

INFORMATĪVAIS ZIŅOJUMS

Par Rail Baltica projekta tvērumu un īstenošanas plāniem, nodrošinot projekta funkcionalitāti un starpvalstu dzelzceļa līniju savienojumu

Satura rādītājs

Ievads	3
1. Rail Baltica projekta tvērums un īstenošanas plāni	3
1.1. Projekta ekonomiskais pamatojums	3
2.1. Projektam nepieciešamais investīciju apjoms un ieviešanas plāns	6
1.2.1. Projekta investīciju apjoma pieaugums	6
1.2.2. Optimizētais RB projekta ieviešanas tvērums Latvijai	9
1.3. Rail Baltica projekta ieviešanas statuss Latvijā	16
1.3.1. Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta piešķirtais un pieteiktais finansējums un tā apguve	16
1.3.2. Rail Baltica projektēšanas darbi	17
1.3.3. Progress zemju atsavināšanā	20
1.3.4. Rail Baltica pamattrases un Rīgas pilsētā atrodošos objektu būvniecība	22
1.3.5. Rail Baltica infrastruktūras pārvaldība	23
2. Rail Baltica projekta pārvaldības modelis	28
2.1. Satiksmes ministrijas, RBR un EDZL kompetence un pienākumi	28
2.2. Centralizēta projekta pārvaldības modeļa ieviešana Latvijā	30
2.3. Rail Baltica projekta risku pārvaldība	37
2.4. Nepieciešamie tiesību aktu grozījumi	40
2.5. Projektam nepieciešamais finansējums	41
2.6. Alternatīvi finanšu avoti	45
3. Kopsavilkums	49
1. Pielikums	51
3. Pielikums	53

Ievads

Rail Baltica projekts (turpmāk – RB 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 (turpmāk – ES) dalībvalstis – Poliju, Lietuvu, Latviju un Igauniju, un netieši arī Somiju, tālākā nākotnē paredzot maršruta pagarinājumu ar savienojumu Tallina – Helsinki. Šī globālā projekta (RB kā ES Ziemeļjūras – Baltijas transporta koridora elements) mērķis ir savienot Baltijas valstis ar Poliju un pārējo ES ar efektīvu, modernu, drošu, videi draudzīgu un tirgus prasībām atbilstošu dzelzceļa pārvadājumu sistēmu.

Šajā ziņojumā apkopota informācija par projekta tvērumu un īstenošanas plāniem ar mērķi nodrošināt RB projekta funkcionalitāti un starpvalstu dzelzceļa līniju savienojuma izbūvi. Informatīvais ziņojums satur informāciju par RB projektam nepieciešamo finansējumu (tai skaitā, finansējuma avotiem), projekta ietekmes uz tautsaimniecību izvērtējumu, projekta pārvaldības modeli un tā pilnveidošanas iespējām (tai skaitā, par projektā iesaistīto pušu savstarpējās koordinācijas pilnveidošanu, informācijas sniegšanas kārtību Ministru kabinetam un nepieciešamajām tiesiskā regulējuma izmaiņām), kā arī citiem ar RB projekta īstenošanu saistītiem jautājumiem. Informatīvais ziņojums izstrādāts, pamatojoties uz Ministru kabineta 2023. gada 12. septembra sēdes protokola Nr. 44 718 7. punktu, kā arī Ministru prezidentes 2023. gada 3. oktobra uzdevumu Nr. 23-MPI-37.

1. Rail Baltica projekta tvērums un īstenošanas plāni

1.1. Projekta ekonomiskais pamatojums

Kopš 2017. gadā veiktā RB projekta tvēruma un paredzamo izmaksu izvērtējuma, projekta attīstību ir ietekmējusi virkne dažādu faktoru. Šo faktoru summārās ietekmes rezultātā ir palielinājies projekta tvērums, tostarp ir iegūta detalizētāka un precīzāka informācija par būvju tehniskajiem risinājumiem un to izmaksām, ir apzinātas projekta izbūves ietekmes, kuru rezultātā ir jāpārbūvē citām personām piederošas būves vai infrastruktūra, kā arī veikti citi plānošanas un projektēšanas posmi, kuri pamato īstenošanai nepieciešamās lielākas investīcijas un ilgāku laika periodu.

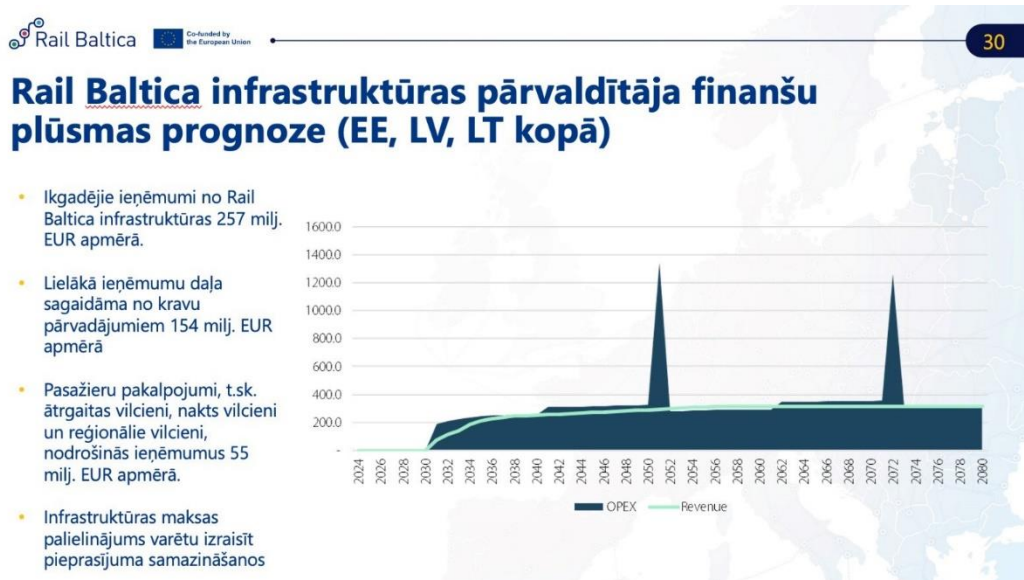
Analizējot projekta tvēruma paplašināšanos, projekta izmaksas ir jāskata kontekstā ar plašākiem tiešajiem un netiešajiem sociālekonomiskiem ieguvumiem. Projekta sociālekonomiskie ieguvumi dažādām iesaistītajām pusēm (no angļu val. – *stakeholders*) – operatoriem, pasažieriem, tirgum, kravu pārvadātājiem un sabiedrībai kopumā – ir atšķirīgi (t.sk. no vides apsvērumu viedokļa). **RB projekta pašreizējā ekonomiskā neto vērtība visām trīs Baltijas valstīm kopā ir pozitīva un lešama 6,6 miljardu euro apmērā (1. attēls):**

Projekta ekonomiskā neto vērtība



Lielākos sociālekonomiskos ieguvumus rada pasažieru pārvadājumi (81% no visiem ieguvumiem), 14% sastāda vides ieguvumi, savukārt 5% ieguvums ir no kravu pārvadājumiem. Papildus projekts nodrošinās stratēģisko integrāciju vienotā Eiropas dzelzceļa telpā (SERA), samazinās fosilā kurināmā patēriņu (~1,5-3,3%), kā arī netieši veicinās iekšzemes kopprodukta (turpmāk – IKP) pieaugumu projekta dzīvescikla laikā. Saskaņā ar 2023. gada aprēķiniem sagaidāms, ka **Rail Baltica dzelzceļa līnija sekmēs Baltijas reģiona IKP pieaugumu (infrastruktūras dzīves cikla laikā) par 0,5-0,7 procentpunktiem gadā**. Šo pieaugumu veido dažādi tiešās un netiešās ietekmes komponenti. Galvenās IKP pieauguma komponentes ir – zemes vērtības pieaugums, tūrisma un viesmīlības nozares izaugsme, jaunu uzņēmumu attīstība, darbaspēka produktivitātes pieaugums, konkurētspējas palielināšanās un straujāka aglomerācijas attīstības dinamika.

Rail Baltica infrastruktūras pārvaldītāja finanšu plūsmas prognozes analīze



Pozitīvi neto ieguvumi tiks sasniegti, neskatoties uz Baltijas valstīm raksturīgo vidi ar kopumā zemāku pieprasījumu, ko ietekmē demogrāfiskā situācija un zemāks IKP uz vienu iedzīvotāju.

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

RB projekta sociālekonomiskā ietekme sniedzas daudz tālāk par ieguvumiem tiešajiem dzelzceļa izmantotājiem (pasažieriem un kravu pārvadātājiem). RB dzelzceļa līnijas izbūve ir stratēģiski nozīmīgs solis pretī Latvijas integrācijai Eiropas transporta tīklā, uzlabojot transporta pieejamību – uzticamāku un ātrāku transporta pakalpojumu ieviešana dos labumu e-komercijas nozarēm, nodrošinot ātrākas piegādes iespējas, sasniedzamību un pakalpojumu kvalitāti. RB projekts veicinās integrāciju globālajās piegādes ķēdēs, sekmējot ekonomisko izaugsmi un tuvinoties ES transporta mērķiem. Rail Baltica dzelzceļa savienojuma iekļaušana TEN-T pamattīklā palielinās kravu pārvadājumu jaudu Āziju un ES savienojošos sauszemes koridoros, piesaistot ārvalstu investīcijas. Analizējot saimnieciskās darbības rādītājus nākotnē, kravu pārvadājumu segments iezīmējas kā finansiāli daudzsološāks, pateicoties tā spējai gūt ieņēmumus jau no pirmajiem darbības gadiem un vēlākos gados prognozētiem straujiem izaugsmes tempiem. Vienlaikus Rail Baltica projekts ir katalizators starpnozaru sinerģijai, izmantojot “Roc vienreiz” (*Dig once*) priekšrocības un integrējot inovatīvas tehnoloģijas. Sagaidāms, ka šāda pieeja varētu samazināt līdz pat 20% no investīciju izmaksām, nodrošinot kopīgu infrastruktūru tādiem pakalpojumiem kā optiskā šķiedra un 5G mobilie tīkli. Projektam ir arī būtiska nozīme Krievijas kara pret Ukrainu skarto tirdzniecības plūsmu atbalstīšanā, jo īpaši risinot satiksmes sastrēgumus un nepietiekamo transporta sistēmas jaudu. Turklāt Rail Baltica var atbalstīt Ukrainas rekonstrukcijas centienus, jo īpaši ņemot vērā valsts atkarību no dzelzceļa infrastruktūras.

Raugoties no enerģētikas nozares perspektīvas, Rail Baltica projekts stiprinās enerģētisko drošību Baltijas valstīs, veicinot transporta nozarē pāreju no fosilā kurināmā uz atjaunojamiem energoresursiem. Paredzams, ka šī pāreja samazinās fosilā kurināmā patēriņu par 1,5%- 3,3% un stimulēs ieguldījumus atjaunojamā enerģijā, ko veicinās dzelzceļa atkarība no zaļās enerģijas. Turklāt, piedāvājot alternatīvu īsajiem lidojumiem, Rail Baltica dzelzceļa līnija radīs emisiju ietaupījumu, tuvinoties mērķim līdz 2050. gadam sasniegt nulles neto emisijas satiksmes nozarē. Papildus RB projekts radīs arī vides un satiksmes drošības uzlabojumus, samazinot vides piesārņojumu un satiksmes negadījumu risku, it sevišķi tām lietotāju grupām, kas ikdienā galvenokārt izmanto automašīnu.

Vērtējot RB projekta netiešos ieguvumus, jāvērs uzmanība, ka tas būtiski palielinās militārās loģistikas un piegāžu ķēžu efektivitāti reģionā, tādējādi potenciāli būtiski ietekmējot Baltijas valstu militārās mobilitātes stratēģiju, palielinot satiksmes infrastruktūras kapacitāti¹ un nodrošinot sinerģiju ar 1520 mm platuma dzelzceļa tīklu, ņemot vērā, ka tas atvieglos militāro vienību transportēšanu, samazinās iekraušanas un izkraušanas ilgumu pārrobežu operācijās gan miera laikā, gan iespējamu bruņotu konfliktu gadījumos. Vienlaikus jāvērs uzmanība, ka minētais iespējams pie nosacījuma, ka nākotnē, pilnveidojot un pārapsūtinot Rail Baltica projekta tvērumu, projektā

¹ RB projekta ietekmē tiktu palielinātas spējas pārvadāt militārās vienības līdz pat 79 tūkst. tonnu dienā, nodrošināt ātrāku militāru kustību bez lieliem ceļu satiksmes traucējumiem (vidējais transporta laika samazinājums līdz Polijas robežai – 3 h). Miera laikā dzelzceļa līnija var aizstāt pa autoceļu pārvietojamo 7 km garu militārās tehnikas kolonu ar vienu 40 vagonu dzelzceļa transportu, gūt 1,1 milj. euro ieņēmumus gadā no militārā transporta, kā arī nodrošināt iekraušanas un izkraušanas ilguma samazināšanos līdz vienai dienai uz Polijas/Lietuvas robežas. Bruņota konflikta gadījumā, Rail Baltica dzelzceļa līnija kā alternatīva auto pārvadājumiem vienā dienā nodrošinātu līdz pat 143 tūkst. cilvēku jeb 9% Baltijas valstu galvaspilsētu iedzīvotāju evakuāciju uz Poliju.

tiks integrētas aizsardzības nozares primārās vajadzības. Ņemot vērā, ka šī informatīvā ziņojuma mērķis ir apstiprināt Rail Baltica projekta optimālo ieviešanas scenāriju Rail Baltica dzelzceļa līnijas un ar to saistītās infrastruktūras funkcionalitātes nodrošināšanai sākot ar 2030. gadu, pēc informatīvā ziņojuma izskatīšanas Ministru kabinetā turpināms aktīvs starpinstitucionāls darbs pie aizsardzības nozares vajadzību un to īstenošanai piemērotu finansējuma avotu apzināšanas. Ar detalizētāku informāciju par Rail Baltica projekta militārās mobilitātes komponentēm iespējams turpmāk iepazīties 1.2.2. sadaļā.

2.1. Projektam nepieciešamais investīciju apjoms un ieviešanas plāns

1.2.1. Projekta investīciju apjoma pieaugums

Vērtējot RB projekta tvēruma attīstību un ar to saistītās izmaksas, 2023. gadā ir veikts RB projektam nepieciešamo investīciju pārrēķins pilnam RB projekta tvērumam (2. pielikums). Pilns Rail Baltica projekta tvērums² paredz divsliežu ātrgaitas dzelzceļa infrastruktūras izbūvi, t.sk. dzelzceļa apakšsistēmu izbūvi, pamattrases savienojumu ar Rīgas centrālo staciju (RCS) un Rīgas lidostu (RIX), kā arī duālo tiltu pār Daugavu, kas ir ģeostatēģiskas nozīmes objekts, kravu termināļa izbūvi Salaspilī, reģionālo staciju izbūvi, infrastruktūras apkalpes vietu un ritošā sastāva depo izbūvi (skat. 1.tabulu).

Šis aprēķins ir izstrādāts, balstoties uz 2023. gadā apkopto informāciju. Pilna tvēruma RB projekta īstenošanai Latvijā līdz pilnīgai tā funkcionalitātei un visu tā sociālekonomisko ieguvumu iespējošanai provizoriski nepieciešami nepilni 9,6 miljardi *euro* (2023. gada cenās un neņemot vērā ikgadējo inflāciju) jeb 11,4 miljardi *euro*, ņemot vērā prognozēto inflācijas pieaugumu, t.sk., divsliežu dzelzceļa pamattrases izbūvei 265 km garumā kopumā ir nepieciešami 6,5 miljardi *euro*³ (neņemot vērā inflāciju, 7,8 miljardi *euro* – ņemot vērā prognozēto inflācijas pieaugumu). Pasažieru staciju, kravu termināļu, ritošā sastāva un infrastruktūras apkalpošanas vietu izbūvei būs nepieciešami 1,7 miljardi *euro*, savukārt zemju iegādei, elektrifikācijas apakšsistēmu un satiksmes vadības sistēmas izveidošanai un pārējām projekta ieviešanas aktivitātēm (t.sk. trešo pušu infrastruktūras pārbūvei VAS „Latvijas Dzelzceļš”, VSIA „Latvijas Valsts ceļi”, Rīgas valstspilsētas pašvaldībai utt.) plānotās izmaksas ir 1,4 miljardi *euro*.

Veicot salīdzinošo analīzi 2023. gadā, ir secināts, ka līdzīgu ātrgaitas dzelzceļa projektu īstenošanas izmaksas svārstās vidēji no 24 līdz 32 miljoniem *euro*/km (skat. 3. attēlu). Svarīgi piezīmēt, ka 2017. gadā veiktajās aplēsēs par RB projekta izmaksām tika norādīts, ka projekts būs krietni lētāks nekā salīdzināmie projekti citviet Eiropā, ņemot vērā Baltijas valstu tehniski mazāk sarežģīto reljefu, kā arī provizoriski zemākas darbaspēka izmaksas. Atbilstoši 2023.gadā veiktajai izmaksu –ieguvumu analīzei (angl. val. - *Cost-benefit analysis*) kopējais projektam nepieciešamo investīciju apjoma pieaugums primāri saistīts ar neprecīziem sākotnējiem pieņēmumiem (t.sk.,

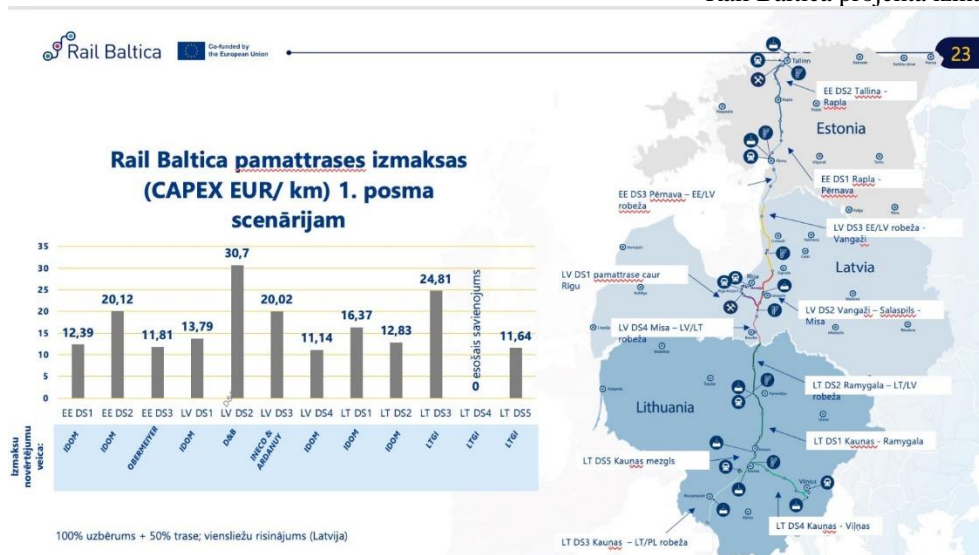
² RB projekta tvērums ir apstiprināts ar Ministru kabineta 24.08.2016. rīkojumu Nr. 467 “Par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas Rail Baltica būvniecībai paredzētās darbības akceptu”, kura 3.10. punkts noteic, ka projekta tvērumā ietilpst Rīgas Centrālās stacijas un Rīgas lidostas būvniecība (detalizēta būvniecības gaita aprakstīta 3.14.10. punktā). Tāpat pamattrases novietojums ir apstiprināts ar Ministru kabineta 24.08.2016. rīkojumu Nr. 468 “Par nacionālo interešu objekta statusa noteikšanu Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai Rail Baltica”.

³ Norādītais nepieciešamā finansējuma apmērs ir indikatīvs projekta ieviešanas 1. fāzes aprēķins uz informatīvā ziņojuma sagatavošanas brīdi un var tikt precizēts pēc padziļinātu tehnisko izpēšu veikšanas.

nepietiekamu informāciju par ģeoloģiju trases atrašanās vietās) un aprēķiniem, kas izrietēja no projekta skiču projektiem, kā arī ar projekta tvēruma izmaiņām.

3.attēls

Rail Baltica projekta izmaksas (km)



Aplēses liecina, ka 51% no pieauguma primāri radīja pārāk optimistiski sākotnējie pieņēmumi par projekta ieviešanai nepieciešamajiem būvdarbiem (t.sk. nepilnīgi izstrādātie sākotnējie skiču projekti). Iegūstot gala aplēses no pabeigtajiem būvprojektiem, iespējams aprēķināt arī potenciālo investīciju pieaugumu. Savukārt, apmēram 31% no pieauguma saistīts ar projekta kopējā tvēruma izmaiņām kopš 2017. gada, t.sk. izmaiņām infrastruktūras tvērumā, papildu reģionālajām stacijām, tehnisko standartu izmaiņām atbilstoši vienotām projektēšanas vadlīnijām, drošības un veiktspējas uzlabojumiem, un citiem faktoriem. Pārējos 18% veido papildu ārējās prasības projektam (trešo pušu, t.sk., Latvijas pašvaldību, citas infrastruktūras un komunikāciju turētāju, dažādu institūciju izdoti tehniskie noteikumi, savstarpējās izmantojamības tehniskās specifikācijas (TSI), kā arī citi faktori. Vienlaikus nevar izslēgt, ka straujāku investīciju pieaugumu veicinājusi arī nepilnīga projekta ieviešanas kvalitāte, vāja projekta pārvaldības struktūra un nepietiekama Satiksmes ministrijas (turpmāk – SM) iesaiste projekta stratēģiskajā vadībā.

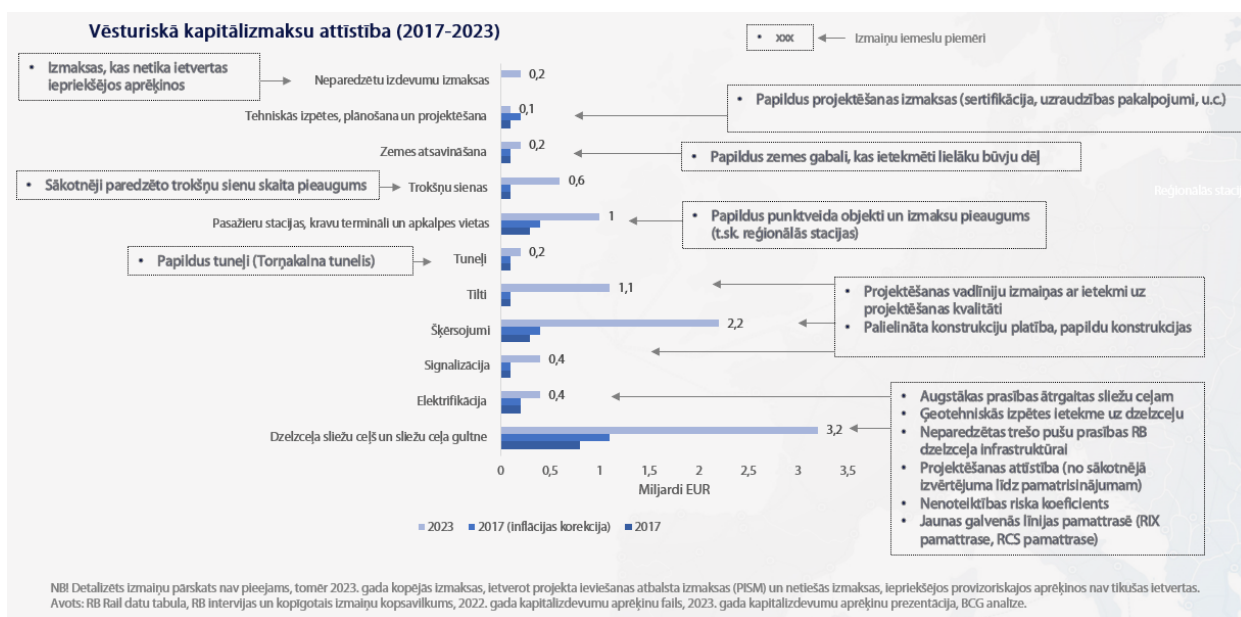
Ņemot vērā augstāk minētos izmaksas ietekmējošos faktorus, RB projekta izmaksas ir pieaugušas visās trīs Baltijas valstīs. Detalizēts apkopojums par izmaiņām Latvijas plānotajos kapitālizdevumos kopš 2017. gada skatāms 4. attēlā (miljardi euro).

4.attēls

Avots: RB Rail AS

Latvijas kapitālizdevumu attīstība 2017-2023

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA



Potenciālais investīciju pieaugums un ar to saistītie riski projekta ieviešējiem un iesaistītajām institūcijām bija zināmi kopš pilna mēroga projektēšanas uzsākšanas (indikatīvi – kopš 2019. gada). To apliecina arī neatkarīgi vērtējumi, tostarp 2019. gada decembra trīs Baltijas valstu revīzijas iestāžu atzinums⁴ un 2020. gada jūnija Eiropas Revīzijas palātas ziņojums, kuros norādīts, ka RB projektam strauji pieaug nepieciešamo investīciju apjoms.⁵ Tāpat RBR regulāri veic iekšējos aprēķinus par projektam nepieciešamajām investīcijām, par kuriem ir tikusi informēta arī SM. Piemēram, gatavojoties EDZL veiktajam pamatprasmes būvniecības iepirkumam 2021. gadā, RBR aplēses, balstoties uz tā brīža tehnisko projektu datiem, par kopējām izmaksām Latvijas projektam bija 4,947 miljardi *euro*⁶. Tomēr nav sekojušas preventīvas darbības, lai novērstu potenciālo izmaksu pieauguma negatīvo ietekmi uz RB projekta īstenošanu.

Ņemot vērā iepriekš minēto, RB projekta ieviešējiem tika uzdots izstrādāt optimizētu ieviešanas scenāriju visām trīs Baltijas valstīm, ievērojot nosacījumu, ka dzelzceļa pamatprasmei, kā starptautiskam savienojumam TEN-T pamattīklā, ir jābūt pabeigta līdz 2030. gadam. Projekta īstenošanas darbību secību galvenokārt ietekmē trases posmu gatavība būvniecībai un sarežģītības pakāpe, kā arī pieejamais finansējums.

⁴ Rail Baltica projekta īstenošana. Igaunijas, Latvijas un Lietuvas augstāko revīzijas iestāžu apvienotā revīzija. 2019. Pieejams: https://www.lrvk.gov.lv/lv/getrevisionfile/uploads/reviziju-zinojumi/2019/2.4.1-40_2019/Apvienota%CC%84s%20revi%CC%84zijas%20zin%CC%A7ojums%20latvies%CC%8Cu%20valoda%CC%84%20gala%20versija.pdf

⁵ ES transporta infrastruktūra: lai savlaicīgi nodrošinātu tīkla ietekmi, megaprojekti jāīsteno ātrāk. Eiropas Revīzijas palāta. 2020. Pieejams: https://www.eca.europa.eu/lists/ecadocuments/sr20_10/sr_transport_flagship_infrastructures_lv.pdf

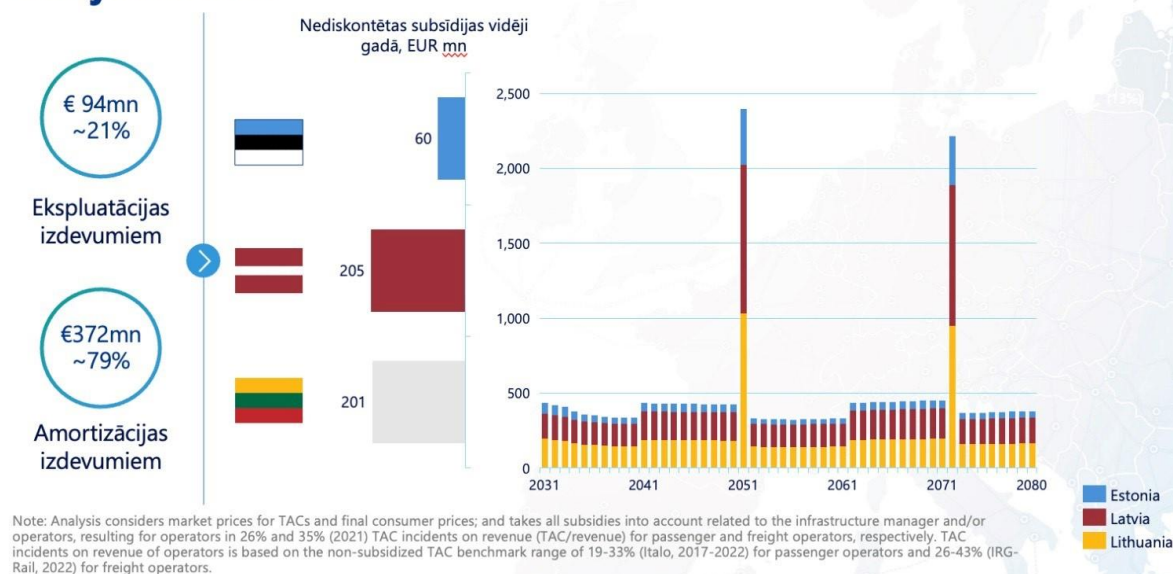
⁶ Balstoties uz RBR sniegto informāciju. Aplēse iekļauj visas LV tvēruma izmaksas, t.sk. pamatprasmes būvniecību, punktveida objektus, ENE, CCS, ASBO, NOBO, būvuzraudzību.

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

Attiecībā uz Rail Baltica projekta ikgadējiem izdevumiem, jānorāda, ka ekspluatācijas izdevumi Baltijas valstīs gadā mērāmi 94 milj. euro apmērā, turpretī amortizācijas izdevumi – 372 milj. euro apmērā. Detalizētāka finanšu analīze pieejama 5. attēlā:

5.attēls
Avots: RB Rail

Finanšu analīze | Subsīdijas gadā Rail Baltica infrastruktūrai Baltijas valstīs



1.2.2. Optimizētais RB projekta ieviešanas tvērums Latvijai

Meklējot optimālāko Rail Baltica globālā projekta ieviešanas scenāriju un izvērtējot tehniskās un finansiālās iespējas, ir secināts, ka prioritāri nepieciešams izbūvēt savienojumu, kura ietvaros Rail Baltica pamattrase ietver Rīgas pilsētu. Rail Baltica tvērums pirmās kārtas risinājums līdz 2030. gadam paredz izbūvēt savienojumu ar Rīgu, tādējādi apmierinot pasažieru pieprasījumu, kā arī izbūvēt apvedceļu pie Salaspils, kas ir svarīgs kravu pārvadājumiem un militārai mobilitātei.

Lai samazinātu būvniecības izmaksas pirmajā kārtā līdz 2030.gadam, divsliežu ceļa vietā tiktu izbūvēts viens sliežu ceļš Rail Baltica pamattrasē, taču visa saistītā infrastruktūra, kā arī satiksmes pārvadi un tilti tiktu būvēti diviem sliežu ceļiem, tādējādi saglabājot iespēju nākotnē paplašināt infrastruktūras jaudu ar otru sliežu ceļu.

Pirmajā kārtā līdz 2030. gadam paredzēts izbūvēt šādus posmus: Igaunijas/Latvijas robeža – Vangaži, Vangaži – Salaspils – Mīsa, Mīsa – RIX – RCS un Mīsa – Latvijas/Lietuvas robeža (skat. 6. attēlu).

6. attēls
Avots: RB Rail AS

Rail Baltica projekta īstenošana līdz 2030. gadam

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA



Šajā kārtā būtiski realizēt savienojumu ar RIX un RCS, kur jau notiek aktīva būvniecība, t.sk. salāgojot attīstības plānus ar RIX un Rīgas pilsētvides attīstības plāniem. RIX – RCS savienojumam tiek pielāgoti tehniskie risinājumi, kas ļautu sākotnēji izvairīties no tuneļa būvniecības Torņakalnā. Vienkāršots tehniskais risinājums paredz izmantot esošo dzelzceļa nodalījuma joslu un posmā no Rīgas centra līdz Imantai vienu esošo 1520 mm sliežu ceļu aizstāt ar 1435 mm sliežu ceļu. Daugavas duālā tilta dzelzceļa daļa tiktu realizēta pilnā apjomā, savukārt tilta autotransporta daļa tiktu uzbūvēta bez savienojumiem ar autoceļu tīklu. Gadījumā, ja notiek kavēšanās ar duālā Daugavas tilta (pie Salaspils) vai Igaunijas dienvidu posma realizāciju, kas papildzinātu savienojuma izveidi ar Igauniju, tiktu nodrošināts loģisks dzelzceļa koridors Latvijas dienvidu daļā un savienojums ar RIX.

Ņemot vērā minēto, RB pamatattīstības ieviešanas plāns ar detalizētu pamataaktivitāšu uzskaitījumu un to izpildi noteiktajos termiņos laika izteiksmē, katrā no pieciem pamatattīstības posmiem ir atspoguļots 1.pielikumā, kurā redzams, ka:

- posmā “Igaunijas/Latvijas robeža-Upeslejas” būvprojektus paredzēts sagatavot līdz 2026. gada 2. ceturkšņa izskaņai un zemju atsavināšanu pabeigt līdz gada beigām. Attiecīgi infrastruktūras būvdarbu norise plānota no 2026. gada 2. ceturkšņa līdz 2029. gada beigām, kam sekotu vienlaicīga virsbūvju darbu uzsākšana (sliežu izbūve) ar elektrifikācijas un signalizācijas sistēmu ieviešanu 2028. gada 3. ceturksnī līdz pilnīgam darbu noslēgumam 2030. gada nogalē;
- posmā “Upeslejas-RCS” būvdarbu sagatavošanās darbi un zemju atsavināšana ilgtu no 2024. gada pēdējā ceturkšņa līdz 2027. gada beigām ar paralēli noritošiem RCS infrastruktūras būvdarbiem ar plānotu noslēgumu 2028. gada 2. ceturksnī. Virsbūvju (sliežu) darbi, tai skaitā stacijas signalizācijas uzstādīšana plānota no 2027. gada vidus

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

līdz 2030. gada nogalei. Elektrifikācijas un signalizācijas sistēmu ieviešana plānota no 2029. gada vidus līdz 2030. gada beigām.

- posmā RIX-RCS, plānots pabeigt darbu pie būvprojektiem 2027. gada 3.ceturksnī, zemju atsavināšanu pabeigt 2026. gada vidū, infrastruktūras darbus paveikt no 2026. gada 2. ceturkšņa līdz 2029. gada 3. ceturkšņa sākumam ar tālāku elektrifikācijas darbu uzsākšanu un noslēgšanu 2030. gada beigās.
- posmā RIX-Bauska-Upeslejas trīsstūris norītošo darbu pie būvprojektiem noslēgšana paredzēta 2026. gada vidū, zemju atsavināšana attiecīgi 2027. gada vidū un RIX infrastruktūras darbu noslēgums 2028. gada vidū. Secīgi sliežu izbūve ar stacijas signalizāciju norīdēta no 2027. gada 2.ceturkšņa līdz 2029. gada 4. ceturksnim. Kā pēdējie noslēgtos elektrifikācijas darbi 2030. beigās, kuru īstenošana plānota 1,5 gadus.
- posmā “Bauska-Latvijas/Lietuvas robeža būvprojekti tiktu sagatavoti un zemes atsavināšana pabeigta 2025. gada pirmajā pusē ar secīgu infrastruktūras darbu uzsākšanu, kas ilgtu līdz 2028. gada pirmajam ceturksnim. Sliežu izbūve, t.sk. stacijas signalizācija un elektrifikācijas/signalizācijas sistēmu ieviešana norīdēta paralēli no 2028. gada sākuma līdz noslēgumam gada rudenī.

Jāņem vērā, ka piespiedu atsavināšanas gadījumā un citos objektīvi pamatotos gadījumos atsavināšanas aktivitāte var turpināties ilgāk. Visos projekta posmos, izņemot posmā „Bauska / Latvijas – Lietuvas robeža” zemju atsavināšanas grafiks ir izstrādāts pieņemot, ka projektēšanas aktivitātes ietvaros ir identificētas iegūstamā objekta robežas un platības, kā arī ir pieejams finansējums aktivitātes īstenošanai.

Posma „RCS – Upeslejas” realizācija ir iespējama pēc 2030. gada, taču nepieciešamie sagatavošanās darbi, tādi kā piesārņotās grunts attīrīšana Vagonu parkā, kā arī daudzīvokļu ēku atsavināšana pie Daugavpils ielas, ir jāuzsāk tuvākajā laikā.

Nepieciešamās investīcijas optimizētajam Rail Baltica ieviešanas scenārijam pirmajā kārtā līdz 2030. gadam Latvijā ir 6,4 miljardi *euro* (1. tabula).

Izvērtējot iespējamus riskus, kas saistīti ar būvniecības tirgus kapacitāti, Rail Baltica pamatprasības iepirkuma prasības tika veidotas ar mērķi piesaistīt augsti kvalificētus būvniecības speciālistus, kuru rīcībā ir pietiekami resursi būvniecības jaudas palielināšanai un nepieciešamo resursu piesaistei.

1.tabula

Avots: RB Rail AS

Projekta izmaksas pilnajam un optimizētajam ieviešanas tvērumam līdz 2030.gadam

CAPEX pozīcijas	Pilnais tvērumas miljoni <i>euro</i>	Optimizētais līdz 2030.g. miljoni <i>euro</i>
Pamatprasības būvniecība	6 243	4 080
Būvdarbu uzraudzība 2%	150	113
Izpētes 0,25%	18	18
Projektēšana (t.sk. IVN), ekspertīze	113	91
Pamatprasības kopā	6 524	4 302
Starptautiskās stacijas un tām piegulošie trases posmi*	1 041	1 041

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

Reģionālās pasažieru stacijas**	Ierobežotas pieejamības informācija	
Kravu termināli		
Infrastrukturā apkopes punkti		
Depo		
Satiksmes vadības centrs		
Punktveida objekti kopā		
AsBo, Paziņotājiestāde		
ENE		
CCS		
Fidic CCS and ENE 2%		
Zemju atsavināšana	159	159
Netiešās izmaksas 2%	180	131
Projekta ieviešanas izmaksas	210	66
Rezerve 2%	188	0
Citas izmaksas kopā	1 412	863
Pavisam kopā	9 586	6 389

Izmaksas ir norādītas bez PVN un ir atbilstošas 2023.gada cenām.

* Starptautisko pasažieru staciju izmaksas tiks pārskatītas un optimizētas.

** Lēmums par reģionālo pasažieru staciju izbūvi tiks pieņemts tuvāko gadu laikā. Optimizētajā RB projekta ieviešanas scenārijā reģionālo pasažieru staciju būvniecība plānota Skultē, Iecavā un Bauskā, atsevišķu reģionālo staciju izbūvi līdz 2030.gadam ir iespējams īstenot, projektam piesaistot alternatīvos finansējuma avotus (skat. 2.6. sadaļu).

Piezīme: šobrīd notiek Salaspils kravu termināla projekta dalīšana fāzēs, lai 1. kārtā projekts atbilstu drošības prasībām. Informācija par Salaspils kravu termināli tiks atspoguļota Rail Baltica projekta ilgtermiņa finansēšanas plānā.

Piedāvātie darbu optimizēšanas pasākumi veido būtisku izmaksu samazinājumu, bet vienlaikus samazina vilcienu kustības intensitāti, ierobežo pakalpojumu piedāvājumu un rada risku pasažieru skaita un kravu apjomu samazinājumam (skat. 2. tabulu).

2. tabula
Avots: RB Rail AS

Optimizācijas pasākumi, lai samazinātu Rail Baltica projektam nepieciešamos kapitālieguldījumus no CEF

Pilns tvērums	Optimizācija	CAPEX samazinājums	Ietekme
2-sliežu ceļš Elektrifikācijas, sistēmas utml.	1-sliežu ceļš	373 milj. € 315 milj. €	Samazināta vilcienu kustības intensitāte un samazināts kravas vilcienu kustības ātrums RB līnijā. Samazināta vilcienu kustības intensitāte, prognozētais pieprasījums ir 2x lielāks nekā 1-sliežu ceļa piedāvājums.

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

<p>Rīgas posms - pamattrase (t.sk. RCS – RIX posms)</p>	<p>1-sliežu ceļš RIX-RCS izbūvēts esošajā zemes klātnē, aizstājot 1520 mm</p>	<p>1,135 mljrd. €</p>	<p>Samazināta vilcienu kustības intensitāte 1520 mm dzelzceļa līnijā Rīgā; samazināta vilcienu kustības intensitāte RB līnijā (prognozētais pieprasījums ir 2x lielāks nekā 1-sliežu ceļa piedāvājums)</p>
<p>Daugavas duālais tilts</p>	<p>Dzelzceļa daļa pilnā apjomā, tilts autotransportam bez savienojumiem</p>	<p>205 milj. €</p>	<p>Autotransporta kustība nav iespējama. Funkcionalitāte, ietverot arī autotransporta kustību, tiks nodrošināta pēc savienojošo ceļu mezglu izbūves, taču pirmajā posmā prioritizējot dzelzceļa infrastruktūru, šie abi ceļu mezgli var tikt neizbūvēti pilnā tvērumā, bet paredzēti risinājumi, kas atļaus šo mezglu izbūvi vēlāk. A4/A6 un P85 pilna tvēruma ceļu mezgli var tikt izbūvēti vienlaicīgi ar apvadceļa A4 pārbūvi, vai ar jaunā Bauskas apvadceļa turpinājumu. Jāņem vērā, ka jebkurā gadījumā Apvienotā tilta pilnas autoceļa daļas izbūves izmaksas nav attiecināmas no Rail Baltica projekta finansējuma. Šobrīd saņemtais Militārās Mobilitātes finansējums paredz Apvienotā tilta balstu izbūvi Daugavas upē. Nākošajās izbūves kārtās plānots izbūvēt nepieciešamās nesošās konstrukcijas dzelzceļam un autoceļa brauktuvei un šī izbūve tiek veidota tā, ka jebkurā brīdī netraucējot dzelzceļa kustību var izbūvēt savienojošo A4/A6 un P85 ceļu mezglu elementus. Īstenojot esošos risinājumus tiek rezervēta vieta netraucētai nākotnes ceļa infrastruktūras izbūvei.</p>

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

Latvijai ir svarīgi jau **pirmajā kārtā nodrošināt savienojumu ar starptautisko lidostu „Rīga” un Rīgas pilsētas centru**, jo, kā liecina ieguvumu-izmaksu analīzes rezultāti, **lielāko sociālekonomisko ieguvumu rada pasažieru pārvadājumi (81%) un vislielākā pasažieru plūsma Rail Baltica līnijā ir sagaidāma uz/no RCS un RIX stacijām.**

RIX kā lielākajai lidostai Baltijas valstīs un nacionālās aviosabiedrības airBaltic mītnes zemes lidostai, ir svarīgi nodrošināt ērtu sasniedzamību no kaimiņvalstīm, vienlaikus radot iespēju īsos lidojumus starp Baltijas valstu galvaspilsētām aizstāt ar ātrgaitas vilcienu satiksmi. Izbūvējot savienojumu ar Rīgu, Latvija varēs pilnvērtīgi izmantot jauno infrastruktūru un gūt pēc iespējas lielākus sociālekonomiskos ieguvumus no Rail Baltica projekta. RB dzelzceļa pārvadājumi kļūs daudz pievilcīgāki Latvijas un starptautiskajai sabiedrībai (pasažieriem), attiecīgi arī RIX un Rīgas pilsētai, sniedzot iespēju piesaistīt lielākas pasažieru plūsmas un tādējādi veicinot ekonomisko aktivitāti.

Vienlaikus, ir būtiski ņemt vērā, ka jau **šobrīd pastāv ievērojami riski Rail Baltica pamattrases integrācijai TEN-T pamattīklā līdz 2030. gadam, kur kā galveno risku jāmin - finansējuma trūkumu.** Ņemot vērā minēto, Satiksmes ministrijas ieskatā visām projekta ieviešanā iesaistītajām pusēm ciešā sadarbībā ar atbildīgajām nozaru ministrijām jāveicina alternatīvu finanšu avotu piesaiste projekta veiksmīgai īstenošanai noteiktajā termiņā.

RBR ir veicis aprēķinus par indikatīvi nepieciešamo finansējumu Rail Baltica projekta pirmās būvniecības kārtas īstenošanai Latvijā, pārplānojot finansējumu tā, lai **papildu** valsts budžeta finansējums projektam 2025. gadā būtu pēc iespējas mazāks. Vienlaikus tas nozīmē, ka **nākamajos gados, lai nodrošinātu RB projekta īstenošanai nepieciešamo tempu – pirmās kārtas pabeigšanu līdz 2030. gadam, finansējums būs kritiski izšķirošs faktors projekta īstenošanai Latvijā, jo īpaši 2027. un 2028. gadā** (skat. 3. tabulu).

3.tabula
Avots: RB Rail AS

Nepieciešamie ieguldījumi Rail Baltica projekta pirmās būvniecības kārtas īstenošanai Latvijā un plānotais CEF finansējums

	2015-2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	KOPĀ
Investīciju izmaksas (veiktie un plānotie ieguldījumi)	294 753 855	205 376 069	395 426 677	374 092 907	1 515 122 996	2 103 182 081	1 199 291 818	301 934 571	6 389 180 974
CEF finansējums*	463 901 032	428 950 595	338 071 632	226 627 549	191 362 928	1 142 562 452	606 102 144	281 429 322	3 679 007 654
Starpība	169 147 177	223 574 526	-57 355 045	-147 465 358	-1 323 760 068	-960 619 629	-593 189 674	-20 505 249	-2 710 173 320

* CEF plānotais finansējums 2024.-2030.g. ir norādīts indikatīvi, precīzas summas informatīvā ziņojuma sagatavošanas brīdī nav zināmas

CEF finansējums ir paredzēts tikai dzelzceļa sliežu ceļa izbūvei, bet, lai infrastruktūra varētu pilnvērtīgi funkcionēt, ir nepieciešams attīstīt citu saistīto infrastruktūru, t.i., pasažieru stacijas, kravu termināli, ritošā sastāva depo, infrastruktūras apkalpes punktus u.c. (4. tabula). Šiem infrastruktūras elementiem ir nepieciešams meklēt finansējumu no citiem finansējuma avotiem, t.i. ārpus CEF ietvara, papildus plānojot arī ritošā sastāva iegādi pasažieru pārvadājumiem. Alternatīvi

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

ritošā sastāva funkcionēšanas nodrošināšanai tiek izskatītas iespējas piesaistīt operatoru ar ritošo sastāvu.

4. tabula
Avots: RB Rail AS

Infrastrukturā elementi ārpus CEF finansējuma

Reģionālās stacijas (šobrīd īstenošana plānota pēc 2030. gada)	Kravu termināli + potenciālais RB savienojums ar Rīgas ostu	Depo (Jaunmārupē vai Vagonu parkā)	Ritošais sastāvs (īstenošana plānota pēc 2030. gada)
<p>Izmaksas ierobežotas pieejamības informācija milj. € / stacija</p> <p>Ja reģionālās stacijas netiek būvētas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • tiek zaudēti sociālekonomiskie ieguvumi Latvijai • ievērojams pasažieru skaita samazinājums <p>Latvija pilnvērtīgi neievieš «zaļā kursa» mērķus transporta nozarē</p>	<p>Izmaksas ierobežotas pieejamības informācija milj. €</p> <p>Iespējama privāto investoru piesaiste.</p> <p>Ieguvumi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • konteineru pārvadājumiem; • militārai mobilitātei • Puspiekabju pārvadājumiem ar vilcienu (<i>Piggybacking</i>) 	<p>Jaunmārupes depo izmaksas – ierobežotas pieejamības informācija milj. €</p> <p>Vagonu parka (kopīga) depo izmaksas vēl tiek precizētas.</p>	<p>1 reģionālā vilciena izmaksas ~ ierobežotas pieejamības informācija milj. € ^{1,2}</p> <p>Nepieciešami 23-25 vilcieni Baltijā.</p> <p>¹ Jaunu vilcienu iegādes gadījumā iepirkuma dokumentu gatavošanu nepieciešams uzsākt 2024.gadā, lai 2030.gadā vilcieni būtu pieejami pasažieru pārvadājumiem.</p> <p>² Alternatīva – operators ar ritošo sastāvu (no angļu val. – <i>rolling stock operator</i>).</p>

Tāpat svarīgi ir plānot RB dzelzceļa līnijas sasaisti ar Rīgas ostu, lai uzlabotu multimodālus savienojumus un mudinātu kravu pārvadātājus izmantot dzelzceļu, kā arī sasaisti ar Rīgas pilsētas satiksmes infrastruktūru.

Papildus jāņem vērā, ka uz reģionālajām pasažieru stacijām, kravu termināliem, ritošā sastāva depo un infrastruktūras apkalpes punktiem, ja šie objekti neveidos publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras neatņemamu daļu, tiks piemērots atbilstošs komercdarbības atbalsta kontroles regulējums, sniedzot arī aktuālo informāciju arī par plānoto komunikāciju ar Eiropas Komisiju par atbilstošu valsts atbalsta paziņojumu iesniegšanu.

Rail Baltica projekta ietekme uz militāro mobilitāti

Ņemot vērā Krievijas turpināto karu Ukrainā un agresīvo retoriku pret citām tās kaimiņvalstīm, t.sk. Latviju, šobrīd nav pamata sagaidīt pozitīvas izmaiņas Krievijas agresīvajā uzvedībā – Krievijas ģeopolitiskās ambīcijas sniedz tālāk par Ukrainas teritoriju, un kara iznākums noteiks turpmāko Eiropas drošības arhitektūru. Krievija saglabāsies kā galvenais

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

ilgtermiņa eksistenciālais drauds Latvijas drošībai. Valsts aizsardzības koncepcijā noteikts, ka tuvāko gadu laikā Krievijas radīto draudu līmenis Latvijas drošībai nesamazināsies, un, mainoties politiskajiem un militārajiem apstākļiem, tas var pieaugt.

Īstermiņā Krievija pret Latviju un tās sabiedrotajiem izmantos plašu spektru hibrīdās karadarbības instrumentu, bet ilgtermiņā jāgatavojas iespējamai pret NATO un ES vērstai militārai agresijai.

[Ierobežotas pieejamības informācija]

1.3.Rail Baltica projekta ieviešanas statuss Latvijā

1.3.1. Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta piešķirtais un pieteiktais finansējums un tā apguve

Projekts pamatā tiek finansēts no CEF. EK laika posmā no 2014. gada līdz 2022. gadam izsludināja CEF, tostarp tā militārās mobilitātes aploksnes, projektu iesniegumu konkursus, kuros piedaloties un parakstot desmit finansēšanas līgumus, laika posmā no 2014. gada līdz 2023. gada beigām Latvija ir saņēmusi 915 862 947 *euro* finansējumu, tai skaitā ārvalstu finanšu palīdzības daļu 744 360 739 *euro*. Latvijai pieejamais finansējums būtiskākajām projekta aktivitātēm un tā apguve atspoguļota 5. tabulā.

2021. gadā Rail Baltica projekta prioritārām aktivitātēm no Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (turpmāk – EISI) Militārās mobilitātes aploksnes tika piešķirti 5,29 milj. *euro* apvienotā Daugavas tilta autoceļa sadaļas projektēšanai un projektēšanas uzraudzībai, Salaspils multimodālā kravu termināļa projektēšanai, kā arī lidostas “Rīga” kravu parka un tā apkārtējās infrastruktūras projektēšanai.

No 2023. gadā apstiprinātajām Rail Baltica projekta prioritārām aktivitātēm (ieskaitot militārās mobilitātes komponentes) plānots veikt Rail Baltica apvienotā autoceļa un dzelzceļa tilta pār Daugavu (apvienotais tilts pār Daugavu) būvdarbu pirmo kārtu un būvuzraudzību – jauna divlīmeņa šķērsojuma izveidei pār Daugavu Salaspils un Ķekavas novados.

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

5.tabula

Avots: Satiksmes ministrija, pieejamais finansējums Rail Baltica projekta aktivitātēm pamatrasē un Rīgas pilsētā

Aktivitāte	Finansējums, miljoni euro	Apguve (%)
Rīgas Centrālā dzelzceļa mezgla sekcijas projektēšana un būvniecība	<i>Ierobežotas pieejamības informācija</i>	65
Rail Baltica savienojuma ar "Starptautisko lidostu "Rīga"" sekcijas projektēšana un būvniecība	<i>Ierobežotas pieejamības informācija</i>	18
Rail Baltica pamatrasē būvdarbi (ieskaitot militārās mobilitātes komponentes)	245	0
Zemju atsavināšana	63	34
Iecavas infrastruktūras apkopes punkta projektēšana un būvniecība	<i>Ierobežotas pieejamības informācija</i>	3
Būvprojektu izstrāde pamatrasē	46	44
Salaspils kravu termināla projektēšana (ieskaitot militārās mobilitātes komponentes)	<i>Ierobežotas pieejamības informācija</i>	30
Reģionālo staciju projektēšana	<i>Ierobežotas pieejamības informācija</i>	13
Rail Baltica kravu parks pie Lidostas "Rīga"	<i>Ierobežotas pieejamības informācija</i>	0

*Reģionālo staciju, Salaspils kravu termināla un Lidostas kravu termināla projektos norādītas projektēšanas līgumu summas bez autoruzraudzības pakalpojumiem, kuriem finansējums būs nepieciešams tikai būvdarbu fāzē.

Detalizēts Latvijas valsts budžeta ieguldījums Rail Baltica projektā atspoguļots 3. pielikumā.

1.3.2. Rail Baltica projektēšanas darbi

Latvijā šobrīd aktīvi turpinās RB pamatrasē projektēšanas darbi, ko īsteno RBR un EDZL. Latvijā projektēšana ir sadalīta sešos posmos:

- 1) Rīgas Centrālā multimodālā transporta mezgla sekcija (EDZL – notiek būvniecība);
- 2) Rail Baltica savienojuma ar "Starptautisko lidostu "Rīga"" sekcija (EDZL – notiek būvniecība);
- 3) Vangaži – Igaunijas/ Latvijas robeža (RBR);
- 4) Vangaži – Misa (RBR);
- 5) Rīgas posms (Rīgas urbānais mezgls) (RBR);
- 6) Misa – Latvijas / Lietuvas robeža (RBR).

Informācija par projektēšanas darbiem noslēgto līgumu ietvaros apkopota 6. tabulā:

6. tabula

Avots: RB RAIL AS

Rail Baltica projekta projektēšanas darbu progress un noslēgtie līgumi

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

Posms	Projektētājs	Sākotnējā līguma summa (euro)	Līguma summa pēc grozījumiem (euro)	Statuss
Rīgas Centrālā multimodālā transporta mezgla sekcija	BERERIX	20 447 218	31 103 654	98 % izpilde
Rail Baltica savienojuma ar "Starptautisko lidostu "Rīga"" sekcija	Pilnsabiedrība „PROSIV”	4 500 000	5 971 986	100 % izpilde, tiek projektēti platformu paaugstinājumi
LV DS1 – “Rīgas posms (Rīgas urbānais mezgls)”	Partnership IDOM, Consulting, Engineering Architecture S.A.U. and Ingenieria y Economía del Transporte S.M.E. M.P. S.A.	16 856 150,99	-	Līgums izbeigts 10.10.2023. Izsludināts jauns projektēšanas iepirkums. Plānots slēgt jauno līgumu 2024.gada maija/jūnija mēnesī.
LV DS2 – “Vangaži – Misa”	Partnership Egis Rail S.A, DB Engineering & Consulting GmbH, Rīgas sabiedrība ar ierobežotu atbildību "OLIMPS"	12 024 529,70	19 057 206,89	57 % izpilde
LV DS3 – “Vangaži – Igaunijas/ Latvijas robeža”	Partnership Ardanuy Ingenieria, S.A. and Ingenieria y Economía del Transporte S.M.E. M.P. S.A.	13 523 414,78	Turpinās sarunas par grozījumiem ⁷	50 % izpilde
LV DS4 - “Misa – Latvijas / Lietuvas robeža”	IDOM, Consulting, Engineering Architecture S.A.U.	6 903 802,50	7 473 384,56	85 % izpilde
Rail Baltica reģionālo staciju Latvijā būvprojektu izstrāde un autoruzraudzība	Personu apvienībai Rere Ineco, ko veidoja SIA Apex building (iepriekš Rere vide) un Ingenieria Y economia del Transporte S.M.E M.P., S.A. Ineco.	3 599 900,00	3 599 900,00	2024. gada 25. aprīlī ir izbeigts, dēļ viena piegādātāju apvienības biedra (ReRe vide, vēlāk – APEX Building) pasludinātās maksātspējas un otra biedra (INECO) nespēju pārņemt līguma izpildi.

Kopējais projektēšanas progress dažādos RB pamatlīnijas posmos atainots 7. attēlā. Visaugstākajā gatavībā ir pamatstrāses dienvidu posms, kurā jau ir izstrādāti visi būvprojektu

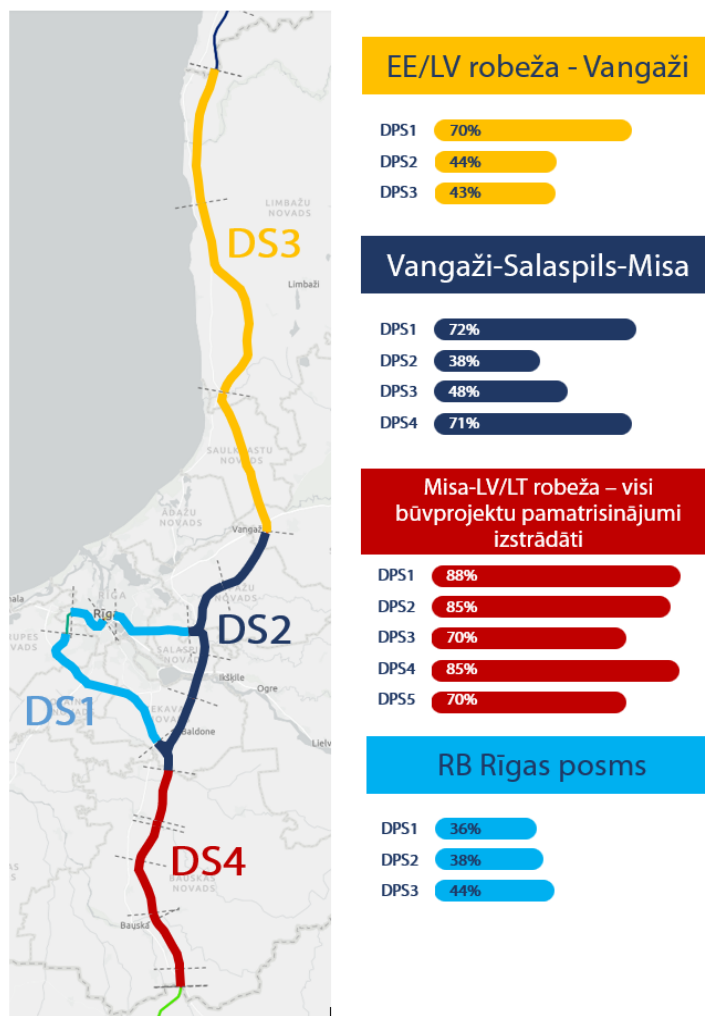
⁷ MK piešķirjis papildus 9 981 566 euro, lai pabeigtu projektēšanu šajā posmā.

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

pamatrisinājumi, un projektēšanas darbus plānots pabeigt 2024. gada beigās. Arī atsevišķos “Vangaži-Misa” un “Vangaži-Igaunijas/Latvijas robeža” posmos būvprojektu pamatrisinājumi ir vai nu jau izstrādāti, vai arī izstrāde ir noslēguma stadijā.

7.attēls
Avots: RB Rail AS

**Projektēšanas darbu progress
(100%=būvprojekts gatavs būvniecībai)**



Papildus pamatprasēs projektēšanai, norit projektēšanas darbi pie sekojošiem objektiem:

- divas starptautiskās pasažieru apkalpes vietas – **RCS un RIX** – kuru projektēšanas darbi iekļauti attiecīgo sekciju projektēšanas darbos. Minēto sekciju projektēšanas darbi tuvojas nobeigumam, RIX projektēšana ir pabeigta.
- **11 reģionālās pasažieru stacijas**, kuru projektēšanu plānots pabeigt 2024. gadā. Jāvērš uzmanība, ka sākotnēji tika plānots izbūvēt 17 reģionālās stacijas, tomēr 6 reģionālās stacijas tika izslēgtas no līguma tvēruma, jo nebija un joprojām nav pieejami Rail Baltica pamatprasēs risinājumi, kuri nepieciešami attiecīgo staciju projektēšanai. Izslēgto 6 staciju būvprojektēšanas darbu turpināšana iespējama kopīgi ar Rail Baltica Rīgas posma

projektēšanas darbu uzsākšanu (5 stacijas – Slāvu tilts, Tornkalns, Āgenskalns, Zasulauks, Imanta) un ziemeļu posma būvdarbu optimizāciju (Tūjas stacija).

- **1 ritošā sastāva depo**, kura projektēšana nav uzsākta, jo notiek diskusija par tā atrašanās vietu. Potenciālā ritošā sastāva depo atrašanās vieta - Jaunmārupe vai Vagonu parks. Sākotnēji projektā bija paredzēts būvēt pilnīgu jaunu depo Jaunmārupē, taču tā izbūve prasa lielus kapitālieguldījumus. Attiecīgi, šobrīd projekta ieviesēji kopā ar PV izskata iespējas veidot kopīgu depo (gan 1435 mm un 1520 mm) ritošajam sastāvam, kas izmaksātu ievērojami lētāk. Tuvāko mēnešu laikā būs skaidrība, vai šādu risinājumu tehniski iespējams ieviest. Tāpēc arī aktivitātes saistībā ar Jaunmārupes depo šobrīd ir apturētas.
- **2 infrastruktūras apkopes punkti.** Iecavas infrastruktūras apkopes vietas projektēšana ir pabeigta, Skultes infrastruktūras apkopes vietas projektēšanu plānots pabeigt 2024. gadā. Jāvērš uzmanība, ka infrastruktūras apkopes punkta Iecavā izbūve projekta 1. kārtā līdz 2030. gadam ir kritiski svarīga ne vien no Rail Baltica dzelzceļa līnijas funkcionalitātes/ekspluatācijas viedokļa (infrastruktūras apkopei, diagnostikai, nepieciešamības, gadījumā, ārpuskārtas remontu veikšanai). Nepieciešams turpināt darbu tehniskā līmenī, lai saprastu militāro spēju nodrošināšanas iespējas 1.fāzes ietvaros IMF Iecava, neveicot izmaiņas IMF Iecava būvprojektā.
- **1 intermodālais kravu terminālis** – Salaspils intermodālā loģistikas centra projektēšanu plānots pabeigt 2024. gadā.

1.3.3. Progress zemju atsavināšanā

Zemju atsavināšana

Būvdarbu veiksmīgai īstenošanai tiek turpināta **RB projekta īstenošanai nepieciešamo zemju un būvju (kadastra objekti) atsavināšana/iegūšana**. Būtiski ir uzsvērt, ka procesi uzsākti visiem kadastra objektiem, par kuriem projektēšanas darbu ietvaros ir bijis iespējams noteikt atsavināmā/iegūstamā kadastra objekta robežas un platības. Vienlaikus būtiski ņemt vērā, ka nekustamā īpašuma atsavināšanas process ir laikietilpīgs (informācijas iegūšana, īpašumu novērtēšana, atlīdzības aprēķināšana, izvērtēšana, apstiprināšana, zemes ierīcības projektu izstrāde un īstenošana, institūcijas un Ministru kabineta lēmumu pieņemšana, līgumu slēgšana un reģistrēšana zemesgrāmatās, pārņemšanas procesu organizēšana un citas saistītās aktivitātes) un optimāli īstenojams 24 mēnešu laikā (piespiedu atsavināšanas, tiesvedību gadījumos un citos objektīvi pamatotos apstākļos arī vairāku gadu garumā).

Aktuālā informācija par uzsāktajiem un pabeigtajiem procesiem (uz 14.02.2024.) apkopota 8. tabulā:

8. tabula

Avots: SIA „Eiropas Dzelzceļa līnijas”

Uzsākto kadastra objektu procesu progresa statuss

Posms	No nepieciešamajiem objektiem uzsākti procesi (kadastra objektu skaits)*	No uzsāktajiem pabeigti procesi (kadastra objektu skaits/procentuāli no uzsāktajiem)***
-------	--------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

Rail Baltica savienojums ar starptautisko lidostu "Rīga" (RIX)	129	118 (92%)
Rīgas centrālā multimodālā transporta mezgla sekcija (RCS)	84	83 (99%)
Pamatlīnija caur Rīgu (DTD1)	89	22 (25%)
Vangaži-Salaspils-Misa (DTD2) un Salaspils intermodālais loģistikas centrs (SILC)	154	2 (1%)
Vangaži-LV/EE robeža (DTD3) un Infrastuktūras apkopes punkts Skulte (IMF Skulte)	214	0
Misa-LV/LT robeža (DTD4) un Infrastuktūras apkopes punkts Iecava (IMF Iecava)	271	80 (30%)
KOPĀ	32%	

* Uzsākti procesi - projektēšanas darbu ietvaros identificēts atsavināmais/iegūstamais kadastra objekts, tā platība un robežas, pēc nepieciešamo datu saņemšanas uzsāktas atsavināšanas/iegūšanas darbības

*** Pabeigti procesi - nostiprinātas īpašuma tiesības vai citas lietu tiesības zemesgrāmatā vai noslēgts līgums (ja nav nepieciešams nostiprināt zemesgrāmatā). Atsevišķos gadījumos noteikts atbrīvošanas termiņš līdz gadam.

Saskaņā ar apstiprināto ilgtermiņa atsavināšanas plānu (izstrādē ņemta vērā projektēšanas aktivitātes brieduma pakāpe, prioritātes būvdarbu secībai, kā arī procesā iesaistīto institūciju un personu kapacitāte, tostarp, sertificēto nekustamo īpašumu vērtētāju, zemes ierīcības projektu izstrādātāju un īstenotāju kapacitāte, pieejamā finansējuma apmērs) intensīvs atsavināšanas aktivitātes darbs tiek plānots līdz 2028.gadam, 2029. un 2030.gadā paredzama atsevišķu atsavināšanas lietu pabeigšana (piespiedu atsavināšana, tiesvedību procesi, citi objektīvi apstākļi ieilgušiem procesiem).

Turpmākajos gados plānota provizoriski vēl 1366 kadastra objektu atsavināšanas/iegūšanas procesu uzsākšana atbilstoši 9.tabulā norādītajam laika grafikam (pie nosacījuma, ja projektēšanas aktivitātes ietvaros iespējams noteikt iegūstamā kadastra objekta robežas un platības, kā arī pieejams finansējums atsavināšanas aktivitātes īstenošanai attiecīgajā Rail Baltica projekta posmā).

9.tabula

Avots: SIA „Eiropas Dzelzceļa līnijas”

Laika grafiks zemju atsavināšanas procesu uzsākšanai

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

Posms	Apakšposms	Kopā	Uzsākie/ pabeigtie	Uzsākami	2024.	2025.	2026.	2027.	2028.
RCS	RCS	84	84	0					
RIX	RIX	129	129	0					
DTD1	DP 1 Tornakalns - Imanta	188	1	187				187	
	DP 2 Upeslejas - RCS	256	0	256				256	
	DP 3 RIX - Misa	289	88	201			201		
DTD2, SILC	DP 1 Vangaži - Nāgelmuiža	65	47	18		18			
	DP2 Nāgelmuiža-Salaspils, SILC	152	1	151		151			
	DP 3 Tilts pār Daugavu	114	19	95	95				
	DP 4 Bērzene - Misa	91	87	4	4				
DTD3, IMF	DP 1 LV/EST robeža - Vitrupe	221	214	7		7			
	DP2 Vitrupe - Skulte, IMF Skulte	235	0	235		235			
	DP3 Skulte - Vangaži	212	0	212		212			
DTD4, IMF	DP1 Iecavas pašvaldība, IMF Iecava	271	271	0					
	DP2 Tilts pār Iecavas upi								
	DP3 Bauskas pašvaldība								
	DP4 Tilts pār Mēmeles upi								
	DP5 Grenctāle								

Atbilstoši RBR un EDZL sniegtajai informācijai, uz šo brīdi kopējais RB projektam nepieciešamo kadastra objektu skaits ir 2307. Minētais kopējais kadastra objektu skaits ir indikatīvs un var tikt precizēts atbilstoši projektēšanas risinājumiem un to ietvaros identificētajiem datiem par iegūstamajiem kadastra objektiem.

SM atsevišķi informē Ministru kabinetu par Rail Baltica staciju būvniecības progresu ar informatīvo ziņojumu „Par Rail Baltica starptautisko staciju būvdarbiem” (24-TA-1376).

1.3.4. Rail Baltica pamatprasnes un Rīgas pilsētā atrodošos objektu būvniecība

Pamatojoties uz Klimata, inovāciju un tīklu izpildāģentūras (turpmāk – CINEA) CEF Finansēšanas līgumā Nr. INEA/CEF/TRAN/M2020/2428991 piešķirto finansējumu, 2021. gada 12. novembrī tika izsludināts un 2023. gada 29. augustā ar uzvarētāja – personu apvienības „E.R.B. Rail Baltica JV” – noteikšanu noslēdzās publiskā iepirkuma konkurss „Rail Baltica pamatprasnes būvdarbi Latvijā” (identifikācijas Nr. EDZL 2021/6 CEF, turpmāk - Iepirkums), par kura rezultātiem 2023.gada 19.decembrī tika informēts Ministru kabinets (protokols Nr. 62 110. §).

Atbilstoši SM informatīvajam ziņojumam „Par Rail Baltica projekta Latvijas prioritārajām aktivitātēm Baltijas valstu pieteikumā Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta desmitajam projektu uzsaukumam” (protokols Nr. 4 1. §), no vispārpieteiktajām Latvijas aktivitātēm CEF10 uzsaukumā attiecībā uz Rail Baltica pamatprasnes un Rīgas pilsētā atrodošos Rail Baltica objektu būvniecību tika ietvertas šādas aktivitātes (10. tabula):

10. tabula

Avots: SM informatīvais ziņojums „Par Rail Baltica projekta Latvijas prioritārajām aktivitātēm Baltijas valstu pieteikumā Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta 10. projektu uzsaukumam”

Aktivitāte	Kopējais budžets	EISI (85%)	Valsts (15%) ⁸
Posma Misa – Lietuvas robeža būvniecības darbu 3. fāze (ietver 33 km uzbēruma izbūvi)	<i>Ierobežotas pieejamības informācija</i>		

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

Posma savienojumam ar starptautisko lidostu "Rīga" būvniecības darbu 4. fāze (ietver dzelzceļa estakādes būvniecību un uzbēruma izbūvi līdz dzelzceļa stacijai "Imanta")
Rīgas Centrālā dzelzceļa mezgla posma būvniecības darbu 5. fāze (ietver tuneļa (pievedceļu) izbūvi, lai nodrošinātu piekļuvi stacijas dienvidu daļas dzelzceļa platformām un Daugavas tilta Rīgā izbūvi)
Uzraudzība (autoruzraudzība, FIDIC uzraudzība, pasūtītāja uzraudzība, būvuzraudzība)
Maģistrālo gāzes vadu pārbūve
Skultes infrastruktūras apkopes punkta / būvmateriālu uzglabāšanas bāzes būvniecība
KOPĀ

Izdevumu aprēķinos ņemtas vērā tās līguma izmaksas, kas bija zināmas uz 2023. gada augustu. Latvijas gadījumā aprēķinos izmantotas konsultantu jaunākās izmaksu tāmes atskaites.

Vienlaikus būtiski ņemt vērā, ka CEF projektu pieteikumi konkurē ar citu ES dalībvalstu iesniegtajiem pieteikumiem, tādējādi projekta pieteikuma apstiprināšana nav garantēta. Savukārt, pozitīva lēmuma gadījumā pastāv iespēja, ka pieteiktās aktivitātes var tikt apstiprinātas mazākā apjomā un ar mazāku finansējumu nekā pieteikts.

1.3.5. Rail Baltica infrastruktūras pārvaldība

Rail Baltica publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldības modelis

Lai gan piemērotākā infrastruktūras pārvaldības modeļa izveides jautājums tiek apspriests ilgstoši, vēl nav panākta starptautiska vienošanās, neraugoties uz Latvijas atbalstu vienota infrastruktūras pārvaldības modeļa izveidei. Pilnībā ievērojot visus attiecīgos valsts lēmumus par infrastruktūras pārvaldības nacionālajām funkcijām, vienlaikus ir plašs jautājumu loks, kuriem nepieciešama cieša visu trīs Baltijas valstu koordinācija un vienošanās. Pamatojoties uz *Infrastructure Access Policies* pētījuma (2022) un Biznesa plāna (2023) secinājumiem, koordinētai svarīgus projekta aspektu (piemēram, grafīku un jaudas pārvaldība, satiksmes pārvaldība, ieņēmumu pārvaldība utt.) pārvaldībai pastāv būtiskas priekšrocības. Vienlaikus nepieciešams saglabāt vietējās pārvaldības priekšrocības citām funkcijām. Arī dzelzceļa un loģistikas operatoru, nākotnes lietotāju un investoru kopiena gandrīz vienprātīgi atzīst, ka Rail Baltica projekta vērtīgs ieguvums būtu vienas iestādes kā vienas pieturas aģentūras saskarne ar klientu. Rail Baltica projekta pārrobežu raksturs prasa uz sadarbību vērstāku pieeju. Šajā sakarā tiks apspriests sadarbības modelis efektīvai pārrobežu infrastruktūrai, kas piedāvā racionalizētāku, standartizētāku un efektīvāku darbību, un vienotas klientu saskarnes izveidei.

2019. gadā Baltijas valstu atbildīgās iestādes ir uzsākušas starpinstitūciju konsultāciju procesu par optimālo iespējamo risinājumu Rail Baltica infrastruktūras pārvaldībai. Šis process tika noslēgts, konceptuāli definējot Rail Baltica infrastruktūras pārvaldības mērķa modeli kā integrētu lēmumu pieņemšanas kārtību, kas balstīta uz labi koordinētām maksas iekasēšanas, jaudas sadales, drošības un satiksmes pārvaldības funkcijām, kopīgu tīkla pārskatu, pastiprinātu sadarbību starp nacionālajām regulējošajām iestādēm un drošības iestādēm un netraucētu dzelzceļa darbību ar Poliju, un tika prezentēts Rail Baltica darba grupas sanāksmē 2019. gada 11. septembrī.

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

2024. gada Rail Baltica Biznesa plānā tika pētīta koncepcija, ar kur tika piedāvāts pārvaldības modelis ar nosaukumu “Koridora darbība”. Šī koncepcija paredz, ka daļu infrastruktūras pārvaldības uzdevumu visefektīvāk veiktu koordinētā, pārrobežu līmenī, bet citi saglabātu lokalizētu pārvaldību tikai valsts infrastruktūras pārvaldītāju līmenī.

Līdz šim viens no svarīgākajiem politiskajā līmenī pieņemtajiem lēmumiem ir tas, ka nacionālie ieviesēji var tikt iecelti par infrastruktūras pārvaldītājiem jaunajai Rail Baltica infrastruktūrai, katrai valstij pa vienam, vienlaikus saglabājot vienotu klientu saskarni. Atlikušais uzdevums ir izstrādāt visa infrastruktūras pārvaldības modeļa būtību un noteikt atbilstošu koordinācijas līmeni un piemērotu formu saistībā ar kopīgajām funkcijām.

Šī uzdevuma veikšanai Baltijas valstis ir norīkojušas atbildīgās institūcijas - AB “LTG Infra” Lietuvā, SIA “Eiropas Dzelzceļa līnijas” Latvijā, OÜ “Rail Baltic Estonia” Igaunijā. Pēc tam tika izveidots īpašs sadarbības formāts – Ekspertu darba grupa, kas pakāpeniski veido Rail Baltica infrastruktūras pārvaldības modeli, izmantojot 12 darbības jomas, kas attiecas uz trim galvenajiem pīlāriem: piekļuve, drošība un veiktspēja, darbība.

Turklāt 2022. gada oktobrī RBR un trīs īstenošanas iestādes izveidoja kopīgu darbības gatavības darba grupu, lai noteiktu visas darbības gatavības darbības, kas nepieciešamas komercdarbības uzsākšanai, tiklīdz infrastruktūra ir pabeigta. Šīs saistības mērķis ir papildināt sākotnējo mērķi nodrošināt gatavību un izveidot efektīvu infrastruktūras pārvaldības modeli ar būtiskiem aspektiem, kā infrastruktūra tiks izmantota dzelzceļa pakalpojumu sniegšanai. Šo divu dimensiju apvienošanas mērķis ir pilnībā atrisināt Rail Baltica dzelzceļa sociāli ekonomiskos ieguvumus un nodrošināt maksimālu infrastruktūras izmantošanas efektivitāti, kas veicinātu finansiālo ilgtspēju un atvieglotu Baltijas valstu finansiālo slogu turpmākajā ekspluatācijas posmā.

Neraugoties uz Latvijas atbalstošo pozīciju vienotas infrastruktūras pārvaldības modeļa ieviešanai, Lietuvā pastāv stingra valstiskā nostāja par infrastruktūras pārvaldību, kas principā izslēdz vienota infrastruktūras pārvaldītāja izveidi. Turklāt vēl viena Lietuvas īpatnība ir fiziski saistīta dažāda platuma dzelzceļa infrastruktūru Kauņas dzelzceļa mezglā, kuras uzturēšanai vajadzīga vienota pieeja. Tajā pašā laikā, starp Baltijas valstīm šobrīd ir vienprātība, ka starp trim galvenajiem infrastruktūras pārvaldītāja darbības veidiem, ekspluatācija jāveic vienoti, kamēr uzturēšanu un attīstību var nodrošināt valstu ietvaros, šīs darbības attiecīgi koordinējot. Tas šobrīd arī izskatās kā vienīgais aktuālais modelis, pie kuras izveides ir notiek darbs un par kura detaļām vēl turpinās diskusijas.

Ņemot vērā iepriekš minēto par infrastruktūras pārvaldītāju politikās plānošanas un finansēšanas ietvaru, ir racionāls pamats infrastruktūras uzturēšanas darbu sadalīšanai attiecīgo valstu robežās (atbilstoši infrastruktūras piederībai, kā arī nodrošinot skaidru uzturēšanas izdevumu sadalījumu). Tajā pašā laikā, apzinoties nepieciešamību nodrošināt vienotu saskarni ar pārvaldītājiem, kā infrastruktūras klientiem, ekspluatācijas funkcijas būtu koncentrējams kopīgā struktūrā (skat. attēls 8). Starptautiskās platformas un to veidotie IT rīki sekmē šādu funkciju veikšanu. Ekspluatācijas infrastruktūras pārvaldītājs (turpmāk - Ekspluatācijas IP) var būt virtuāls vai kā atsevišķa juridiskā persona, kas nodrošina koordināciju. Kopīgās (vienotās) funkcijas būtu visi ar pārvaldītājiem saistītie jautājumi, kas ietvertu kustības plānošanu un vadību, būtiskās funkcijas tādas kā infrastruktūras jaudas sadale un pārdošana, infrastruktūras lietošanas maksas noteikšana un iekasēšana, vienots tīkla pārskats u.tml.

8.attēls

Rail Baltica līnijas infrastruktūras pārvaldības indikatīvais modelis

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA



Ņemot vērā to, ka vilcienu kustība ir precīzi uzskaitāma, vienotā veidā iekasētā maksa par infrastruktūras izmantošanu var būt precīzi sadalīta starp vairākiem infrastruktūras pārvaldītājiem, lai segtu izmaksas, kas radušās vilcienu satiksmes pakalpojumu sniegšanas dēļ.

Jautājumos, kas nav saistīti tieši ar klientu, valstu infrastruktūras pārvaldītājiem būtu jāsadarbojas, lai nodrošinātu augstāku darba efektivitāti un koordinētu savu rīcību infrastruktūras uzturēšanā un attīstībā. Pie šādas sadarbības pieder arī kopīgu materiālo resursu (rezerves daļu krājumu) izveide, specializētās tehnikas kopīga izmantošana, inženiertehnisko resursu kopīga izmantošana, infrastruktūras apkope pārrobežu posmos.

Augstāk minēto funkciju veikšanai Latvijā, kā Rail Baltica infrastruktūras pārvaldītājam ir jābūt valstij piederošai kapitālsabiedrībai, kurai nepastāv Dzelzceļa likumā noteiktie ierobežojumi veikt infrastruktūras pārvaldītāja būtiskās funkcijas. Rail Baltica infrastruktūras pārvaldītājam Latvijā ir jānodrošina padziļināta sadarbība vai koordinācija un kopīgu eksploatācijas funkciju veikšana ar attiecīgajiem kaimiņvalstu Rail Baltica infrastruktūras pārvaldītājiem.

Ievērojot minēto, Satiksmes ministrija ir uzsākusi transporta nozares, tai skaitā, dzelzceļa, institucionālo reformu veikšanu. Tās ietvaros plānots Latvijā veidot vienotu, multimodālu transporta infrastruktūras pārvaldītāju, veicot abu Latvijā esošo dzelzceļa sliežu platumu infrastruktūras vienotu pārvaldību.

Vienlaikus piedāvātā modeļa sekmīgai funkcionēšanai ir nepieciešams, ka:

1) Valsts lēmuma un politiskās plānošanas ietvara koordinācija tiek nodrošināta tādā veidā, ka starpvaldību nolīgumā tiek nosprausti virsmērķi, kā arī nodrošināta procedūra nacionālo indikatīvo dzelzceļa infrastruktūras attīstības stratēģiju (Direktīvas 2012/34 8.(1) pants, dzelzceļa likuma 9. panta otrā daļa) koordinācijai. Pieļaujams ir variants, ka starpvaldību nolīgumā tiek nosprausti virsmērķi un tikai vispārīgais koordinācijas ietvars. Nav pieļaujams, ka valstīs ir nekoordinētas infrastruktūras attīstības stratēģijas.

Daudzgaļu līgums starp valsti un infrastruktūras pārvaldītāju tiek noslēgts katrā valstī, šie līgumi ir balstīti uz kopīgiem principiem. Pieļaujams ir variants, ka šādi kopīgie principi nav izstrādāti, ar nosacījumu, ka nacionālās indikatīvās dzelzceļa infrastruktūras attīstības stratēģijas ir koordinētas. Nav pieļaujams daudzpusējs (visi ar visiem) līgums, jo tas rada koordinācijas grūtības, tostarp jautājumos, kas saistīti ar infrastruktūras pārvaldītāju finansēšanu.

Infrastruktūras pārvaldītāju finansēšana notiek katras valsts ietvaros, balstoties uz starpvaldību nolīgumā noteiktajiem kopīgajiem principiem. Pieļaujams variants, ka tiek veidots kopīgs triju valstu fonds infrastruktūras pārvaldītāju finanšu līdzsvara nodrošināšanai. Nav

pieļaujama nekoordinēta pieeja katras valsts ietvaros, atšķirīga pieeja infrastruktūras pārvaldītāju finansēšanai.

Rail Baltica līnijas pārvaldības modelis Igaunijā, Latvijā un Lietuvā

Infrastrukturā pārvaldīšanu veic atsevišķi infrastruktūras pārvaldītāji ar padziļinātu sadarbību vai koordināciju un kopīgu ekspluatācijas funkciju veikšanu. Nav pieļaujams variants, ka pārvaldība notiek nekoordinēti un to veic atsevišķi nodalīti infrastruktūras pārvaldītāji. Kopīgo ekspluatācijas (ieskaitot infrastruktūras pārvaldītāja būtiskās funkcijas) funkciju veikšanu nodrošina institucionāli nodalīts kopīgs ekspluatācijas funkciju infrastruktūras pārvaldītājs (būtisko funkciju un citu pārvadātājiem sniedzamo pakalpojumu saistīto funkciju veicējs), kas ideālā variantā būt triju valstu vai triju infrastruktūras pārvaldītāju kopuzņēmums. Pieļaujams ir variants, kad kopīga ekspluatācijas (būtisko un citu ar pārvadātājiem sniedzamajiem pakalpojumiem saistīto) funkciju izpilde tiek veikta kopīgi, infrastruktūras pārvaldītājiem sadarbojoties bez institucionālas struktūras izveides, ja tiek nodrošināta nepieciešamā efektivitāte izmantojot Eiropas savienības līmeņa kopīgos IT rīkus. Nav pieļaujama ekspluatācijas (būtisko un citu ar pārvadātājiem sniedzamajiem pakalpojumiem saistīto) funkciju izpilde atsevišķi.

Unimodālu (tikai ar Rail Baltica līniju saistītas) apkalpes vietu, kas izveidotas kopā ar Rail Baltica līniju operatoru ir pats infrastruktūras pārvaldītājs, taču atsevišķās apkalpes vietās tas ar būt infrastruktūras pārvaldītājs sadarbībā ar citiem sadarbības partneriem. Multimodālās apkalpes vietas operators ir infrastruktūras pārvaldītājs ar citas infrastruktūras pārvaldītāja iesaisti, kā arī privāto partneru iesaisti, kopuzņēmuma vai sadarbības līguma formā. Pieļaujama dalīta pārvaldība, ja ar sadarbības līgumu nosaka kopīgus darbības standartus. Nav pieļaujama dalīta, nekoordinēta pārvaldība.

Kopīgā darba (ekspluatācijas) valoda (valoda saziņai starp infrastruktūras pārvaldītāju un pārvadātāju personālu vilcienu kustības nodrošināšanai, kā to prasa Komisijas ieviešanas regula 2019/773 (OPE SITS)) Rail Baltica līnijā ir angļu. Nacionālo valodu lietošana atļauta valstu ietvaros, taču ar kustības drošību saistītajām personālam jāpārvalda angļu valoda pietekamā līmenī (atbilstoši OPE SITS prasībām). Pieļaujams ir variants, kad darba (ekspluatācijas) valoda ir tikai angļu. Nav pieļaujams variants, kad tiek izmantotas tikai nacionālās valodas.

Lēmumu pieņemšana par infrastruktūras pārvaldītāja būtiskajām funkcijām

Infrastrukturā maksas noteikšana – vienota infrastruktūras maksa visās valstīs (maksa tiešo izmaksu līmenī var nedaudz atšķirties pa valstīm) katrā no tirgus segmentiem. Pieļaujama variants – vienota infrastruktūras maksa (maksa tiešo izmaksu līmenī var nedaudz atšķirties pa valstīm) visās valstīs tikai starptautiskajiem tirgus segmentiem. Nav pieļaujama nekoordinēta pieeja infrastruktūras maksas noteikšanai,

- t.sk. tirgus segmentu noteikšana – vienoti tirgus segmenti visai Rail Baltica līnijai ar iespēju nepieciešamības gadījumā papildus definēt nacionālos segmentus. Pieļaujama variants – vienoti tirgus segmenti tikai starptautiskajiem vilcieniem. Nav pieļaujama, ka starptautiskie tirgus segmenti ir noteikti nacionālos ietvaros,
- t.sk. lēmums par uzcenojumu piemērošanu – koordinēts valstu lēmums (saistībā ar lēmumiem par infrastruktūras pārvaldītāju finansēšanu to finansiālā līdzsvara nodrošināšanai). Pieļaujama variants – kopīgs infrastruktūras pārvaldītāju lēmums. Nav pieļaujama nekoordinēti lēmumi.

Infrastrukturās jaudas sadale – kopīgs jaudas piedāvājums un kopīga sadales procedūra, t.sk. izmantojot *RailNetEurope* (turpmāk - RNE) instrumentus. Pieļaujama variants – bez kopīga jaudas piedāvājuma un kopīgas sadales procedūras, bet ar kopīgiem starptautisko vilcienu ceļiem un jaudas sadali, izmantojot RNE instrumentus. Nav pieļaujami kopīgie vilcienu ceļi tikai kravas koridoru ietvaros, kā arī pilnīgi atsevišķs piedāvājums un atsevišķas procedūras. Jāņem vērā, ka šobrīd Eiropas Savienības Padomē un Parlamentā notiek diskusijas par jauno jaudas sadales regulu, kas noteiks stingrāku ietvaru pārrobežu jaudas sadalē, taču pirmšķietami sekmēs kopīga jaudas sadales mehānisma izveidi Rail Baltica līnijā.

Citi ar infrastruktūras pārvaldību saistīti jautājumi

Darbības gatavības (Operational Readiness) plāns 2022. gada 3. oktobrī Rīgā notikušajā seminārā ar RBR un ieviešanas iestādēm kļuva skaidrs, ka ir nepieciešams definēt visas darbības un lēmumus, kas nepieciešami, lai uzsāktu RBGP darbību un uzturēšanu. Dalībnieki secināja, ka jau notiekošais Rail Baltica infrastruktūras pārvaldības modeļa izstrādes darbs nav pietiekams, jo tas aptver tikai dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja perspektīvu un neattiecas uz citu dzelzceļa darbībā iesaistīto dalībnieku (piemēram, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu, regulatīvo, drošības un citu valsts iestāžu) lomām. Tā rezultātā tika izveidota darba grupa, kurā piedalās RBR eksperti un eksperti no trim īstenošanas iestādēm (LTG Infra Lietuvā, SIA “Eiropas Dzelzceļa līnijas” Latvijā un Rail Baltic Estonia OU Igaunijā).

Darba grupa izstrādāja Darbības gatavības (Operational Readiness) plānu, kas aptver visas identificētās nepieciešamās darbības, to aprakstus, atbildības sadalījumu starp nozares dalībniekiem un ieviešanas laika grafiku. Darbības gatavības plāns sevī ietver un atspoguļo visas nepieciešamās darbības, kuras ir jāveic, lai jaunuzbūvēto Rail Baltica infrastruktūru sekmīgi varētu ekspluatēt, kā arī ietver laika grafiku ar nepieciešamajām darbībām un to secību, lai laicīgi un pilnvērtīgi sagatavotu infrastruktūras pārvaldītāju Rail Baltica infrastruktūras apkopei un ekspluatācijai. Nepieciešamas piebilst, ka plānā ietvertas ne tikai darbības, kuras būs jāveic un mērķi, kuri būs jāsasniedz infrastruktūras pārvaldītājam, bet arī ministrijām, nacionālajām drošības iestādēm, u.c., ar projektu saistītājām pusēm. Nepieturoties pie šī plāna, pastāv risks, ka, neskatoties uz to, ka infrastruktūra būs uzbūvēta, infrastruktūras pārvaldītājs nespēs iegūt visas nepieciešamās atļaujas un/vai nodrošināt visas nepieciešamās funkcijas, lai uzsāktu publiskās dzelzceļa infrastruktūras ekspluatāciju.

Atbilstoši šim plānam tika izstrādāts vienotais darba plāns 2024. gadam (Action Plan 2024), kas ietver sevī arī infrastruktūras pārvaldītāju darba grupas aktivitātes, kā arī notiek tajā noteikto aktivitāšu izpilde. 2024. gada 30. maijā notikušajā Dzelzceļa darbības references grupas (Railway Operational Reference Group) sanāsmē tika prezentēts darbu progress.

Šajā plānā 2024. gadam ir noteiktas 19 augstas prioritātes aktivitātes, kuras jāpabeidz jau šogad, 14 vidējas prioritātes –, kurām šogad ir jābūt starprezultātiem, 8 – zemas prioritātes, kuras ir jāuzsāk, bet rezultāti šogad vēl nav sagaidāmi, kā arī 9 regulāri veicamās darbības. Darba grupa ir sadalīta vairākās darba plūsmās, kurām ir noteikti atbildīgie par darba grupas plāna izpildi, termiņi un veicamās darbības. Darba plūsmas ir sadalītas pa atbilstošajām tematikām, piem., infrastruktūras apkope, ieviešanas laika grafiks, Ritošais sastāvs, personālā apmācība, komercializācija, u.c. Vienlaikus turpinās arī darbs pie paša Darbības gatavības plāna aktualizācijas, atbilstoši izmaiņām projekta norisē.

Rail Baltica globālā projekta vadības grupa (*Steering Committee*, nejaukt ar Rail Baltica projekta Latvijas vadības grupu) ir informējusi Baltijas valstu atbildīgās ministrijas par nepieciešamajiem

lēmumiem infrastruktūras pārvaldības jomā infrastruktūras pārvaldības modeļa izstrādei. Attiecībā uz infrastruktūras pārvaldības modeli attiecīgās ministrijas ir aicinātas atbalstīt ieviesējorganizāciju (nacionālie ieviesēji un RB Rail) kopīgo darbu, gatavojoties Rail Baltica ekspluatācijas posmam. Galvenie sagatavošanās darbi, tajā skaitā infrastruktūras pārvaldības modelim, ir jābūt pabeigtiem ne vēlāk kā līdz 2027. gada beigām. Ministrijām regulāri būtu jāuzrauga progress un jāpieņem nepieciešamie lēmumi. Nepieciešams apsvērt iespējamās koordinācijas pasākumus starpvaldību līmenī, lai ieviestu visefektīvāko Rail Baltica infrastruktūras pārvaldības modeli un nodrošinātu būtisko funkciju koordinētu (centralizētu) nodrošināšanu.

Citi jautājumi, kas nav tieši saistīti ar infrastruktūras pārvaldību, bet ir būtiski Rail Baltica līnijas sekmīgai darbībai

Regulatīvo iestāžu un nacionālo drošības iestāžu sadarbība – atbilstoši ES regulējumā noteiktajiem sadarbības pienākumiem un principiem ar starpvaldību nolīgumā noteiktu pienākumu izveidot sadarbības procedūras attiecīgo institūciju starpā, lai koordinētu savus lēmumus un mazinātu slogu (t.sk. procedurālo darbību dublēšanos) uz nozari. Pieļaujama variants – sadarbība atbilstoši ES regulējumā noteiktajiem sadarbības pienākumiem un principiem, bez papildu pasākumiem. Nav pieļaujami lēmumi vai regulējums par sadarbību, kas ietekmē institūciju neatkarību. Vienotas triju valstu regulatīvās iestādes izveide nav iespējama esošā Eiropas Savienības regulējuma ietvaros, jo Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (pārstrādāta redakcija) 55. pants nepārprotamai nosaka, ka katra dalībvalsts izveido vienu valsts regulatīvo iestādi dzelzceļa nozarē.

Sabiedriskais pasūtījums pasažieru pārvadājumiem

Rail Baltica Vadības grupa (*Steering Committee*) ir informējusi Baltijas valstu atbildīgās ministrijas par nepieciešamajiem lēmumiem ritošā sastāva iegādei. Nepieciešama vienošanās par kopīgu iepirkuma modeli starp trim Baltijas valstīm attiecībā uz ritošo sastāvu, kas nepieciešams Rail Baltica darbībai, tajā skaitā par trešo pušu īpašumtiesību shēmu ritošā sastāva nodrošināšanai. Ministrijas ir aicinātas pilnvarot RB Rail izpētīt vislabāk piemēroto finansēšanas shēmu ritošā sastāva iegādei. Tāpat ministrijas ir aicinātas pilnvarot RB Rail izveidot visaptverošas tehniskās prasības un parametrus reģionālajiem un ātrgaitas pasažieru ritošajiem sastāviem, kas ir pielāgoti Baltijas valstu vajadzībām un būs vienoti neatkarīgi no izvēlēta iegādes modeļa.

2. Rail Baltica projekta pārvaldības modelis

2.1. Satiksmes ministrijas, RBR un EDZL kompetence un pienākumi

RB projekta ieviešanu Latvijā veic Satiksmes ministrija, nacionālais ieviesējs SIA „Eiropas Dzelzceļa līnijas” (turpmāk – EDZL), un starptautiskais kopuzņēmums RB Rail AS (turpmāk – RBR).

Satiksmes ministrija ir vadošā valsts pārvaldes iestāde transporta jomā, kuras uzdevums kā transporta nozares politikas veidotājai ir nodrošināt stabilu dzelzceļa transporta nozares attīstību un tās mērķu sasniegšanu, tostarp Rail Baltica valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras projekta ieviešanu. Šai nolūkā Satiksmes ministrija koordinē Rail Baltica projekta īstenošanu līdz projekta realizācijai un, noslēdzot deleģēšanas līgumu ar EDZL un pilnvarojot RBR, deleģē tām organizēt infrastruktūras objekta izveidi. Vienlaikus SM uzdevums ir nodrošināt Latvijas ar RB projektu uzlikto starptautisko saistību izpildi, kā arī vadīt un koordinēt projekta ieviešanu un uzraudzīt EDZL un RBR deleģētos uzdevumus.

Papildus, ievērojot Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 11. decembra Regulas (ES) Nr.13/2013, 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 – CEF I

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

regula) un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2021/1153, ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu un atceļ Regulas (ES) Nr. 1316/2013 un (ES) Nr. 283/2014 prasības (turpmāk – CEF II regula), Satiksmes ministrija, sadarbībā ar Igaunijas Republikas Ekonomikas un sakaru ministriju (tiesību un saistību pārņēmēja ir Igaunijas Republikas Klimata ministrija) un Lietuvas Republikas Transporta un sakaru ministriju, kā arī trīs Baltijas valstu kopuzņēmumu – RBR kā ceturto atbalsta saņēmēju, īsteno Rail Baltica projekta atbalsta saņēmējas funkciju. Nacionālā līmenī Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta projektu uzraudzības kārtību regulē Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta projektu uzraudzības likums, kā arī uz tā pamata izdotie Ministru kabineta noteikumi.

RBR ir trīs Baltijas valstu kopuzņēmums, ko 2014. gada 28. oktobrī Latvijas Republikā, saskaņā ar akcionāru līgumu vienādās daļās (33,33%) dibinājuši tās akcionāri – Rail Baltica projekta nacionālie ieviesēji – OÜ Rail Baltic Estonia, EDZL un UAB „Rail Baltica statyba”.

Starp RBR, Igaunijas Republikas Ekonomikas un sakaru ministriju, Latvijas Republikas Satiksmes ministriju un Lietuvas Republikas Transporta un komunikāciju ministriju, Igaunijas Tehnisko regulatoru, OÜ Rail Baltic Estonia, EDZL, AB “Lietuvos Gelezinkeliai” un UAB “Rail Baltica statyba” 2016. gada 30. septembrī tika noslēgta vienošanās par līgumu slēgšanas shēmu Projektam⁹ (turpmāk - Līgumslēgšanas shēma), kurā puses vienojās par atbildību sadalījumu preču, pakalpojumu un darbu publiskajiem iepirkumiem, kas nepieciešami Projekta īstenošanai.

RBR ir veidots kā Rail Baltica ātrgaitas dzelzceļa līnijas visās trīs Baltijas valstīs (Rail Baltica globālā projekta) plānošanas un attīstības centrālais koordinators, kura galvenās funkcijas ir projektēšanas darbu īstenošana, būvniecības aktivitāšu koordinēšana, 3 Baltijas valstīm saistošu vienotu standartu izstrāde un to ieviešanas uzraudzība, kā arī mārketinga (t.sk. zīmola veidošanas) pasākumi. Lai stiprinātu Rail Baltica projekta ieviešanu Latvijā, 25.08.2020 tika nodibināta RB Rail AS Latvijas filiāle, kuras funkcijas arī tiek saglabātas līdz projekta nodošanai ekspluatācijā. Visās trīs Baltijas valstīs RBR veic šādas aktivitātes (11. tabulā).

11. tabula

Avots: Satiksmes ministrija

Galvenās RBR funkcijas

<ul style="list-style-type: none">• Kopējo Rail Baltica globālā projekta vadību un centrālu koordinēšanu;• Pamattases projektēšanas darbu plānošana, vadība un uzraudzība;• Informācijas koordinēšanu starp projekta dalībvalstīm;• Centralizētu publisko iepirkuma organizēšanu (t.sk., konsolidēto būvniecības materiālu iepirkumi);• RBR kompetencē esošu risku vadība.	<ul style="list-style-type: none">• Vienota projekta standartu izstrāde un ieviešanas uzraudzība;• Tehnisko prasību sagatavošanu ātrgaitas dzelzceļa projektēšanas un būvniecības projektiem;• Ekspertu piesaiste un atlase, lai nodrošinātu kompetences 1435 mm dzelzceļa sliežu platuma būvniecībā;• Mārketinga aktivitāšu veikšana nākotnes klientiem (pasažieru un kravu segmentos);• Regulāras komunikācijas nodrošināšana ar sabiedrību par globālā RB projekta progresu.
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

⁹ Nolīgums par līgumu slēgšanas shēmu, 30.10.2016.

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

EDZL ir dibināta saskaņā ar Ministru kabineta 2014. gada 18. augusta rīkojumu Nr. 431 "Par sabiedrības ar ierobežotu atbildību "Eiropas dzelzceļa līnijas" dibināšanu". Kapitālsabiedrība ir 100% Latvijas valstij piederošs uzņēmums, kura dibināšanas mērķis ir Rail Baltica publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izbūves projekta īstenošana, veicot šādus uzdevumus: īsteno Eiropas sliežu platuma valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras būvniecības pārraudzību atbilstoši tautsaimniecības vajadzībām un tās attīstībai, stabilas satiksmes interesēm, kā arī vides aizsardzības prasībām, tai skaitā uzkrāj, apkopo un sniedz informāciju politikas plānotājiem turpmākai nozares politikas veidošanai;

- atbilstoši kompetencei un sadarbībā ar atbildīgo nozares ministriju īsteno Latvijas interesēm atbilstošu (Igaunijas un Lietuvas līdzdalības apjomam proporcionāli līdzvērtīgu kapitāla daļu apjomā) līdzdalību Baltijas valstu Rail Baltica publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izbūves projekta īstenošanai izveidotajā kopuzņēmumā – RBR.

Kopš 2016. gada, atbilstoši noslēgtajiem deleģēšanas līgumiem, kas noslēgti starp EDZL un SM, EDZL ir RB projekta nacionālo aktivitāšu ieviešējs Latvijas teritorijā. EDZL galvenā atbildība ir dzelzceļa infrastruktūras būvniecība, bet, attiecībā uz punktveida objektiem (piemēram, infrastruktūras apkopes punkti, depo, stacijas u.c.) un tiem tieši piegulošo infrastruktūru arī būvprojektu izstrādes pasūtīšana.

Pamatojoties uz 2022. gada 1. novembra grozījumiem Dzelzceļa likumā (pārejas noteikumu 63. punkts), EDZL, līdz brīdim, kad tiek noteikts Rail Baltica publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs, veic Rail Baltica publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldības sistēmas attīstībai un ieviešanai nepieciešamās infrastruktūras pārvaldītāja funkcijas. Ņemot vērā minēto, ministrija sadarbībā ar iesaistītajām pusēm turpina darbu pie Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūras pārvaldes modeļa izstrādes.

2.2. Centralizēta projekta pārvaldības modeļa ieviešana Latvijā

Finanšu ministrijas 2023. gada 31. augusta audita ziņojumā Nr. SA/CEF/2023/14 (turpmāk – Audita ziņojums) tika identificētas vairākas nozīmīgas problēmas RB projekta ieviešanā Latvijā. Audita ziņojumā tika identificēti būtiski termiņu ievērošanas riski finansējuma apguvei, problēmas ar papildus nepieciešamo finansējumu virs sākotnēji plānotā, ilgtermiņa finanšu plāna trūkums, projekta stratēģiskās vadības trūkums SM, projektā pieaugošā tvēruma problēmas, priekšfinansējuma modeļa trūkums, interešu konflikti projekta pārvaldībā, kā arī nepietiekama projekta risku vadība.

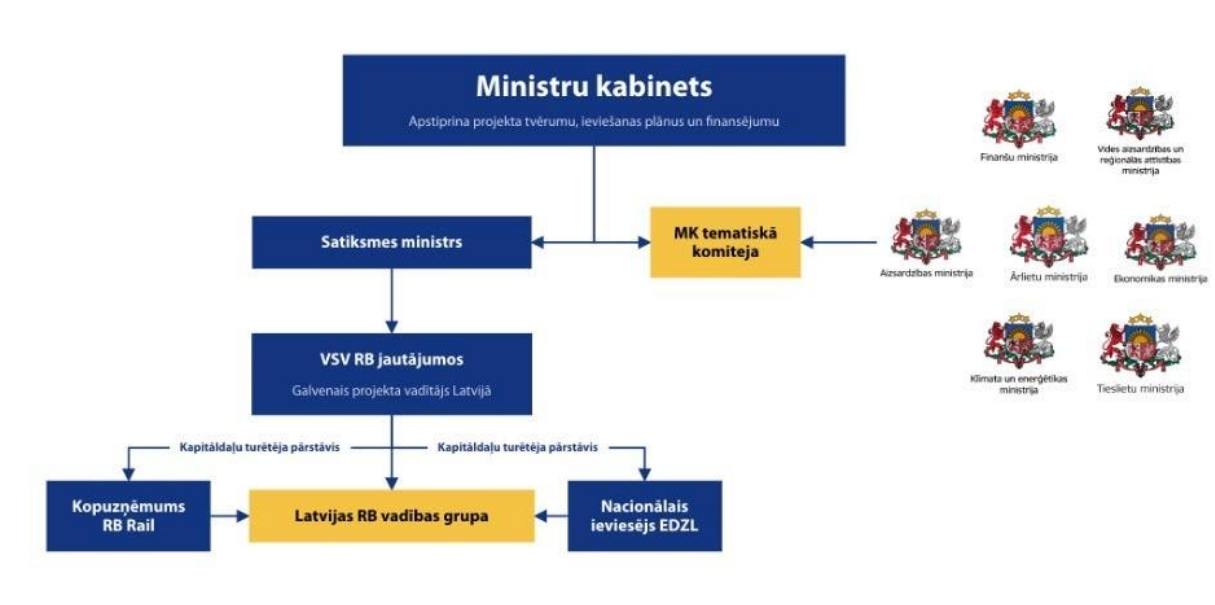
Nolūkā pilnveidot RB projekta īstenošanu Latvijā, kā arī, lai novērstu Audita ziņojumā identificētos trūkumus un uzlabotu projektā iesaistīto pušu savstarpējo sadarbību un koordināciju, Satiksmes ministrija ir izstrādājusi un sākot ar 2024. gada pavasari plāno ieviest centralizētu projekta pārvaldības modeli, kurā stratēģisko vadību par projektu Latvijā turpmāk uzņemas Satiksmes ministrija (skat. 9. attēlu).

9.attēls

Avots: Satiksmes ministrija

Centralizēts Rail Baltica projekta pārvaldības modelis

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA



Jaunais centralizētais projekta pārvaldības modelis paredz izveidot **Latvijas RB projekta vadības grupu**, kura turpmāk koordinēs projekta stratēģiskos vadības, ieviešanas un uzraudzības jautājumus strādājot ciešā sasaistē ar RBR Latvijas filiāli. Atbilstoši Ministru prezidentes rezolūcijai (23-MPI-37, 1.punkts) un Audita ziņojumā ierosinātajam, SM reorganizācijas ietvaros noteikusi¹⁰ vienu atbildīgo amatpersonu par Rail Baltica projekta īstenošanu Latvijā un izveidojusi jaunu štata vietu – valsts sekretāra vietnieku RB projekta jautājumos, kura viens no galvenajiem uzdevumiem ir Latvijas RB projekta vadības grupas vadīšana.¹¹

10. attēls
Avots: Satiksmes ministrija

¹⁰ VSV amata vieta izveidota ar 03.06.2024. VK saskaņojusi VSV amata aprakstu 20.02.2024. ar vēstuli Nr. 7.8.5./2024-DOC-338-595.

¹¹ Finanšu ministrijas 31.08.2023. audita ziņojuma Nr. SA/CEF/2023/14 6.1. un 14. priekšlikums

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA



Latvijas RB projekta vadības grupas pastāvīgie locekļi būs – SM, EDZL un RBR pārstāvji. Vienlaikus, ciešākas starpinstitucionālās sadarbības veicināšanai un pārnozaru jautājumu risināšanai, Latvijas RB projekta vadības grupas darbā tiks iesaistīti arī pārstāvji no citām institūcijām un nozares ministrijām.

Tāpat Latvijas RB projekta vadības grupai pēc nepieciešamības tiks veidotas arī apakšgrupas atsevišķu jautājumu koordinācijai nacionālā līmenī, kā piemēram, projekta finansējuma modeļa izstrādei un finansējuma piesaistīšanai. Jāvērš uzmanība, ka lēmumus par RB projekta vadības grupā izskatītajiem jautājumiem pieņems Satiksmes ministrija.

Informācija par projekta ieviešanu funkciju sadalījumu centralizēta RB projekta vadības modeļa ietvaros apkopota 12. tabulā.

12. tabula
Avots: Satiksmes ministrija

SM, RB Rail AS un EDZL atbildību sadalījums Rail Baltica projekta īstenošanā (centralizēts RB projekta pārvaldības modelis)

SM / Vadības grupa (atbildīgā iestāde par projekta īstenošanu) ¹²	RBR (projekta globālo/pārrobežu jautājumu koordinators) ¹³	EDZL (projekta (nacionālais) ieviešijs Latvijā) ¹⁴
1) projekta stratēģiskā un finanšu vadība un plānošana (nacionālā līmenī); 2) projekta stratēģisko un finanšu risku vadība un uzraudzība; 3) nozares politikas veidošana, integrējot Rail Baltica projektu Latvijas dzelzceļa infrastruktūras tīklā un	1) pamatprasmes projektēšanas darbu plānošana, vadība un uzraudzība; 2) projekta operacionālo risku vadība un uzraudzība pamatprasmes projektēšanas darbiem; 3) projekta globālās (3 BV līmenī) pārvaldības īstenošana, koordinējot un nodrošinot vienotu dzelzceļa	1) pamatprasmes (ārpus Rīgas) un punktteida objektu būvniecības darbu plānošana, vadība un uzraudzība; 2) projekta operacionālo risku vadība un uzraudzība pamatprasmes būvniecības darbiem un zemju atsavināšanai;

¹² Atbilstoši Ministru kabineta 2003. gada 29. aprīļa noteikumu Nr. 242 „Satiksmes ministrijas nolikums” 5.2. punktam.

¹³ Atbilstoši pilnvarai, Nolikuma par līgumu slēgšanas shēmu un RBR akcionāru līgumam

¹⁴ Atbilstoši 31.12.2021. deleģēšanas līgumam Nr. SM 2021/-41.

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

<p>nodrošinot sinerģiju starp esošo nacionāla līmeņa sliežu ceļu tīklu (1520 mm platuma) un Eiropas standarta platuma sliežu ceļu tīklu (1435 mm platuma) un infrastruktūru;</p> <p>4) projekta ilgtermiņa finansēšanas modeļa izstrāde sadarbībā ar Finanšu ministriju;</p> <p>5) finansējuma piesaiste projekta īstenošanai, t.sk., apzinot alternatīvus finansējuma avotus un veidus;</p> <p>6) CEF piešķirto finanšu līdzekļu izlietošanas uzraudzība atbilstoši mērķiem, t.sk., veicot plāno darbu izpildes un finansējuma apguves uzraudzību, kā arī rēķinu apmaksu;</p> <p>7) zemju atsavināšanas procesa koordinēšana un uzraudzība;</p> <p>8) akcionāra funkciju īstenošana RBR un EDZL uzņēmumos;</p> <p>9) dalība nacionālās pozīcijas sagatavošanā un nacionālo interešu definēšanā sarunās par ES daudzgadu budžetu pēc 2027. gada;</p> <p>10) RB infrastruktūras pārvaldības modeļa izveidošanas un ieviešanas koordinācija;</p> <p>11) RB dzelzceļa līnijas nākotnes ekspluatācijas plānošana un ekonomiskā attīstība, t.sk. sabiedriskā transporta pakalpojuma nodrošināšana RB līnijā, nākotnes lietotāju un investoru sadarbības koordinēšana.</p> <p>12) Pārnozaru jautājumu un institucionālās sadarbības koordinācija.</p>	<p>tīkla tehnisko standartu izstrādi un ieviešanu visās 3 BV;</p> <p>4) kontroles, vadības un signalizācijas apakšsistēmu (CCS) un energoapgādes apakšsistēmas (ENE) projektēšana un būvniecība;</p> <p>5) konsolidēto materiālo iepirkumu veikšana (EDZL pasūtītajiem būvniecības darbiem);</p> <p>6) citu centralizēto iepirkumu veikšana (piem., tehniskajām izpētēm), nodrošinot vienotus iepirkumu standartus un caurskatāmību;</p> <p>7) koordinē un/vai veic pārrobežu posmu izbūvi;</p> <p>8) piedalās EDZL īstenoto būvdarbu kvalitātes kontrolē (testēšanā un uzraudzībā);</p> <p>9) piedalās CEF un Militārās mobilitātes pieteikumu sagatavošanā.</p>	<p>3) projektēšanas darbu veikšanas atsevišķos gadījumos, atbilstoši ministrijas deleģējumam;</p> <p>4) projektam nepieciešamo zemju atsavināšana;</p> <p>5) uzrauga un koordinē Rail Baltica projekta vajadzībām nepieciešamo teritorijas attīstības plānošanas dokumentu izstrādes procesu;</p> <p>6) projekta īstenošanai iegūto nekustamo īpašumu pārvaldīšana, tostarp atsavināšana;</p> <p>7) veic Rail Baltica projekta pagaidu infrastruktūras pārvaldītāja funkcijas līdz infrastruktūras pārvaldītāja noteikšanai;</p> <p>8) nodrošina ēnu operatora iesaisti Rail Baltica infrastruktūras un apkalpes vietu pārvaldības modeļa izstrādē un ieviešanā, kā arī, infrastruktūras pārvaldības sagatavošanās darbos;</p> <p>9) piedalās CEF un Militārās mobilitātes pieteikumu sagatavošanā.</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Centralizēta projekta pārvaldības modeļa ieviešana paredz **stiprināt ministrijas funkcijas un iesaisti projekta stratēģisko un finanšu jautājumu plānošanā, īstenošanā un uzraudzībā, kā arī projektu risku vadībā un iesaistīto pušu (SM, RBR un EDZL) sadarbības koordinācijā.**

Šim nolūkam, **ministrijā ir uzsākta reorganizācija, kas paredz:**

- 1) izmaiņas SM nolikumā, organizatoriskā struktūrā un iekšējos normatīvajos aktos, t.sk., paredzot jaunu normatīvo aktu izstrādi (piemēram, RB projekta vadības grupas nolikums);
- 2) **Rail Baltica projekta grupas esošo funkciju pārskatīšanu un kapacitātes stiprināšanu, t.sk., izveidojot jaunas štata vietas atbilstoši centralizēta projekta pārvaldības modeļa ieviešanas vajadzībām.**

2024.gadā projekta vispārīgās administratīvās izmaksas vēl tiek finansētas no ministrijas rīcībā esošā CEF finansējuma. Vienlaikus, **atbilstoši CEF II regulai no 2025.gada no CEF līdzekļiem vairs netiks finansētas vispārīgās administratīvās izmaksas** (no angļu val. - *general costs*), kas nav tieši saistītas ar konkrētā CEF finansēšanas līguma aktivitāšu īstenošanu (piemēram,

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

projekta uzraudzības un atbalsta funkcijas, risku vadības funkcija, nozares politikas plānošanas funkcijas u.c.).

Tādējādi, **SM RB projekta grupas darbiniekiem atlīdzības izmaksas sākot ar 2025. gada 1. janvāri būs finansējamas no valsts budžeta. Lai nodrošinātu turpmāku RB projekta īstenošanu un ieviestu centralizētu projekta pārvaldības modeli (nacionālā līmenī), Satiksmes ministrijai ik gadu Rail Baltica projekta īstenošanā iesaistītā personāla (t.i. RB projekta grupas) atlīdzības segšanai ir nepieciešami 911 715,00 euro gadā (16 amata vietām, tostarp 3 jaunajām amata vietām; atlīdzības aprēķinu lūdzam skatīt 7. pielikumā).**

Finansējumu no valsts budžeta, kas sākot ar 2025.gadu nepieciešamas Satiksmes ministrijas Rail Baltica projekta īstenošanā iesaistīto nodarbināto atlīdzības segšanai, Satiksmes ministrija sagatavos un Finanšu ministrijai iesniegs atbilstoši 2024.gada 28.marta rīkojumam Nr.235 "Par likumprojekta "Par valsts budžetu 2025. gadam un budžeta ietvaru 2025., 2026. un 2027. gadam" sagatavošanas grafiku".

Satiksmes ministrija vērs uzmanību, ka CEF II regulas noteikumi par nodarbināto atlīdzībām ir attiecināmi arī uz ieviesēj institūciju – RBR un EDZL – to nodarbināto atlīdzībām, kas nav tieši iesaistīti konkrēto aktivitāšu īstenošanā (nodarbinātie, kas pilda vadības funkcijas un/vai nodrošina projekta aktivitāšu īstenošanai nepieciešamās atbalsta funkcijas). Turklāt, ir jāņem vērā, ka **atbilstoši CEF II regulas noteikumiem, arī to darbinieku, kas ir tieši iesaistīti aktivitāšu īstenošanā, atlīdzība ir attiecināma tikai 215 darba dienām gadā.** Satiksmes ministrija informē, ka informatīvā ziņojuma sagatavošanas ietvaros nav veikti RB projekta ieviesēj institūciju nodarbināto atlīdzības aprēķini, jo vienlaikus norit 3 Baltijas valstu diskusijas par RBR budžeta jautājumiem. RBR un EDZL nodarbināto atlīdzības jautājums tiks risināts Satiksmes ministrijai sagatavojot un Finanšu ministrijai iesniedzot informāciju atbilstoši 2024.gada 28.marta rīkojumam Nr.235 "Par likumprojekta "Par valsts budžetu 2025. gadam un budžeta ietvaru 2025., 2026. un 2027. gadam" sagatavošanas grafiku". Norādām, ka RB projekta ieviesēj institūciju nodarbināto atlīdzības tiks sabalansētas ar publiskā sektora atlīdzības noteikumiem un tiks veikti pasākumi ieviesēj institūciju izmaksu optimizācijai.

Lai pilnveidotu RB projekta īstenošanu Latvijā, novērstu citas Audita ziņojumā identificētās problēmas, uzlabotu projekta savstarpējo koordināciju starp iesaistītajām pusēm, kā arī veiksmīgi pildītu papildu pienākumus, kas Satiksmes ministrijai radušies projekta progresā gaitā, papildus jaunai valsts sekretāra amata vietai, reorganizācijas ietvaros Satiksmes ministrijā tiks stiprināts līdzšinējais Dzelzceļa politikas un infrastruktūras departaments, to pārveidojot par Rail Baltica projekta departamentu, tajā papildus ieviešot 2 jaunas amata vietas – Rail Baltica projekta departamenta direktora vietnieka un Rail Baltica projekta plānošanas un finanšu kontroles nodaļas finansista amata vietas. Šo amata vietu sākotnējais termiņš ir plānots līdz 2030. gada 31. decembrim un tās finansējamas no valsts budžeta līdzekļiem, par to sniedzot informāciju kārtējā gada valsts budžeta plānošanas un izstrādes ietvaros.

Vienlaikus netiek plānots veikt RBR un EDZL savstarpējo funkciju pārdali. Satiksmes ministrijas ieskatā funkciju pārdale šī brīža projekta brieduma pakāpē neveicinātu tā ieviešanas progresu un tās rezultātā rastos turpmāki ievērojami kavējumi projekta aktivitāšu īstenošanā, kas primāri saistīts ar jaunu iepirkumu procedūru norises termiņiem. Tāpat pastāv pamats uzskatīt, ka straujas funkciju pārdales rezultātā tiktu būtiski apgrūtināta RBR kompetenču centra veidošana, uzkrājot un saglabājot iegūtās kompetences. Būtiski ņemt vērā, ka, izstrādājot Rail Baltica centralizēto pārvaldības modeli un veicot ieviesēj institūciju kompetenču maiņu, cita starpā ir

ievērojamas starptautiskās saistības, ko Latvijai uzliek 2014. gadā noslēgtais akcionāru līgums, ierobežojot Latvijas akcionāra tiesības vienpusēji pārskatīt RBR funkcijas.

Ministru kabinets

Atbilstoši jaunajam Rail Baltica projekta īstenošanas likuma likumprojektam (skat. 2.4. nodaļu), plānots stiprināt Ministru kabineta lomu RB projektam stratēģiski nozīmīgos jautājumos, proti, nosakot ka **visi lēmumi, kas ir saistīti ar RB projekta tvērumu, ieviešanas plāniem un to izmaiņām, kā arī RB projekta ieviešanai nepieciešamo finansējumu, t.sk., valsts budžeta līdzfinansējumu¹⁵ tiek pieņemti Ministru kabinetā.**

Nolūkā informēt Ministru kabinetu par projekta realizāciju un ar to saistītām izmaiņām, aktuālajiem problēmjaudājumiem, kā arī finansējuma apguvi un piesaisti, **SM turpinās sagatavot un ne retāk kā reizi gadā iesniegs izskatīšanai Ministru kabinetā informatīvo ziņojumu par progresu un aktuālajiem jautājumiem Rail Baltica projekta īstenošanā, tajā iekļaujot arī sadaļu par gaidāmajiem riskiem, kas var kavēt vai apdraudēt projekta īstenošanu.**¹⁶ Tāpat SM turpinās informēt Saeimas Tautsaimniecības, agrārās, vides un reģionālās politikas komisiju par projektam aktuālajiem jautājumiem ne retāk kā reizi gadā, kā arī uzsāks ciešāku sadarbību ar Saeimas Eiropas lietu komisiju, īpaši jautājumā par EK finansējumu Rail Baltica projekta īstenošanai pēc 2027. gada (sarunas par ES daudzgadu budžetu pēc 2027. gada).

Tematiskā komiteja

Nolūkā pilnveidot ar Rail Baltica projekta īstenošanu saistīto starpnozarju jautājumu risināšanu, ar Ministru prezidenta 2023. gada 27. marta rīkojumu Nr. 2023/1.2.1.-74 tika izveidota tematiskā komiteja ar Rail Baltica projekta īstenošanu saistīto starpnozarju jautājumu risināšanai (turpmāk – Tematiskā komiteja), kuras sastāvā ietilpa satiksmes, finanšu, ekonomikas, tieslietu, veselības, vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministri. Ņemot vērā valdības maiņu, Tematiskās komitejas darbs 2023. gada sastāvā ir izbeigts. Minētās Tematiskās komitejas darba uzdevumi bija identificēt un izvērtēt starpnozarju problēmas, kas kavē Rail Baltica projekta īstenošanu, un lemt par to risinājumiem, tai skaitā, konceptuāli vienojoties par nepieciešamajiem grozījumiem normatīvajos aktos, kā arī izvērtēt Rail Baltica projekta finansēšanas jautājumus pirms to izskatīšanas Ministru kabinetā. Kopumā ir notikušas divas Tematiskās komitejas sēdes. 2023. gada 18. aprīlī pirmajā komitejas sēdē tika skatīti jautājumi saistībā ar normatīvā regulējuma pilnveidošanu nekustamā īpašuma atsavināšanai valsts vajadzībām (lineāru būvju projektu īstenošanai). 22.06.2023. Saeimā tika pieņemti grozījumi Rail Baltica projekta īstenošanas likumā, kas stājās spēkā 01.07.2023. Vienlaikus pirmajā komitejas sēdē tika skatīts jautājums par satiksmes un rūpniecisko avotu vides trokšņu robežlielumu izlīdzināšanu Baltijas mērogā, kā rezultātā. 2023. gada 3. novembrī spēkā stājās grozījums Ministru kabineta 2014. gada 7. janvāra noteikumos Nr. 16 "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība".

Ar Ministru prezidenta 2024.gada 23.februāra rīkojumu Nr. 2024/1.2.1.-64 ir izveidota jauna tematiskā komiteja Rail Baltica projekta jautājumu risināšanai. Jāvērš uzmanība, ka ir

¹⁵ T.sk. ievērojot likuma par budžetu un finanšu vadību 46. panta ceturtais daļas un Publiskās un privātās partnerības likuma 16. panta pirmās daļas 1. punktu un otro daļu prasības.

¹⁶ Finanšu ministrijas 31.08.2023. audita ziņojuma Nr. SA/CEF/2023/14 8. un 15.priekšlikums

paplašināts jaunās Tematiskās komitejas uzdevumu loks, *pirmkārt*, nosakot, ka papildus iepriekšējiem uzdevumiem, Tematiskā komiteja pirms jautājumu virzības skatīšanai Ministru kabinetā lems arī par RB projekta tvērumu, tā īstenošanas plāniem un termiņiem. *Otrkārt*, Tematiskās komitejas kompetencē ietilps arī lēmumu pieņemšana par RB projekta finansēšanas un priekšfinansēšanas jautājumiem, it īpaši ietekmi to uz valsts budžetu, kā arī finansējuma piesaisti no Eiropas Savienības daudzgadu budžeta pēc 2027.gada un citiem finanšu instrumentiem. *Treškārt*, tās kompetencē ietilps arī jautājumi, kas saistīti ar ilgtspējīgu un iekļaujošu projekta attīstību Latvijas un Baltijas valstu reģiona ekonomikā, t.sk., risinot jautājumus, kas saistīti ar infrastruktūras un pakalpojumu pieejamību, reģionālo un pārrobežu attīstību, kā arī vides ilgtspēju, inovāciju un digitalizāciju. Neapšaubāmi būtiski ir arī nodrošināt projekta integrāciju Eiropas vienotajā tirgū, izveidojot efektīvi funkcionējošu dzelzceļa pārvadājumu tirgu Latvijā, t.sk., nodrošinot Rail Baltica infrastruktūras pieejamību pārvadātājiem un investoriem un izstrādājot atbilstošu infrastruktūras maksas politiku. Ievērojot minēto, jaunās Tematiskās komitejas sastāvā ir arī aizsardzības, ārlietu, kā arī klimata un enerģētikas ministri.

Atbilstoši kompetencei, jautājumus izskatīšanai Tematiskajā komitejā nākotnē sagatavos Latvijas RB projekta vadības grupa.

Sabiedrības informēšana

Sabiedrības informēšana par Rail Baltica globālā projekta ieviešanas gaitu, t.sk. par projekta ieviešanas stratēģiju, plāniem, finansējuma pieejamību, drošību, krīzes komunikācijas jautājumiem u.c., tiek īstenota koordinējot informācijas apmaiņu starp visām projektā iesaistītajām pusēm – RBR, nacionālajiem projekta ieviešējiem Igaunijā, Latvijā, Lietuvā un projekta patiesajiem labuma guvējiem – par Rail Baltica ieviešanu atbildīgajām trīs Baltijas valstu ministrijām. Sabiedrības informēšana notiek atbilstoši Rail Baltica projektā komunikācijas stratēģijai, ko koordinē RBR. Komunikācijas aktivitāšu plāni (gada ietvaros) tiek saskaņoti arī ar Eiropas Komisiju. Ņemot vērā šobrīd veikto projekta pārvaldības analīzi, **RBR plāno pilnveidot komunikācijas vadlīnijas**, lai nodrošinātu lielāko RB projekta caurspīdīgumu un lai informētu sabiedrību par nozīmīgiem lēmumiem un aktualitātēm RB projekta īstenošanā.

Baltijas valstu sadarbība

Lai nodrošinātu Latvijas nacionālo interešu pārstāvību globālā projekta ietvaros, kā arī, lai formulētu vienotu Baltijas valstu nostāju par projekta finansēšanas jautājumiem sarunās ar EK, SM plāno rīkot regulāras Baltijas valstu satiksmes ministru tikšanās, kā arī Baltijas valstu satiksmes un finanšu ministru tikšanās.¹⁷ Būtiski uzsvērt, ka sekmīgai RB projekta realizācijai ir nepieciešama visu trīs Baltijas valstu kopīga izpratne un rīcība gan attiecībā uz projekta turpmāko īstenošanas gaitu (projekta tvērumu un apjomu), gan tā finansēšanas iespējām.

Projekta ieviešanas gaitā un, ņemot vērā Audita ziņojuma secinājumus, aktuāls ir kļuvis jautājums par RBR Latvijas akcionāra maiņu un potenciālu interešu konfliktu novēršanu projekta vadības modelī. SM, izvērtējot Audita ziņojumā pausto viedokli, ka būtu pilnveidojama projekta pārvaldības struktūra, ir uzsākusi darbu pie RBR akcionāru līguma izvērtēšanas, lai potenciāli nodotu RBR kapitāldaļu turētāja funkciju SM.

¹⁷ Finanšu ministrijas 31.08.2023. audita ziņojuma Nr. SA/CEF/2023/14 1.priekšlikums

2024. gada sākumā visas trīs Baltijas valstu projektā iesaistītās institūcijas parakstīs Projekta pārvaldības līgumu (no angļu val. – *Project Management Agreement*). Šis līgums, ņemot vērā Baltijas valstu atšķirīgo projekta ieviešanas praksi, pieļauj lielāku elastību atsevišķu ieviesējorganizāciju funkciju pārdalē, piemēram, pieļaujot, ka projekta labuma guvēji – 3 Baltijas valstu atbildīgās ministrijas – drīkst nacionālās projektēšanas aktivitātes nodot nacionālajiem ieviesējiem (Latvijas gadījumā par projektēšanas aktivitātēm joprojām atbild RBR). Tāpat līgums paredz ieviest jaunu projekta ieviesēj institūciju (nacionālo ieviesēju un RBR) koordinācijas modeli atsevišķu jautājumu risināšanai būvniecības ietvaros.

2.3. Rail Baltica projekta risku pārvaldība

Risku pārvaldības process tiek piemērots visam RB projektam, kā arī militārās mobilitātes aktivitātēm, un tā īstenošana tiek veikta, piemērojot standarta iteratīvu (nepārtrauktu) projekta risku pārvaldības metodiku, kura sastāv no septiņiem galvenajiem soļiem – plānošanas, identificēšanas, novērtēšanas, risku mazināšanas pasākumu plānošanas, pārskatīšanas, novērtējuma, uzraudzības un kontroles.

Risku pārvaldības plāns nosaka risku pārvaldības struktūru, procesus, pušu lomas un pienākumus, kā arī rīkus un sistēmas visā projekta dzīves ciklā. *Oracle Primavera Cloud* risku pārvaldības sistēmu izmanto visas projektā iesaistītās puses.

Kvalitatīvas un salīdzinošas risku analīzes rezultātā tika izveidots kopējais projekta risku profils, kas ir saskaņots ar RB projekta ieviesējorganizācijām. Riski tika izvērtēti atbilstoši risku iedalījuma struktūrai pēc riska avota, kas var ietekmēt militārās mobilitātes aktivitāšu īstenošanu un ir iedalīti četrās galvenajās riska kategorijās: organizatoriskais, projektu vadības, tehniskais un ārējais risks.

Projekta līmenī aktivitāšu īstenošanas riski tiek uzskatīti par neatņemamu projekta vadības sastāvdaļu. Risku vadības process tiek veikts saskaņā ar Risku pārvaldības plānu, kas nosaka vienotu pieeju visām Rail Baltica projekta komandām - riska svarīguma novērtēšanai tiek izmantots projekta risku saraksts un atbilstoši riska varbūtības un ietekmes sliekšņi. Riski tiek prioritizēti, balstoties uz riska līmeņa vērtējumu (punktos). Riska īpašnieks izstrādā riska mazināšanas plānus, kā būtiskākos izceļot galvenos un kritiskos riskus ar vislielāko ietekmi uz konkrētās militārās mobilitātes aktivitātes īstenošanas mērķiem laika, izmaksu vai kvalitātes atbilstības ziņā. Tiek izvērtētas sekojošas risku mazināšanas stratēģijas - novērst, mazināt, pārnest, pieņemt, ārkārtas situāciju identificēšana (*contingency plan*), iespēju izmantošana.

Procedūru un pasākumu komplekts risku novērtēšanai un pārvaldībai tiek nepārtraukti uzlabots un pilnveidots, tostarp piemērojot kvantitatīvu grafisku riska analīzi (*quantitative schedule risk analysis*).

13. tabula

Avots: Satiksmes ministrija, RB Rail AS un SIA „Eiropas Dzelzceļa līnijas”

RB projekta būtiskākie risku pārvaldības pasākumi

N.p.k.	Risks	Riska mazināšanas pasākums	Iespējamība	Ietekme
Finanšu riski				
1.	Finansējuma trūkums, kas izraisa projekta ieviešanas kavēšanos vai apstāšanos	Lai novērstu augsto finansējuma risku, būtiski nodrošināt apstiprinātu finansējuma tāmi visam projekta ieviešanas dzīves ciklam no attiecīgās finansēšanas iestādes	5	5

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

		<p>vai struktūras, tostarp ikgadējas vai periodiskas izdevumu prognozes un izdevumu kontrole. Projekta vadības komandai būtu jāpielāgo stratēģiskā izdevumu pieeja, balstoties šajos līgumos, ar iespējam salāgot izdevums un prognozes, kas saistīti ar ne-kritiskajām aktivitātēm. Iespējamā finansējuma samazināšanas gadījumā būtu nepieciešams saskaņot ieviešanas stratēģiju un izdevumu plānu ar finansēšanas iestādēm, sekmējot diskretu un cenas ziņā pieņemamu projekta ieviešanu posmos un nodrošinot nepārtrauktu progresu.</p>		
2.	Projekta finansējums nav nodrošināts laikā atbilstoši plānotajam grafikam.	Uzsākt sarunas ar EK par CEF finansēšanas modeļa pārskatīšanu pārrobežu projektiem, kas būtu pielāgojams projektēšanas un būvniecības loģikai.	5	5
3.	Kļūdaini finansēšanas pieņēmumi	Stingra finanšu pārskata procesa īstenošana, lai apstiprinātu Rail Baltica finansēšanas modeļa pamatā esošos pieņēmumus. Finanšu ekspertu piesaistīšana rūpīgai finansēšanas pieņēmumu pārbaudei un apstiprināšanai, nodrošinot, ka tie ir reāli un balstīti uz precīziem datiem. Ārkārtas rīcības plāna izveide, lai novērstu visas finansiālās neatbilstības, kas var rasties nepareizu pieņēmumu dēļ. Jutīguma analīzes veikšana, lai izprastu galveno finanšu pieņēmumu izmaiņu ietekmi uz projekta finansiālo dzīvotspēju. Periodiska finanšu pieņēmumu pārskatīšana un atjaunināšana, lai atspoguļotu pašreizējos ekonomiskos apstākļus un projekta realitāti. Caurskatāmas komunikācijas stratēģijas izstrāde, lai visas ieinteresētās puses būtu informētas par finansiālo stāvokli un jebkādam izmaiņām finanšu pieņēmumos, veicinot uzticēšanos un kopīgu finanšu problēmu risināšanas pieeju.	2	5
4.	Samazināts ES finansējums	Iesaistīšanās pastāvīgā dialogā ar ES institūcijām, lai nodrošinātu saistību uzņemšanos un izpētītu alternatīvu finansēšanas avotu, t.sk. privāto investīciju piesaisti.	5	5
5.	CAPEX pieaugums	Izmaksu monitorings, balstoties uz aktuālajiem datiem un tirgus apstākļiem. Izmaksu pieauguma gadījumā izvērtēt projekta posmošanas iespējas, kā arī alternatīvo finanšu resursu, t.sk. privāto investīciju piesaistes iespējas.	5	5

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

6.	Radušās izmaksas ir atzītas kā neattiecināmās izmaksas	Definēt skaidru projektu vadības un kontroles procesu, nodrošināt individuālu projektu kontroli, tai skaitā kontroli aktivitāšu sākotnējai plānošanai.	2	5
Stratēģiskie un vadības riski				
7.	Organizācija un pārvaldība – pietiekošas autonomijas, caurskatāmības un/vai lēmumu pieņemšanas efektivitātes trūkums	Skaidras organizatoriskās un lēmumu pieņemšanas struktūras ar noteiktām atbildībām izveide. Organizatoriskajam dizainam ir jāattīstās, lai atspoguļotu projekta progresu, vēršot uzmanību uz to, ka projekta gaitā līderības jomas un mērogs var mainīties. Šīs adaptīvās organizatoriskās pieejas mērķis ir nodrošināt atbilstību projekta mainīgajām prasībām un posmiem.	3	4
8.	Informācijas drošības sinhronizācijas trūkums starp projektā iesaistītajām pusēm	Vienota informācijas drošības ietvara ieviešana visām projekta pusēm. Centralizētas informācijas drošības pārvaldības sistēmas izveide, lai nodrošinātu sinhronizāciju un atbilstību. Regulāru informācijas drošības saskaņošanas sanāksmju vadīšana ar visām projekta pusēm. Drošu un standartizētu saziņas un datu koplietošanas platformu izmantošana. Sadarbības incidentu reaģēšanas plāna izstrāde, lai nekavējoties novērstu jebkādas informācijas drošības pārkāpumus.	3	5
9.	Aizkavēta lēmumu pieņemšana	Centralizēta projekta pārvaldības modeļa izveide, kas ietver galveno lēmumu pieņēmēju grupu, skaidrus lēmumu pieņemšanas protokolus, skaidru atbildību par galvenajiem lēmumiem un termiņu noteikšanu.	4	4
10.	Intereses/konkurences trūkums iepirkumā. Nav saņemts neviens piedāvājums vai saņemtie piedāvājumi ir neatbilstoši.	Agriņa tirgus izpēte, sadarbība ar potenciālajiem piegādātājiem, apkopot rezultātus/ieinteresētību par iepirkuma plāniem un stratēģiju. Informēt par plānotajām aktivitātēm. Vispārīgo vienošanos un ilgtermiņa sadarbības ar piegādātājiem ieviešana jomās, kur pakalpojumi vai piegādes iepirkumi var radīt riskus savlaicīgai izpildei.	3	3
11.	Sūdzību risks iepirkuma/konkursa laikā. Neatbilstoši pretendenti un tā rezultātā tiks atkārtotas konkursa procedūra.	Nepārtraukta iepirkuma noteikumu un konkursa procesa uzlabošana, tirgus iesaistīšana un atgriezeniskās saites apkopošana pirms konkursa izsludināšanas. Konsekventas prasības, tipveida līgumi. Nodrošināt labāko iepirkuma praksi, izvairoties no dalībnieku prasībām un tiesvedības. Vispārīgo vienošanos un	3	3

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

		ilgtermiņa sadarbības ar piegādātājiem ieviešana jomās, kur pakalpojumi vai piegādes iepirkumi var radīt riskus savlaicīgai izpildei.		
12.	Piegādātāju risks – nepietiekama veiktspēja, kā rezultātā nokavēti termiņi, radušās kļūdas un/vai vairākas atkārtotas nodevumu iesniegšanas.	Turpināt izstrādāt atlases kritērijus pieredzējušiem un kvalificētiem piegādes partneriem. Stimulēšanas shēmas un līgumsodi, kas jāpiemēro līgumisku vienošanos ietvaros. Līgumu vadība un izmaiņu procedūru kontrole. Turpināt sadarbību ar tirgus dalībniekiem nepieciešamajās jomās uzturot publisku informācijas apmaiņu, lai savlaicīgi iegūtu priekšstatu par tirgus gatavību, noslodzi un saistītajiem izaicinājumiem veidojot tirgus situācijai atbilstošus iepirkumu nosacījumus, līguma modeļus un nozarei un pasūtītājam pieņemamus indeksācijas nosacījumus. Turpināt un attīstīt sadarbību ar nozares organizācijām, organizēt tirgus aptaujas un analīzes, kā arī apspriest iepirkumu un tipveida līguma galvenos nosacījumus un stratēģijas, tā veicinot caurspīdīgu un nozarei labvēlīgas sadarbības veidošanu. Stiprināt līgumu izpildes vadību sadarbojoties ar gan ar nozares organizācijām gan konsultējoties ar tirgus dalībniekiem organizējot publiskas seminārus un viedokļu apmaiņas kampaņas. Centralizēti iegūto informāciju izmantot uzlabojot projekta iepirkumu vadlīnijas, līgumu un projektu vadības vadlīnijas un procedūras un attiecīgi publiskojot vadības procesus lai nodrošinātu tirgum savlaicīgu piekļuvi procesiem un ļautu skaidrot interesējušos jautājumus savlaicīgi.	4	5

Vienlaikus vēršam uzmanību, ka SM un projekta vadībā iesaistītās puses īsteno preventīvu risku vadības modeli, tai skaitā, ievērojot Finanšu ministrijas izstrādās vadlīnijas¹⁸.

2.4. Nepieciešamie tiesību aktu grozījumi

SM, ņemot vērā RB projekta tvēruma paplašināšanos, sadarbībā ar RBR un EDZL ir identificējusi tiesiskā regulējuma nepilnības, kas ir novēršamas RB projekta turpmākai veiksmīgai

¹⁸ Risku vadības ieviešanas rokasgrāmata. Finanšu ministrija, 2023. Pieejams: <https://www.fm.gov.lv/lv/risku-vadibas-ieviesanas-rokasgramata>

un netraucētai ieviešanai. Zemāk apkopoti tiesību aktu grozījumu priekšlikumi, kuru nepieciešamību pamato līdz šim RB projekta ieviešanas ietvaros identificētā problemātika.

Ņemot vērā Rail Baltica projekta ieviešanas likumā nepieciešamo grozījumu apmēru, SM sagatavos un līdz 2024. gada 1. augustam iesniegs Ministru kabinetā jaunu Rail Baltica projekta īstenošanas likumu, pilnveidojot esošo likumu, to precizējot un papildinot ar jaunām tiesību normām. Likumprojekta sagatavošanas ietvaros ministrija rūpīgi izvērtēs un pamatos tā nepieciešamību, īpaši atspoguļojot tiesību normu satversmīguma izvērtējumu.

Pirmkārt, nolūkā uzlabot un stiprināt projekta pārvaldības kvalitāti Latvijā, nolemts definēt Rail Baltica projekta mērķi, noteikt tā tvērumu un īstenošanas struktūru divās kārtās – līdz 2030. gadam un pēc 2030. gada, kā arī ar likumu ieviest RB projekta centralizētu pārvaldības modeli.

Otrkārt, ņemot vērā projekta ieviešanas izaicinājumus, ar ko saskaras projekta ieviesēji – RBR un EDZL, nepieciešams veicināt RB projekta īstenošanai nepieciešamo zemju atsavināšanu, valsts rīcību ar bezmantinieka un bezīpašnieka lietām, rīcību ar servitūtu aprobežotajā teritorijā un zaudējumu atlīdzināšanu, noregulēt inženierkomunikāciju un meliorācijas objektu RB projekta vajadzībām izbūvi, atzīmes par projektēšanas nosacījumu izpildi un būvdarbu uzsākšanas nosacījumu izpildes saņemšanas nosacījumus, papildu vides procedūru veikšanas nosacījumus un kārtību, atvieglojumus zemes kadastrālajai uzmērīšanai, zemes atmežošanas kārtību un aizsargjoslu un tauvas joslu nodibināšanas kārtību.

Vienlaikus, lai rastu risinājumu vērtēšanas procesa izmaksu samazināšanai un taisnīgas atlīdzības par nekustamā īpašuma, kas tiek atsavināts sabiedrības vajadzībām, noteikšanai, nepieciešams noregulēt jautājumu par vienkāršotu zemes atsavināšanas kārtību (*SM 19.10.2023. un 21.11.2023. priekšlikumu ir iesniegusi Saeimas priekšsēdētājai D. Mieriņai*) un par atlīdzības izmaksu neatkarīgi no nekustamā īpašuma īpašnieka mantiskā stāvokļa, tādējādi arī veicinot nekustamo īpašumu labprātīgu atsavināšanu. Minētos grozījumus nepieciešams veikt Sabiedrības vajadzībām nepieciešamā nekustamā īpašuma atsavināšanas likumā. Priekšlikuma sagatavošanas ietvaros Satiksmes ministrija veiks komercdarbības atbalsta risku novēršanas pasākumus, proti, nodrošinās tiesiskā regulējuma atbilstību komercdarbības atbalsta regulējumam, lai nodrošinātu sniegtā atbalsta saderīgumu ar ES iekšējo tirgu.

Darbs pie tiesību aktu grozījumiem turpināsies ekspertu līmenī, pēc nepieciešamības iesaistot arī citu institūciju pārstāvjus. Ņemot vērā, ka atsevišķu grozījumu ieviešanai SM būs nepieciešams arī citu ministriju atbalsts, gaidāms, ka atsevišķi jautājumi tiks ietverti arī Tematiskās komitejas darba kārtībā.

2.5. Projektam nepieciešamais finansējums

Finanšu ilgtspējības analīze liecina, ka projektam būs nepieciešams ārējs finansējums gan būvniecības, gan, vismaz sākotnējā periodā, arī ekspluatācijas posmā, jo stabilu un prognozējamu ieņēmumu veidošanās notiks pakāpeniski ilgstošā laika posmā, t.sk. pateicoties integrācijai Eiropas dzelzceļa infrastruktūrā.

Jāņem vērā, ka, neatkarīgi no RB projekta ieviešanas tvēruma, projektā veidojas būtiskas problēmas ar finansējuma pieejamību tā īstenošanai līdz 2030. gadam. Viena no būtiskākajām nepilnībām projekta savlaicīgai īstenošanai ir saistīta ar līdzšinējo projekta finansēšanas modeli. Proti, finansējums RB projekta īstenošanai tiek plānots īstermiņā un vidējā termiņā un tikai pamatā no CINEA pārvaldītā CEF instrumenta, attiecīgā valsts budžeta līdzfinansējuma ierobežota apmēra neattiecināmo izmaksu finansēšanai. CINEA finansē katru atsevišķo CEF projekta pieteikumu atbilstoši ikgadēja izsludinātā uzsaukuma nosacījumiem, kam tiek pielāgotas aktivitātes (piemēram, projektēšanas darbi, zemju atsavināšana, būvdarbi)

konkrētajā CEF uzsaukumā. Tādējādi šobrīd RB projekts tiek finansēts tikai no CEF uzsaukumiem, kas tiek izsludināti vienreiz gadā, ar projekta vērtēšanas laiku – seši mēneši, kā arī līguma noslēgšanas periodu trīs līdz četriem mēnešiem, kā rezultātā laika periods no projekta pieteikuma iesniegšanas līdz finansējuma saņemšanai ir vismaz deviņi mēneši. Vienlaikus projekta uzsaukumu nosacījumi paredz, ka iesniegtais projekta pieteikums konkurē ar pārējo ES dalībvalstu iesniegtajiem pieteikumiem, kas nozīmē, ka projekta pieteikuma (vai atsevišķu aktivitāšu) apstiprināšana nav garantēta. Savukārt, pozitīva EK lēmuma gadījumā jāreķinās ar iespējamību, ka pieteiktās aktivitātes var tikt apstiprinātas mazākā apjomā un ar mazāku finansējumu nekā pieteikts.

Jāuzsver, ka šāds RB projekta finansēšanas modelis tiek īstenots kopš tā pirmsākumiem, kas ir nopietns ierobežojošs faktors finansēt projektu atbilstoši projektēšanas un būvdarbu loģikai. Tas pagarina projekta īstenošanas laiku, sadārdzina to un neļauj īstenot projektu atbilstoši labākajiem projekta pārvaldības principiem.

Papildu ierobežojošais faktors CEF līdzekļu piesaistīšanai RB projekta īstenošanai ir saistīts ar to, ka ne visi RB projekta elementi un aktivitātes atbilst CEF finansējuma attiecināmības noteikumiem. Viena no iespējam punktvēda objektu finansēšanai ir privātā-publikā partnerība (turpmāk – PPP), t.sk. DBO & DBFO. Informāciju par citās Eiropas valstīs īstenoto ātrgaitas dzelzceļa līniju finansēšanas pieredzi skat. 14. tabulā.

14. tabula
Avots: RB RAIL AS

Ārvalstu ātrgaitas dzelzceļa līniju finansēšanas pieredze

Dzelzceļa līnija	Finansēšanas metode
Paris – Bordeaux savienojums	50 gadu koncesijas līgums, kas ietver 6 gadu būvniecību un 44 gadu darbību un uzturēšanu
16 000 km GSM – Rail tīkla attīstība Francijā	PPP projekts
80 km dzelzceļa tīkla attīstība Spānijā	PPP projekts
Lisbon – Caia līnijas signalizācijas sistēmu attīstība	PPP projekts
HSL Albacete – Alicante 165 km līnijas signalizācijas sistēmu attīstība	PPP projekts
HS1 108 km dzelzceļa līnijas elektrifikācija	PPP projekts

Tāpat, neraugoties uz to, ka apkalpes vietas un citi elementi, kas netiek klasificēti kā dzelzceļa pamatstrāses infrastruktūra, ir nepieciešami kravu un pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai RB dzelzceļa līnijā, EK ieskatā tās ir neattiecināmas izmaksas, kas arī nekvalificējas CEF finansējuma saņemšanai.

Šādā situācijā, lai turpmāk izvairītos no potenciālajiem kavējumiem un nepamatotiem sadārdzinājumiem dīkstāves dēļ, kā arī, lai nodrošinātu sekmīgu, sociālekonomiski pamatotu projekta īstenošanu, ir svarīgi RB projekta īstenošanai nodrošināt **valsts budžeta finansējumu**:

- 1) tekošā gada priekšfinansējumam pēc CEF pieteikumu iesniegšanas (no angļu val. – *bridge financing*);
- 2) CEF neattiecināmām izmaksām (piem., pasažieru un kravu apkalpes vietu izbūvei);
- 3) netiešo attiecināmo izmaksu segšanai (RBR un EDZL operatīvās darbības nodrošināšanai, kā arī SM RB projekta vadības grupas darbības nodrošināšanai pēc 2024. gada) (skat. arī 6. attēlu).

Tā, piemēram, ir zināms, ka šādu pieeju pašlaik apsver Lietuva, kura kā RB projekta finansēšanas iespēju izskata aizņēmumu. Ievērojot minēto, vienlaikus būtiski ar līdzīgi domājošām ES dalībvalstīm uzsākt diskusijas ar EK par jauna finansēšanas mehānisma izveidi apjoma ziņā līdzvērtīgu un ES mērķu sasniegšanai nozīmīgu transporta infrastruktūras projektu (īpaši līnijveida būvju) īstenošanai, jo līdzšinējā prakse ir pierādījusi esošā mehānisma nepilnības un nepiemērotību šādu projektu īstenošanai un neatbilst būvniecības loģikai.

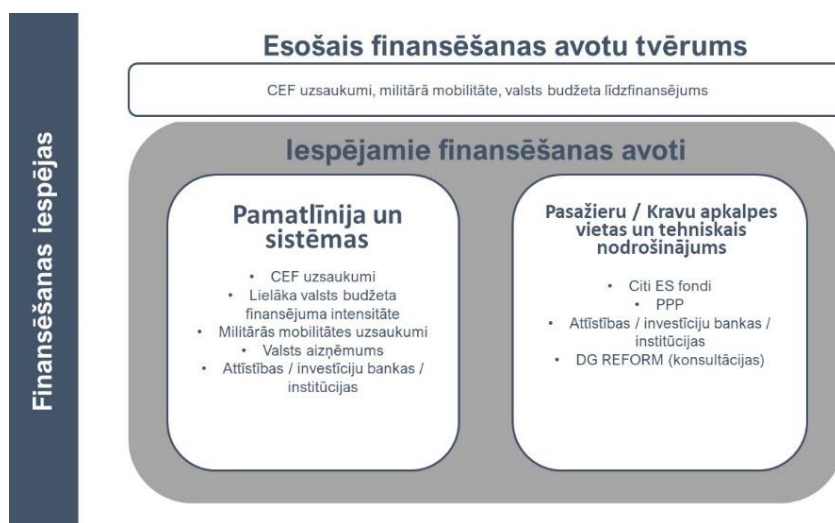
11.attēls
Avots: Satiksmes ministrija

RB projekta ilgtermiņa finansēšanas modeļa ietvars



SM vēlas uzsvērt, ka pilnā RB projekta tvērumā ietilpst ne tikai pamattrase, bet nepieciešama arī jaunu starptautisko pasažieru staciju (RCS un RIX), reģionālo pasažieru staciju, kravas termināļu un tehniskās apkopes objektu būvniecība, tādējādi šādu liela mēroga ieguldījumiem infrastruktūrā ir nepieciešams atbalsts no dažādām iesaistītajām ieinteresētajām pusēm. SM ieskatā RB projekta īstenošanai un tam nepieciešamā finansējuma nodrošināšanai **nacionālā līmenī būtu jāveido tāds finansēšanas modelis, kurā būtu iestrādāti arī vairāki alternatīvi un savstarpēji papildinoši finansējuma avoti** (skat. 12. attēlu).

12. attēls
Avots: Satiksmes ministrija



Esošie un iespējamie projekta finansēšanas avoti

Šim nolūkam Tematiskās komitejas ietvaros, ar mērķi sagatavot priekšlikumus RB projekta finansēšanas modeļa pilnveidei, ar Satiksmes ministra 31.05.2023. rīkojumu Nr. 01-03/93 „Par Rail Baltica projekta finansēšanas modeļa pilnveides ekspertu darba grupu” tika izveidota Rail Baltica projekta finansēšanas modeļa pilnveides ekspertu darba grupa, kuras dalībnieku sastāvā ietilpa pārstāvji no SM, Ekonomikas ministrijas, Finanšu ministrijas, Vides aizsardzības un reģionālās attīstības ministrijas, kā arī Valsts kases un AS „Attīstības finanšu institūcija Altum”, RBR un EDZL. Līdz šim vienīgā ekspertu darba grupas sanāksme noritēja 2023. gada 5. jūnijā un tās rezultātā puses vienojās, ka tiks organizētas atsevišķas tematiskas tikšanās ar darba grupas locekļiem par specifiskiem jautājumiem pēc tam, kad Ministru kabineta Tematiskā komiteja būs konceptuāli lēmusi par pieļaujamajiem diskusiju virzieniem. Ņemot vērā iepriekšminēto par jaunas Tematiskās komitejas izveidi, sagaidāma arī jaunas RB projekta finansēšanas modeļa pilnveides ekspertu darba grupas izveide. SM ir apņēmusies līdz 2024. gada 30. septembrim iesniegt Ministru kabinetā pārskatu par Rail Baltica projekta aktivitātēm, kuru īstenošanai līdz 2030. gadam nepieciešams papildu finansējums un priekšlikumus finansējuma nodrošināšanai. Turpretī līdz 1. decembrim, sadarbībā ar kompetentajām institūcijām izstrādāt un iesniegt Ministru kabinetā Rail Baltica projekta ilgtermiņa finansēšanas plānu.

Ņemot vērā inflāciju (darbu, materiālu u.c. indeksācija), RB projekta pilna tvēruma izmaksas Latvijai tiek prognozētas 11,4 milj. *euro* apmērā. Šī aplēse balstās pieņēmumā, ka pilna apmēra projekts tiek ieviests līdz 2030. gadam. Optimizēta ieviešanas scenārija gadījumā pirmajā kārtā līdz 2030.gadam nepieciešamā ieguldījumu summa varētu tikt samazināta līdz 7,8 miljardiem *euro* (t.sk. prognozētais inflācijas pieaugums).

Lai varētu sasniegt mērķi – izbūvēt funkcionālu Rail Baltica savienojumu līdz 2030. gadam, ir nepieciešams palielināt būvniecības jaudu. Sagaidāms, ka EISI programmas finansējums varētu nosegt apmēram pusi no nepieciešamajām investīcijām līdz 2030. gadam. Būtiski atzīmēt, ka esošā ES budžeta plānošanas periodā (2021.-2027.) lielākā daļa no EISI programmas finansējuma ir iztērēta un turpmākajos gados (2025.-2027.) nav sagaidāmi CEF piešķirumi, ja vien netiks palielināta valsts līdzfinansējuma daļa.

SM vēlas uzsvērt, ka finansējuma trūkums sasniegs kritisko robežu 2025.-2027. gadā. CEF 10 uzsaukuma indikatīvie rezultāti būs zināmi 2024. gada jūlijā un šobrīd nav skaidrības par CEF 11 līdz CEF 13 projektu uzsaukumu apjomiem.

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

SM vēlas arī uzsvērt, ka CEF finansējuma pieejamība RB projekta īstenošanai pēc 2027. gada būs atkarīga no nākamā ES daudzgadu budžeta pēc 2027. gada sarunām. Tādējādi nepieciešams gan Finanšu ministrijas, gan Ārlietu ministrijas atbalsts papildus finansējuma piesaistīšanai RB projekta īstenošanai nākamā ES daudzgadu budžeta ietvaros, īpaši tādēļ, ka jau šobrīd ES līmenī izskan priekšlikumi samazināt CEF finansējumu pārrobežu infrastruktūras projektiem, t.sk., RB projektam. Ievērojams progress RB projekta ieviešanā un skaidrs tā finansēšanas modelis var būt nozīmīgākie faktori par labu projekta finansēšanai arī nākamā ES daudzgadu budžetā. Lai rastu globālā projekta īstenošanai nepieciešamo finansējumu, SM turpinās sarunu vešanu ar **Igauniju un Lietuvu par kopīgas pozīcijas definēšanu, lai vestu sarunas ar EK pārstāvjiem par RB finansēšanas modeļa jautājumiem, kā arī konceptuāli atbalstīt pārrunu vešanu ar EK pārstāvjiem šādos jautājumos** (Tematiskās komitejas 2023. gada 7. jūlija sēdes Nr. 2 protokola 2. punkts):

1) par Rail Baltica projekta finansēšanas iespējām no dažādiem ES fondu līdzekļiem (CEF, militārā mobilitāte u.c.) esošā ES daudzgadu budžeta perioda ietvaros, kā arī jaunā finansēšanas perioda ietvaros pēc 2027. gada;

2) par potenciāliem izņēmumiem projektam ES fondu izmaksu attiecināšanas kārtībā;

3) par EK atbalstu un potenciālām alternatīvām fiskālajiem risinājumiem RB projekta ieviešanas finansēšanai;

4) par to, ka RB projekts saglabātos kā prioritārais projekts arī CEF III Regulas ietvaros

Ņemot vērā augstāk minēto, projekta ieviešji turpinās pētīt iespējas piesaistīt finansējumu RB projekta īstenošanai no alternatīviem finansēšanas avotiem, taču jāatzīmē, ka to izmantošanu būtiski ietekmē fiskālā telpa un neskaidrības par projekta operacionālo darbību pēc 2030. gada.

2.6. Alternatīvi finanšu avoti

Nolūkā rast RB projekta ieviešanai papildus nepieciešamo finansējumu, SM ir apkopojusi un izvērtējusi informāciju par alternatīviem finanšu avotiem un to piemērojamību RB projekta finansēšanas vajadzībām (skat. 15. tabulu). Kopumā secināms, ka RB projekta pilnvērtīgai finansēšanai no alternatīviem finanšu avotiem pastāv dažādi ierobežojumi, piemēram, tas neatbilst atbalsta saņemšanas kritērijiem (piemēram, Norvēģijas finanšu instrumenta atbalsta saņemšanas kritērijiem).

15. tabula

Avots: Satiksmes ministrija

Alternatīvu finanšu avotu RB projekta īstenošanai izvērtējums

N.p.k.	Apsvērtais finanšu resurss	Komentāri	Secinājums
1.	Norvēģijas finanšu instruments	Finansē tehnisko palīdzību un inovācijas	RB projekts nekvalificējas
2.	Interreg Baltijas jūras reģiona programma	Finansē transporta infrastruktūru, bet ne transporta koridoru infrastruktūru	RB projekts nekvalificējas
3.	Interreg Latvijas – Igaunijas un Latvijas – Lietuvas programmas	Teorētiski iespējams finansēt reģionālo staciju būvniecību, ja tiek piesaistītas kaimiņvalstu pašvaldības	Veikt izpēti par iespējamajiem sadarbības partneriem
4.	Šveices finanšu instruments	Finansē izglītību un vidi. Rail Baltica projekta Kīveleina grāvja sanācijas aktivitāte kvalificējas.	Ja VARAM veic finansējuma pārdali, Kīveleina grāvja

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

		Rīgas dome VARAM neiesniedza pieteikumu	sanācijai ir gan saskaņots projekts, gan izpildītājs
5.	Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta militārās mobilitātes (MM) aploksne	2021.gada pieteikumu konkursā kopā visām Latvijas pieteiktajām aktivitātēm tika saņemts 9,8 milj. <i>euro</i> finansējums, no kura 5,29 milj. <i>euro</i> piešķirti Rail Baltica projekta aktivitāšu īstenošanai. 2022.gada iesniegumu konkursā projekta pieteikums netika atbalstīts. 2023. gada pieteikums tika apstiprināts, piešķirot Rail Baltica projektam finansējumu 51,6 milj. <i>euro</i> apmērā. Līguma parakstīšana gaidāma 2024. gada jūnijā. Satiksmes ministrijai sadarbībā ar Ārlietu ministriju sarunās ar Eiropas Komisiju jāpanāk MM uzsaukumu turpināšana arī nākamā ES daudzgadu budžeta (pēc 2027. gada) ietvaros, īpaši ņemot vērā ģeopolitiskās situācijas attīstības tendences.	Šajā daudzgadu budžeta plānošanas periodā bija plānoti un ir tikuši īstenoti 3 MM uzsaukumi. SM sadarbībā ar Ārlietu ministriju jālobē 4. un turpmāko MM uzsaukumu (MM turpinājumu) nākošajā ES daudzgadu budžeta periodā (pēc 2027. gada). Aizsardzības ministrijai ir jāvērtē Rail Baltica projekta attīstībai piešķiramā MM aploksnes daļa, to izvērtējot kopsakarā ar citiem prioritārajiem transporta infrastruktūras objektiem un aizsardzības resora stratēģiskajām interesēm.
6.	Kohēzijas fonda ietvaros tiek finansēta videi draudzīga sabiedriskā transporta infrastruktūra	Nepieciešams sadarbībā ar Finanšu ministriju vienoties par turpmāko Kohēzijas fondu piešķirumu Rail Baltica projekta īstenošanai (nākamajā ES daudzgadu budžeta pēc 2027. gada periodā)	Jāturpina sarunas ar Finanšu ministriju
7.	Eiropas Reģionālās attīstības fonda ietvaros tiek finansēta teritoriju revitalizācija uzņēmējdarbības attīstībai veicināšanai pašvaldībās	Ja tiek saņemts VARAM atbalsts, finansējumu varētu izmantot reģionālo staciju, kuru projektēšana tiek pabeigta 2024.gadā, būvniecībai	Uzsākt diskusiju ar VARAM
8.	ALTUM izstrādā vietējo investoru ieguldījumu fondu	Fonda izveides gadījumā iespējams risināt reģionālo staciju būvniecības jautājumu	Turpināt darbu ar ALTUM
9.	ALTUM veido mehānismu Eiropas investīciju bankas aizdevumiem bez valdības garantijām	Mehānisma izveides gadījumā iespējams risināt RB projekta finansējuma jautājumus, neizmantojot valsts garantijas	Turpināt darbu ar ALTUM
10.	Ziemeļu investīcijas banka (ZIB)	Banka piedāvā ilgtermiņa aizdevumus sabiedriskajā sektorā	Uzsākt diskusiju ar ZIB, kad būs pabeigts IIA
11.	Eiropas investīciju banka (EIB)	EIB līdz 90 % finansē projektus, kas sekmē mērķu sasniegšanu	EIB ir uzrunāta, atbilde – diskusija

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

			varētu tikt uzsākta, kad būs pabeigts IIA.
12.	Trīs jūru iniciatīvas fonds (investīcijas kapitālā)	Ir sagatavoti trīs pieteikumi: investīcijas Salaspils intermodālā loģistikas centra (SILC) kapitālā, Rīgas Centrālā dzelzceļa mezgla (RCS) pārvaldītāja kapitālā un starptautiskās lidostas "Rīga" dzelzceļa mezgla (RIX) pārvaldītāja kapitālā	Fondam var pieteikt 30 milj. <i>euro</i> potenciālās investīcijas SILC kapitālā. Pabeidzot SILC projektēšanu, tiks sagatavots precizētais investīciju pieteikums. RCS un RIX pieteikumi tika noraidīti to apjoma (5 milj. <i>euro</i>) dēļ. Ja mazajām valstīm tiek samazināts investīciju sliekšnis, var tikt iesniegti atkārtoti pieteikumi.
13.	Publiskā – privātā partnerība (PPP)	Noslēdzot līgumu 20-gadu Projektēšanas, būvniecības finansēšanas un uzturēšanas līgumu –valsts maksā objekta pieejamības maksu. Ievērojot Publiskās un privātās partnerības likuma 8. panta otro daļu, FM izvērtē finanšu un ekonomiskajos aprēķinos minēto nosacījumu paredzamo ietekmi uz valsts budžeta ilgtermiņa saistību apjomu un vispārējās valdības sektora budžeta bilanci un parādu un sniedz atzinumu par tiem. Secīgi, ievērojot Publiskās un privātās partnerības likuma 16. panta pirmās daļas 1. punktu un otro daļu, lēmumu par publiskās un privātās partnerības procedūras uzsākšanu pieņem Ministru kabinets, ja publiskās un privātās partnerības līgumu kā publiskais partneris slēgs valsts, ievērojot, neatkarīgi no tā vai FM atzinumā konstatēts, ka potenciālais publiskās un privātās partnerības līgums radīs/neradīs nevēlamu ietekmi uz valsts budžeta ilgtermiņa saistību apjomu un vispārējās valdības sektora budžeta bilanci un parādu.	Iespējamie objekti PPP finansējumam: Kontroles, vadības un signalizācijas sistēmas, Salaspils intermodālais loģistikas centrs, Ritošā sastāva depo, infrastruktūras apkopes punkti

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

14.	Elektroenerģijas tirgus likums (ELT)	ELT nosaka, ka elektroenerģijas pieslēgumu var segt elektroenerģijas pārvades tīklu operators, ja tiek saņemta Ministru kabineta atļauja. Latvijā šādas atļaujas saņēma Liepājas metalurģis un CEMEX.	Iespējams finanšu avots RB dzelzceļa līnijas elektrifikācijai. Ir uzsāktas pārrunas ar Ekonomikas ministriju un AST. Aplēses rāda, ka gala lietotāju tarifs tiktu palielināts par 2 %
15.	E-Rail Zemes / īpašumu vērtības pieauguma investīciju fonds	Lielbritānijas pieredze rāda, ka dzelzceļa staciju būvniecību iespējams finansēt, veidojot tuvējo nekustamo īpašumu īpašnieku investīciju fondu, kura ieguldījumi tiek atmaksāti palielinoties zemes / īpašumu vērtībai	Latvijas gadījumā iespējamais īpašumu vērtības pieauguma apjoms nav samērāms ar nepieciešamo investīciju apjomu
16.	Privātie investīciju fondi (IFM Investors, Macquarie, Meridian – Infrastructure Investment Fund)	Investē pērkot projekta vai uzņēmuma kapitāla daļas, nepieciešama viena institūcija kurā tiek konsolidēti aktīvi	Rail Baltica projekta pārvaldība / struktūra neatbilst prasībām
17.	Eiropas Rekonstrukcijas un attīstības banka	Koncentrējas uz projektiem, kas saistīti ar infrastruktūru un klimata pasākumiem, atbalstot sociālās ietekmes mērķus. ERAB finansē līdz 35% no pamatkapitāla, ieguldījumu apjoms no 10 līdz 200 miljoniem euro. Aizdevumi privātā sektora projektiem parasti sākas no vismaz trīs miljoniem euro līdz 250 miljoniem euro.	Uzsākta izpēte par iespējamo sadarbību

Izskatot dažādus iespējamus finansēšanas avotus, ir identificēti trīs avoti, kurus varētu izmantot projekta īstenošanā, lai no 2024. līdz 2030. gadam novērstu RB projekta finansējuma trūkumu un sekmīgi ieviestu RB projektu Latvijā:

1) CEF un citu ES programmu izmantošana

Šī iespēja paredz projekta īstenošanu secīgi pa posmiem un valsts līdzfinansējuma daļas pieaugumu turpmākajos gados. CEF finansējums tiek piešķirts konkursa kārtībā aktivitātēm ar augstu gatavības pakāpi. Pakāpeniski veicot kapitālieguldījumus ilgākā laika periodā (arī pēc 2030. gada), ir iespējams sadalīt izmaksas garākā laika posmā, vienlaikus rēķinoties ar lielāku inflācijas ietekmi. No 2026. līdz 2028. gadam nav gaidāms neviens CEF uzsaukums, tāpēc 2024.–2025. gadā izsludinātie uzsaukumi būs galvenie, lai nodrošinātu finansējumu līdz nākamajam ES daudzgadu budžetam pēc 2027. gada.

2) Publiskā un privātā partnerība

RB projekta tvērumā ir vairākas komponentes, kas varētu būt pievilcīgas privātajiem investoriem, piemēram, pasažieru stacijas, kravu termināli, kā arī pamatstrāses posmi ar augstu pieprasījumu. PPP modeļa priekšrocības ir privātā sektora pieredze un ekspertīze liela mēroga

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

infrastruktūras projektu īstenošanā, kas var paātrināt projekta ieviešanas tempu un samazināt kopējo projekta risku.

Koncesija varētu būt labs risinājums dzelzceļa līnijas posmiem un punktveida objektiem ar augstu pieprasījumu, it īpaši gadījumā, ja privātais sektors būtu gatavs dalīt risku par nākotnes ieņēmumiem. Vienlaikus vēršam uzmanību, ka, atbilstoši Eiropas kontu sistēmai, gadījumā, kad riskus uzņemas valsts, piemēram, nodrošinot finansēšanu, garantijas, u.c., tad atbilstoši statistiskās uzskaites principiem šādi līgumi, pēc ekonomiskās būtības, vairs nav uzskatāmi par koncesijas līgumiem un aktīvu izveides brīdī (būvniecības stadijā) visi izdevumi tiek iekļauti vispārējās valdības budžeta izdevumos, radot negatīvu ietekmi uz vispārējās valdības budžeta bilanci.

Lai samazinātu privātā sektora risku, būtu jāizvērtē trīs iespējas. Pirmā ir piedāvāt valsts garantijas, kas ir visvienkāršākā, bet arī visdārgākā iespēja. Otra iespēja ir valstij noslēgt daudzgadu līgumu par infrastruktūras pārvaldību un tās finansēšanu nākotnē. Trešā iespēja būtu iesaistīt eksporta kredīta aģentūras, jo tās var sniegt garantijas aizdevumiem privātiem uzņēmumiem, kas strādā infrastruktūras projektos attīstītās valstīs. Jāatzīmē, ka šī ir salīdzinoši zemu izmaksu finansēšanas iespēja, taču tā nav piemērota visiem projektiem.

3) Starptautiskās finanšu institūcijas

Starptautiskās finanšu institūcijas nodrošina aizdevumu, pamatkapitāla finansējumu, kā arī garantijas dzelzceļa projektiem. Piemēram, Ziemeļvalstu Investīciju banka nodrošina ilgtermiņa finansējumu klientiem gan privātajā, gan valsts sektorā ar konkurētspējīgiem tirgus nosacījumiem. Ziemeļu Investīciju bankas aizdevumi parasti nepārsniedz 50% no projekta. Gadījumā, ja tiek saņemts aizdevums no starptautiskās finanšu institūcijas, tad šāds darījums ietekmēs gan kopējo vispārējās valdības parāda apjomu, gan vispārējās valdības budžeta bilanci, vispārējās valdības budžeta izdevumus uzskaitot brīdī, kad tiek veikti faktiskie darbi (tiek veikti maksājumi).

3. Kopsavilkums

1. **RB projekta pilnais tvērums ir ekonomiski pamatots** – projekta izmaksu-ieguvumu analīze liecina, ka tā **ekonomiskie ieguvumi pārsniedz plānoto investīciju apmēru. Lielākos sociālekonomiskos ieguvumus rada pasažieru pārvadājumi** (81% no visiem ieguvumiem). Vienlaikus RB projekts nodrošinās stratēģisko integrāciju Eiropas dzelzceļa tīklā, samazinās fosilā kurināmā patēriņu, kā arī netieši veicinās IKP pieaugumu projekta dzīvescikla laikā.
2. **Ir izstrādāts RB projekta Latvijā optimizētais ieviešanas scenārijs, kurš ietver abu Rīgas starptautisko pasažieru staciju integrāciju** pamattrasē. Tā pirmās kārtas īstenošanas līdz 2030. gadam **izmaksas indikatīvi sasniedz 6,4 milj. euro¹⁹** (2023. gada cenās, bez turpmāko gadu inflācijas ietekmes. Ar prognozētās inflācijas ietekmi 7,8 milj. euro).
3. Joprojām norit aktīvs darbs pie projekta ieviešanas aktivitātēm – pamattrases un punktveida objektu projektēšanas, starptautisko pasažieru staciju izbūves, kā arī RB projekta īstenošanai nepieciešamo zemju atsavināšanas.

¹⁹ Norādītais nepieciešamā finansējuma apmērs ir indikatīvs projekta ieviešanas 1. fāzes aprēķins uz informatīvā ziņojuma sagatavošanas brīdi un var tikt precizēts pēc padziļinātu tehnisko izpēšu veikšanas.

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

4. Jau šobrīd **pastāv ievērojami riski Rail Baltica pamatstrāses integrācijai TEN-T pamattīklā līdz 2030. gadam**, ņemot vērā pieejamā finansējuma trūkumu. Lai nākamajos gados nodrošinātu RB projekta īstenošanai nepieciešamo tempu – pirmās kārtas pabeigšanu līdz 2030. gadam, **finansējums būs kritiski izšķirošs faktors projekta īstenošanai Latvijā.**
5. **Neatkarīgi no RB projekta ieviešanas tvēruma, projektā veidojas būtiskas problēmas ar finansējuma pieejamību tā īstenošanai līdz 2030. gadam** – viena no būtiskākajām nepilnībām projekta savlaicīgai īstenošanai ir saistīta ar līdzšinējo projekta finansēšanas modeli – **finansējums RB projekta īstenošanai tiek plānots īstermiņā un vidējā termiņā un tikai pamatā no CINEA pārvaldītā CEF instrumenta un attiecīgā valsts budžeta līdzfinansējuma** ierobežota apmēra neattiecināmo izmaksu finansēšanai. Šāds RB projekta finansēšanas modelis ir **nopietns ierobežojošs faktors** finansēt projektu atbilstoši projektēšanas un būvdarbu loģikai. Tas **pagarina projekta īstenošanas laiku, sadārdzina to un neļauj īstenot projektu atbilstoši labākajiem projekta pārvaldības principiem.**
6. Nolūkā **pilnveidot** RB projekta īstenošanu Latvijā un **uzlabot** projektā iesaistīto pušu savstarpējo sadarbību un koordināciju, SM plāno līdz š.g. 1. jūlijam ieviest **centralizētu projekta pārvaldības modeli**, kurā tā, **izveidojot Latvijas RB projekta vadības grupu**, turpmāk uzņemsies stratēģisko vadību pār RB projektu Latvijā.
7. Satiksmes ministrija ir uzsākusi transporta nozares, tai skaitā, dzelzceļa, institucionālo reformu veikšanu. Tās ietvaros **plānots Latvijā veidot vienotu, multimodālu transporta infrastruktūras pārvaldītāju, veicot abu Latvijā esošo dzelzceļa sliežu platumu infrastruktūras vienotu pārvaldību.**
8. Ievērojot RB projekta tvēruma paplašināšanos, ir **identificētas tiesiskā regulējuma nepilnības, kas ir novēršamas RB projekta turpmākai veiksmīgai un netraucētai ieviešanai.** Satiksmes ministrija tiesību aktu priekšlikumus iesniegs Ministru kabinetam līdz š.g. 1. septembrim.

Pielikumā:

1. Rail Baltica pamatstrāses ieviešanas laika plāns
2. Economic Appraisal and Cost-Benefit Analysis – Extended executive summary (ierobežotas pieejamības informācija)
3. Rail Baltica projekta finansējums
4. Rail Baltica projekta stratēģisko lēmumu pieņemšanas laika grafiks 2024. gadam
5. Likumprojekts „Rail Baltica projekta īstenošanas likums”
6. Rail Baltica vadības grupas nolikums (projekts)

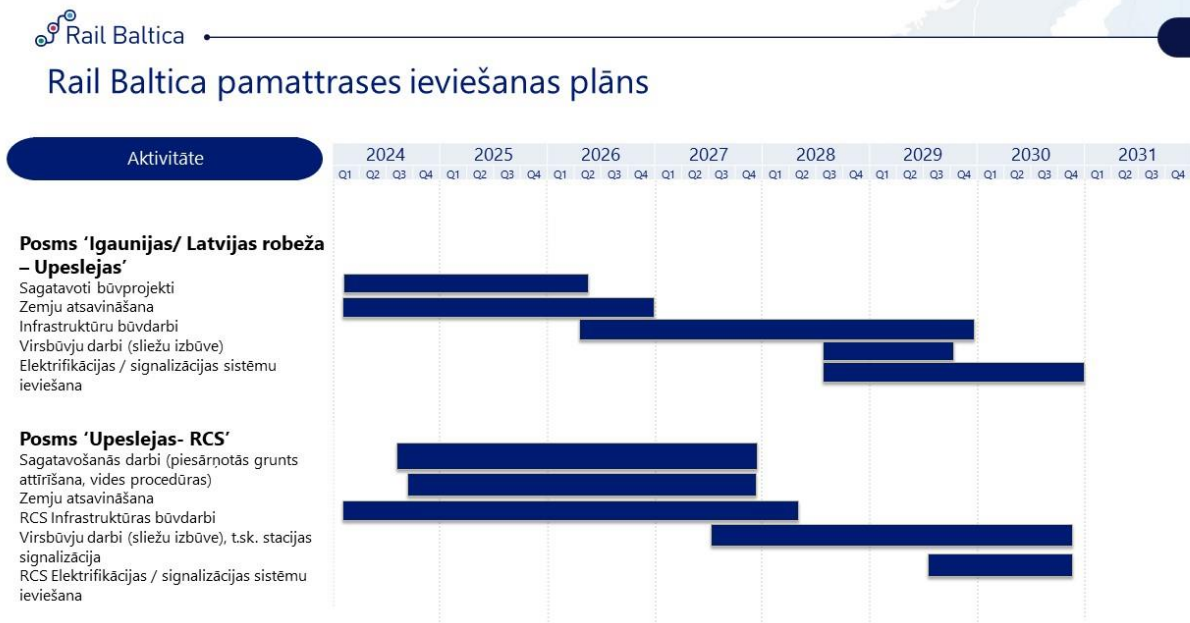
Satiksmes ministrs

K.Briškens

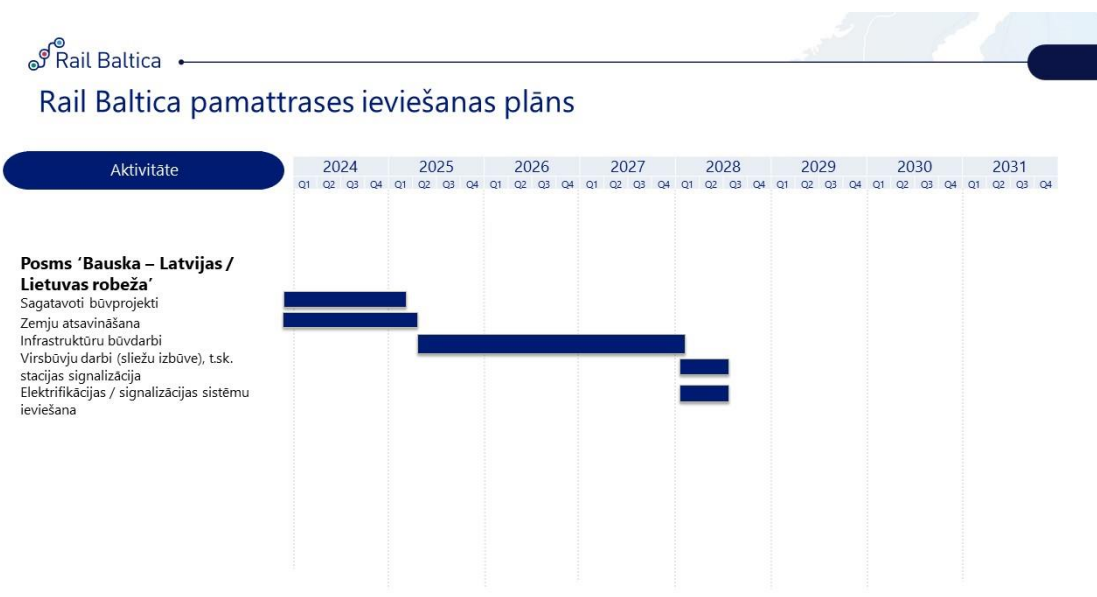
IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

Rail Baltica pamatrrases ieviešanas laika plāns

1.attēls

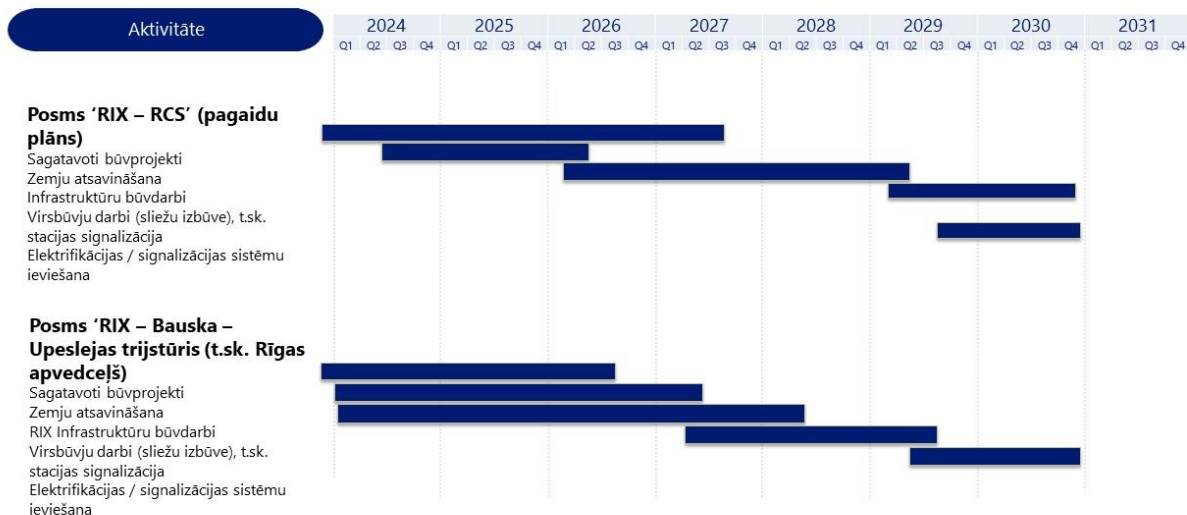


2.attēls





Rail Baltica pamatstrāses ieviešanas plāns



3.pielikums

Avots: Satiksmes ministrija

**Rail Baltica projekta finansējums
Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta piešķirums un tā apguve**

1.tabula

CEF piešķirums Latvijas aktivitātēm (euro)

	Latvijas CEF daļa	LV līdzfinansējums	Kopā	Apguve %	Attiecamības periods
CEF1 INEA/CEF/TRAN/M2014/1045990	236 579 721	50 828 005	287 407 726	72	31.12.2024
CEF2 INEA/CEF/TRAN/M2015/1129482	492 762	86 958	579 720	84	31.12.2024
CEF3 INEA/CEF/TRAN/M2016/1360716	3 494 732	616 717	4 111 449	56	31.12.2024
CEF6W INEA/CEF/TRAN/M2019/2098073	55 459 263	9 786 929	65 246 192	63	31.12.2024
CEF6S INEA/CEF/TRAN/M2019/2098304	16 706 730	2 948 246	19 654 976	17	31.12.2024
CEF7 INEA/CEF/TRAN/M2020/2428991	4 584 603	809 047	5 393 650	28	31.12.2024
CEF8 agreement 101079279-21-EU- TC-RBGP Part VII C	124 098 341	21 899 707	145 998 048	0	31.12.2026
MM CEF2-1MM-CEF-T-2021- MILMOB	4 922 568	4 922 567	9 845 135	12	31.12.2025
CEF 9-COH un CEF9-GEN	298 022 018	79 604 033	377 626 051	0	31.12.2027
Kopā	744 360 738	171 502 209	915 862 947	28	

Latvijas finansējums pievienotās vērtības nodokļa maksājumiem

Pievienotās vērtības nodokļa (turpmāk – PVN) maksājumi RB projekta ietvaros ir neattiecināmās izmaksas. PVN tiek rēķināts, atskaitot no kopējā finansējuma personāla atalgojumu, kas netiek aplūkots ar PVN. Tā kā RBR ir Latvijā reģistrēts komercuzņēmums, 90 % tā iepirkumu tiek veikti Latvijas teritorijā, kamēr Igaunijā un Lietuvā katrā tiek veikti aptuveni 5 % iepirkumu. Latvijas budžeta finansējums PVN maksājumiem ir atspoguļots 2. tabulā.

2. tabula

Latvijas finansējums PVN maksājumiem (euro)

Finansēšanas līgums	PVN LV aktivitātēm	PVN RBR aktivitātēm	Protokollēmums
CEF1 INEA/CEF/TRAN/M2014/1045990	54 320 060	4 314 798	Sēde Nr. 13, 08.03.2022., 21-TA-1746 (IP), 61.§
CEF2 INEA/CEF/TRAN/M2015/1129482	109 567	309 504	Sēde Nr. 13, 08.03.2022., 21-TA-1746 (IP), 61.§
CEF3 INEA/CEF/TRAN/M2016/1360716	777 064	2 305 867	Sēde Nr. 13, 08.03.2022., 21-TA-1746 (IP), 61.§
CEF6W NEA/CEF/TRAN/M2019/2098073	15 983 132	4 150 002	Sēde Nr.25, 11.03.2021, TA-419-IP, 71.§
CEF6S INEA/CEF/TRAN/M2019/2098304			Sēde Nr.25, 11.03.2021, TA-419-IP, 71.§

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

CEF7 INEA/CEF/TRAN/M2020/2428991	1 132 667	1 027 661	Sēde Nr.69, 12.10.2021, 21-TA-88, 57.§
CEF8 101079279-21-EU-TC- RBGP	27 593 631	2 631 307	Sēde Nr.5, 31.01.2023, 22-TA-3151 (IP)
MM agreement CEF2-1MM — CEF-T-2021-MILMOB	2 001 244	0	Sēde Nr.5, 31.01.2023, 22-TA-3151 (IP)
CEF 9-COH un CEF9 GEN	71 371 324	10 804 529	16.01.2024. sēde Nr. 2 62. §, 23-TA-2878 (IP)
Kopā	173 288 689	25 543 668	

Latvijas finansējums RBR un EDZL aktivitātēm

Baltijas valstis ir atbalsta saņēmējas / labuma guvējas RB projekta nacionālajām, tas ir, iekšzemes aktivitātēm. Projekta horizontālajām (pārrobežu) aktivitātēm atbalsta saņēmējs ir RBR. Projekta horizontālās (pārrobežu) aktivitātes 85% apmērā finansē EK un solidāri, katra 5% apmērā, līdzfinansē Igaunija, Latvija un Lietuva. Ja horizontālā aktivitāte attiecas tikai uz divām valstīm, to solidāri, 7,5 % apmērā, finansē katra no aktivitātes dalībvalstīm, turpretī, ja RBR aktivitāte attiecas tikai uz vienu valsti, to 15 % apmērā līdzfinansē valsts uz kuru minētā aktivitāte attiecas. Sākotnēji, kamēr valstis līdzfinansēja tikai tās RBR horizontālās aktivitātes (pamatā tās bija Projekta plānošanas aktivitātes), kas attiecas uz visām trīs Baltijas valstīm, līdzfinansējums tika nodrošināts, veicot iemaksas RBR pamatkapitālā. Sākot ar 2020. gadu, tas ir, izvērsot projektēšanu un uzsākot būvniecību, kā rezultātā valstu nodrošināmā līdzfinansējuma apjomi atšķiras, modelis līdzfinansējuma nodrošināšanai tika mainīts. Igaunija un Latvija nepieciešamo līdzfinansējumu nodrošina subsīdiju veidā, Lietuva – pakalpojumu maksas veidā.

EK nefinansē izmaksas, kas ir saistītas ar atsavinātā nekustamā īpašuma apsaimniekošanu un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību. Šīs funkcijas SM ar 30.12.2021. deleģēšanas līgumu Nr. SM 2021/41 ir deleģējusi EDZL. Latvijas nodrošinātais līdzfinansējums RBR aktivitātēm un finansējums EDZL aktivitātēm, kuras CEF nefinansē, ir atspoguļots 3. tabulā.

3.tabula

Latvijas finansējums RBR un EDZL aktivitātēm (euro)

	Kopā VB	VB līdzfinansējums CEF finansētajām aktivitātēm	VB finansējums CEF neattiecināmajām izmaksām	Protokollēmums
CEF-1, CEF-2, CEF-3	9 522 452	2 592 283	6 930 169	Sēde 08.03.2022. prot. Nr.13 61.§
CEF-6	6 650 445	2 500 443	4 150 002	Sēde 11.03.2021. prot. Nr.25 71.§
CEF-7	1 299 529	271 868	1 027 661	Sēde 12.10.2021. prot. Nr.69 57.§
CEF-8	3 366 860	735 553	2 631 307	Sēde Nr.5, 31.01.2023, 22-TA- 3151 (IP)
CEF-9	14 078 459	3 273 930	10 804 529	Sēde Nr.2, 16.01.2024., 23-TA- 2878
MK lēmumi par citām ar projektu	843 160	0	843 160	Sēde 10.12.2020. prot. Nr.82 73.§

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

saistītām izmaksām				Sēde 31.08.2021. prot. Nr.58 61.§
				Sēde 12.09.2023. prot Nr.44 71.§
	381 893	0	381 893	Sēde 11.05.2021. prot. Nr.40 23.§
	12 555	0	12 555	Sēde 11.01.2022. prot. Nr.2 55.§
	747 356	0	747 356	Sēde 11.10.2022. prot Nr. 52 70.§
	3 716 225	0	3 716 225	Sēde 17.01.2023. prot Nr. 3 56.§
18 192 086	0	18 192 086	Sēde 10.10.2023. prot Nr. 50 55.§	
Iemaksas EDZL un RBR pamatkapitālā	680 000	680 000	0	Sēde 12.08.2014. prot. Nr.43 56.§
Iemaksas EDZL un RBR pamatkapitālā	680 000	680 000	0	Sēde 27.08.2015 prot Nr. 41 28.§ rīkojums Nr. 466
Iemaksas EDZL un RBR pamatkapitālā	680 000	680 000	0	Sēde 16.06.2016. prot Nr. 29 48.§
Iemaksas EDZL un RBR pamatkapitālā	680 000	680 000	0	Sēde 11.07.2017. prot Nr.35 13.§ TA-1364
Iemaksas EDZL un RBR pamatkapitālā	650 000	650 000	0	Sēde 10.10.2018. prot Nr. 46 16.§
Iemaksas EDZL un RBR pamatkapitālā	650 000	650 000	0	Sēde 23.04.2019. prot. Nr.21 32.§ TA-718-IP
Iemaksas EDZL pamatkapitālā IP funkcijām	425 400	0	425 400	Sēde 11.08.2020. prot Nr. 47 79.§
Kopā	63 256 420			

Latvijas finansējums Rail Baltica projektam

4.tabula

Latvijas finansējums Rail Baltica projektam (euro)

Finanšu avots	LV aktivitātes	RBR & EDzL aktivitātes	PVN	Kopā	Ieguldījums, %
CEF	744 360 738			744 360 738	65
Valsts budžets	171 502 209	63 256 420	173 288 689	408 047 318	35
RB projekts				1 152 408 056	100

Laika posmā no 2014. gada līdz 2024. gada sākumam **Latvija RB projektam ir piesaistījusi 1 152 408 056 euro finansējumu, kur 744 360 738 euro ir ārvalstu finanšu palīdzība un 408**

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

047 318 euro ir Latvijas valsts budžeta finansējums. Tādējādi, Latvijas līdzfinansējums projektam ir pieaudzis no sākotnēji plānotajiem 15 % līdz 35 %.

IEROBEŽOTA PIEEJAMĪBA

4. Pielikums

Rail Baltica projekta stratēģisko lēmumu pieņemšanas laika grafiks 2024. gadam

