

# RAIL BALTICA INFRASTRUKTŪRAS PĀRVADĪBAS MODEĻA IEVIEŠANA

## Gada progresu ziņojums Nr. 1

2021. gada janvāris – 2021. gada decembris



## VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA

*Rail Baltica* ir vispārējas nozīmes Eiropas pamatinfrastruktūras projekts, kura mērķis ir veicināt Baltijas valstu integrāciju Eiropas transporta tīklā, izmantojot jaunu pilnībā elektrificētu, ar Eiropas vilcienu kustības vadības sistēmu (ERTMS) aprīkotu 1435 mm platuma divsliežu sliežu ceļu ātrgaitas dzelzceļa līniju un ar to saistīto infrastruktūru. *Rail Baltica* ir galvenais trūkstošais Ziemeļu jūras – Baltijas TEN-T pamattīkla koridora posms, un paredzams, ka tam būs izšķiroša nozīme šā koridora darbības nodrošināšanā, veidojot Baltijas valstu sadarbībspējīgu un efektīvu dzelzceļa savienojumu ar Poliju un Somiju, kā arī multimodālus savienojumus starp jūras, dzelzceļa un sauszemes transportu.

Baltijas valstis 2017. gada janvārī ir noslēgušas Starpvaldību līgumu par *Rail Baltica* dzelzceļa savienojuma izveidi un ir uzņēmušās saistības veikt koordinētu pieeju attiecībā uz turpmāko piekļuvi *Rail Baltica* dzelzceļa infrastruktūrai un pakalpojumiem, tostarp nosakot maksu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu, dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadali un kustības vadību. Tika panākta vienošanās par to, ka visefektīvākais un īstenojamākais infrastruktūras pārvaldības modelis, ņemot vērā iepriekš minētos aspektus, tiek noteikts un sasniegts kopīgi un savlaicīgi, lai vairotu uzticību un panāktu pastāvīgu institucionālo partneru iesaistīšanos un sekmētu projekta ilgtermiņa iespējamību.

Atzīstot, cik svarīga ir savlaicīga un apzināta infrastruktūras pārvaldības modeļa izvēle attiecībā uz *Rail Baltica*, projekta dalībnieki 2019. gadā ir veikuši kopīgus pasākumus, lai risinātu šo jautājumu un noteiktu iespējamo optimālo risinājumu.

Savstarpēji ir atzīts, ka *Rail Baltica* ir kas vairāk nekā tikai dzelzceļš. Mērķis ir maksimāli palielināt ieguvumu sabiedrībai, izveidojot labi integrētu ekonomikas koridoru. Baltijas valstu mērķis ir nodrošināt kravu novirzīšanu uz ilgtspējīgu mobilitāti Baltijas jūras reģionā, tādējādi maksimāli palielinot pasažieru un kravu plūsmu *Rail Baltica* dzelzceļa līnijā. *Rail Baltica* projekta ieviešanas rezultātā izveidojas efektīva infrastruktūra, kas nodrošina Eiropas un nacionālo investīciju ilgtermiņa sociālekonomisko atdevi, arī sekmējot Eiropas Savienības stratēģiskās prioritātes, piemēram, Eiropas zaļo kursu vai Eiropas vienoto tirgu.

Galvenā loma sociālekonomisko ieguvumu maksimizēšanā būs dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem – pasažieru un kravas vilcienu operatoriem un mobilitātes un loģistikas pakalpojumu sniedzējiem. Ņemot vērā iepriekš minēto, *Rail Baltica* infrastruktūras pārvaldības modeļa definētais pamatmērķis ir samazināt administratīvo slogu un nodrošināt vienlīdzīgu, nediskriminējošu un vienkāršu piekļuvi infrastruktūrai un tās apkalpes vietām.

Šo kopīgo mērķu apzināšana ir ļāvusi veidot un konceptuāli definēt *Rail Baltica* infrastruktūras pārvaldības modeli kā:

*Integrēta lēmumu pieņemšanas kārtība, kuras pamatā ir labi koordinētas funkcijas attiecībā uz maksas noteikšanu, maksas iekasēšanu, jaudas sadali, drošību un kustības vadību, īpašu uzmanību pievēršot kopējai maksas noteikšanas shēmai ar kopīgām definīcijām, vienotai jaudas sadales sistēmai ar saskaņotiem noteikumiem un metodīku, kopīgam tīkla pārskatam, valstu regulatīvo iestāžu un drošības iestāžu ciešākai sadarbībai un vienotai dzelzceļa ekspluatācijai ar Poliju.*

Baltijas valstis 2020. gadā pieņēma lēmumu iecelt par *Rail Baltica* infrastruktūras pārvaldību atbildīgās struktūrvienības (AB "LTG Infra" - Lietuvā, SIA "Eiropas Dzelzceļa līnijas" - Latvijā, OÜ "Rail Baltic Estonia" - Igaunijā) un turpināt definēt *Rail Baltica* infrastruktūras vadības modeļa izstrādi.

Baltijas Padome 26. sanāksmē, kas notika 2020. gada 6. novembrī, pauda gandarījumu par Baltijas valstu lēmumiem iecelt *Rail Baltica* infrastruktūras pārvaldītājus un pauda cerību uz funkcionāliem un optimāliem risinājumiem, turpinot *Rail Baltica* infrastruktūras pārvaldības modeļa izstrādi.

Baltijas valstu premjerministri 2020. gada 21. decembrī ir atzinuši panākto progresu saistībā ar *Rail Baltica* infrastruktūras pārvaldību un rosinājuši izstrādāt rīcības plānu kopīgi pieņemtā *Rail Baltica* infrastruktūras pārvaldības modeļa turpmākai attīstībai.

Lai sasniegtu šos uzdevumus, AB "LTG Infra", SIA "Eiropas Dzelzceļa līnijas", OÜ "Rail Baltic Estonia" ir piekrituši sadarboties un izveidojuši īpašu sadarbības formātu – ekspertu darba grupu – ar uzdevumu izstrādāt un izpildīt *Rail Baltica* infrastruktūras vadības modeļa ieviešanas rīcības plānu (turpmāk - Rīcības plāns).

Rīcības plāns tika izstrādāts 2021. gada februārī pēc tam, kad 2021. gada 23. martā tika iesniegts un apstiprināts *Rail Baltica* projektam veltītajā starpvaldību pārvaldības struktūrā - *Rail Baltica* darba grupa.

Šis ziņojums ir veltīts rīcības plāna īstenošanas progresam par 2021. gadu.



## PROGRESA PĀRSKATS:

### Rīcības plāna pārskats

Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldība un dzelzceļa transporta darbības Eiropas Savienībā darbojas saskaņā ar regulējumu, ko nosaka Eiropas Savienības tiesību akti.

Ņemot vērā piemērojamās prasības un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldības vispārējo darbības jomu, kā arī dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja lomu un juridiskās saistības, par *Rail Baltica* infrastruktūras pārvaldības modeļa īstenošanai un ar to saistīto mērķu sasniegšanai būtiskajām jomām ir noteiktas šādas galvenās tēmas:

1	Vienota snieguma sistēma
2	Vienota saskarne ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem
3	Kopējie maksas noteikšanas principi
4	Kopējā jaudas sadale
5	Sadarbība ārpus dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājiem
6	Kopēja drošības pārvaldība
7	Kopēja ārējā stratēģija
8	Paplašināta sadarbība ārpus Baltijas valstīm
9	Kustības vadība
10	Apkalpes vietas
11	Infrastruktūras uzturēšanas stratēģija
12	Horizontālie pasākumi

Rīcības plānu veido apzinātie 12 (divpadsmit) temati, kas sadalīti konkrētākās darbībās ar to īstenošanas grafiku, aptverot laika posmu līdz *Rail Baltica* dzelzceļa ekspluatācijas posmam.

## Rīcības plāna īstenošana – līdz šim sasniegtais

Kopumā ekspertu darba grupā 2021. gadā notika 45 sanāksmes, kurās analizēja apzinātos tematus, un turpmāk apkopoti galvenie secinājumi un rezultāti.

### 1 Vienota snieguma sistēma

Infrastruktūras pārvaldītāja darbības pamatrādītāji (Key Performance Indicators, turpmāk – KPI) ir svarīgi, lai monitorētu infrastruktūras pārvaldītāja darbību. Tie ir ticami, viegli izmērāmi un var kalpot kā atbilstoša metrika, kas palīdz uzraudzīt dzelzceļa infrastruktūras darbību. Pirmais KPI kopums tika noteikts visai *Rail Baltica* dzelzceļa līnijai Baltijas valstīs, pamatojoties uz KPI katalogu, ko izstrādājusi *Eiropas Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju platforma* (Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe, turpmāk – PRIME) un kurā ir aprakstīti izvēlētie KPI strukturētā un prioritārā veidā, ievērojot līdzsvarotās rādītāju kartes koncepciju. Norādāms, ka arī *Rail Baltica* infrastruktūras pārvaldības pētījuma (*Atkins*, 2019) priekšlikumi ir palīdzējuši izstrādāt pirmo KPI kopumu.

*Rail Baltica* globālās projekta veiktspējas līmeņa vispārīga pieeja ir noteikta *Rail Baltica* drošuma, pieejamības, remontderīguma (Reliability, Availability, Maintainability, turpmāk – RAM) dokumentācijā. Atbilstoši *Rail Baltica* projektēšanas pamatnostādņiem visā *Rail Baltica* sistēmā, kas ietver infrastruktūras un ritošā sastāva izstrādi, ekspluatāciju un uzturēšanu, ir noteikti attiecīgie RAM mērķi. Visefektīvākais veids, kā novērtēt sistēmas veiktspēju, pamatojoties uz pieejamību, ir kavējumi un vilcienu atcelšana. Principā visas novirzes no saskaņotā veiktspējas līmeņa nav pieļaujamas, un paredzams, ka infrastruktūras pārvaldītājs nodrošinās RAM mērķus ikdienas ekspluatācijā.

### 2 Vienota saskarne ar dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmumiem

*Rail Baltica* panākumu pamatā būs veids, kā dzelzceļa operatori var piekļūt šim tīklam. Mūsu pieeja ir izstrādāt vienotu saskarni jebkura pieteikuma iesniedzēja vai dzelzceļa pārvaldītāja mijiedarbībai ar infrastruktūras pārvaldītāju. Šīs mijiedarbības var būt saistītas ar minimālo piekļuves paketi, apkalpes vietām un citiem pakalpojumiem. Šādu vienotu saskarni vislabāk var īstenot, izmantojot vienas pieturas aģentūru vai vienotu kontaktpunktu platformu, ko var īstenot kā virtuālu, uz IT balstītu, fizisku vai juridisku risinājumu. Vienotās saskarnes galvenais princips ir tāds, ka dzelzceļa pārvaldājumu uzņēmumiem un citiem pretendentiem būs tikai viens ieejas punkts, lai pieteiktos piekļuvei *Rail Baltica* dzelzceļa infrastruktūrai.

Turklāt attiecībā uz paredzēto *Rail Baltica* līnijas darbības vienoto veidu viens tīkla pārskats (vai cits dokuments, piemēram, kopēja rokasgrāmata) var būt labākais veids, kā sniegt nepieciešamo informāciju par *Rail Baltica* līnijas pakalpojumiem un piekļuves nosacījumiem.

Šāda dokumenta sagatavošana tiks turpināta, tiklīdz attiecīgā informācija būs gatava, ar vienotām prasībām, kas noteiktas ES tiesību aktos, kā arī saskaņotām veidnēm, ko asociācija *RailNetEurope* ieviesusi, lai atvieglotu šo uzdevumu.

### Kopējie maksas noteikšanas principi

**Piekļuves sliežu ceļiem maksas** (Track Access Charge, turpmāk – TAC) aktivitāte ietver maksas noteikšanu un iekasēšanu par *Rail Baltica* dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu.

Uzskatot par galveno mērķi izveidot vienotu maksas iekasēšanas sistēmu visai *Rail Baltica* dzelzceļa līnijai, sākotnējais solis bija vienoties par galvenajiem principiem *Rail Baltica* TAC sistēmai, kas ir definēti kā:

- Piekļuves sliežu ceļiem maksas noteikšana pēc izmaksām, kas tieši radušās vilcienu satiksmes pakalpojumu sniedzējam, neatrisina ne neto finansiālos zaudējumus, ne neto finansiālo ieguvumu;
- Infrastruktūras pārvaldītājam nav atļauts atgūt ieguldījumu izmaksas aktīvos, ja tam nav pienākuma atmaksāt šīs izmaksas;
- Infrastruktūras pārvaldītājs savu tiešo izmaksu aprēķinā iekļauj tikai tās izmaksas, kur var objektīvi un pārliecinoši pierādīt, ka tās izraisa tieši vilcienu satiksmes pakalpojumu darbība.

### Kopējā jaudas sadale

Infrastruktūras jaudas sadales būtība ir dot interesentiem iespēju uz noteiktu laiku ieplānot vilcienu ceļus *Rail Baltica* dzelzceļa līnijā.

Lai varētu efektīvi sadalīt infrastruktūras jaudu *Rail Baltica* dzelzceļa līnijā, būs jāievieš atbilstoša jaudas sadales sistēma (procedūras, principi un kritēriji), nodrošinot vismaz sekojošo:

- tā aptver galvenos jaudas sadales funkcionalitātes elementus, piemēram, procedūras, termiņus, prioritāšu sarakstu attiecībā uz pārslogoto infrastruktūru, strīdu izšķiršanas procedūru, publicēšanu, termiņus;
- tā ņem vērā satiksmes plānošanas īpatnības *Rail Baltica* līnijā;
- tā nodrošina pieteikuma iesniedzējiem iespēju pieteikties vienas pieturas aģentūrā.

Jaudas sadales sistēmas īstenošanai *Rail Baltica* līnijā būs nepieciešama arī pastiprināta sadarbība starp attiecīgajām Baltijas valstu regulatīvajām institūcijām, īpaši attiecībā uz strīdu izšķiršanu un dzelzceļa pakalpojumu tirgus uzraudzību.

### Sadarbība ārpus dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājiem

Temats, kas jārisina tālākos *Rail Baltica* infrastruktūras pārvaldības modeļa īstenošanas posmos.

### Kopēja drošības pārvaldība

Temats, kas jārisina tālākos *Rail Baltica* infrastruktūras pārvaldības modeļa īstenošanas posmos.

7

## Kopēja ārējā stratēģija

Temats, kas jārīcina tālākos *Rail Baltica* infrastruktūras pārvaldības modeļa īstenošanas posmos.

8

## Paplašināta sadarbība ārpus Baltijas valstīm

- Polijas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs ir uzaicināts pievienoties īpašam *Rail Baltica* infrastruktūras pārvaldītāju sadarbības formātam, lai koordinētu kopīgas pārrobežu darbības ne tikai Baltijas valstīs, bet arī tālāk gar Ziemeļjūras un Baltijas jūras koridoru;
- Konsultācijas ar esošajām Eiropas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju organizācijām un sadarbības platformām, lai uzzinātu par notiekošajām, kā arī plānotajām ES mēroga iniciatīvām attiecībā uz pārrobežu darbībām un novērtētu to nozīmi attiecībā uz *Rail Baltica*;
- Latvijas un Igaunijas izraudzītās struktūras šogad pievienojās PRIME platformai kā novērotāji.

9

## Kustības vadība

### Kustības vadības funkcionalitāte:

Pēc dažādu **kustības vadības** funkcionalitātes strukturālo modeļu analīzes ir noteikti šādi galvenie principi:

- kopēji ekspluatācijas noteikumi;
- kustības vadības centrs katrā valstī, kā arī kopēja vispārējā līnijas pārraudzība;
- vienota vai savstarpēji saistītas satiksmes vadības sistēmas;
- nepieciešamā mijiedarbība un iespējamā sinerģija ar esošo 1520 mm dzelzceļa sistēmu.

Šie principi kalpo kā sākotnējais ieguldījums *Rail Baltica* kustības vadības un signalizācijas apakšsistēmas attīstībā un ieviešanā, ar turpmākiem risinājumiem, kas jāstrukturē. Turpmākie nepieciešamie lēmumi jāpieņem *Rail Baltica* globālā projekta īstenošanas posmā.

### Darbības valoda:

Attiecībā uz **darbības valodu** - ir ieteikta divvalodu pieeja ar kopīgās valods dominanci (kopīga valoda kā prioritārais variants un nacionālā valoda iekšzemes satiksmei), un angļu valoda ir ieteikta kā kopīgā valoda. Kustības vadības personālam un vilcienu vadītājiem jābūt nepieciešamajam kopīgās valodas zināšanu līmenim, ko var pārskatīt, ja tiks izstrādāts un lietošanai apstiprināts uzticams automatiskās tulkošanas rīks kustības vadības vajadzībām.

Valodu lietojums ir definēts arī saziņai starp infrastruktūras pārvaldītājiem, saziņai ar pasažieriem stacijās, iekšējās informācijas apmaiņai ar pasažieriem, iekšējai infrastruktūras pārvaldītāju dokumentu pārvaldībai, saziņai ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem un pretendentiem.



## Apkalpes vietas

10

Par katra *Rail Baltica* **apkalpes vietas** apsaimniekošanu lems Baltijas valsts, kuras teritorijā atrodas konkrētā apkalpes vieta.

Ja dažu apkalpes vietu sadarbība un darbības koordinācija ir lietderīga, lai nodrošinātu tajās sniegto pakalpojumu vienotību, tostarp dzelzceļa stacijās un kravas termināļos, vai lai palielinātu līdzīgu iekārtu, būvju un ēku uzturēšanas efektivitāti, par šādas sadarbības un koordinācijas būtību vienojas katrā gadījumā atsevišķi.

## Infrastruktūras uzturēšanas stratēģija

11

Tika noteikti modeļi *Rail Baltica* dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas funkcionalitātes nodrošināšanai (regulārā uzturēšana, atjaunošana, diagnostika). Tika noteikts, ka atjaunošanu galvenokārt veic ārpakalpojumu un konkursa kārtībā, bet diagnostikai un regulārajai apkopei var būt hibrīda vai vietēja pieeja atkarībā no darbu veida un nepieciešamajiem/esošajiem resursiem. Ar šādu pieeju mēs vēlamies veicināt ilgtspējīgu piegādātāju tirgus attīstību dzelzceļa nozarē Baltijā.

## Horizontālie pasākumi

12

- Ir izveidota īpaša darba vide un platforma *Rail Baltica* infrastruktūras pārvaldības modeļa īstenošanai;
- Divvirzienu informācijas plūsma un apmaiņa nodrošināta starp *Rail Baltica* globālā projekta īstenošanas procesiem (infrastruktūras attīstība) un *Rail Baltica* infrastruktūras pārvaldības modeli.



## SECINĀJUMI UN PERSPEKTĪVAS:

Ekspertu darba grupa 2021. gadā ir vienojusies par daudziem svarīgiem infrastruktūras pārvaldības modeļa īstenošanas un turpmākas noteikšanas aspektiem, kā norādīts iepriekšējā nodaļā.

Galvenie principi, par kuriem panākta vienošanās attiecībā **uz vienotu tīkla pārskatu, kopīgu jaudas sadali, ekspluatācijas noteikumiem un kustības vadību**, proti, vienošanās par **kopēju darbības valodu** un valodu lietojumu dzelzceļa ekspluatācijā un ārpus tās, ir pirmais efektīva un integrēta dzelzceļa infrastruktūras pārvaldības modeļa pīlars.

Otrais pīlars – drošība un veiktspēja ir noteikta pirmajā **KPI kopumā**, kas jāizstrādā tālāk, tas arī tiks atbalstīts ar **integrētu infrastruktūras uzturēšanas** modeli.

Trešais pīlars — vienota saskarne ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem — **viens piekļuves punkts, lai pieteiktos piekļuvei Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūrai**, būs galvenais, lai risinātu dzelzceļa pakalpojumu piedāvājumu tirgū (dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi).

Lai 2022. gadā īstenotu rīcības plānu, ekspertu darba grupa noteiks galvenos tematus nākamā gada darba kārtībai 2022. gada sākumā. Viens no svarīgākajiem pasākumiem būs ieinteresēto personu iesaistīšana vairākos semināros, jo īpaši, lai ar industriju apspriestu to, kā vienota saskarne, jaudas sadale un maksas noteikšana veicina dzelzceļa līnijas vilcienu satiksmes maksimizāciju, tādējādi maksimāli palielinot *Rail Baltica* globālā projekta ieguvumus.