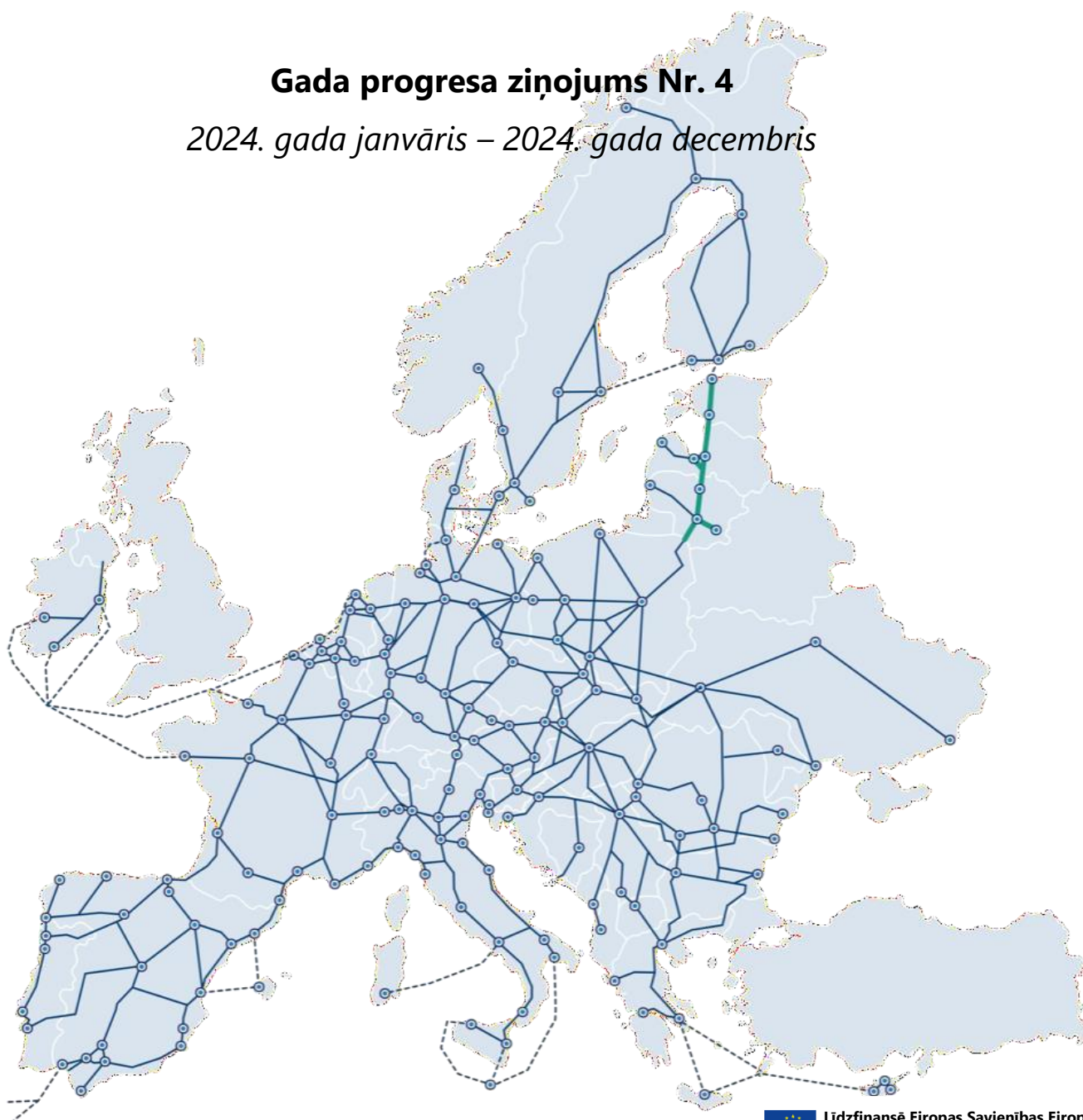


RAIL BALTICA INFRASTRUKTŪRAS PĀRVALDĪBAS MODEĻA IEVIEŠANA

Gada progressa ziņojums Nr. 4

2024. gada janvāris – 2024. gada decembris



SATURS

IEVADS.....	3
PROGRESA PĀRSKATS.....	4
SECINĀJUMI UN PERSPEKTĪVAS.....	11



IEVADS

Baltijas valstis turpina īstenot *Rail Baltica* projektu un izstrādāt infrastruktūras pārvaldības modeli, kas nodrošinās racionalizētu, vienlīdzīgu un nediskriminējošu piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai visiem pārvadātājiem.

2024. gadā tika turpināta rīcības plāna īstenošana, kas aptver *Rail Baltica* pārvaldības sistēmas galvenās jomas. Ekspertu darba grupas (*EDG*) centienus ir veicinājis dzelzceļa ekspluatācijas un pārvadājumu konsultanta nepārtrauktais atbalsts un Strukturālo reformu atbalsta ģenerāldirektorāta (*DG REFORM*) iesaiste. Strukturālo reformu atbalsta ģenerāldirektorāts nodrošina tehniskā atbalsta instrumentu, kas atbalsta strukturālo reformu īstenošanu un sniedz tehnisko pieredzi. Šis atbalsts ilgs līdz 2026. gada vidum un bagātinās grupas darbu ar vērtīgiem risinājumiem ātrgaitas pārrobežu dzelzceļa pārvaldībā un darbībā *Rail Baltica*.

Tā kā darbs tika uzsākts jau 2023. gadā, tas tika veikts ciešā sadarbībā ar Darbības gatavības ekspertu grupu (*OREG*) un tiešā veidā iesaistoties tās aktivitātēs, sagatavojot skaidru izpratni par to, kā tiks uzsākta *Rail Baltica* līnijas ekspluatācija.

Tajā pašā laikā dažas politiskās svārstības ap *Rail Baltica* projektu un nepieciešamība plānot tā īstenošanu pa posmiem, neskaidrības par ierosinātā pirmā posma apjomu, palēnināja dažu jautājumu virzību.

Dažādas analīzes, konsultācijas ar ieinteresētajām pusēm un labās prakses secinājumi, kas bija vēltīti noteiktiem tematiem, sniedza papildu ieguldījumu un nepieciešamos turpmākos soļus modeļa ieviešanas fāzei, lai modelis tiktu pabeigts un piekļuve *Rail Baltica* dzelzceļa infrastruktūrai tiktu piedāvāta ne mazāk kā 16 mēnešus pirms *Rail Baltica* līnijas pirmā kustības grafika gada.

Ceturtais gada progresa ziņojums atspoguļo *Rail Baltica* infrastruktūras pārvaldības modeļa izstrādes progresu divpadsmit galvenajās jomās 2024. gadā.

Turpinot *Rail Baltica* infrastruktūras pārvaldības modeļa izstrādi, *EDG* iesaistījās arī dažādās saistītās darba grupās un formātos, kas nodarbojās ar konkrētām kompetences jomām un piesaistīja ekspertus ar noteiktām zināšanām.

PROGRESA PĀRSKATS

Vienota snieguma sistēma

Sākotnējais darbības pamatrādītāju (turpmāk – *KPI*) kopums, kas izstrādāts, lai novērtētu *Rail Baltica* dzelzceļa līnijas darbību, tika izveidots 2021. gadā. Šie rādītāji lielākoties saglabā savu aktualitāti, ņemot vērā, ka kopš tā laika nav konstatēti jauni ar *Rail Baltica* īpaši saistīti aspekti. 2023. gadā tika apkopota jauna informācija un iegūti papildu dati par *KPI*, kas saistīti ar piemērotību tehniskās apkopes un uzturēšanas pasākumiem.

2024. gadā *KPI* sistēma netika būtiski atjaunināta. *EDG* seko līdzi *PRIME* sadarbības tīkla darbam šajā jomā, lai savlaicīgi ieviestu jaunākos dzelzceļa sistēmas uzraudzības *KPI*.

Vienlaikus tika atjaunināta stratēģija, kas saistīta ar *RAMS* standarta ieviešanu, kurā cita starpā noteikti *Rail Baltica* sistēmas uzticamības, pieejamības, uzturamības un drošības mērķi. Tas kalpo par svarīgu pamatu un sākumpunktu nākamajiem periodiem, lai pārbaudītu atbilstību dzelzceļa sistēmas prasībām. Mērķis ir nodrošināt, lai viss uzbūvētais atbilstu *Rail Baltica* dzelzceļa sistēmas veiktspējas un ekspluatācijas prasībām.

1

Vienota saskarne ar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem

EDG turpināja pētīt galvenās jomas, kas ir ļoti svarīgas standartizētas saskarnes izstrādei un ieviešanai dzelzceļa infrastruktūras pārvaldībai un jaudas racionalizēšanai, kā arī dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu kustības grafiku pakalpojumu jomā. Tiesiskajam regulējumam ir piesaistīts Strukturālo reformu atbalsta ģenerāldirektorāta *TSI* instruments, un darbs pie šī jautājuma tiks turpināts nākamajā gadā. Attiecībā uz IT risinājumu tika apzinātas šādas 3 iespējas. Sākotnējā ideja bija trīs *IP* kopīgi izstrādāt *Rail Baltica* līnijai veltītu IT platformu. Diskusijās un piemēru analizē atklājās daži šīs pieejas trūkumi, tāpēc tika apsvērts arī izvēles risinājums, lai atsevišķas sistēmas būtu savstarpēji integrētas. Šī efektīvākā pieeja novērš iepriekšējā risinājuma trūkumus, bet saglabā vienas pieturas aģentūras koncepcijas funkcionalitāti, nodrošinot dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem nepārtrauktu pakalpojumu un infrastruktūras pārvaldītājiem drošības prasības. Trešais izvērtētais variants ir izmantot jau ieviesto *RNE* rīku, ko izmanto visos Eiropas dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoros – vilcienu ceļa pieprasījumu koordinēšanas sistēma (*PCS*). *LTG Infra* ir pieredze, izmantojot šo sistēmu, lai pārvaldītu jaudas rezervācijas Ziemeļjūras-Baltijas koridorā. 2024. gadā *PCS* sistēma tika būtiski modernizēta, izveidojot *PCS - Capacity Broker (PCS CB)*. Tomēr sistēma netika palaista plānotajā datumā un tās ieviešana tika pārcelta uz nākamo gadu. Tāpēc nākamgad *EDG* plāno testēt šo rīku un novērtēt, kā vislabāk izmantot šo iespēju saskaņā ar *Rail Baltica* prasībām, kā arī apkopot atsauksmes par rīku no dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.

Vēl viens pasākums, kas saistīts ar turpmāko piekļuvi dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, bija strukturēt un sagatavot informāciju tīkla pārskatiem, kuros izklāstīts infrastruktūras raksturs, kas ir

2

pieejams dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, un tajos ietvert informāciju, kurā izklāstīti piekļuves nosacījumi attiecīgajai dzelzceļa infrastruktūrai un ar tīklu saistītajām apkalpes iekārtām. Struktūra ir definēta, ir uzsākta vispārīgās informācijas daļas izstrāde. Kopīgi centieni šajā pasākumā pierādīja, ka pirms uzdevuma pabeigšanas ir nepieciešama turpmāka precizēšana starp trim *IP*.

Daļa no šīs darbības bija trīs *IP* pašreizējo tīkla piekļuves prasību salīdzinājums. *EDG* ir analizējusi un kartējusi pašreizējās tīkla piekļuves prasības. Šī uzdevuma rezultātā tika identificētas galvenās atšķirības, par kurām būtu jāturpina diskusijas un jāmeklē risinājumi, kā tās apvienot.

Kopējie infrastruktūras izmantošanas maksas noteikšanas principi

3

Galvenais izaicinājums ir nodrošināt tirgum atbilstošu cenu politiku pirmajos darbības gados. Tas galvenokārt ietver vienotas metodoloģijas ieviešanu tiešo izmaksu noteikšanai, bet ir arī nepieciešams sagatavot plašāku, reālistisku tirgus apstākļu analīzi. Mēs skaidri saprotam operatoru galveno jautājumu: "Cik maksā vilcienkilometrs *Rail Baltica* dzelzceļā?" Lai atbildētu uz šo jautājumu, ir jāveic nozīmīgs sagatavošanās darbs, lai izveidotu efektīvu maksas noteikšanas sistēmu, no vienas puses, un rentablu infrastruktūras pārvaldības sistēmu, no otras puses.

EDG uzsāka kopīgu darbu ar Strukturālo reformu atbalsta ģenerāldirektorāta Tehniskā atbalsta instrumentu saskaņā ar Regulu (ES) 2021/240 par specializētu ekspertīzi, lai izstrādātu trīs infrastruktūras pārvaldītāju vienotu sistēmu maksas iekasēšanai. Ņemot vērā *Rail Baltica* infrastruktūras unikalitāti - tā ir pārrobežu infrastruktūra, kas atrodas un tiek pārvaldīta visās trijās dalībvalstīs, bet tiek uztverta arī kā kopīga, ir jāizstrādā *Rail Baltica* pielāgota infrastruktūras izmantošanas maksas noteikšanas sistēma. Tas ietver saskaņotu pieeju uzcenojuma politikai un *IP* finanšu līdzsvara nodrošināšanu valstīs. Darbs tiks turpināts 2025. gadā, un to plānots pabeigt 2026. gada 2. ceturksnī.

Kopējā jaudas sadale

4

Tā kā gaidāmā ES regula par jaudas sadali (Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par dzelzceļa infrastruktūras jaudas izmantošanu vienotajā Eiropas dzelzceļa telpā un ar ko groza Direktīvu 2012/34/ES un atceļ Regulu (ES) Nr. 913/2010) ietekmēs un, cerams, arī atvieglos jaudas sadales procesu, galvenā uzmanība tika pievērsta ES Padomes un Eiropas Parlamenta darbībai.

Sadarbībā ar Latvijas Satiksmes ministriju tika sniegtas ekspertu konsultācijas, tostarp priekšlikumi par noteikumiem infrastruktūras pārvaldītāju paplašinātas sadarbības nodrošināšanai, par attiecīgajiem Padomes dokumentiem.

Tā kā likumdošanas process joprojām turpinās, tuvojoties apspriežu fāzei starp Padomi un Eiropas Parlamentu, un, šķiet, turpināsies arī 2025. gada pirmajā pusē, šis darbs tiek turpināts. Vienlaikus jāatzīmē, ka 2024. gada 2. pusgadā ES iestādēs nav vērojams progress.

Sadarbība, kas sniedzas ārpus dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājiem

5

EDG ir turpinājusi aktīvi piedalīties RBGP darbības gatavības plāna izstrādē un īstenošanā, kas ietver visu to darbību spektru, kas nepieciešamas, lai uzsāktu Rail Baltica dzelzceļa darbību. Šogad galvenā uzmanība tika pievērsta aktivitāšu aprakstu izvērtēšanai un aktivitāšu grafika optimizēšanai.

Eiropas Komisija ir apstiprinājusi Baltijas valstu pieteikumu par Strukturālo reformu atbalsta ģenerāldirektorāta Tehniskā atbalsta instrumentu saskaņā ar Regulu (ES) 2021/240. Gada IV ceturksnī Eiropas Komisijas nolīgtais Konsultants ir uzsācis darbu. Galvenie neatbildētie jautājumi ir atvērtās piekļuves tirgus potenciāls un to pakalpojumu un tirgus segmentu definēšana, kuros būtu nepieciešams sabiedrisko pakalpojumu (PSO) līgums; ieteikumi vispārējai pārrobežu PSO sistēmas struktūrai attiecībā uz Rail Baltica kā kopēju pārrobežu infrastruktūru; pārrobežu PSO līgumu slēgšanas principi. EDG sagaida, ka tiks izveidots funkcionāls modelis, kas nodrošinās PSO modeļa pieejamību laikā, tādējādi maksimāli palielinot infrastruktūras izmantošanu un sekmējot RBGP sociālekonomiskos ieguvumus.

Kopīga drošības pārvaldība

6

Iepriekš izstrādātais kontrolsaraksts drošības pārvaldības sistēmas prasību identificēšanai saskaņā ar Regulu 2018/762 un to izpildes veidiem, kas tika iesniegts SO, tika apspriests ar SO ekspertiem.

Izrādījās, ka tā nevar būt tikai mehāniska pieeja formālo prasību izpildei, bet ir jāizveido atbilstoša uzņēmuma kultūras sistēma, kas ietver visus būtiskos drošības kultūras elementus.

Tikmēr citu darbību rezultāti kļūs par drošības pārvaldības sistēmas satura kodolu. Turpmākajos gados ir gaidāmi nodevumi, lai izpildītu būtisku prasību daļu.

Darba grupa ir piesaistījusi dzelzceļa ekspluatācijas un pārvadājumu konsultantu, lai turpinātu izstrādāt visaptverošu dzelzceļa drošības stratēģiju Rail Baltica. Konsultanti nodrošināja pētījuma līmeņa materiālus, kuriem bija nepieciešams papildu ieguldījums, tāpēc, lai uzlabotu stratēģijas saturu, tika iesaistīti infrastruktūras pārvaldītāju drošības eksperti.

Līdz šim ir izstrādāta Rail Baltica dzelzceļa infrastruktūras drošības pamatstratēģija. Šis dokuments tiks iesniegts visām iesaistītajām organizācijām izvērtēšanai, lai panāktu savstarpēju vienošanos par to, kā visas trīs valstis pārvaldīs drošību gan RBGP ietvaros, gan pēc Rail Baltica dzelzceļa darbības uzsākšanas.

7

Kopējā ārējā stratēģija

Izstrādājot *Rail Baltica* infrastruktūras pārvaldības modeli, tiks skarti daudzi aspekti, kas saistīti ar Baltijas transporta ekosistēmu, un tāpēc būs nepieciešama nozīmīga sadarbība ar dažādām ieinteresētajām pusēm, kas darbojas un sniedz pakalpojumus dzelzceļa nozarē. Tāpēc ieinteresēto pušu vadība ir neatņemama *Rail Baltica* infrastruktūras pārvaldības modeļa izstrādes procesa sastāvdaļa.

Lai radītu pamatu turpmākām ieinteresēto pušu pārvaldības darbībām, *EDG* ir pabeigusi izstrādāt ieinteresēto personu datubāzi, kas būs centralizēta ieinteresēto personu datu krātuve, ko izmantos mijiedarbības izsekošanai, analīzei un pārvaldībai. Pamatojoties uz ieinteresēto pušu kartēšanu, ir noteiktas dažādas stratēģijas mijiedarbībai ar konkrētām ieinteresēto pušu grupām.

8

Paplašināta sadarbība ārpus Baltijas valstīm

EDG turpināja sekot līdzi un piedalīties *EuroLink* platformā, kuras mērķis ir izveidot saskaņotu Eiropas dzelzceļa transporta kustības grafiku. Kopš *EuroLink* pievienojās *RailNetEurope (RNE)* kā īpaša darba grupa, šī iecere kļūst par pamatu turpmākajam stratēģiskajam jaudas plānam, kā paredzēts topošās jaudas regulas projektā.

EDG ir iesniegusi atjauninātus datus *EuroLink* dalībnieku anketai, sniedzot informāciju par *Rail Baltica* līniju: tirgus izpēti, modelēšanu un pieņēmumiem, infrastruktūras attīstību, vilcienu pakalpojumu koncepcijām un infrastruktūras jaudas izmantošanu.

Sakarā ar pievienošanos *RNE* ir pārskatīti plāni attiecībā uz specializētām kustības grafika veidošanas sesijām, pievēršoties ģeogrāfiski plašākai grupai. Polijas un *Rail Baltica* sesijas atklāšanas sanāksme ir plānota 2025. gada janvārī.



EDG eksperti turpina sekot līdzi likumdošanas priekšlikumam par saskaņotas sistēmas izveidi dzelzceļa infrastruktūras jaudas un dzelzceļa satiksmes pārvaldībai visā vienotajā Eiropas dzelzceļa telpā, iespēju robežās sniedzot komentārus un priekšlikumus, ņemot vērā paredzēto *Rail Baltica* infrastruktūras pārvaldības modeli.

9

Kustības vadība

Tika turpinātas diskusijas par vilcienu kustības vadības modeli, risinot dažus jautājumus, kas saistīti ar atšķirīgām drošības prasībām un iespēju dalīties ar vilcienu kustības vadības pienākumiem un informāciju pāri robežai.

CCS sistēmas iepirkuma specifikācijām tika sniegtas funkcionālās darbības prasības kustības vadības sistēmai, pamatojoties uz iespējamiem kustības vadības scenārijiem.

2024. gadā Latvijas *IP* Satiksmes ministrijas uzdevumā vērsās pie ekspertiem, lai kopā ar *RBR* un AS "Latvijas dzelzceļš" ekspertiem tiktu izveidota Apvienotā kustības vadības centra izveides darba grupa, kas strādātu pie kopīga lēmuma par ekonomiski un tehniski labāko variantu kopīga kustības vadības centra un rezerves kustības vadības centra izvietojumam un īstenošanai. Darba grupa ir izstrādājusi kopīgu ziņojumu, ko saskaņoja un apstiprināja iesaistītās puses. Kopējais redzējums ir prezentēts Satiksmes ministrijai, un apstiprinātais ziņojums ir iesniegts izvērtēšanai.

Pēc darbības un juridiskā novērtējuma *LTG Infra* secināja, ka, ieviešot *CCS Rail Baltica* līnijā un apvienojot darbības modeļus, satiksmes vadības un lēmumu pieņemšanas funkcijai visos gadījumos jāpaliek *LTG Infra* rokās.

Apkalpes vietas

SO bija iesniegusi dokumentu "Dzelzceļa vietējo objektu *O&M* organizatorisko modeļu ziņojums". Ziņojumā ir definēts dažādu *O&M* organizatorisko modeļu saraksts. Ziņojuma darbības joma ir sagrupēta piecās dažādās grupās, no kurām četras ir saistītas ar vietējo objektu veidu, bet vēl viena – ar darbībām, kas nepieciešamas objektu pārvaldībai korporatīvā līmenī. Turpmāk uzskaitītas piecas grupas:

- Vietējo objektu 1. grupa: Kravu terminālis (starptautisks un reģionāls / multimodāls savienojums);
- Vietējo objektu 2. grupa: *IMF* un *IMP*;
- Vietējo objektu 3. grupa: Pasažieru stacija (starptautiskā un reģionālā);
- Vietējo objektu 4. grupa: Ritošā sastāva tehniskās apkopes vieta (smagā un vieglā tehniskā apkope);
- 5. grupa: Korporatīvā līmeņa integrētās pārvaldības pasākumi, kas jāveic, lai pienācīgi pārvaldītu objektus gan valsts, gan globālā projektu līmenī (piemēram, integrētā pārvaldības sistēma un *RBGP* koordinācija Ziemeļjūras un Baltijas jūras koridora ietvaros).

Turpmāk ir sniegts vispārīgs un orientējošs nodevums par dzelzceļa infrastruktūras organizatorisko modeļu ziņojuma sagatavošanas posmiem.

Atkarībā no apkalpes vietu funkcionalitātes dokumentā ir jāizmanto viena no šādām perspektīvām:

- Infrastruktūras pārvaldība stratēģiskā līmenī;
- Kravu un pasažieru pārvadājumu dzelzceļa infrastruktūras un vietējo termināļu/iekārtu darbības analīze un šīs specifiskās tehniskās zināšanas par dzelzceļa infrastruktūras un vietējo termināļu/iekārtu darbības analīzi;
- Infrastruktūras un apkalpes vietu uzturēšana;
- Ritošā sastāva apkope un tās specifiskās tehniskās zināšanas par ritošā sastāva apkopes iekārtām, depo un stāvēšanas zonām.

Informāciju un detalizētības pakāpi, kas iegūta no SO ziņojuma, var izmantot, lai precīzāk definētu turpmākos darbības modeļus, galvenokārt attiecībā uz kravu termināļu un depo pārvaldības modeļu noteikšanu.

Infrastruktūras tehniskās apkopes un uzturēšanas stratēģija

Darbību turpināja Darbības gatavības ekspertu grupas īpašā darba grupa. *RB Rail AS* kolēģi, iesaistot *EDG* locekļus, ir izstrādājuši tehniskās apkopes un uzturēšanas koncepciju, kas ir daļa no tehniskās apkopes sistēmas.

Tā attiecas uz vispārējo pieeju vai filozofiju, ko organizācija ir pieņēmusi attiecībā uz to, kā tā pārvaldīs savu aktīvu uzturēšanu. Tā ir augsta līmeņa filozofija vai pieeja, kas nosaka tehniskās apkopes un uzturēšanas lēmumus un tādējādi – virzienus.

Tajā izklāstīti pamatprincipi un idejas, kas nosaka tehniskās apkopes darbības organizācijā.

Koncepcijai ir nepieciešama galīgā izvērtēšana un formalizēšana.

Tādā pašā darba kārtībā ir uzsākta arī tehniskās apkopes un uzturēšanas stratēģijas sagatavošana, kas pašlaik tiek turpināta. Tas ir detalizētāks un konkrētāks plāns, kas ievieš uzturēšanas un tehniskās apkopes koncepciju. Tā ietver konkrētu tehniskās apkopes uzdevumu, grafiku un resursu izvēli, kas nepieciešami, lai efektīvi īstenotu tehniskās apkopes koncepciju. Tas ir detalizētāks plāns, kurā koncepcija tiek īstenota, norādot konkrētus uzdevumus, grafikus un resursus, kas nepieciešami efektīvai tehniskajai apkopei, un tādējādi nodrošina īstenojamus pasākumus, lai īstenotu šo virzienu.

Tajā aplūkoti praktiskie aspekti, kas saistīti ar tehniskās apkopes un uzturēšanas darbību veikšanu un tehniskās apkopes un uzturēšanas koncepcijā noteikto mērķu sasniegšanu. Šīs darbības ietvaros tiks sagatavots arī dzelzeļa uzturēšanai un avārijas seku novēršanas darbiem nepieciešamā ritošā sastāva saraksts.

Horizontālie pasākumi

Šogad *EDG* ir turpinājusi darbu kā īpaša platforma, lai izstrādātu *Rail Baltica* infrastruktūras pārvaldības modeli. Daļa no centieniem mērķa sasniegšanai bija Eiropas Komisijas Strukturālo reformu atbalsta ģenerāldirektorāta (*DG REFORM*) instrumenta misijas iesaistīšana, lai izstrādātu kopīgas pieejas efektīvai *Rail Baltica* īstenošanai.

Kopīgie centieni šajā projektā ir vērsti uz trim konkrētām jomām:

- Vienota pārrobežu *PSO* izveide;
- Funkcionālas un institucionālas sistēmas izveide kopējai pārrobežu infrastruktūras pārvaldības sistēmai, kas ietver plānošanu, būvniecību, uzturēšanu un ekspluatāciju. Dzelzeļa infrastruktūras izmantošanas maksas iekasēšanas sistēma ir būtisks infrastruktūras pārvaldības sistēmas elements, tāpēc šajā darbā jāizstrādā *Rail Baltica* pielāgota maksas iekasēšanas sistēma;
- Vilcienu ekspluatācijai nepieciešamās fiziskās infrastruktūras ekspluatācija;

- Efektīva finansēšanas modeļa izstrāde visam *Rail Baltica* projektam.

Tika paredzēts, ka 2023. gada janvārī parakstītais Saprašanās memorands par sadarbību *Rail Baltica* infrastruktūras pārvaldības modeļa izstrādē un ieviešanā starp OÜ *Rail Baltic Estonia*, SIA "Eiropas dzelzeļa līnijas" un *AB LTG Infra* tiks pārstrādāts detalizētākā sadarbības līgumā. Tomēr nav konstatētas īpašas problēmas, un šajā memorandā izveidotā sistēma tiek uzskatīta par pietiekamu. Tāpēc *EDG* ierosina atcelt šo uzdevumu, kuru vajadzības gadījumā varētu atjaunot.

SECINĀJUMI UN PERSPEKTĪVAS

2024. gadā EDG ir sekmīgi turpinājusi dažādu ar dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību saistītu elementu novērtēšanu un meklē risinājumus, kas pielāgoti tieši *Rail Baltica* gadījumam un mērķiem, kas tai ir jāsasniedz.

Turpmākā attīstība tiks balstīta uz neatkarīgu ekspertu ieteikumiem un rekomendācijām, nodrošinot, ka *Rail Baltica* infrastruktūras pārvaldības modelis atspoguļo (un pārsniedz) labāko nozares praksi.

Plānots, ka 2025. gadā tiks izdarīti galvenie secinājumi un izstrādāti priekšlikumi turpmākai rīcībai katrā no noteiktajiem galvenajiem tematiem, kas ļaus uzsākt *Rail Baltica* infrastruktūras pārvaldības modeļa īstenošanas posmu.

Šim nolūkam EDG plāno sākt valsts līmeņa un starpiestāžu konsultācijas, lai nodrošinātu, ka EDG izstrādātos apsvērumus un priekšlikumus var transponēt un iekļaut attiecīgajās valsts politikas jomās un tiesiskajā vidē.

KONTAKTI



OÜ "Rail Baltic Estonia"

✉ info@rbe.ee



Endla 16,
10142
Tallina, Igaunija



SIA "Eiropas Dzelzceļa līnijas"

✉ edzl@edzl.lv



Ģenerāļa Radziņa krastmala 9,
LV-1050
Rīga, Latvija



AB "LTG Infra"

✉ info@ltginfra.lt



Geležinkelio g. 2,
02100
Viļņa, Lietuva