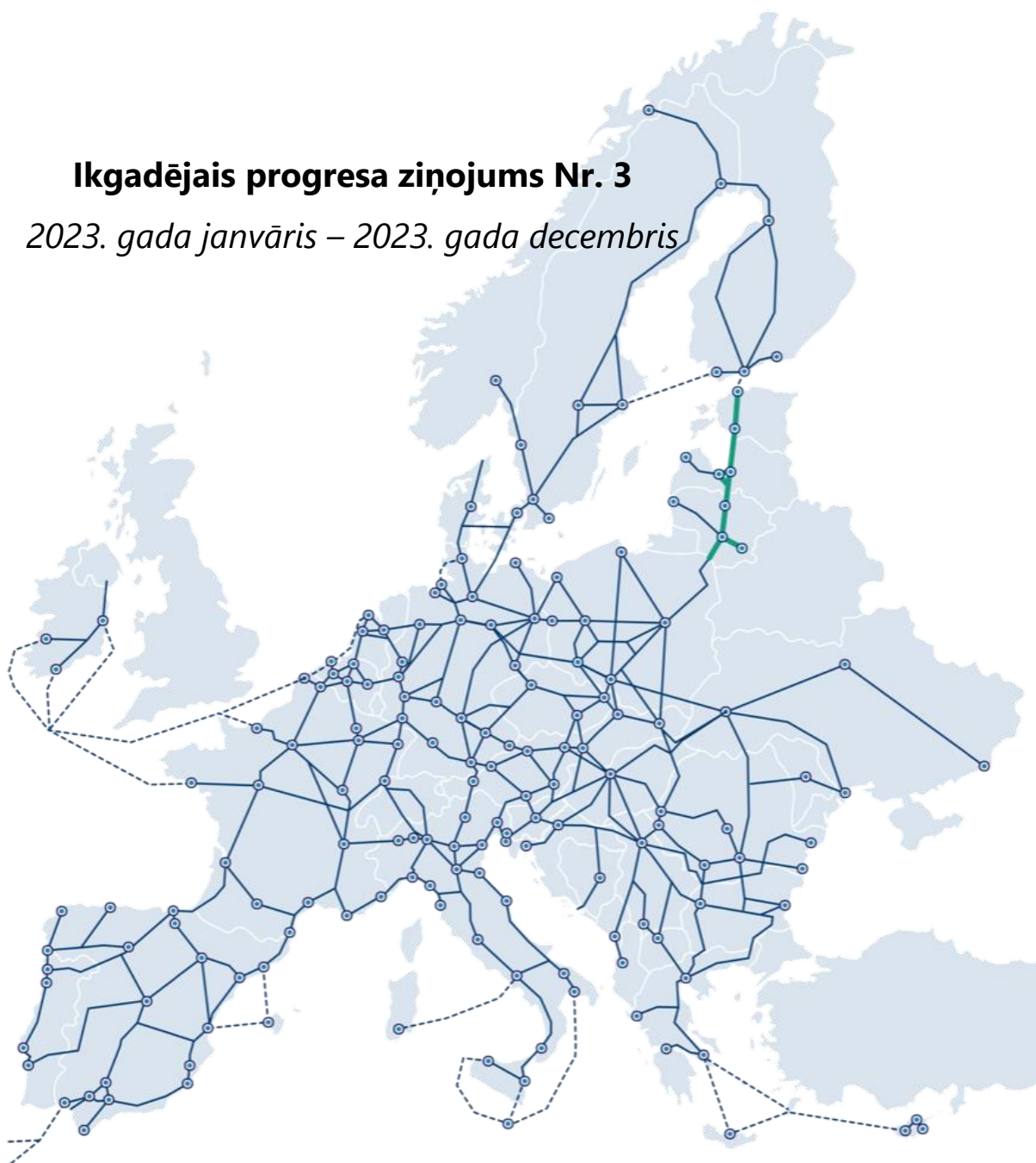


RAIL BALTICA INFRASTRUKTŪRAS PĀRVALDĪBAS MODEĻA IEVIEŠANA

Ikgadējais progressa ziņojums Nr. 3
2023. gada janvāris – 2023. gada decembris



SATURS

| | |
|--|----|
| IEVADS | 3 |
| PROGRESA PĀRSKATS | 4 |
| SECINĀJUMI UN PERSPEKTĪVA | 16 |
| KONTAKTPERSONAS | 16 |

IEVADS

Baltijas valstis 2023. gadā ir pavirzījušās uz priekšu savos centienos attīstīt *Rail Baltica* infrastruktūras pārvaldības modeli, saglabājot virsmērķi – nodrošināt vienlīdzīgu, nediskriminējošu un vieglu piekļuvi *Rail Baltica* dzelzceļa infrastruktūrai un tās objektiem, kā arī paaugstināt turpmāko *Rail Baltica* darbību līdz augstākajam nozares standartam.

Tāpat kā iepriekšējos gados arī turpmāk īpašs sadarbības formāts – ekspertu darba grupa (turpmāk – **EDG**), kuras sastāvā ir Baltijas dzelzceļa nozares eksperti, turpināja darbu pie visaptveroša rīcības plāna īstenošanas, kas aptver galvenās jomas un funkcijas topošā *Rail Baltica* dzelzceļa pārvaldībā – piekļuvi, dzelzceļa darbību, drošību, sniegumu un citus kritiskos aspektus.

EDG darbu papildinājis Ēnu operatora (turpmāk – **ĒO**) pakalpojumu atbalsts. Šie pakalpojumi, ko nodrošina pasaulē pazīstami dzelzceļa nozares uzņēmumi, sniedz ilgtermiņa dzelzceļa ekspluatācijas un tehniskās apkopes pieredzi un kompetenci ātrgaitas Eiropas platuma (1435 mm) dzelzceļa infrastruktūras pārvaldībā un palīdz EDG izstrādāt *Rail Baltica* vajadzībām pielāgotus dzelzceļa ekspluatācijas un uzturēšanas modeļus.

Papildus funkcijām un pienākumiem dzelzceļa infrastruktūras pārvaldībā EDG ar plašāku skatienu ir aktīvi iesaistījušies citās darbībās, kas saistītas ar *Rail Baltica* dzelzceļa turpmāko izmantošanu, piemēram, kvalitatīva pakalpojumu piedāvājuma veidošanā, potenciālo sabiedriskā pakalpojuma sniegšanas saistību modeļu izvērtēšanā dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem un citos būtiskos jautājumos.

Šis plašākās iesaistes mērķis ir papildināt sākotnējo mērķi – nodrošināt ekspluatācijas gatavību un izveidot efektīvu infrastruktūras pārvaldības modeli. Tajā ir ietverts izšķirošais aspekts, nosakot, kā šī infrastruktūra tiks izmantota dzelzceļa pakalpojumu sniegšanai. Šo divu dimensiju apvienošana ļautu pilnībā izmantot *Rail Baltica* projekta sociālekonomiskos ieguvumus, savukārt infrastruktūras izmantošanas maksimāla efektivitāte stiprinātu infrastruktūras pārvaldītāju finansiālo ilgtspēju un mazinātu finansiālo slogu Baltijas valstīm infrastruktūras uzturēšanā.

Šajā ikgadējā progresā ziņojuma trešajā publikācijā sniegts visaptverošs pārskats par sasniegto *Rail Baltica* infrastruktūras pārvaldības modeļa ieviešanā līdz 2023. gadam. Līdzīgi pārskati par 2021. un 2022. gadā paveikto ir pieejami par attiecīgajiem gadiem progresā ziņojuma pirmajā un otrajā publikācijā.

PROGRESA PĀRSKATS

1

Vienota veikspējas sistēma

Sākotnējais galveno rezultātīvo rādītāju kopums (turpmāk – **KPI**), kas tika izstrādāts dzelzceļa līnijas *Rail Baltica* darbības novērtēšanai, tika izveidots 2021. gadā. Šie rādītāji lielā mērā saglabā savu aktualitāti, ņemot vērā, to ka pēc tam netika konstatēti jauni aspekti, kas būtu tieši saistīti ar *Rail Baltica* un radītu nepieciešamību pārskatīt esošos KPI.



2023. gadā ĒO izveidoja visaptverošu ziņojumu par *Rail Baltica* infrastruktūras uzturēšanas aktivitātēm. Kā būtisks jautājums tika apskatīta aktīvu pārvaldība, uzsverot ar to saistīto KPI sistemātisku uzraudzību.

KPI pārraudzība iespējo interaktīvus vaicājumus un atskaišu ģenerēšanu infrastruktūras pārvaldītāja lietojumprogrammās. KPI vizuāli atspoguļo pārvaldības rādītājus, kas ir būtiski uzturēšanas, darbības un finanšu kontrolei. Šie KPI izseko aktīvu statusu salīdzinājumā ar mērķiem un ietver tādus rādītājus kā pieejamība, remonta laiki, kavējumi un uzturēšanas izmaksas. KPI ir būtiski dzelzceļa darbības pārvaldībai un bieži tiek integrēti finanšu un uzturēšanas darbībām.

Papildus iepriekšējos periodos noteiktajiem ĒO ierosināja arī citas jomas, kuras raksturotu šādi KPI:

- Pieejamības laiks mēnesī katram aktīva veidam;
- Noteiktu sliežu ceļu/posma pieejamība;
- Vidējais laiks līdz remontam (MTTR);
- Starplaiks starp kļūmēm (MTBF);
- Vidējais laiks līdz atteicei (MTTF);
- Kavēšanās ar plānoto nodošanu no būvniecības uzturēšanai (ziņošana attiecībā iepriekš noteiktām stratēģiskām būvēm);
- Procentuālais īpatsvars "vienreizējs risinājums";
- Infrastruktūras radītie kavējumi (minūtēs);
- Vidējais dzelzceļa satiksmes traucējumu laiks;
- Traucējumu skaits atbilstoši prioritātei;

- Vidējais aktīvu vecums (katram aktīvu tipam);
- Vidējās uzturēšanas izmaksas/OPEX pa aktīvu tipiem;
- Vidējās uzturēšanas izmaksas pa tipiem un reģioniem;

EDG turpinās atjaunināt KPI turpmākajos periodos, lai sagatavotos darbībai svarīgāko vērtību mērīšanai un izvērtēšanai.

Vienota saskarne ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem

EDG turpināja attīstīt redzējumu par turpmāko vienotas saskarnes pieeju. Secināts, ka neatkarīgi no infrastruktūras pārvaldības modeļa un tā ietvaru regulējošās juridiskās vai organizatoriskās struktūras mērķis ir izveidot konsekventu saskarni mijiedarbībai starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu/pieteikuma iesniedzēju un *Rail Baltica* infrastruktūras pārvaldītājiem. Iekšēji visas procedūras, formāti un lēmumi paliktu infrastruktūras pārvaldītāju ziņā; tomēr ārējā saskarne ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu/pieteikuma iesniedzēju tiktu konsolidēta vienotā kontaktpunktā.

Lai īstenotu šo redzējumu, tika noteiktas galvenās jomas, kas jāpēta turpmākajā periodā:

- standartizētās saskarnes ieviešanas iespējas un modeļi (sākot ar virtuālu vai fizisku biroju līdz IT lietojumprogrammām vai juridiskiem risinājumiem, vai to kombinācijai);
- standartizētās saskarnes funkcionālais tvērums, kas ietver tādas uzdevumus kā vilcienu ceļu iedalīšanas pieprasījumu iesniegšana, jaudas sadales pieteikumu rezultāti, rēķinu izrakstīšana, infrastruktūras maksas shēma un iekasēšana, reāllaika vilcienu datu nodrošināšana un pieejamība, dzelzceļa tīkla datu bāze, kurā detalizēti norādīti pieejamie maršruti, termināļi, infrastruktūras specifikācijas un jaudas ierobežojumi.

EDG ir ņēmusi vērā arī to, ka *RailNetEurope* ir izstrādājusi līdzīgas funkcijas jau esošajās lietojumprogrammās. Tāpēc turpmākais izvērtējums ir vērsts uz to, lai noteiktu, vai šīs lietojumprogrammas varētu pielāgot *Rail Baltica* vajadzībām un darbībai. Turklāt ir jāveic analīze, lai noteiktu īpaši *Rail Baltica* pielāgotus risinājumus un identificētu visas funkcijas vai risinājumus, kas pašlaik tirgū vēl nav pieejami.

2023. gadā *Rail Baltica* projekts izpelnījās papildu uzmanību no Ziemeļjūras-Baltijas jūras kravu pārvadājumu koridora lietotājiem. Tika panākta vienošanās uzsākt diskusijas par būtiskiem ekspluatācijas un uzturēšanas jautājumiem, veicinot tiešu komunikāciju starp *Rail Baltica* infrastruktūras pārvaldītājiem un topošajiem klientiem. Galvenās interešu jomas ir saistītas ar šādiem aspektiem:

- Darbības vadība: struktūras un koordinācijas pienākumu noteikšana;
- Piekļuves tiesiskais regulējums:
 - noteikt piekļuves prasības dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un vienādot piekļuves nosacījumus pa posmiem;
 - izveidot tiesisko regulējumu un noteikt apdrošināšanas vajadzības attiecībā uz piekļuves līgumiem;
- Robežšķērsošanas procesi: elektrifikācijas standarti, drošības sistēmas prasības;
- Valodas standarti: valodas prasību izpēte un iespēja ieviest starptautiskos valodas standartus vai tulkošanas rīkus;
- Nacionālās atļaujas: izvērtēt nepieciešamību saņemt nacionālās atļaujas lokomotīvēm, kas darbojas līnijā;
- Darbības koncepcija: darbības modeļa definēšana attiecībā uz līnijas jaudu, vilciena savietojamību, brauciena laiku un nepieciešamo iekārtu pieejamību;
- Pagaidu jaudas ierobežojumu koncepcija: ar uzsvaru uz tehniskās apkopes intervāliem, pārvaldības protokoliem un ārkārtas rīcības plānu lielu traucējumu gadījumā.

Diskusijas ar tirgus dalībniekiem turpināsies arī 2024. gadā.

Spēkā esošie tiesību akti paredz, ka infrastruktūras pārvaldītājiem jānodrošina strīdu izšķiršana jaudas piešķiršanas procedūras koordinācijas procesā. EDG apsvēra iespēju paplašināt infrastruktūras pārvaldītāja lomu strīdu risināšanā *Rail Baltica* infrastruktūras pārvaldības modelī, izveidojot mehānismu, kas ļautu risināt plašāku jautājumu loku, novēršot nepieciešamību pēc regulatīvās iestādes un tiesas iejaukšanās.

Lai izpētītu šīs iespējas un analizētu iespējamās alternatīvas strīdu risināšanas stratēģijai *Rail Baltica* infrastruktūras pārvaldības modeli, EDG notika konsultācijas ar triju Baltijas valstu regulatīvajām institūcijām.

Nemot vērā Eiropas tiesisko regulējumu, kas nodrošina tirgus dalībnieka tiesības vērsties neatkarīgā valsts iestādē, un, izvērtējot praktisko strīdu izšķiršanas procesu, EDG pabeidza darbu ar ieteikumu piemērot esošo strīdu izšķiršanas mehānismu *Rail Baltica* infrastruktūras pārvaldības modeli. Tomēr tika ierosināts arī īstenot papildu pasākumus pārrobežu koordinācijai infrastruktūras pārvaldītāju un regulatīvo iestāžu līmenī.

Šis ieteikums tika izstrādāts, pamatojoties uz šādiem galvenajiem apsvērumiem: strīdu risināšanas stratēģijas primārais mērķis ir līdz minimumam samazināt ar *Rail Baltica* tīklu saistīto sūdzību un strīdu rašanos. Tā vietā, lai paļautos tikai uz strīdu izšķiršanas procesu, praktiskāks līdzeklis šā mērķa sasniegšanai ir nodrošināt efektīvu koordināciju ar tirgus dalībniekiem infrastruktūras pārvaldītāja lēmumu pieņemšanas procesos. Vienotajā saskarnē tiks sīkāk analizēti koordinācijas principi ar tirgus dalībniekiem un infrastruktūras pārvaldītāja darbības jomas, kurās šāda koordinācija varētu notikt.

Kopējie infrastruktūras maksas noteikšanas principi

Tā kā *Rail Baltica* ir jauna infrastruktūra, kas šķērsos trīs valstis un kuras darbības koncepcija galvenokārt balstās uz starptautisko satiksmi, aktivitāte ir vēsta uz to, lai *Rail Baltica* infrastruktūras pārvaldības modelim ir paredzēts vienotas maksas ietvars. Pārskata periodā EDG turpināja darbu pie maksas par piekļuvi sliežu ceļiem sistēmas izstrādes, sākot ar pamatelementiem:

3

- dzelzceļa līnijā plānotās vilcienu satiksmes tipoloģija un attiecīgo tirgus segmentu noteikšana, kuros varētu piemērot maksas par piekļuvi sliežu ceļiem uzcenojumu;
- efektīva, pārredzama un nediskriminējoša metodika uzcenojumu un tirgus spējas to panest novērtēšanai, ietverot aplēses attiecībā pret alternatīviem transporta veidiem;
- stimulu shēmas un pasākumus, ko var izmantot, lai piesaistītu un attīstītu vilcienu satiksmi;
- izmaksu modelis ar atbilstošu un salīdzināmu izmaksu struktūru sliežu ceļa piekļuves maksas tiešo izmaksu komponentes noteikšanai.

EDG ir nolēmusi vērsties pēc tehniskā atbalsta saskaņā ar Regulu (ES) 2021/240, lai iegūtu specializētu atbalstu iepriekš minētajos jautājumos. Lai gan ES tiek izmantotas dažādas pieejas attiecībā uz infrastruktūras izmantošanas maksu sistēmu, paredzams, ka ārējā ekspertīze palīdzēs noteikt iespējamus risinājumus, kas būtu īpaši pielāgoti *Rail Baltica*.

EDG arī aktīvi piedalījās un sadarbojas *Rail Baltica* globālā projekta (turpmāk – **RBGP**) jauna biznesa plāna un izmaksu un ieguvumu analīzes sagatavošanā, nodrošinot, ka pieņēmumi par infrastruktūras maksas iekasēšanas sistēmu tiek saskaņoti ar jaunākajām norisēm *Rail Baltica* infrastruktūras pārvaldības modelī.



Izveidots sadarbības ietvars starp SIA “Eiropas Dzelzceļa līnijas” un *LatRailNet* – neatkarīgu Latvijas maksas iekasēšanas institūciju, kas atbild par piekļuves sliežu ceļiem maksas noteikšanu un iekasēšanu. Abas organizācijas vienojušās cieši sadarboties *Rail Baltica* infrastruktūras pārvaldības modeļa izstrādē, pārlicinoties, ka nav iztrūkstošas informācijas, aktivitāšu pārklāšanās, lēmumi tiek saskaņoti. Prioritārās darbības, kas noteiktas turpmākai iesaistei, ir tirgus segmentācija un piekļuves sliežu ceļiem maksas sistēma *Rail Baltica*, kā arī kopējā sadarbība starp esošo dzelzceļa tīklu un *Rail Baltica* sistēmu.

Kopīga jaudas sadale

4

Dzelzceļa jaudas pieprasīšanas, piedāvāšanas un plānošanas procedūra, kuras rezultātā tiek izstrādāts gada vilcienu kustības grafiks, saskaņā ar kuru tiek plānota to kustība, tiek dēvēta par vilcienu ceļu piešķiršanas procesu. EDG 2022. gadā pabeidza analīzi par kopīgajiem elementiem, kam jābūt harmonizētiem starp Baltijas valstīm vilcienu ceļu piešķiršanas procesā *Rail Baltica* līnijā.

Pamatojoties uz šo analīzi, EDG 2023. gadā sāka darbu pie vienotas *Rail Baltica* jaudas sadales sistēmas, kas aptver galvenos vilcienu ceļu piešķiršanas procesa posmus, saistītos termiņus un publicēšanas principus. EDG darbs balstījās uz *RailNetEurope* rokasgrāmatām, kuru mērķis ir harmonizēt jaudas piešķiršanas procesu visā Eiropas dzelzceļa nozarē.

Balstoties uz tiem, Eiropas Komisija ir ieviesusi iniciatīvu “Zaļo kravu tiesību aktu kopums”, kas ietver trīs tiesību aktu priekšlikumus, tostarp arī priekšlikumu jaunai Eiropas regulai par dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantošanu vienotajā Eiropas dzelzceļa telpā.

Šā tiesību akta priekšlikuma mērķis ir ieviest jaunus noteikumus un procedūras attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantošanu, paredzot izveidot harmonizētu Eiropas līmeņa sistēmu jaudas pārvaldībai Eiropas dzelzceļu tīklā.

Līdz ar to EDG ir apņēmusies uz laiku apturēt *Rail Baltica* kopējās jaudas sadales sistēmas turpmāku attīstību, ņemot vērā pārklāšanās un (vai) dublēšanas iespēju ar tiesību akta priekšlikumu.

Šā temata turpmāka virzība ir atkarīga no jaunā Eiropas tiesiskā regulējuma pabeigšanas un visaptveroša ietekmes novērtējuma attiecībā uz *Rail Baltica* infrastruktūras pārvaldības modeli.

Sadarbība ārpus dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājiem

EDG ir turpinājusi savu aktīvo lomu RBGP Darbības gatavības plāna izstrādē un ieviešanā, kas aptver visu *Rail Baltica* dzelzceļa darbības uzsākšanai nepieciešamo aktivitāšu spektru.

Īpaša uzmanība šogad tika pievērsta dažādu modeļu izvērtēšanai efektīvai pārrobežu sabiedrisko pakalpojumu saistību (SPS) līgumu piešķiršanai, lai nodrošinātu pasažieru pārrobežu pārvadājumu pakalpojumus *Rail Baltica*. Šis uzdevums tika īstenots, iesniedzot kopīgu Baltijas valstu pieteikumu tehniskajam atbalstam atbilstoši Regulai (ES) 2021/240, lai iegūtu ekspertu atbalstu visaptveroša novērtējuma veikšanai. Galvenie neatrisinātie jautājumi ir brīvās piekļuves tirgus potenciāls un tādu pakalpojumu un tirgus segmentu noteikšana, kuros būtu nepieciešams SPS; ieteikumi vispārējai pārrobežu SPS sistēmas struktūrai *Rail Baltica* kā kopējai pārrobežu infrastruktūrai; pārrobežu SPS līgumu slēgšanas principi.

EDG sagaida, ka tiks izveidots funkcionāls modelis, kas nodrošinās SPS modeļa savlaicīgu pieejamību, tādējādi maksimāli palielinot infrastruktūras izmantošanu un uzlabojot RBGP sociālekonomiskos ieguvumus.

EDG ir aktīvi piedalījusies virknē citu papildu aktivitāšu, kas saistītas ar *Rail Baltica* ekspluatācijas posmu. Tie ietver nākamās paaudzes izmaksu un ieguvumu analīzes sagatavošanu RBGP, privāto līniju pieslēgumu apsvēšanu *Rail Baltica* infrastruktūrai, projekta finanšu modeļa izstrādi, ritošā sastāva iegādes shēmu izpēti un daudz ko citu.

Šī iesaistīšanās ir būtiska, lai nodrošinātu, ka infrastruktūras pārvaldītāja kā aktīvu īpašnieka un operatora perspektīva tiek pilnīgi ņemta vērā dažādās jomās, nodrošinot, ka tiek pienācīgi sasniegti uzticamības, pieejamības, uzturēšanas un drošības aspekti.

Kopēja drošības pārvaldība

Iepriekš izstrādātais saraksts drošības pārvaldības sistēmas prasību identificēšanai saskaņā ar Regulu 2018/762 un to izpildes kritēriji ir iesniegti ĒO. Nodevumi šo prasību izpildei ir sagaidāmi tuvākajos gados.

6

Turklāt Darbības gatavības plānā tika noteiktas vairākas nepieciešamās aktivitātes *Rail Baltica* vispārējai drošības pārvaldības sistēmai, tostarp aktivitāšu pamatojums, saistītais tiesiskais pamatojums, atbildības sadalījums un ieviešanas grafiks. Šīs darbības pārsniedz obligātās drošības atļaujas prasības infrastruktūras pārvaldītājiem un aptver aspektus, kas saistīti ar ārkārtas situāciju pārvaldību, dzelzceļa drošības pārvaldību, negadījumiem un starpgadījumiem, personāla apmācību utt.

Kopēja ārējā stratēģija

Rail Baltica infrastruktūras pārvaldības modeļa izstrādē tiks skarti daudzi aspekti, kas saistīti ar Baltijas transporta ekosistēmu, un tādējādi būs nepieciešama būtiska sadarbība ar dažādām ieinteresētajām pusēm, kas darbojas un sadarbojas ar dzelzceļa nozari. Tāpēc ieinteresēto pušu pārvaldība ir neatņemama *Rail Baltica* infrastruktūras pārvaldības modeļa izstrādes procesa sastāvdaļa.

7

EDG ir izstrādājusi ieinteresēto personu pārvaldības stratēģiju, kas kalpos kā ceļvedis ieinteresēto personu efektīvai identificēšanai, analīzei un iesaistīšanai. Atzīstot ieinteresēto personu būtisku lomu EDG uzdevumu izpildē, stratēģijas

mērķis ir optimizēt ieinteresēto personu iesaistīšanas centienus un veicināt produktīvu mijiedarbību.

Lai izveidotu pamatu turpmākām ieinteresēto personu pārvaldības darbībām, EDG izstrādās ieinteresēto personu datubāzi, kas būs centralizēts ieinteresēto personu datu repositorijs, ko izmantos mijiedarbības izsekošanai, analīzei un pārvaldībai.



EDG apzinās nepieciešamību veidot nepārtrauktas attiecības, lai uzturētu un nodrošinātu ilgtermiņa sakarus ar ieinteresētajām personām. EDG ir aktīvi iesaistījusies dažādās platformās, piemēram, *EuroLink*, Termināļu konsultatīvās grupas (*Terminal Advisory Group – TAG*) un Pārvadātāju konsultatīvās (*Railway Undertaking Advisory Group – RAG*) un citās sanāsmēs, apkopojot vērtīgas atsauksmes par *Rail Baltica* infrastruktūras pārvaldības modeļa apsvērumiem. Šī iesaistīšanās ietver ne tikai pašreizējā *Rail Baltica* statusa un redzējuma paušanu, bet arī aktīvu ieguldījumu un viedokļu meklēšanu no dažādām ieinteresētajām personām šajās ietekmīgajās platformās. Izmantojot šo mijiedarbību, EDG nepārtraukti veicina dinamisku ideju apmaiņu, sekmējot dažādo izskatāmo koncepciju pilnveidošanu un optimizāciju.

Kopumā EDG apņemšanās ievērot iekļaujošu un uz sadarbību balstītu pieeju atspoguļojas tās proaktīvajā nostājā, pārliecinoties, ka *Rail Baltica* infrastruktūras pārvaldības modelis atbilst plašākas dzelzceļa nozares kolektīvajai pieredzei un gaidām.

Paplašināta sadarbība ārpus Baltijas valstīm

EDG turpināja sekot *EuroLink* platformai, kuras mērķis ir izveidot saskaņotu Eiropas dzelzceļa pārvadājumu grafiku un īstenot to.

8

EDG ir iesniegusi datus *EuroLink* dalībnieku anketai, sniedzot informāciju par *Rail Baltica* līniju: tirgus izpēti, modelēšana un pieņēmumi, infrastruktūras attīstība, vilcienu pakalpojumu koncepcijas un infrastruktūras jaudas izmantošana.

Lai gan vēl nav notikusi īpaša *Rail Baltica* plānošanas sesija, *EuroLink* sniedza iespēju uzzināt vairāk par jauno Eiropas likumdošanas priekšlikumu dzelzceļa infrastruktūras jaudas pārvaldībai un piešķiršanai no praktiķu viedokļa, kā arī par to, kā *EuroLink* koncepcija varētu iekļauties šajā jaunajā vidē.



EDG turpināja sekot *RailNetEurope* valodu rīka programmai, lai iegūtu jaunāko informāciju un pieejamos risinājumus turpmākajiem darbības noteikumiem attiecībā uz darba valodas aspektu.

Līdz šim darba valodai EDG ir ieteikusi divvalodu pieeju (kopējā valoda kā pamatvariants un valsts valoda iekšzemes satiksmei), savukārt kā kopējā valoda tika ieteikta angļu valoda.



EDG pozitīvi novērtēt ES iniciatīvu par Zaļāku kravu pārvadājumu tiesību aktu kopumu, kas vērsts uz būtisku izmaiņu ieviešanu dzelzceļa infrastruktūras jaudas un satiksmes vadības tiesiskajā regulējumā, dzelzceļa transporta darbības uzraudzībā, ieinteresēto pušu koordinācijā un jaudas sadalē.

Viens no tiesību akta priekšlikuma mērķiem ir izveidot saskaņotu sistēmu dzelzceļa infrastruktūras jaudas un dzelzceļa satiksmes pārvaldībai visā Eiropas vienotajā dzelzceļa telpā, novēršot atšķirības valstu noteikumos un praksē.

Šie mērķi saskan ar *Rail Baltica* infrastruktūras pārvaldības modeļa mērķiem, un liecina par plašāku ietekmi uz visu Eiropas dzelzceļa tīklu, kas sniedzas ārpus Baltijas valstīm un *Rail Baltica*. Attiecīgi EDG turpinās sekot līdzī un piedalīties šā tiesību akta priekšlikuma izstrādē, lai novērtētu tā konkrēto ietekmi uz *Rail Baltica* infrastruktūras pārvaldības modeļa turpmāku pilnveidošanu.

Satiksmes vadība

9

EDG turpināja sadarboties ar RBGP koordinātoru RB Rail AS, gatavojoties Rail Baltica vilcienu kustības vadības un signalizācijas (turpmāk – **CCS**) apakšsistēmas iepirkumam un ieviešanai, lai nodrošinātu, ka *Rail Baltica* satiksmes vadības funkcionalitātes attīstībai definētā pieeja ir savietojama ar *Rail Baltica* CCS apakšsistēmas tehnisko darbības jomu un darbības risinājumiem.

Lai nodrošinātu vienādu izpratni starp dažādiem RBGP piegādes organizācijas slāņiem un formātiem, RBGP Dzelzceļa ekspluatācijas atsaucēs grupā (*Railway*

Operational Reference Group, turpmāk – RORG) tika aktualizēta un prezentēta *Rail Baltica* satiksmes vadība funkcionalitātes tēma.

RORG secinājusi, ka *Rail Baltica* CCS apakšsistēmas iepirkums un ieviešana ir jāaskaņo ar šādu pieeju *Rail Baltica* satiksmes vadības funkcionalitātei:

- Kustības vadības centrus izveido katrā valstī, nodrošinot šādas funkcijas:
 - Satiksmes vadība pamatlīnijai (ieskaitot starptautiskās un reģionālās stacijas);
 - Elektroapgādes (vilces un pārējās) pārvaldība;
 - Infrastruktūras uzturēšanas darbu koordinēšana;
 - Efektīva koordinācija ar valsts ārkārtas/drošības dienestiem;
 - Efektīva koordinācija ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem;
 - Pasāžieriem paredzētās informācijas pārvaldība.
- Kravas termināļu, infrastruktūras uzturēšanas vietu un ritošā sastāva uzturēšanas vietu satiksmes vadību vada speciāls operators (satiksmes vadības personāls), kas var atrasties objektā vai kustības vadības centrā.
- Katram kustības vadības centram jābūt spējīgam būt par rezervi citam kustības vadības centram.
- Katram kustības vadības centram ir jāspēj vadīt satiksmi visā *Rail Baltica* dzelzceļa līnijā.
- CCS apakšsistēmu projektē ar augstu elastības līmeni, lai varētu viegli modificēt, paplašināt un pārkonfigurēt atbilstīgi satiksmes vadības organizācijai un satiksmes īpatnībām. (tā kā paredzams, ka CCS apakšsistēmas ekspluatācijas laikā var būt nepieciešama regulāra darbības vadības centru un organizatorisko struktūru pielāgošana).

Rail Baltica CCS apakšsistēmas ieviešanu plānots sākt 2024. gadā.

Apkalpes vietas

10

Iepriekšējos gados tika noteikts, ka pārvaldības modeļi katrai apkalpes vietai noteiks valsts, kuras teritorijā atrodas šī apkalpes vieta. Šāds secinājums tika izdarīts, ņemot vērā, ka apkalpes vietu pārvaldībai nav būtiskas ietekmes uz vispārējo *Rail Baltica* infrastruktūras pārvaldības modeļi, jo prasības apkalpes vietu pārvaldībai ir noteiktas ES tiesību aktos, un tās ir jāievēro jebkuram apkalpes vietas operatoram, nodrošinot tai atklātu un nediskriminējošu piekļuvi.

Lai veicinātu katras Baltijas valsts pieņemto lēmumu īstenošanu, ĒO gatavo ziņojumu par apkalpes vietu organizatoriskajiem modeļiem, kurā analizēs visu to

personu stratēģisko un institucionālo satvaru, kuras darbojas apkalpes vietās, nodrošinās apkalpes vietu ekspluatācijas un uzturēšanas struktūrshēmas, ieteiks īpašus organizatoriskos modeļus atsevišķām apkalpes vietām, ieskicēs visas īpašās prasības, kas var tikt piemērotas.

Ziņojums sniegs ekspertu ieskatu, lai vadītu turpmākos lēmumu pieņemšanas procesus, plānotu un uzsāktu nepieciešamās sagatavošanas darbības, kā arī attiecīgi pielāgotu īstenošanas stratēģijas.

Infrastruktūras uzturēšanas stratēģija

ĒO ir pavisam priekšu ar RBGP infrastruktūras uzturēšanas koncepcijas sagatavošanu, kas sniegs strukturētu un kodolīgu *Rail Baltica* infrastruktūras uzturēšanas stratēģijas un principu aprakstu. Uzturēšanas koncepcijas mērķis ir izveidot vispārīgu ietvaru turpmākajām apkopes darbībām, kurām jānodrošina ilgstoša, neapdraudēta un droša infrastruktūra, jāasniedz izcili drošības, pieejamības un uzticamības mērķi, jāoptimizē dzīves cikla izmaksas un jāpalielina aktīvu vērtība.

11

EDG apzinās, ka pilnu uzturēšanas stratēģiju ietekmēs dažādi faktori, tostarp vietējais darbaspēks, piegādātāju tirgus pieejamība, infrastruktūras pārvaldītāja uzņēmējdarbības modelis un citi. Šie aspekti paliks EDG dienaskārtībā 2024. gadā.



Tā kā RBGP pāriet uz pilna mēroga būvniecības posmu, projektu īstenošanas organizācijām jāsāk sagatavošanās darbi to aktīvu pagaidu uzturēšanai, kurus nodos būvuzņēmēji. Šajā ziņā primārais uzdevums 2023. gadam bija attiecīgo aktīvu datu vākšana, savukārt nepieciešamie sagatavošanās darbi turpināsies 2024. gadā.

Horizontālie pasākumi

12

EDG ir turpinājusi darboties kā īpaša sadarbības platforma *Rail Baltica* infrastruktūras pārvaldības modeļa izstrādē, iesaistot galvenos dzelzceļa nozares ekspertus no Baltijas valstīm.

Turklāt 2023. gadā starp AB "LTG Infra", SIA "Eiropas Dzelzceļa līnijas", OÜ "Rail Baltic Estonia" tika noslēgts saprašanās memorands, paplašinot šo sadarbību un ieviešot Kopsapulces formātu. Šis formāts darbosies kā pārvaldes institūcija, lai nodrošinātu augsta līmeņa norādes, nepieciešamo lēmumu pieņemšanu un uzraudzību.

Šī sadarbības institucionalizācija kopā ar iepriekš izstrādāto rīcības plānu noslēdz *Rail Baltica* infrastruktūras pārvaldības modeļa izstrādes un ieviešanas darbības ietvaru infrastruktūras pārvaldītāju līmenī.



Papildus Baltijas mēroga sadarbībai AB "LTG Infra", SIA "Eiropas Dzelzceļa līnijas", OÜ "Rail Baltic Estonia" ir uzsākuši sagatavošanas darbības, lai paplašinātu savu esošo uzņēmējdarbības apjomu un funkcionālo skatījumu integrācijai ar *Rail Baltica* infrastruktūras pārvaldītāju lomu. Tas ietver organizatoriskās struktūras un personāla plānu pārskatīšanu, nepieciešamo atļauju plānošanu, papildu dimensijas atzīšanu lēmumu pieņemšanā un citas darbības, lai nodrošinātu organizatorisku, administratīvu un tehnisku gatavību ātrai pārejai no RBGP īstenošanas posma uz darbības posmu.

SECINĀJUMI UN PROGNOZES

Rail Baltica infrastruktūras pārvaldības modelis joprojām ir aktīvas attīstības fāzē, un progress dažādās jomās ir atšķirīgs atkarībā no to sarežģītības, nepieciešamās informācijas pieejamības un ārējiem faktoriem.

Paredzēts, ka 2024. gadā darba kārtībā būs visas 12 tematiskās jomas, īpašu uzmanību pievēršot, vienota saskarnes risinājuma un būtisko funkciju ietvara izstrādei. Šajā ziņā gaidāmā Eiropas Savienības tiesiskā regulējuma attīstība būs viens no galvenajiem faktoriem turpmākās rīcības noteikšanā.

ĒO izstrādātie darbības koncepcijas un pārvaldības modeļi veicinās praktiskāku modeļa tehniskā pīlāra attīstību, sākot ar darbības režīmu, standarta darbības procedūru un rokasgrāmatu izstrādi, kā arī nepieciešamo autorizācijas procesu izstrādi.

Visbeidzot, EDG 2024. gadā turpinās aktīvu ieinteresēto personu piesaistīšanu un iesaistīšanos citās darbībās, kas saistītas ar RBGP darbības gatavību un kas ir būtiski elementi, lai rastu pārliecību, ka *Rail Baltica* nodrošina ne tikai fizisku savienojumu un aktīvus, bet arī ļoti funkcionālu dzelzceļa sistēmu, kas spēj izveidot jaunu ekonomikas koridoru.

KONTAKTINFORMĀCIJA



info@rbe.ee

Veskiposti 2/1, polarise maja
10138,
Tallina, Igaunija



edzl@edzl.lv

Ģenerāļa Radziņa krastmala 9,
LV-1050
Rīga, Latvija



info@ltginfra.lt

Geležinkelio g. 2,
LT-02100
Viļņa, Lietuva