

INFORMATĪVAIS ZIŅOJUMS

Par Rail Baltica projekta ieviešanas progresu Latvijā

Rail Baltica projekts ir Eiropas standarta platuma dzelzceļa transporta Eiropas transporta tīkla (turpmāk – TEN-T tīkla) Ziemeļjūras – Baltijas koridora transporta sistēmas elements, kas aptver četras Eiropas Savienības dalībvalstis – Poliju, Lietuvu, Latviju un Igauniju, un netieši arī Somiju, tālākā nākotnē paredzot maršruta pagarinājumu ar savienojumu Tallina – Helsinki (turpmāk – Projekts). Globālā projekta mērķis ir savienot Baltijas valstis ar Poliju un pārējo Eiropas Savienību ar efektīvu, modernu, drošu, videi draudzīgu un tirgus prasībām atbilstošu dzelzceļa pārvadājumu sistēmu. Ziemeļu - Dienvidu virziena 1435 mm platuma dzelzceļa līnijas izbūve veicinās Baltijas valstu transporta infrastruktūras sistēmas integrāciju Eiropas Savienībā, kā arī tautsaimniecības ilgtspējīgu un diversificētu attīstību, palielinot tās konkurētspēju.

Projekta realizācijas gaita

Latvijā līdz šim saņemtais finansējums tiek izmantots Projekta plānošanas, būvprojektēšanas un būvniecības aktivitātēm. Veiktas ietekmes uz vidi novērtējuma procedūras, tiek īstenota Rail Baltica pamata trases projektēšana, infrastruktūras apkalpes punktu, reģionālo staciju un pieturu plānošana un projektēšana, kā arī tiek atsavināti Rail Baltica izveidei nepieciešamie nekustamie īpašumi.

2020. gada novembrī uzsākta Rīgas Centrālā multimodālā mezgla būvniecība un 2021. gada maijā uzsākta Rail Baltica starptautiskās lidostas "Rīga" multimodālā transporta mezgla būvniecība. 2021. gada nogalē izsludināts būvdarbu iepirkums Rail Baltica pamattrases izbūvei, kura uzvarētāju plānots noskaidrot līdz 2022. gada beigām.

Salīdzinājumā ar noslēgto finansēšanas līgumu termiņiem Projekta realizācijā, īpaši projektēšanas aktivitātē, ir identificēti kavējumi, ko radījuši atšķirīgi iemesli, taču iespējams konstatēt arī vairākus kopīgus apstākļus.

Jāatzīmē, ka Spānijas projektēšanas uzņēmums IDOM, kurš darbu (kopīgi ar partneriem) veic trijos Latvijas pamata trases posmos (tostarp, posmā cauri Rīgai, kas ir īpaši sarežģīts), saskaras ar grūtībām pilnvērtīgi pildīt saistības. Tā kā šis uzņēmums strādā arī Lietuvas un Igaunijas atsevišķos pamata trases posmos, tad tam Projektā ir jānodrošina ievērojama projektēšanas kapacitāte. Situācijas novērtējums, ko ir veicis kopuzņēmums "RB Rail" AS (turpmāk – RBR), liecina, ka IDOM pamata trases iepirkumos ir iesniedzis pazeminātus izmaksu piedāvājumus, kas neatbilst Projekta sarežģītībai un Baltijas valstu būvniecības procesa juridiskajam un institucionālajam ietvaram, tādēļ uzņēmumā nav paredzēti pietiekami finanšu un personāla resursi efektīvai un termiņiem atbilstošai līgumu saistību izpildei, kas rada nepilnības un kavējumus projektēšanas procesā.

Atbilstoši kopējai Baltijas valstu nostājai, RBR jāvienojas ar IDOM par darba efektivizēšanu, jauna darbu grafika saskaņošanu un papildu vietējā resursa mobilizēšanu, kas sniegtu projektētājiem atbalstu darbā ar skartajām trešajām pusēm (pašvaldībām, infrastruktūras īpašniekiem, privātpersonām), lai iegūtu būvprojekta risinājumu saskaņojumus. Šī nostāja balstīta uz secinājumu, ka atkārtotā iepirkumā tiktu saņemti piedāvājumi ar augstākām izmaksām, kā arī tas būtiski novirzītu Projekta ieviešanas grafiku. Papildus jāatzīmē, ka, vērtējot kavējumus, jāņem vērā, ka tos ietekmē arī nepietiekami savlaicīga trešo pušu, tostarp pašvaldību, tehnisko noteikumu izsniegšana, ar Projektu nesaistītu prasību iekļaušana tehniskajos noteikumos, zemes īpašnieku pretestība ģeodēzisko darbu veikšanai un COVID-19 pandēmija.

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

Runājot par tehnisko noteikumu izsniegšanu, jāvērs uzmanība, ka Rīgas pilsēta tehnisko noteikumu izsniegšanu kavēja gadu, neskatoties uz vairākkārtējām Satiksmes ministrijas (turpmāk – Ministrija) organizētām sanāksmēm, tostarp sanāksmēm ar Rīgas domes vadību. Ministrija Projekta īstenošanas nodrošināšanai ir izveidojusi vairākas darba grupas, lai efektīvi risinātu akūtos projektēšanas jautājumus:

- (i) darba grupu, kas risina tehnisko noteikumu problemātiku, lai paātrinātu projektēšanas procesu kā tādu;
- (ii) darba grupu, kas risina Rīgas Mezgla optimizācijas pētījuma ieteikumu iestrādi Rīgas posma projektēšanas līgumā, lai nodrošinātu divu sliežu ceļu satiksmi Bolderājas virzienā;
- (iii) darba grupu, kas risina ar Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūru saistīto ceļu problemātiku;
- (iv) darba grupu, kas strādā ar posmiem, kuru būvniecība tiks pieteikta 2022. gada finansējuma uzsaukumos.

Identificējot šķēršļus, kas ietekmē Projekta realizāciju, Ministrija Projekta īstenošanas nodrošināšanas nolūkā ir izstrādājusi likumprojektu "Rail Baltica projekta likums", kurā ietverti risinājumi virknei apzināto problēmjautājumu, kurus iespējams novērst ar izmaiņām spēkā esošajā tiesiskajā regulējumā. Likumprojekts šobrīd ir saskaņošanā ar ministrijām.

Papildus, Ministrija ir noteikusi prioritārās Rail Baltica līnijas posmus: Misa – Lietuvas robeža, starptautiskā lidosta "Rīga" – Misa un Misa – Vangaži, rūpīgi sekojot minēto to projektēšanas gaitai. Savukārt RBR šo prioritāti nodrošina kā pasūtītājs darbā ar projektētājiem, liekot organizēt darbus tā, lai primāri tiktu nodrošināts progress prioritārajā pamata trases daļā. Posma Misa – Lietuvas robeža būvniecība ir pieteikta 2021. gada Eiropas Infrastruktūras savienošanas instrumenta (turpmāk – CEF) finansējuma pieteikumu uzsaukumā un tā projektēšana ir jānoslēdz 2022. gada 4. ceturksnī, būvniecību uzsākot 2023. gadā. Posma starptautiskā lidosta "Rīga" – Misa būvniecība tiks pieteikta 2022. gada CEF finansējuma pieteikumu uzsaukumā un tā projektēšanai jānoslēdzas vēlākais 2023. gada 1. ceturksnī, būvniecību uzsākot 2023. gada 4. ceturksnī. Posma Misa – Vangaži būvniecība tiks pieteikta 2023. gada CEF finansējuma pieteikumu uzsaukumā, tāpēc tā projektēšanai jānoslēdzas 2023. gada 4. ceturksnī, būvniecību uzsākot 2024. gada 3. ceturksnī. Atsevišķi tiek izdalīts apvienotais dzelzceļa – autoceļa tilts pār Daugavu, kura projektēšana noslēgsies 2022. gada 4. ceturksnī, un būvniecība tiks pieteikta 2022. gada CEF (dzelzceļa sadaļa) un Militārās Mobilitātes (autoceļu sadaļa) uzsaukumos.

Projekta finansējums

Eiropas Komisija (turpmāk – EK) 2014., 2015., 2016., 2019. un 2020. gadā izsludināja projektu iesniegumu konkursus par finanšu palīdzības piešķiršanu no Eiropas Infrastruktūras savienošanas instrumenta (turpmāk – EISI), kuros piedaloties Projekts ieguva finansējumu transporta daudzgadu darba programmas 2014.-2020. gadam ietvaros. Tādejādi, laika posmā no 2015. gada līdz 2021. gada decembrim, parakstot sešus finansēšanas līgumus (turpmāk – CEF līgumi), Baltijas valstis un RBR saņēma CEF finansējumu 1 053 767 308 *euro* apmērā, tai skaitā ārvalstu finanšu palīdzības daļu 881 720 747 *euro*. Latvijas aktivitāšu īstenošanai EISI piešķirums ir 382 393 713 *euro*, tai skaitā ārvalstu finanšu palīdzības daļa – 317 317 811 *euro*. Uz 2022. gada 1. janvāri Latvija ir apguvusi 24 procentus finanšu piešķiruma. Detalizēta EISI piešķiruma apguve ir apkopota 1. tabulā.

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

1. tabula EISI piešķiruma apguve

CEF līgums	Piešķirums <i>euro</i>	Izlietots <i>euro</i>	Izlietots %	CEF līgums noslēdzas
CEF1	287 407 726	86 678 091	30	31.12.2022.*
CEF2	579 720	484 999	84	30.06.2023.
CEF3	4 111 449	1 504 419	37	31.12.2023.
CEF6-S	65 246 192	4 349 606	7	31.12.2023.
CEF6-W	19 654 976	360 683	2	31.12.2023.
CEF7	5 393 650	0	0	31.12.2024.
Kopā	382 393 713	93 377 798	24	

*Plānots, ka līgums tiks pagarināts līdz 2024. gada 31. decembrim.

EISI paredzētais finansējums transporta nozarei laikposmā no 2021. gada līdz 2027. gadam veido 25,8 miljardi *euro*, 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 %, 12,8 miljardi *euro* pieejami visām ES valstīm vispārējā aploksnē un 1,7 miljardi *euro* pieejami visām ES valstīm Militārās mobilitātes aploksnē. Aptuveni 70% no finansējuma budžeta ir plānots virzīt 2021.-2023. gadā, kas būtu 18,2 miljardi *euro* dalīti trīs uzsaukumos, katrā gadā izsludinot vienu uzsaukumu.

Latvija 2021.-2027. Daudz gadu budžeta ietvarā plāno saņemt 1,3 – 1,4 miljardus *euro* EISI finansējuma. 2021. gada uzsaukumā Latvija iesniedza 342,5 miljonu *euro* finansējuma pieteikumu EISI aploksnē un 8,3 miljonu *euro* finansējuma pieteikumu militārās mobilitātes aploksnē. 2022. gada martā Latvija tika informēta par 4,9 miljonu *euro* piešķirumu militārās mobilitātes aploksnē. Informācija par piešķirumu EISI aploksnē tiks saņemta 2022. gada jūnijā.

Projekta Latvijas aktivitāšu izmaksas saskaņā ar Ieguvumu – Izmaksu pētījumu 2016. gada cenās un apjomā tika lēstas 1,92 miljardu *euro* apmērā. Tādējādi, aptuvenais finanšu deficīts 2016. gada cenās un 2016. gada Projekta apjomā varētu veidot 137 – 237 miljonus *euro*.

Vienlaikus jāatzīmē, ka Projekts ir pieaudzis apjomā. Ja sākotnēji Latvijā tika plānots izbūvēt 1435 mm platuma dzelzceļa infrastruktūru, kas ziemeļos savienotu Latviju ar Igauniju un dienvidos ar Lietuvu, tālāk nodrošinot savienojumu ar Poliju, tad, noslēdzot Rail Baltica Operacionālās darbības pētījumu, tika pieņemts lēmums veidot Rail Baltica ekonomisko koridoru, kas nākotnē nodrošinātu lielākus sociāli-ekonomiskos ieguvumus, piemēram reģionālo satiksmi. Projekta Latvijas apjoma pieaugums ir atspoguļots 2. tabulā.

2. tabula Latvijas aktivitāšu apjoma pieaugums

Projekta apjoma palielinājums	Miljoni <i>euro</i> *
Reģionālo staciju projektēšana un būvniecība	25
Otras infrastruktūras apkopes vietas projektēšana un būvniecība	6
Papildu pievedceļi un dzīvnieku pārejas	350
1520 mm dzelzceļa infrastruktūras optimizācija Rail Baltica koridorā	120
Kopā	501

*Minētie skaitļi ir aplēses pirms projektēšanas posma noslēgšanas.

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

Tādejādi Projekta Latvijas aktivitāšu izmaksas ir 2,4 miljardi *euro*. Rezultātā Projekta Latvijas aktivitāšu aptuvenais finanšu resursu deficīts 2021.-2027. Daudzgažu budžeta ietvarā 2016. gada cenās un 2021. gada Projekta apjomā varētu būt sasniedzis 0,64 – 0,74 miljardus *euro*. Tāpēc ir būtiski 2021.-2027. gada Daudzgažu budžeta ietvarā neuzsākt jaunus Kohēzijas aploksnes EISI ietvarā finansējamus transporta projektus, kas nav saistīti ar Projektu, koncentrējoties uz jau iesāktajām aktivitātēm, izņemot, ja jaunie projekti ir ar būtisku nozīmi transporta nozares attīstībā.

Paralēli Ministrija strādā, lai Projektam piesaistītu papildu finanšu resursus: 34 miljoni *euro* Salaspils Multimodālā kravu termināļa būvniecībai varētu tikt piesaistīti no Trīs jūru iniciatīvas fonda, aptuveni 100 miljoni *euro* Daugavas Apvienotā tilta būvniecībai tiek pieteikti 2022. gada militārās mobilitātes uzsaukumā, vienlaikus ar ALTUM ir uzsāktas pārrunas par Latvijas Republikas privātā kapitāla piesaisti Rail Baltica starptautisko staciju tirdzniecības telpu attīstībai. Turklāt, sadarbībā ar Igaunijas kolēģiem tiek skatītas iespējas privātās – publiskās partnerības ietvaros iepirkt kontroles un signalizācijas iekārtas un Rail Baltica līnijas elektroapgādi.

Projekta izmaksas, tostarp Latvijas aktivitāšu izmaksas, plānots precizēt 2023. gadā, noslēdzoties projektēšanas posmam un sagatavojot jauno Izdevumu – ieguvumu analīzi, kas tiks pabeigta 2024. gada nogalē. Turklāt pieaugot Projekta izmaksām, pieaug arī Projekta ieguvumi, kā piemēram CO2 izmešu samazinājums, iekšzemes kopprodukta palielinājums, tiek radītas papildu darba vietas, kā arī pieaug pasažieru mobilitāte, laika ietaupījumi un drošība.

Zemju atsavināšana

Rail Baltica Latvijas līnijas ietvarā nepieciešams atsavināt aptuveni 1623 nekustamos īpašumus. CEF1 finansēšanas līguma ietvaros Latvijai piešķirts 30,8 miljonu *euro* finansējums 309 nekustamo īpašumu atsavināšanai Rīgas un Pierīgas rajonā, CEF6 finansēšanas līguma ietvaros Latvijai piešķirts 9,4 miljonu *euro* finansējums 280 nekustamo īpašumu atsavināšanai Latvijas lauku teritorijās. 2021. gada EISI uzsaukuma ietvarā nekustamo īpašumu atsavināšanai Latvija ir lūgusi piešķirt 28,7 miljonu *euro* finansējumu. Aplēses rāda, ka visu Rail Baltica trasei nepieciešamo nekustamo īpašumu atsavināšana varētu izmaksāt 139 miljonus *euro*.

Līdz 2022. gada 1. janvārim CEF1 līguma ietvaros ir izlietoti 14,1 miljoni *euro* jeb 46 % no nekustamo īpašumu atsavināšanai pieejamā finansējuma, CEF6 līguma ietvaros nekustamo īpašumu atsavināšanas aktivitātes finanšu resursu apguve vēl nav uzsākta. Nekustamo īpašumu atsavināšanas gaita uz 2022. gada 1. janvāri atspoguļota 4. tabulā.

4. tabula Nekustamo īpašumu atsavināšanas gaita uz 2022. gada 1. janvāri

Īpašuma piederība	Trases posms	Darbība	Īpašumu/objektu skaits
Privātpersonu nekustamie īpašumi	Rīgas Centrālais multimodālais mezgls un starptautiskās lidostas "Rīga" multimodālais transporta mezgls	Uzsākti atsavināšanas procesi, no tiem:	44
		- noslēgti pirkuma līgumi un nostiprinātas valsts Ministrijas personā īpašuma tiesības zemesgrāmatā;	28
		- Saeimā izskatīšanā likumprojekti par piespiedu atsavināšanu.	5

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

		Izsniegtas pilnvaras/noslēgti pilnvarojuma/lietošanas/lietošanas tiesību aprobežošanas līgumi būvdarbu uzsākšanai, tai skaitā:	45
		- noslēgti lietošanas tiesību aprobežojuma līgumi saskaņā ar Dzelzceļa likumu;	2
		- izsniegtas pilnvaras/noslēgti pilnvarojuma līgumi.	39
	No starptautiskās lidostas "Rīga" multimodālā transporta mezgla līdz Mīasai	Uzsākti atsavināšanas procesi.	14
	No Mīsas līdz Lietuvas robežai	Uzsākti atsavināšanas procesi.	15
Publisko personu nekustamie īpašumi	Rīgas Centrālais multimodālais mezgls un starptautiskās lidostas "Rīga" multimodālais transporta mezgls	Uzsākti atsavināšanas/valdījuma iegūšanas/lietošanas tiesību aprobežošanas procesi, no tiem:	84
		- nostiprinātas valsts SM personā īpašuma tiesības zemesgrāmatā (* t.sk. 1 objekts maiņai);	33*
		- noslēgti lietošanas tiesību aprobežojuma līgumi saskaņā ar Dzelzceļa likumu;	17
		- izsniegtas pilnvaras/noslēgti pilnvarojuma/lietošanas līgumi būvdarbu uzsākšanai u.c.	13
	No Mīsas līdz Lietuvas robežai	Uzsākti atsavināšanas/valdījuma iegūšanas/lietošanas tiesību aprobežošanas procesi, no tiem:	2
		- nostiprinātas valsts Ministrijas personā īpašuma tiesības zemesgrāmatā.	1

Nekustamo īpašumu atsavināšanas gaitu ietekmē, tas ka joprojām norit projektēšanas darbi un visi atsavināmie īpašumi pagaidām nav identificēti. Tomēr jāatzīmē, ka šobrīd būvniecības darbi neatsavināto īpašumu dēļ netiek kavēti, un īpašumi, kuros atbilstoši

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

būvdarbu uzsākšanas grafikam jāuzsāk nepieciešamie darbi, ir atsavināti un nodoti būvdarbu veicējam (piemēram, Rīgas Centrālais multimodālais mezgls, starptautiskās lidostas "Rīga" multimodālais transporta mezgls).

Latvijas Republikas Satversmes 105. pants nosaka, ka ikvienam ir tiesības uz īpašumu un īpašuma piespiedu atsavināšana sabiedrības vajadzībām pieļaujama tikai izņēmuma gadījumos uz atsevišķa likuma pamata pret taisnīgu atlīdzību, savukārt Sabiedrības vajadzībām nepieciešamā nekustamā īpašuma atsavināšanas likums (turpmāk – Likums) stingri reglamentē sabiedrības vajadzībām nepieciešamā nekustamā īpašuma atsavināšanas procesu, līdz ar to primāri tiek veidots dialogs ar privātpersonu, lai vienotos par labprātīgu īpašuma atsavināšanu un tikai gadījumos, kad vienošanās ar personu Likumā noteiktajā laika periodā nav iespējama, tiek virzīts likumprojekts par piespiedu atsavināšanu.

Likums nosaka, ka privātpersonas ņem aktīvu dalību atsavināšanas procesā, proti, piesaka zaudējumus, sniedz papildu dokumentāciju par īpašumu, lai pēc iespējas precīzāk noteiktu taisnīgu atlīdzību, kā arī privātpersonām ir tiesības iesniegt savu nekustamā īpašuma novērtējumu, ja persona nepiekrīt noteiktajai atlīdzībai. Ņemot vērā minēto un Projektā nereti sastopamos atsavināšanas gadījumus, kas prasa papildu izpēti un iedziļināšanos nestandarta situācijās arī trešajām pusēm (būveksperti, biedrība "Latvijas īpašumu vērtētāju asociācija u.c.), prakse rāda, ka privātpersonu un citu trešo personu iesaiste paildzina atsavināšanas procesu, proti, ne vienmēr privātpersonai ir iespēja noteiktajā laikā piedalīties īpašuma apsekošanā ar vērtētāju (kā rezultātā apskate jāpārceļ), bieži vien privātpersona ar kavēšanos iesniedz pašas pasūtīto nekustamā īpašuma novērtējumu vai dokumentus, kas raksturo īpašumu un ir būtiski atlīdzības noteikšanā, kā arī, ņemot vērā projekta unikalitāti un vērienīgumu, arī piesaistīto ekspertu viedokļi tiek sniegti ar kavēšanos.

Jāatzīmē, ka īpašumu atsavināšanu kavē arī iepriekš minētie kavējumi Rail Baltica trases projektēšanā, jo īpašumu atsavināšana tiek uzsākta, noslēdzoties projektēšanas inženiertehniskā pamatojuma posmam, kā rezultātā pievedceļu īpašumtiesību jautājumi tiek risināti paralēli atsavināšanas procesam.

Salīdzinājumam, Lietuvā ir cita atsavināšanas procedūra, kas ir ļāvusi ātrāk atsavināt nepieciešamos īpašumus, tomēr jāatzīmē, ka desmitiem atsavināšanas lietu ir apstrīdētas un dažādu līmeņu administratīvajās tiesās risinās tiesvedības. Igaunijas progress apsteidz Latviju par kādiem 10 procentiem no atsavināto īpašumu skaita.

Lai paātrinātu nekustamo īpašumu atsavināšanas procesu, Ministrija šobrīd izstrādā īpašu normatīvo regulējumu Rail Baltica būvniecības uzsākšanai zemē, uz kuru vēl nav nostiprinātas valsts īpašuma tiesības, bet ir uzsākts atsavināšanas process. Tā kā atsavināšanas process ir ļoti ilgs virknes formālo procedūru dēļ, tad risinājums varētu būt īslaicīgs īpašnieka īpašumtiesību aprobežojums, kas paredz tiesības veikt Rail Baltica būvdarbus, paralēli veicot atsavināšanu.

Minētā pieeja ļaus būtiski paātrināt Projektu, padarīt efektīvāku būvniecības procesu un samazināt izmaksas, kā arī uzlabos Projekta brieduma nosacījumu izpildi, kas tieši ietekmē Latvijas pieteikumu pamatotību CEF finansējuma piesaistei.. Jāvērš uzmanība, ka līdzīga procedūra ir ietverta nesen pieņemtajā Ārējās sauszemes robežas infrastruktūras izbūves likumā.

Būtiski atzīmēt, ka nākotnē, palielinoties atsavināmo īpašumu skaitam, dažādās valsts un pašvaldību institūcijās iespējams kapacitātes trūkums atzinumu, viedokļa sniegšanai, piemēram, vietējās pašvaldības viedoklis par atlikušās zemesgabala daļas atbilstību teritorijas plānojumam (ja tiek atsavināta zemesgabala daļa), kas arī var būtiski kavēt īpašumu atsavināšanas procesa virzību.

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

Nekustamo īpašumu atsavināšanas plāns 2022.-2026. gadam atspoguļots 5. tabulā.

5. tabula Nekustamo īpašumu atsavināšanas plāns 2022.-2026. gadam

	2022	2023	2024	2025	2026	Kopā
Publisko personu īpašumi	18	146	19	392	-	575
Privāto personu īpašumi	26	50	366	395	183	1020
Īpašumi kopā, gadā	44	196	385	787	183	1595
Īpašumi kopā, kumulatīvi*	165	361	746	1533	1716	

*Kopā ar 2019.-2021. gadā atsavinātajiem īpašumiem

Infrastrukturā pārvaldības modeļa izveide

Pildot Ministru kabineta (turpmāk – MK) uzdevumu,¹ Ministrija divas reizes gadā sniedz MK ziņojumus par progresu Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūras pārvaldības modeļa izstrādē.²

Kopš 2021. gada novembra, kad tika skatīts iepriekšējais progresa ziņojums, ir publicēts trīs Baltijas valstu neformālās ekspertu darba grupas izstrādātais pirmais Rail Baltica infrastruktūras pārvaldības modeļa ieviešanas ikgadējais progresa ziņojums,³ sniedzot pārskatu par paveikto 2021. gadā. Progress ir panākts attiecībā uz Rail Baltica infrastruktūras pārvaldības modeļa izstrādi gan nacionālā, gan trīs Baltijas valstu līmenī, ņemot vērā valstu uzņemtās saistības īstenot koordinētu pieeju Rail Baltica infrastruktūras pārvaldības modeļa izstrādē. Ekspertu līmeņa darba grupas ietvaros ir apzināti kopīgie mērķi un Rail Baltica infrastruktūras pārvaldības modelis ir konceptuāli definēts kā "(..) integrēta lēmumu pieņemšanas kārtība, kuras pamatā ir labi koordinētas funkcijas attiecībā uz maksas noteikšanu, maksas iekasēšanu, jaudas sadali, drošību un kustības vadību, īpašu uzmanību pievēršot kopējai maksas noteikšanas shēmai ar kopīgām definīcijām, vienotai jaudas sadales sistēmai ar saskaņotiem noteikumiem un metodiku, kopīgam tīkla pārskatam, valstu regulatīvo iestāžu un drošības iestāžu ciešākai sadarbībai un vienotai dzelzceļa ekspluatācijai ar Poliju."

2021. gada ietvaros ekspertu līmenī panākta vienošanās par vairākiem svarīgiem infrastruktūras pārvaldības modeļa īstenošanas un turpmākas noteikšanas aspektiem, tostarp, ka: 1) attiecībā uz vienotu tīkla pārskatu, kopīgu jaudas sadali, ekspluatācijas noteikumiem un kustības vadību kopēja darba valoda un vienota pieeja valodas lietojumam dzelzceļa ekspluatācijā un ārpus tās; 2) integrēta infrastruktūras uzturēšana modeļa pamatā ir drošība

¹ MK 2020. gada 27. augusta rīkojums Nr. 478 "Par konceptuālo ziņojumu "Par Rail Baltica publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību"" (prot. Nr. 47 79. §).

² MK 2021. gada 18. marta sēdē izskatīts informatīvais ziņojums "Par Rail Baltica infrastruktūras pārvaldītāja attīstības plānu" (prot. Nr. 28 51. §); MK 2021. gada 16. novembra sēdē izskatīts informatīvais ziņojums "Par Rail Baltica infrastruktūras pārvaldības modeļa izveides progresu" (prot. Nr. 75 69. §).

³ Pieejams: <https://edzl.lv/storage/uploads/Jv3DkLEWKU4AfSbKKXHYov2jCxQa7oKzbGgAfolk.pdf>.

un veiktspēja; 3) vienota saskarsne ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem — viens piekļuves punkts, lai pieteiktos piekļuvei Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūrai.

Lai stiprinātu infrastruktūras pārvaldības modeļa izstrādes virzību vairākos līmeņos, pēc Ministrijas iniciatīvas 2021. gada nogalē ir uzsākts trīs Baltijas valstu atbildīgo ministriju augstāko amatpersonu (valsts sekretāru vietnieki, vice-ministri) dialogi, lai pārrunātu aktuālākos jautājumus un rastu kopsaucēju par turpmākajiem soļiem ekspertu līmenī panāktā progresa nostiprināšanai starpvaldību līgumā. Līdz ar šī formāta izveidi tiek palielināta atbildīgo Baltijas valstu ministriju iesaiste lēmumu pieņemšanas procesos, lai nodrošinātu kopīgos principos balstītu vienotu pieeju infrastruktūras pārvaldības aktivitāšu ieviešanā.

Pārrobežu jautājumu problemātika

Kā jau norādīts iepriekšējā šī ziņojuma sadaļā, Ministrija ir ierosinājusi atjaunot Baltijas valstu atbildīgo ministriju savstarpējo komunikāciju Rail Baltica infrastruktūras pārvaldības jautājumos, lai stiprinātu ekspertu darba grupas rezultātus. Lai arī ekspertu darba grupa ir strādājusi, regulāri tiekoties kopš 2020. gada trešā ceturkšņa, un ir panākts zināms progress būtisko jautājumu identificēšanā infrastruktūras pārvaldības modeļa izveidei, pastāv bažas, ka dažādu apstākļu ietekmē nepieciešamais rezultāts netiks sasniegts tik drīz, kā iepriekš cerēts. Tādēļ vice-ministru (valsts sekretāra vietnieku) līmeņa sanāksmes tostarp tiek organizētas, lai pēc līdzšinējā progresa izvērtēšanas un pārrunāšanas ievirzītu ekspertu darba grupas darbu nepieciešamajā gultnē un formalizētu līdzšinējā darba rezultātus, kā arī uzsāktu sarunas par juridiskā ietvara (piemēram, starpvaldību līguma vai saprašanās memoranda formātā) izstrādi, kas kalpotu kā pamats vienotai Rail Baltica infrastruktūras pārvaldīšanai visām trim Baltijas valstīm pieņemamā veidā. Skaidrs juridiskais ietvars ļautu konkretizēt pušu saistības, vairojot tiesisko noteiktību, un ļautu labāk pārraudzīt gan infrastruktūras pārvaldības modeļa izveides progresu, gan infrastruktūras praktisko pārvaldīšanu nākotnē.

Kavēšanās sākt starpvaldību līguma izstrādi Ministrijas ieskatā rada noteiktus riskus, tostarp, ka Baltijas valstis nespēs laicīgi vienoties par vienotu pieeju Rail Baltica infrastruktūras pārvaldīšanā. Pagaidu risinājums, kas kā plānots dotu atbildīgajām ministrijām drošību, ka visas valstis veiks nepieciešamās darbības nacionālā līmenī, lai infrastruktūras pārvaldības modelis sāktu darboties atbilstoši Baltijas valstu ekspertu kopdarbam, ir kopīgo lēmumu nostiprināšana starpministriju darba grupas protokolā. Ministrija uzskata, ka Baltijas valstu premjeru līmenī ikgadējo sanāksmju ietvaros jānovērtē progress infrastruktūras pārvaldības jautājumos un tas jāatspoguļo kopīgā paziņojumā.

Ministrija ir rūpīgi sekojusi līdzi notikumu attīstībai tilta pār Neris upi būvdarbu iepirkumā, kur Lietuvas drošības iestādes, izvērtējot iepirkuma uzvarētāju - Spānijā reģistrētu būvkomersantu, kurš pieder kādai Ķīnas kompānijai, nerekomendēja līguma parakstīšanu ar minēto iepirkuma uzvarētāju. Ņemot vērā Rail Baltica infrastruktūras stratēģisko nozīmi, ir būtiski izvairīties no dažādiem ar tās izveidi saistītiem drošības riskiem, tostarp nosakot augstas prasības komersantiem, kas būs tiesīgi piedalīties šīs infrastruktūras izveidē. Tādēļ, lai novērstu līdzīgu situāciju iestāšanos Latvijā, Ministrija kopā ar Aizsardzības ministriju ir sākusi izvērtēt nepieciešamību pilnveidot Latvijas tiesisko regulējumu ar nolūku noteikt stingrākas prasības tiem komersantiem, kas piedalīsies stratēģiski nozīmīgas infrastruktūras izveidē.

Krievijas iebrukuma Ukrainā ietekme uz Projektu

Kopš Krievijas iebrukuma Ukrainā 2022. gada 24. februārī visas Rail Baltica projekta īstenošanā iesaistītās puses ir uzsvērušas Projekta nozīmības pieaugumu jaunajos

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

ģeopolitiskajos apstākļos. Ministrija pauž atbalstu un līdzdarbojas projekta ieviešanas stiprināšanā vairākos virzienos, piemēram, ieviešanas paātrināšanas pasākumi, infrastruktūras statusa definēšana tās militārā pielietojuma kontekstā, nacionālās drošības prasību nostiprināšana attiecībā uz piegādātāju izcelsmi, labuma guvēju un kontroles centru.

2022. gada 28. marta Projekta vadības grupas (*Task Force*) sanāsmē Eiropas Klimata, inovāciju un tīklu izpildaģentūras (turpmāk – CINEA) pārstāvis informēja iesaistītās puses, ka CINEA izplatīs skaidru paziņojumu par pilnīgu atbalstu Rail Baltica projekta un visu līdzšinējo saistību izpildes turpināšanai, atzīmējot Projekta stratēģiskās nozīmības pieaugumu.

Izvērtējot dažādām preču grupām noteiktās sankcijas, ir konstatēts, ka noslēgtajos būvdarbu līgumos vairāku materiālu segmentu piegādes bija paredzētas no Krievijas Federācijas vai Baltkrievijas. Tāpat vairākas līgumu izpildes gaitā nepieciešamās materiālu komponentes attiecībā uz valsts akciju sabiedrības "Latvijas dzelzceļš" pārvaldībā esošajiem sliežu ceļiem (kurus nepieciešams pārvietot saistībā ar Rail Baltica sliežu ceļu izbūvi) tiek ražotas pamatā Krievijas Federācijā vai Baltkrievijā.

Projekta īstenotājiem, savstarpējā koordinācijā Baltijas līmenī ir uzdevums nostiprināt pārliecību par Projekta turpināšanu plānotajā apmērā un laika ietvarā gan komunikācijā ar esošajiem, gan potenciālajiem piegādātājiem un nākotnes lietotājiem un klientiem. Savukārt sadarbībā ar Eiropas Komisiju un CINEA plānots izvērtēt un nepieciešamības gadījumā koriģēt noslēgtajos finansēšanas līgumos noteiktos rezultātīvos rādītājus un termiņus. Ņemot vērā, ka SIA "Eiropas dzelzceļa līnijas" 2021. gadā izsludināja Latvijas pamatprasības būvniecības iepirkumu, kuram pretendenti finanšu piedāvājumus gatavos šogad, pastāv risks, ka izcenojumos tiek ņemta vērā augsta risku ietekme. Tā kā šī ietekme turpmāk varētu stabilizēties, uzmanīgi jāvērtē piedāvājumi kontekstā ar dinamisku tirgu.

Satiksmes ministrs

T. Linkaits

Vīza:

Valsts sekretāre

I. Stepanova

O.Bērziņa, 67028083

Olita.Berzina@sam.gov.lv

L.Kļava, 67028024

Larisa.Klava@sam.gov.lv

L.Juškeviča, 67028055

Ludmila.Juskevica@sam.gov.lv

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA