapgādes apakšstaciju;

6. Iecirknis K. Ulmaņa gatves pārvads-Starptautiskā lidosta „Rīga” – šajā iecirknī ir paredzēts sliežu ceļus izvietot uz dzelzceļa zemes klātnes, paredzot divlīmeņu šķērsojumu izbūvi ar esošo ceļu infrastruktūru. Šajā iecirknī ir paredzēts izbūvēt dzelzceļa zemes klātņi ar ielu tīkla šķērsojumiem, kontakttīkla, signalizācijas, telekomunikācijas sistēmas, sliežu ceļus un skaņas sienas;

SAMZino_130215_Rail Baltica.doc; Par Rail Baltica projekta nacionālās izpētes progresu un kopīga Baltijas valstu pieteikuma gatavošanu iesniegšanai "Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta" pirmajam uzsaukumam

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

7. Dzelzceļa estakāde Starptautiskajā lidostā „Rīga” – lai neapgrūtinātu esošo un paredzēto transporta infrastruktūru Starptautiskās lidostas “Rīga” darbībai un pieejamībai, Rail Baltica dzelzceļš lidostas teritorijā ir pacelts virszemes līmenī uz estakādes. Šajā iecirknī ir paredzēts izbūvēt dzelzceļa zemes klātņi estakādes rampām, estakādes konstrukcijas, kontakttīkla, signalizācijas, telekomunikācijas sistēmas un sliežu ceļus.

8. Starptautiskās lidostas „Rīga” dzelzceļa pasažieru termināls – starptautiskajā lidostā “Rīga” ir paredzēta ērta un no nokrišņiem pasargāta pasažieru iekāpšana un izkāpšana, cita nepieciešamā infrastruktūra Rail Baltica pasažieru pavadājumu izmantošanai, kā arī savienojums ar lidostas pasažieru apkalpošanas termināļiem.

Kopējās provizoriskās investīcijas (milj. euro), kas nepieciešamas, lai realizētu Rail Baltica dzelzceļa līnijas posmu Rīgas Centrālā pasažieru stacija – Starptautiskā lidosta „Rīga” ir sekojošas:

Lidostas savienojums: Projektēšana, būvniecība, uzraudzība	Investīcijas
Lidostas Rail Baltica dzelzceļa stacija un estakāde	64 155 282.22
Iecirknis K. Ulmaņa gatves pārvads- Starptautiskā lidosta „Rīga”	9 788 725.93
Dzelzceļa pārvads pāri K. Ulmaņa gatvei	14 523 774.86
Iecirknis Zaslauks- Imanta (K. Ulmaņa gatves pārvads),	19 053 208.39
Iecirknis Torņakalns- Zaslauks (tunelis)	181 980 654
Iecirknis Rīgas Pasažieru stacija- Torņakalns (dzelzceļa tilts pāri Daugavai)	59 191 756.80
Rīgas centrālā pasažieru stacija	85 038 966.40
Zemju atsavināšana	15 764 000
Apakšstacija	12 190 000
Kopā:	461 686 369

8. tabula. Savienojuma Rīgas Centrālā pasažieru stacija – Starptautiskā lidosta „Rīga” kopējās izmaksas

Augstāk redzamās izmaksas ir provizoriskas un tiek turpināts darbs, lai izmaksu pozīcijas precizētu un, ļoti iespējams, samazinātu, kā, piemēram, iecirknī Zaslauks-Imanta, kur izmaksas ir norādītas par tuneļa būvniecību, tiek analizētas arī iespējas līniju virzīt virs zemes +1 līmenī.

Salīdzinot posma Centrālā stacija – Lidosta izmaksas ar Latvijai pieejamo finansējumu pie finansēšanas deficīta likmes 95,57%, kā arī ņemot vērā, ka papildus tiešajām izmaksām, kas saistītas ar šī posma izbūvi, jāpieskaita arī kopējā projekta izmaksas (centrālās daļas tehniskais projekts, pētījumi), secināms, ka pirmajā CEF pieteikumā pieejamais finansējums ir nepietiekams, lai pilnībā realizētu savienojuma izbūvi. Ņemot vērā augstāk minēto, Latvijas EISI pieteikums tiek strukturēts tā, lai nodrošinātu pirmajā EISI uzsaukumā pieejamo līdzekļu visefektīvāko izmantošanu, vienlaikus nodrošinot loģisku nākamo kārtu realizēšanas un finansēšanas modeli.

Kā primārās aktivitātes EISI pieteikumā tiek iesniegts:

SAMZino_130215_Rail Baltica.doc; Par Rail Baltica projekta nacionālās izpētes progresu un kopīga Baltijas valstu pieteikuma gatavošanu iesniegšanai "Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta" pirmajam uzsaukumam

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

1. Tehniskais projekts visai Rail Baltica Centrālajai daļai;
2. Centrālās stacijas un Rail Baltica stacijas starptautiskajā lidostā „Rīga” projektēšanai un celtniecībai;
3. Nepieciešamo zemju atsavināšana posmā Rīgas Pasažieru stacija – Starptautiskā lidosta „Rīga”;
4. Citi pētījumi un Kopuzņēmuma RB Rail AS aktivitāšu finansēšanai nepieciešamā Latvijas daļa (katra valsts finansē 1/3 daļu).

Pēc augstāk minēto aktivitāšu finansēšanas, atlikušais finansējums tiek izlietots dzelzceļa savienojuma starp Rīgas centrālo staciju un starptautisko lidostu „Rīga” izbūvei atbilstoši sekojošam principam darbu veikšanas secībā:

1. Mākslīgo būvju (tilti, tuneļi, pārvadi, estakādes) izbūve;
2. Dzelzceļa zemes klātnes izbūve, tajās skaitā nepieciešamā šķērsojamās infrastruktūras pārbūve/pārcelšana, ielu/ceļu šķērsojumu izbūve;
3. Kontakttīkla, signalizācijas un telekomunikācijas sistēmu izbūve;
4. Sliežu ceļu (šķembu balasts, gulšņi, sliedes, pārmiju pārvedas) izbūve;
5. Energoapgādes sistēmas izbūve;
6. Citu nepieciešamo elementu un sistēmu (piem. skaņu sienas) izbūve;

Atbilstoši esošajam principam un EISI pieteikuma saturam Latvija saglabā manevru iespēju un precīzu būvdarbu plānu ar iespējami zemākām papildu izmaksām līdz posma funkcionalitātes nodrošināšanai Latvija varēs sagatavot pēc tam, kad EK atbilstoši savai metodoloģijai būs izvērtējusi kopējo Baltijas valstu pieteikuma Latvijas daļu un identificējusi, kādā apmērā un ar kādu finansēšanas likmi finansēs Latvijas iesniegtās aktivitātes.

Vienlaikus informējam, ka atbilstoši EK noteikumiem, lai varētu pieteikt darbus, jāizpildās priekšnosacījumiem, ka pieteiktajai aktivitātei vai projektam ir veikta ieguvumu-izdevumu analīze. Viens no 2011.gada AECOM izpētes darba uzdevumiem ir bijis izvērtēt Rīgas centra un starptautiskās lidostas „Rīga” 1435mm platuma dzelzceļa līnijas savienojuma nepieciešamību. Izpētes gaitā tika secināts, ka šāds savienojums ir nepieciešams un tas būtu ekonomiski pamatots gadījumā, ja tiktu nodrošināts vilcienu biežums katras 15-20 minūtes. Tā kā izpētes darba uzdevums neparedzēja detalizētu atsevišķu posmu izpēti, tad netika piedāvāts precīzs tehniskais risinājums šī savienojuma nodrošināšanai. AECOM izpētes laikā vēl nebija apstiprināta Baltā grāmata un stājusies spēkā Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1315/2013 (2013. gada 11. decembris) par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES, kas nosaka nepieciešamību integrēt Starptautisko lidostu „Rīga” vienotā Eiropas ātrgaitas dzelzceļa transporta tīklā. Pamatojoties uz augstāk minēto Starptautisko lidostu „Rīga” paredzēts iekļaut Rail Baltica dzelzceļa līnijas pamatmaršrutā, papildus nodrošinot efektīvu savienojumu ar atsevišķu vilcienu. AECOM veiktajā ieguvumu-izdevumu analīzē tika ņemti vērā ieguvumi, no Starptautiskās lidostas „Rīga” pasažieru ģenerētās plūsmas, savukārt nacionālās izpētes gaitā tiek precizēti šie ieguvumi paredzot, satiksmes intensitāti ar 15-20 minūšu takti, pēc kā aktualizētā ieguvumu-izdevumu analīze tiks iesniegta EK.

Baltijas valstis ir vienojušās, ka EISI pirmajā uzsaukumā izmanto AECOM 2011 gadā veiktā pētījuma ietvaros sagatavoto Ieguvumu-Izdevumu analīzi. Lai gan šajā analīzē ir ņemti vērā ieguvumi no savienojuma ar starptautisko lidostu „Rīga” AECOM pētījumā

SAMZino_130215_Rail Baltica.doc; Par Rail Baltica projekta nacionālās izpētes progresu un kopīga Baltijas valstu pieteikuma gatavošanu iesniegšanai "Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta" pirmajam uzsaukumam

savienojums ar lidostu pa 1435 mm platuma sliedēm nebija iekļauts. Tādejādi saglabājas risks, ka Rail Baltica dzelzceļa līnijas posmā Rīgas Centrālā stacija – Starptautiskā lidosta „Rīga” būvniecības aktivitātes „Rail Baltica stacijas starptautiskajā lidostā „Rīga”” un „sliežu savienojuma starp starptautisko lidostu „Rīga” un Rīgas centrālo staciju” varētu netikt apstiprinātas. Lai gan risks pastāv, tomēr nepieciešams pēc iespējas agrākā stadijā iesniegt pieteikumu ar pilnu vēlamu aktivitāšu sarakstu, lai gadījumā, ja kāda no aktivitātēm netiek apstiprināta Latvijai saglabātos iespēja precizēt un iesniegt tās atkārtoti otrajā EISI uzsaukumā 2016.gadā, tādejādi nezaudējot Latvijai garantēto aploksni. Vienlaikus skaidrojam, ka gadījumā, ja kāda pieteikumā iesniegtajām aktivitātēm neatbilst ES prasībām, netiek noraidīts kopējais pieteikums, bet tikai neatbilstošā aktivitāte.

Provizoriskais pirmajā EISI uzsaukumā piesakāmais aktivitāšu un finansēšanas pārskats ir redzams 9.tabulā, savukārt papildus nepieciešamais finansējums, lai realizētu Rail Baltica dzelzceļa līnijas posmu Rīgas Centrālā pasažieru stacija – Starptautiskā lidosta „Rīga” norādīts 10.tabulā. Pirmajā EISI uzsaukumā iesniedzamais aktivitāšu saraksts var tikt precizēts un papildināts pieejamās aploksnes ietvaros.

Nr.	Izmaksas, papojījumi	INVESTĪCIJAS	FINANSĒJUMS	
			VALSTS	Pieejamais CEF Finansējums (95% & FinGap)
PIRMAIS CEF PIETEKUMS				
KOPĀ		294.11	54.11	240.00
Tehniskie projekti un pētījumi				
Kopējais RB projekts				
	Tehniskais projekts Centrālajai daļai, bez Centra - Lidosta posma	12.29	1.84	10.44
	Zemes atsavināšanas plāns un risinājumi	0.10	0.02	0.09
	Tehniskā dizaina (būvprojekta) ekspertīze	0.78	0.12	0.66
	Publiskā komunikācija	0.63	0.09	0.53
	AS RB Rail izpētes darbu attiecināmā daļa	2.00	0.30	1.70
Centrālā Stacija - Lidostas savienojums				
	Tehniskais projekts Centrālā stacija	2.40	0.36	2.04
	Tehniskais projekts Lidosta rīga	0.35	0.05	0.30
	Tehniskais projekts Lidosta - Centrs	10.21	1.53	8.68
	Kopā Tehniskie projekti un Pētījumi	28.76	4.31	24.44
	Atlikums	265.35	49.79	215.56
Zemju atsavināšana				
Centrālā Stacija - Lidostas savienojums				
	Zemju atsavināšana	15.76	2.96	12.81
	Kopā Zemju atsavināšana	15.76	2.96	12.81
	Atlikums	249.59	46.84	202.75
Būvniecība				
Centrālā Stacija - Lidostas savienojums				
	Projekta vadība (owner's supervision)	2.40	0.45	1.95
	Būvniecība Centrālā stacija	82.60	15.50	67.10
	Būvniecība Dzelzceļa termināls Lidostā Rīga	18.60	3.49	15.11
	Līnijas Būvniecība Phase I	145.99	27.40	118.59
	Kopā Būvniecība	249.59	46.84	202.75
	Atlikums	0.00	0.00	0.00

9. tabula. Latvijas EISI pirmajā uzsaukumā piesakāmās aktivitātes un to izmaksas

SAMZino_130215_Rail Baltica.doc; Par Rail Baltica projekta nacionālās izpētes progresu un kopīga Baltijas valstu pieteikuma gatavošanu iesniegšanai "Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta" pirmajam uzsaukumam

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

Savinojums Rīgas Centrālā stacija - Lidosta				
Nr.	Izmaksas, pa pozīcijām	INVESTĪCIJAS	FINANSĒJUMS	
			VALSTS	Pieejamais CEF finansējums (95,57%)
KOPĀ		464.44		226.58
I Tehniskie projekti un Pētījumi				
I	Tehniskais projekts Centrālā stacija	2.40	0.36	2.04
	Tehniskais projekts Lidosta rīga	0.35	0.05	0.30
	Tehniskais projekts Lidosta - Centrs	10.21	1.53	8.68
	Kopā Tehniskie projekti un Pētījumi	12.96	1.94	11.02
	Atlikums	451.47		215.56
II Zemiņu atsavināšana				
II	Zemju atsavināšana	15.76	2.96	12.81
	Atlikums	435.71		202.75
III Būvniecība				
III	Projekta vadība (owner's supervision)	2.40	0.45	1.95
	Būvniecība Centrālā stacija	82.60	15.50	67.10
	Būvniecība Dzelzceļa termināls Lidostā Rīga	18.60	3.49	15.11
	Līnijas Būvniecība Phase I	145.99	27.40	118.59
	Kopā Būvniecība	249.59	46.84	202.75
	Atlikušais nepieciešamais finansējums	186.12		0.00
IV	Līnijas Būvniecība Phase II (nākamajās CEF kārtās)	186.12		

10.tabula. Posma Rīgas Centrālā pasažieru stacija – Starptautiskā lidosta „Rīga” papildus nepieciešamais finansējums

Nemot vērā Latvijai pieejamo finansējumu EISI garantētās aploksnes ietvarā, EISI pieteikuma aktivitāšu saturu un salīdzinot to ar finansējumu, kas nepieciešams, lai realizētu Rail Baltica dzelzceļa līnijas posmu Rīgas Centrālā pasažieru stacija – Starptautiskā lidosta „Rīga” secināms, ka pilnīgai minētā posma realizēšanai papildus nepieciešams finansējums sastāda 186,12 milj.euro (10.tabula).

Iztrūkstošo finansējumu, primāri, savienojuma starp Rīgas centrālo staciju un starptautisko lidostu „Rīga” izbūvei, kā arī pārējo posmu realizēšanai Latvijai būs iespējams, nākotnē izmantojot kādu no sekojošiem finansēšanas veidiem:

1. 2017.gadā, kad EISI Kohēzijas daļas valstu neizmantotās aploksnes tiks atgrieztas EISI, projektiem, kuru realizēšana būs uzsākta, uz atklātas konkurences pamata, būs iespēja iegūt nepietiekamo finansējumu jau uzsāktu aktivitāšu pabeigšanai, kā arī turpmākā projekta realizēšanai;
2. Nepieciešamības gadījumā 2017.gadā joprojām būs pieejams EISI vispārējās daļas finansējums, indikatīvi ar 40% līdzfinansējuma likmi. Latvijai būs iespēja izvērtēt finansējuma iegūšanas nosacījumus un pieteikties uz to;
3. Rail Baltica projekta realizēšanu būs iespējams turpināt arī nākamajā plānošanas periodā sākot no 2020.gada piesaistot ES finanšu līdzekļus gan no EISI, gan citiem Eiropas strukturālajiem un investīciju fondiem;
4. Papildus EISI finanšu instrumentam, pastāv iespēja, ka savienojumu būs iespējams finansēt no citiem Eiropas strukturālajiem un investīciju fondiem, piemēram EK sadarbībā ar dalībvalstīm 2019. gadā izvērtēs programmu darbības rezultātus katrā dalībvalstī, ņemot vērā attiecīgo programmu darbības rezultātu satvaru. Ja prioritātes starpposma mērķi nav sasniegti, dalībvalsts ierosina pārdalīt attiecīgo izpildes rezerves summu prioritātēm, kurās mērķi ir sasniegti. Ja dalībvalsts neiesniedz informāciju, attiecīgo programmu vai prioritāšu izpildes rezerve attiecīgajām programmām vai prioritātēm netiek piešķirta;

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

5. Nepieciešamības gadījumā iespējams papildus piesaistīt arī citus EISI regulā paredzētos finanšu instrumentus projekta finansēšanai vai līdzfinansējuma finansēšanai. Saskaņā ar EISI regulu var tikt izmantoti šādi finanšu instrumenti (10% no kopējā EISI finansējuma):
 - a. kapitāla instrumenti, piemēram, ieguldījumu fondi, kas orientējas uz riska kapitāla nodrošināšanu darbībām, kas sekmē kopīgu interešu projektus;
 - b. aizdevumi un/vai garantijas, ko realizē ar riska dalīšanas instrumentiem, tostarp projektu obligāciju kredītkvalitātes uzlabošanas mehānismu, atbalstot atsevišķus projektus vai projektu portfeļus, kurus emitē finanšu iestāde no saviem līdzekļiem, bet kam Eiropas Savienība paredz piešķirumu uzkrājumiem un/vai kapitāla sadalei;
6. Papildus augstāk minētajiem finansēšanas avotiem pieejami arī citi finansēšanas modeļi, kā piemēram publiskā privātā partnerība, vai līnijas potenciālā operatora ieguldījums infrastruktūrā.

Vienlaikus EISI pieteikumā jānorāda arī Latvijas kopējā projekta izmaksas. Ņemot vērā, ka vēl nav noslēgusies detalizētā tehniskā izpēte, precīzas Rail Baltica Latvijas izmaksas vēl nav zināmas, bet provizoriskās aplēses rāda, ka kopējās izmaksas būs augstākas nekā aprēķinātas AECOM priekšizpētē un varētu sastādīt 1 867 milj.euro, kā identificēts 11.tabulā.

Rail Baltica kopējais projekts	Investīcijas
Posms: Centrālā daļa - Ziemeļi	564
Posms: Centrālā daļa - Dienvidi	287
Posms: Uperslejas - Centrālā stacija	106
Rīgas Centrālā stacija	85
Posms: Centrālā Stacija-lidosta	376
Posms: Lidosta-Ziemeļu centrālās daļas punkts	165
Saulkalnes mežgls	96
Saulkalnes (Spilves) multimodālais termināls	56
Kopīgie darbi (vadības centrs, depo u.c.)	139
Kopā	1 875
Izpētes	17
Projekta vadība, komunikācija	18
Kopuzņēmuma RB Rail AS aktivitātes	2
Kopā	1 912

11.tabula Provizoriskas kopējās Rail Baltica projekta Latvijas izmaksas

Gatavojot kopējo EISI pieteikuma D sadaļu, iesniedzējiem jānorāda arī pieteikto aktivitāšu realizācijas laika grafiks. Pieteiktās aktivitātes jārealizē šajā plānošanas periodā, tas nozīmē līdz 2020+2 gadi. Provizoriskais aktivitāšu realizēšanas laika grafiks ir sekojošs:

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

Nr.	Pasākums	2015				2016				2017				2018				2019				2020				2021				2022																
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4													
	Prajāmā																																													
I	Īpašumu atsavināšanas plāns, ieskaitot risinājumus																																													
	Tehniskā dizaina (būvprojekta) ekspertīze																																													
	Publiskā komunikācija																																													
	Kopuzņēmuma RB Rail AS aktivitātes																																													
	Tehniskā projekta																																													
	Centrālā stacija un Lidošanas stacija																																													
	Metu konkurss																																													
	Tehniskā projekta iepirkums																																													
	Tehniskais projekta izstrāde																																													
	Līnijas centrālās daļa																																													
	Tehniskā projekta iepirkums																																													
	Tehniskais projekta izstrāde																																													
	Būvdarbi (B/B)																																													
	Centrālā stacija; Lidošanas dzelzceļa stacija;																																													
	Centrālās stacijas - Lidošanas Savienojums																																													
	Būvniecības iepirkums																																													
	Būvniecība																																													
	Zemes atsavināšana																																													
	Zemju atsavināšanas I kārtā																																													

12. tabula. Provizoriskais EISI aktivitāšu laika grafiks

Nemot vērā EISI pirmajā uzsaukumā plānotās piesakāmās aktivitātes un ievērojot to realizēšanas plānoto laika grafiku, tiek prognozēta sekojoša aktivitāšu finansēšana pa gadiem, t.sk. kopējā finansējuma summa, kā arī nepieciešamais finansējums no valsts budžeta laika periodā no 2015 – 2022.gadam:

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

Rozičija	Investīcijas, kopā	GRAFIKS								
		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
KOPĀ	294.11	0.00	2.72	9.81	32.65	45.06	53.91	74.98	74.98	
t.sk. valsts līdzfinansējums	54.11	0.00	0.41	1.51	5.52	8.43	10.11	14.07	14.07	
t.sk. ES līdzfinansējums	240.00	0.00	2.31	8.30	27.13	36.63	43.80	60.91	60.91	
Kopējais RB projekts										
Tehniskais projekts Centrālajai daļai, bez Centra - Lidosta posma	12.29		1.00	4.00	7.29					
Zemes atsavināšanas plāns un risinājumi	0.10		0.10							
Tehniskā dizaina (būvprojekta) ekspertīze	0.78			0.30	0.48					
Publiskā komunikācija (Latvijas daļa)	0.63		0.13	0.13	0.13	0.13	0.13			
AS RB Rail izpētes darbu attiecināmā daļa*	2.00		0.20	0.50	0.50	0.50	0.10	0.10	0.10	
Centrālā stacija - Lidostas savienojums										
Tehniskais projekts Centrālā stacija	2.40		0.24	0.72	1.44					
Tehniskais projekts Lidosta rīga	0.35		0.04	0.11	0.21					
Tehniskais projekts Lidosta - Centrs	10.21		1.02	3.06	6.13					
Kopā Tehniskie projekti un Pētījumi	28.76	0.00	2.72	8.81	16.17	0.63	0.23	0.10	0.10	
t.sk. valsts līdzfinansējums*	4.31	0.00	0.41	1.32	2.43	0.09	0.03	0.02	0.02	
t.sk. ES līdzfinansējums	24.44	0.00	2.31	7.49	13.74	0.53	0.19	0.09	0.09	
Zemju atsavināšana										
Zemju atsavināšana				1.00	4.00	7.00	3.76			
Kopā Zemju atsavināšana	15.76	0.00	0.00	1.00	4.00	7.00	3.76	0.00	0.00	
t.sk. valsts līdzfinansējums	2.96	0.00	0.00	0.19	0.75	1.31	0.71	0.00	0.00	
t.sk. ES līdzfinansējums	12.81	0.00	0.00	0.81	3.25	5.69	3.06	0.00	0.00	
Būvniecība										
Projekta vadība (owner's supervision)	2.40				0.12	0.36	0.48	0.72	0.72	
Būvniecība Centrālā stacija	82.60				4.13	12.39	16.52	24.78	24.78	
Būvniecība Dzelzceļa termināls Lidostā Rīga	18.60				0.93	2.79	3.72	5.58	5.58	
Līnijas Būvniecība Phase I	145.99				7.30	21.90	29.20	43.80	43.80	
Kopā Būvniecība	249.59	0.00	0.00	0.00	12.48	37.44	49.92	74.88	74.88	
t.sk. valsts līdzfinansējums	46.84	0.00	0.00	0.00	2.34	7.03	9.37	14.05	14.05	
t.sk. ES līdzfinansējums	202.75	0.00	0.00	0.00	10.14	30.41	40.55	60.83	60.83	

* - valsts līdzfinansējums 300 t. EUR apmērā tiek realizēts ar ieguldījumu AS RB Rail pamatkapitālā

13.tabula. EISI pirmā pietiekama aktivitāšu finansēšanas grafiks pa gadiem

EISI pieteikuma vērtēšana

Saskaņā ar EISI regulas 10. panta 6. punktu un TEN-T regulas 7. panta 2. punkta c) apakšpunktu projektam piešķiramās finansiālās palīdzības apjomu nosaka, pamatojoties uz katra projekta izmaksu un ieguvumu analīzi, līdz ar to visiem projektu priekšlikumiem par darbiem jāpievieno izmaksu un ieguvumu analīze, kurā norādīta projektam prasītā līdzfinansējuma likme, vienlaikus ņemot vērā EISI regulas 10.pantā noteiktās maksimālās līdzfinansējuma likmes.

Projektu pieteikumu izvērtēšana notiek sadarbībā ar Komisijas izveidoto Inovācijas un komunikāciju tīklu izpildāgentūru (INEA). Lēmums par projektu pieteikumu tiek balstīts uz ārējo ekspertu novērtējuma pamata, pieejamo budžetu, kā arī atbilstību uzsaukuma stratēģiskajiem mērķiem un izvirzītajām vadlīnijām.

Projektu izvērtēšanas process ir balstīts uz vienlīdzības principa (visi projekti vērtēti pēc vienādiem kritērijiem) un caurspīdīguma principa (projekta iesniedzēji tiek informēti par projektu izvērtēšanas iznākumiem).

SAMZino_130215_Rail Baltica.doc; Par Rail Baltica projekta nacionālās izpētes progresu un kopīga Baltijas valstu pieteikuma gatavošanu iesniegšanai "Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta" pirmajam uzsaukumam

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

Projekti, kuri atbilst formālajām prasībām, attiecināmības nosacījumiem un atlases kritērijiem, kas noteiktas darba programmās un projektu uzsaukumos, tiek vērtēti pamatojoties uz piešķiršanas kritērijiem attiecīgajās darba programmās un uzsaukumos.

Finansējuma piešķiršanas kritērijs balstās uz kopējo projekta atbilstību (ieguldījums no ierosinātajiem pasākumiem TEN-T un EISI prioritātēs), gatavības pakāpi, ietekmi (paredzami sociāli ekonomiskie efekti, vides un klimata aspekti, finansiālā dzīvotspēja), kvalitāti (projekta pieteikuma gatavības pakāpe, plānoto aktivitāšu apraksts, saskaņotība starp mērķiem, aktivitātēm un plānotajiem resursiem).

Projekta pieteikumi, kas neatbilst formālajām prasībām un atbilstības kritērijiem tiek noraidīti un iesniedzējs tiek informēts par iemeslu. Savukārt, ja formālās prasības un atbilstības kritērijs ir izpildīts, tehniskie eksperti, kas ir neatkarīgie ārējie eksperti vērtē projekta pieteikumu piemērojamiem piešķiršanas kritērijiem. Eksperti rekomendē finansējuma saņemšanai projekta pieteikumus, kas kā minimums tiek novērtēti ar 60% no maksimālā novērtējuma punkta skaita katrā no vērtējuma kritērijiem.

Atlases komiteja, kuras sastāvā ir Eiropas Komisijas un INEA pārstāvji vērtē projektu pieteikumus, kurus ir rekomendējuši neatkarīgie eksperti.

Galējā projekta atlasē tiek vērtēti aspekti, kā paredzamās darbības ietekmē līdzsvarotu attīstību, papildinātību ar citiem ES fondu projektiem optimizējot investīciju ietekmi, kas jau realizētas citos projektos, salīdzinošā pievienotā vērtība, dubultfinansēšanas risks no citiem finansēšanas avotiem, sinerģija starp EISI sektoriem, kā arī budžeta ierobežojumi.

Kohēzijas valstīm ir papildus divi kritēriji - nodrošināt papildinātību starp finansēšanas avotiem - Eiropas strukturālie un investīciju fondi un EISI, kā arī atbilstība valsts transporta politikai.

Pēc galējās projekta atlases izveidotajam sarakstam ar finansējumam virzītajiem projektiem ir jāsaņem Dalībvalsts atbalsts EISI Koordinācijas Komitejā. Par piedāvāto projektu sarakstu tiek informēts Eiropas Parlaments.

Kopsavilkums:

1. Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas Rail Baltica nacionālās izpētes ietvaros līdz 2016.gadam turpinās darbs pie precīzas plānotās dzelzceļa līnijas novietojuma noteikšanas, tehnisko risinājumu un ekonomiskā pamatojuma izstrādes, ietekmes uz vidi novērtējuma.
2. Ņemot vērā, ka šobrīd EK ir informējusi par diviem EISI uzsaukumiem 2014.gadā un 2016.gadā, bet turpmākais būs atkarīgs no tā, kā valstīm veicies pirmajos divos EISI uzsaukumos un cik būs finansējums ko Kohēzijas valstis nebūs izlietojušas no savām aploksnēm, kas varētu tikt atgriezts, Latvijai stratēģiski ir pieteikties pirmajā EISI uzsaukumā uz visu garantēto aploksni 240 milj. euro.
3. Atbilstoši EK noteikumiem, lai varētu pieteikt būvdarbus jāizpildās priekšnosacījumam, ka pieteiktajai aktivitātei vai projektam ir veikta ieguvumu-izdevumu analīze. Baltijas valstis ir vienojušās, ka EISI pirmajā uzsaukumā izmanto AECOM 2011 gadā veiktā pētījuma ietvaros sagatavoto Ieguvumu-Izdevumu analīzi. Lai gan šajā analīzē ir ņemti vērā ieguvumi no savienojuma ar starptautisko lidostu „Rīga” AECOM pētījumā savienojums ar lidostu pa 1435 mm platuma sliekšņiem nebija iekļauts. Tādējādi saglabājas risks, ka Rail Baltica dzelzceļa

SAMZino_130215_Rail Baltica.doc; Par Rail Baltica projekta nacionālās izpētes progresu un kopīga Baltijas valstu pieteikuma gatavošanu iesniegšanai "Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta" pirmajam uzsaukumam

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

līnijas posmā Rīgas Centrālā stacija – Starptautiskā lidosta „Rīga” būvniecības aktivitātes „Rail Baltica stacijas starptautiskajā lidostā „Rīga” un „sliežu savienojuma starp starptautisko lidostu „Rīga” un Rīgas centrālo staciju” varētu netikt apstiprinātas. Lai gan risks pastāv, tomēr nepieciešams pēc iespējas agrākā stadijā iesniegt pieteikumu ar pilnu vēlamo aktivitāšu sarakstu, lai gadījumā, ja kāda no aktivitātēm netiek apstiprināta Latvijai saglabātos iespēja precizēt un iesniegt tās atkārtoti 2016.gada uzsaukumā, tādejādi nezaudējot Latvijai garantēto aploksni.

4. Rail Baltica projektu plānots realizēt pa ģeogrāfiskām kārtām, etapiem un punktveida objektiem. Plānots Rail Baltica projekta realizēšanu sākt ar Latvijas centrālo daļu pielāgojot un vai izbūvējot divus punktveida objektus Rail Baltica vajadzībām, t.i., Rīgas centrālo staciju un Rail Baltica staciju lidostā, vienlaikus sākot realizēt sliežu savienojumu starp šiem punktveida objektiem.
5. Latvijas EISI garantētās aploksnēs apmērs kopā ar nacionālo līdzfinansējumu, kas sastāda 294.23 milj.euro ir nepietiekams pilnīgai savienojuma Rīgas Centrālā stacija – Starptautiskā lidosta „Rīga” būvniecībai līdz pilnai funkcionalitāte. Ņemot vērā augstāk minēto un atbilstoši Rail Baltica projekta realizēšanas plānam, Latvija EISI pirmajā uzsaukumā piesaka pilnā apmērā visus nepieciešamos tehniskos projektus un pētījumus Rail Baltica centrālajai daļai, punktveida objektu Rail Baltica stacijas starptautiskajā lidostā „Rīga” un Rīgas Centrālās stacijas pilnas būvniecības izmaksas, kas sastāda aptuveni pusi no Latvijai pieejamā finansējuma. Par atlikušo EISI aploksnēs ietvaros pieejamo finansējumu tiek uzsāk sliežu izbūve posmā Rīgas Centrālā stacija – Starptautiskā lidosta „Rīga” (sk. 9.un 10.tabulu).
6. Kopīgajā EISI pieteikumā tiks norādīti četri iesniedzēji – RB Rail AS, kā vadošais iesniedzējs, Latvija Satiksmes ministrijas personā, Igaunijas valsts un Lietuvas valsts. Detalizēts Rail Baltica ieviešanas plāns un atbildīgie aktivitāšu ieviesēji tiks precizēti 6 mēnešu laikā, bet ne vēlāk kā līdz finansēšanas līguma parakstīšanai;
7. Papildus EISI pieteikumam Baltijas valstis plāno iesniegt kopīgu Rail Baltica projekta atbalsta vēstuli.

Satiksmes ministrs

A.Matišs

Vīza: Valsts sekretārs

K.Ozoliņš

13.02.2015. 8:36
7755

K.Vingris
67028275; Kaspars.Vingris@sam.gov.lv
A.Driksna
67028020; Agnis.Driksna@sam.gov.lv

Džineta Innusa
Satiksmes ministrijas
Valsts sekretāra vietniece
13.02.2015

Ize Alkaiņa
Satiksmes ministrijas
Valsts sekretāra vietniece
13.02.2015

Lauris Kārkliņš
13.02.2015

SAMZino_130215_Rail_Baltica.doc; Par Rail Baltica projekta nacionālās izpētes progresu un kopīga Baltijas valstu pieteikuma gatavošanu iesniegšanai "Eiropas infrastruktūras savienības instrumenta" pirmajam uzsaukumam

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

13.02.2015

26 - 26

NAV KLASIFICĒTS

Izziņa par atzinumos sniegtajiem iebildumiem

Informatīvais ziņojums „Par Rail Baltica projekta nacionālās izpētes progresu un kopīga Baltijas valstu pieteikuma gatavošanu iesniegšanai "Eiropas infrastruktūras savienības instrumenta" pirmajam uzsaukumam”

I. Jautājumi, par kuriem saskaņošanā vienošanās nav panākta

Nr. p.k.	Saskaņošanai nosūtītā projekta redakcija (konkrēta punkta (panta) redakcija)	Atzinumā norādītais ministrijas (citas institūcijas) iebildums, kā arī saskaņošanā papildus izteiktais iebildums par projekta konkrēto punktu (pantu)	Atbildīgās ministrijas pamatojums iebilduma noraidījumam	Atzinuma sniedzēja uzturētais iebildums, ja tas atšķiras no atzinumā norādīta iebilduma pamatojuma	Projekta attiecīgā punkta (panta) galīgā redakcija
1	2	3	4	5	6

Informācija par starpministriju (starpinstitūciju) sanākumi vai elektronisko saskaņošanu

Datums

Elektroniskā saskaņošana: 2015.gada 10.februāris

Saskaņošanas dalībnieki

Finanšu ministrija, Tieslietu ministrija, Valsts kanceleja

Saskaņošanas dalībnieki izskatīja šādu ministriju (citu institūciju) iebildumus

Ministrijas (citas institūcijas), kuras nav ieradušās uz sanākumi vai kuras nav atbildējušas uz uzaicinājumu piedalīties elektroniskajā saskaņošanā

SAMfzz_130215_Rail Baltica.doc; Izziņa par atzinumos sniegtajiem iebildumiem

NAV KLASIFICĒTS

II. Jautājumi, par kuriem saskaņošanā vienošanās ir panākta

Nr. p.k.	Saskaņošanai nosūtītā projekta redakcija (konkrēta punkta (panta) redakcija)	Atzinumā norādītais ministrijas (citas institūcijas) iebildums, kā arī saskaņošanā papildus izteiktais iebildums par projekta konkrēto punktu (pantu)	Atbildīgās ministrijas pamatojums iebilduma noraidījumam	Projekta attiecīgā punkta (panta) galīgā redakcija
1	2	3	4	6
1.	<p>Kā kompromiss ir uzskatāms variants, ka EISI pieteikumu iesniedz četri iesniedzēji, kas kļūtu par beneficiāriem, atbilstoši trīs Baltijas valstis un kopuzņēmums RB Rail AS. Ņemot vērā, ka AS. Ņemot vērā, ka vairāku iesniedzēju gadījumā nepieciešams identificēt vadošo iesniedzēju, tas būtu kopuzņēmums RB Rail AS, kas arī pildītu vienlaikus kontaktpunkta un koordinatora lomu. Šādā izpildījumā EISI pieteikumā katrai aktīvitātei, par ko puses var vienoties šobrīd, tiktu identificēts atbildīgais iesniedzējs un realizētājs, piemēram, par zemju atsavināšanu kopuzņēmums RB Rail AS, kas arī pildītu vienlaikus kontaktpunkta un koordinatora lomu. Šādā izpildījumā EISI pieteikumā katrai aktīvitātei, par ko puses var vienoties šobrīd, tiktu identificēts atbildīgais iesniedzējs un realizētājs, piemēram, par zemju atsavināšanu atbildīga katra valsts, bet kopuzņēmums atbildīgs par Ieguvumu-izdevumu analīzes aktualizēšanu, kontraktu slēgšanas modeļa izstrādei un projekta ieviešanas un biznesa plāna sagatavošanu, savukārt tām aktīvitātēm, kurām konkrēts ieviešējs nav viennozīmīgi identificējams, EISI pieteikumā tiktu pievienots skaidrojums, ka atbildīgie iesniedzēji un aktīvitātes ieviešējs tiktu identificēts 6 mēnešu laikā, bet ne vēlāk kā līdz finansēšanas līguma</p>	<p>Viedoklis ņemts vērā</p>	<p>Atzinumā norādītais ministrijas (citas institūcijas) iebildums, kā arī saskaņošanā papildus izteiktais iebildums par projekta konkrēto punktu (pantu)</p>	<p>Projekta attiecīgā punkta (panta) galīgā redakcija</p>

NAV KLASIFICĒTS

	<p>atbildīgs par ieguvumu-izdevumu analīzes aktualizēšanu, kontraktu slēgšanas modeļa izstrādi un projekta ieviešanas un biznesa plāna sagatavošanu, savukārt tām aktivitātēm, kurām konkrēts ieviešs nav viennozīmīgi identificējams, EISI pieteikumā tiku pievienots skaidrojums, ka atbildīgie iesniedzēji un aktivitātes ieviešs tiku identificēti 6 mēnešu laikā, bet ne vēlāk kā līdz finansēšanas līguma slēgšanai. Šāda pieeja nodrošina, ka neviens projekta realizēšanas modelis nav izslēgts un ļauj ekspertiem piedāvāt, un valstīm vienoties par labāko risinājumu turpmākai Rail Baltica projekta realizēšanai.</p>	<p>10</p>	<p>10</p>	<p>slēgšanai. Šāda pieeja nodrošina, ka neviens projekta realizēšanas modelis nav izslēgts un ļauj ekspertiem piedāvāt, un valstīm vienoties par labāko risinājumu turpmākai Rail Baltica projekta realizēšanai.</p> <p>Minētā pieeja tiek atbalstīta no Igaunijas puses un ir izskatīta Igaunijas valdības 2015.gada 5.februāra sēdē, savukārt Lietuvas puse starpvaldību sarunās ir akceptējusi, ka EISI pieteikumu iesniedz četri iesniedzēji – kopuzņēmums RB Rail AS un trīs Baltijas valstis. Vienlaikus jāuzsver, ka sarunas vēl turpinās.</p>
<p>2.</p>	<p>Baltijas valstis ir vienojušās, ka EISI pirmajā uzskukumā izmanto AECOM 2011 gadā veiktā pētījuma ietvaros sagatavoto ieguvumu-izdevumu analīzi. Lai gan šajā analīzē ir ņemti vērā ieguvumi no savienojuma ar</p>	<p>10</p> <p>Valsts kanceleja Informatīvajā ziņojumā nav iesniegts skaidrojums, kāpēc 2011. Gadā sagatavotajā AECOM pētījumā netika iekļauts savienojums ar lidostu</p>	<p>10</p> <p>Viedoklis ņemts vērā</p>	<p>Viens no 2011.gada AECOM izpētes darba uzdevumiem ir bijis izvērtēt Rīgas centra un starptautiskās lidostas „Rīga” 1435mm platuma dzelzceļa līnijas savienojuma nepieciešamību.</p> <p>Izpētes gaitā tika secināts, ka šāds savienojums ir nepieciešams un tas būtu ekonomiski pamatots gadījumā, ja tiktu nodrošināts</p>

SAMlzz_130215_Rail Baltica.doc; Izzīpa par atzinumos sniegtajiem iebildumiem
 NAV KLASIFICĒTS

NAV KLASIFICĒTS

<p>starptautisko lidostu „Rīga” AECOM pētījumā savienojums ar lidostu pa 1435 mm platuma slieidēm nebija iekļauts. Tādējādi saglabājas risks, ka Rail Baltica dzelzceļa līnijas posmā Rīgas Centrālā stacija – Starptautiskā lidosta „Rīga” būvniecības aktivitātes „Rail Baltica stacijas starptautiskajā lidostā „Rīga”” un „sliežu savienojuma” starp starptautisko lidostu „Rīga” un Rīgas centrālo staciju” varētu netikt apstiprinātas. Lai gan risks pastāv, tomēr nepieciešams pēc iespējas agrākā stadijā iesniegt pieteikumu ar pilnu vēlamo aktivitāšu sarakstu, lai gadījumā, ja kāda no aktivitātēm netiek apstiprināta, saglabātos iespēja precizēt un iesniegt tās atkārtoti otrajā EISI uzsaukumā 2016.gadā, tādējādi nezaudējot Latvijai garantēto aploksmi</p>	<p>„Rīga” pa 1435 mm platuma slieidēm. Ņemot vērā EK priekšnosacījumu par ieguvumu-izdevumu analīzes nepieciešamību pieteiktajām aktivitātēm, kā arī AECOM pētījumu ar neiekļauto savienojumu ar lidostu un līdz ar to pastāvošo risku, ka attiecīgās būvniecības aktivitātes varētu netikt apstiprinātas, nav minēts, vai Satiksmes ministrija ir paredzējusi rīcības plānu un finansēšanas iespējas negatīva scenārija gadījumā. Lūdzu norādīt trūkstošo informāciju, papildus tam nosakot identificētā riska pakāpi lēmuma pieņemšanas procesa atvieglošanai.</p>	<p>vilcienu biežums katras 15-20 minūtes. Tā kā izpētes darba uzdevums neparedzēja detalizētu atsevišķu posmu izpēti, tad netika piedāvāts precīzs tehniskais risinājums šī savienojuma nodrošināšanai. AECOM izpētes laikā vēl nebija apstiprināta Baltā grāmata un stājusies spēkā Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1315/2013 (2013. gada 11. decembris) par Savienības pamatnostādņiem Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES, kas nosaka nepieciešamību integrēt Starptautisko lidostu „Rīga” vienotā Eiropas ātrgaitas dzelzceļa transporta tīklā. Pamatojoties uz augstāk minēto lidostu Rīga paredzēts iekļaut Rail Baltica dzelzceļa līnijas pamatmaršrutā, papildus nodrošinot efektīvu savienojumu ar atsevišķu vilcienu.</p> <p>Vienlaikus informējam, ka AECOM veiktajā ieguvumu-izdevumu analīzē tika ņemti vērā ieguvumi, no Starptautiskās lidostas „Rīga” pasažieru ģenerētās plūsmas, savukārt nacionālās izpētes gaitā tiks precizēti šie ieguvumi paredzot, satiksmes intensitāti ar 15-20 minūšu takti.</p> <p>Baltijas valstis ir vienojušās, ka EISI pirmajā uzsaukumā izmanto AECOM 2011 gadā veiktā pētījuma ietvaros sagatavoto Ieguvumu-izdevumu analīzi. Lai gan šajā analīzē ir ņemti vērā ieguvumi no savienojuma ar starptautisko lidostu „Rīga” AECOM pētījumā savienojums ar lidostu pa 1435 mm platuma slieidēm nebija</p>
--	--	---

SAMIzz_130215_Rail Baltica.doc; Izzaņa par atzinumos sniegtajiem iebildumiem
NAV KLASIFICĒTS

NAV KLASIFICĒTS

			<p>iekļauts. Tādējādi saglabājas risks, ka Rail Baltica dzelzceļa līnijas posmā Rīgas Centrālā stacija – Starptautiskā lidosta „Rīga” būvniecības aktivitātes „Rail Baltica stacijas starptautiskajā lidostā „Rīga”” un „sliežu savienojuma starp starptautisko lidostu „Rīga” un Rīgas centrālo staciju” varētu netikt apstiprinātas. Lai gan risks pastāv, tomēr nepieciešams pēc iespējas agrākā stadijā iesniegt pieteikumu ar pilnu vēlamo aktivitāšu sarakstu, lai gadījumā, ja kāda no aktivitātēm netiek apstiprināta Latvijai saglabātos iespēja precizēt un iesniegt tās atkārtoti otrajā EISI uzsaukumā 2016.gadā, tādējādi nezaudējot Latvijai garantēto aploksni. Vienlaikus skaidrojam, ka gadījumā, ja kāda pieteikumā iesniegtajām aktivitātēm neatbilst ES prasībām, netiek noraidīts kopējais pieteikums, bet tikai neatbilstošā aktivitāte.</p>
--	--	--	--

Atbildīgā amatpersona



(paraksts)*

Piezīme. * Dokumenta rekvizītu "paraksts" neaizpilda, ja elektroniskais dokuments ir sagatavots atbilstoši normatīvajiem aktiem par elektronisko dokumentu noformēšanu.

Agnis Driksna
 Rail Baltica projekta vadītājs,
 starptautiskā sadarbība
 67028020, Agnis.Driksna@sam.gov.lv

SAMIzz_130215_Rail Baltica.doc; Izziņa par atzinumos sniegtajiem iebildumiem
 NAV KLASIFICĒTS



Valsts kanceleja

IEROBEŽOTAS PIEEJAMĪBAS
INFORMĀCIJA

VALSTS PĀRVALDES ATTĪSTĪBAS DEPARTAMENTS

Brīvības bulvāris 36, Rīga, LV-1520, tālr. 67082874, fakss 67082990, e-pasts vp@mk.gov.lv, www.mk.gov.lv

Rīgā

11.02.2015. Nr. 56/SAN-276-IP
Uz 10.02.2015. Nr. 02-03/69IP

Satiksmes ministrijai

Par Informatīvo ziņojumu „Par Rail Baltica projekta nacionālās izpētes progresu un kopīga Baltijas valstu pieteikuma gatavošanu iesniegšanai „Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta” pirmajam uzsaukumam”

Valsts kanceleja ir saņēmusi Satiksmes ministrijas 2015. gada 10. februāra vēstuli Nr. 02-03/69IP ar aicinājumu sniegt atzinumu par Informatīvo ziņojumu „Par Rail Baltica projekta nacionālās izpētes progresu un kopīga Baltijas valstu pieteikuma gatavošanu pirmajam uzsaukumam” (turpmāk – informatīvais ziņojums). Informējam, ka Valsts kancelejas Valsts pārvaldes attīstības departaments atbalsta iesniegtā informatīvā ziņojuma virzību un tajā paredzētos pasākumus, vienlaikus paužot šādu viedokli:

Satiksmes ministrija atzīmē, ka viens no kompromisa variantiem galvenokārt Lietuvas valsts likumdošanas īpatnību dēļ ir norādīt četrus iesniedzējus EISI pieteikumā (trīs Baltijas valstis un kopuzņēmums RB Rail AS kā vadošais iesniedzējs), tomēr netiek minēts, vai šis variants jau ir oficiāli vai neoficiāli apstiprināts kaimiņvalstīs un tādējādi neradīsies problēmas pēc informatīvā ziņojuma izskatīšanas un apstiprināšanas Ministru kabinetā.

Informatīvā ziņojumā nav sniegts skaidrojums, kāpēc 2011. gadā sagatavotajā AECOM pētījumā netika iekļauts savienojums ar starptautisko lidostu „Rīga” pa 1435mm platuma sliedēm. Ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšnosacījumu par ieguvumu-izdevumu analīzes nepieciešamību pieteiktajām aktivitātēm, kā arī AECOM pētījumu ar neiekļauto savienojumu ar lidostu un

IEROBEŽOTAS PIEEJAMĪBAS INFORMĀCIJA

VK_athvesr_RR_IP20150211170219

LR Satiksmes ministrija
SEVIŠKĀ LIETVEDĪBA

Datums: 2015. 12. FEB.

T. Nr.: 02-03/58 IP

10 10

IEROBEŽOTAS PIEEJAMĪBAS INFORMĀCIJA

līdz ar to pastāvošo risku, ka attiecīgās būvniecības aktivitātes varētu netikt apstiprinātas, nav minēts, vai Satiksmes ministrija ir paredzējusi rīcības plānu un finansēšanas iespējas negatīvā scenārija gadījumā. Lūdzam norādīt trūkstošo informāciju, papildus tam nosakot identificētā riska pakāpi lēmuma pieņemšanas procesa atvieglošanai.

10

Valsts kancelejas direktora vietniece
valsts pārvaldes un cilvēkresursu attīstības jautājumos,
Valsts pārvaldes attīstības departamenta vadītāja



E.Upīte

10

Kosjaka 67082908
aleksandra.kosjaka@mk.gov.lv



10 10 10 10 10 10 10

IEROBEŽOTAS PIEEJAMĪBAS INFORMĀCIJA