**INFORMATĪVAIS ZIŅOJUMS**

**Par *Rail Baltica* projekta ietvaros realizējamā atklātā konkursa „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas *Rail Baltica* Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums” un turpmāko aktivitāšu virzību**

*Rail Baltica* ir nozīmīgs dzelzceļa transporta projekts, kas aptver četras Eiropas Savienības dalībvalstis – Poliju, Lietuvu, Latviju un Igauniju, un netieši arī Somiju, pagarinot maršrutu ar savienojumu Tallina­– Helsinki. *Rail Baltica* projekta īstenošana veicinās Baltijas valstu transporta infrastruktūras sistēmas integrāciju Eiropas Savienības transporta tīklā, kā arī tautsaimniecības ilgtspējīgu un diversificētu attīstību un konkurētspēju. Uzlabojot kravu un pasažieru pārvadājumu iespējas ziemeļu-dienvidu virzienā, ir sagaidāms, ka *Rail Baltica* veicinās jaunu attīstības centru izveidi, uzlabojot Eiropas Savienības ekonomisko un teritoriālo kohēziju. Aktivitātes, kas saistītas ar dzelzceļa infrastruktūras attīstību, vērtējamas pozitīvi no vides aizsardzības viedokļa, jo līdz ar *Rail Baltica* izbūvi, ir prognozēts kravu pārvadājumu ar autotransportu samazinājums, kā rezultātā samazināsies autotransporta radītās trokšņa un gaisu piesārņojošu vielu emisijas.

Ideja un vīzija par šādu projektu sākotnēji tika izteikta pirmo trīs Paneiropas transporta konferenču laikā Prāgā 1991.gadā, Krētā 1994.gadā un Helsinkos 1997.gadā, apstiprinot Paneiropas transporta koridorus. 2004.gadā projekts *Rail Baltica* ar Eiropas Savienības Parlamenta un Padomes lēmumu Nr. 884/2004/EK (2004.gada 29.aprīlis), par grozījumiem Lēmumā Nr.1692/96/EK par Kopienas pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai ir iekļauts Eiropas komunikāciju tīklu (turpmāk - TEN-T) prioritāro projektu sarakstā kā 27.prioritārais projekts.

Lai nodrošinātu savstarpēji koordinētu projekta ieviešanu 2007.gadā ir parakstīts trīs Baltijas valstu saprašanās memorands (Latvijas Republikas Satiksmes ministrija, Lietuvas Republikas Transporta un sakaru ministrija un Igaunijas Republikas Ekonomikas un komunikāciju ministrija) par:

- projektu iesniegumu iesniegšanu Eiropas Komisijā finansējuma saņemšanai no TEN-T budžeta 2007.-2013.gada daudzgadu programmas *Rail Baltica* pirmās kārtas īstenošanai - esošās dzelzceļa infrastruktūras sakārtošanai visā *Rail Baltica* maršrutā un tehniski - ekonomiskā pamatojuma izstrādei par jaunas, Eiropas standartiem atbilstošas, dzelzceļa līnijas nepieciešamību;

- projektu tehnisko parametru un darbu laika grafiku savstarpēju saskaņošanu, lai nodrošinātu koordinētu projektu ieviešanu visā *Rail Baltica* maršrutā.

**I Aktivitātes piešķirtā finansējuma ietvaros**

2007.gada jūlijā Satiksmes ministrija iesniedza Eiropas Komisijā TEN-T projekta iesniegumu par tehniski ekonomiskā pamatojuma un tehniskās izpētes izstrādi jaunas Eiropas standartiem atbilstošas *Rail Baltica* līnijas izbūvi Latvijas teritorijā. Projekta attiecināmās izmaksas - 2 200 000 *euro* (1 546 169 lati), tai skaitā TEN-T budžeta finansējums 50% un nacionālais finansējums no valsts budžeta 50%. Neattiecināmās izmaksas (pievienotās vērtības nodoklis) tiek finansētas no valsts budžeta.

Ar Eiropas Komisijas 2008.gada 11.decembra lēmumu C (2008) 7978 piešķirts TEN-T budžeta finansiālais atbalsts projektam „Pētījumi par Eiropas platuma sliežu ceļa līniju (Latvijas posms)” un ar Ministru kabineta 2008.gada 30.septembra lēmumu projektam ir piešķirts valsts budžeta līdzfinansējums (sēdes protokola Nr.70 30.paragrāfs). Projekts sevī iekļauj šādus izpētes uzdevumus:

1. Lielbritānijas konsultāciju kompānija „„Aecom Ltd.” veica pētījumu par Eiropas platuma (1435 mm) sliežu ceļa izbūves iespēju *Rail Baltica* koridorā. Projekta izpēte tika uzsākta 2010. gada aprīlī un kopumā padziļināti tika pētīti četri projekta maršruta varianti. Konsultanti ieteica maršrutu Tallina - Pērnava - Rīga - Paņeveža - Kauņa, kas ir vistiešākais un īsākais no tālākā dienvidu punkta līdz šī koridora tālākajam ziemeļu punktam un par kuru 2011. gada martā arī vienojās visas trīs Baltijas valstis. Tas ir 728 km garš jauktas satiksmes dzelzceļš un maksimālais kustības ātrums pasažieru pārvadājumiem tajā ir 240 km/h. Latvijā *Rail Baltica* kopgarums paredzēts 235 km. Šajā variantā galvenokārt plānots veidot jaunas dzelzceļa līnijas, kas šķērso pārsvarā lauksaimniecības un meža zemi.

Izvēlētajā maršrutā brauciena ilgums starp Tallinu un Lietuvas/ Polijas robežu pasažieru vilcieniem plānots 4 stundas un 8 minūtes, bet preču vilcieniem - 10 stundas un 29 minūtes. Vidējais ātrums pasažieru vilcieniem aplēsts 170 km/h, bet kravas vilcieniem - 68 km/h. Pasažieru pārvadājumi maršrutā tiktu organizēti ik pēc divām stundām. No visiem aplūkotajiem maršrutiem tieši šajā tika konstatēts vislielākais pieprasījums attiecībā uz kravu pārvadājumiem, kas galvenokārt saistīts ar to, ka tas paredz visīsāko pārvadājumu laiku.

Tika ieteikts pārraudzību pār *Rail Baltica* attīstību uzņemties speciāli izveidotai programmas vadības grupai (PVG), kuras uzdevums būtu projekta programmas stratēģiskās virzības vispārēja kontrole. PVG varētu veidot galveno dalībvalstu pārstāvji, kuriem palīdzētu citas ieinteresētās puses, tostarp Eiropas Savienība (ES). Tāpat ir nepieciešama neatkarīga revīzijas grupa, kas vērtētu projekta biznesa mērķu sasniegšanu. Tā sastāvētu no neatkarīgajiem un komerciālajiem ekspertiem.

Pētījumā paredzēts, ka līdz 2024. gadam būs projekta investīciju periods, savukārt nākamie 30 gadi - ekspluatācijas laiks.Izpētes kopējās izmaksas sastādīja 396 000 *euro*, un tās sedza trīs Baltijas valstis kopā – katra vienu trešdaļu.

2. Atklāts konkurss „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas *Rail Baltica* Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums".

2013. gada 30. janvārī tika izsludināts iepirkums izpētei „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas *Rail Baltica* Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte”. Detalizēto tehnisko izpēti plānots pabeigt līdz 2015. gada beigām un tās mērķis ir noteikt precīzu plānotās dzelzceļa līnijas *Rail Baltica* novietojumu un veikt nepieciešamās izpētes un priekšdarbus dzelzceļa līnijas būvniecības uzsākšanai. Izpildītājam uzdevuma ietvaros jāveic arī visu iespējamo trases variantu izpēte dzelzceļa līnijas savienojumam ar Rīgas pilsētas centru, Starptautisko lidostu „Rīga” un Rīgas brīvostas teritorijām Daugavas labajā un kreisajā krastā. Projekta ietvaros savienojumam ar Starptautisko lidostu „Rīga” tiks detalizētāk pētīts iespējamais dzelzceļa līnijas pagarinājums no dzelzceļa stacijas „Rīga Pasažieru” līdz Starptautiskajai lidostai „Rīga” paralēli esošajai dzelzceļa līnijai Rīga – Tukums: (Rīga Pasažieru – Torņakalns – Imanta – Lidosta), kā arī pētīts iespējamais variants gan sasaistei ar lidostu, gan ostas teritorijām, par pamatu ņemot vienota transporta koridora izveidošanu paralēli Rīgas apvedceļam un šķērsojot lidostas teritoriju no Rīgas apvedceļa puses. Tāpat projekta ietvaros tiks veikts plānotās darbības ietekmes uz vidi novērtējums.

**II Turpmāk realizējamās aktivitātes**

Eiropas Komisija 2011. gada 29. jūnijā publicēja priekšlikumu par nākamo daudzgadu finanšu shēmu laikposmam no 2014. līdz 2020.gadam – “Budžets stratēģijai “Eiropa 2020””. Savā priekšlikumā Komisija nolēma ierosināt, lai tiek izveidots jauns integrēts instruments ieguldījumiem Eiropas Savienības infrastruktūras prioritātēs transporta, enerģētikas un telekomunikāciju jomā – "Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments" (turpmāk – CEF).

Latvijas Nacionālajā attīstības plānā 2014.–2020.gadam, atbilstoši kuram notiek Eiropas Savienības un citu ārvalstu finanšu instrumentu finansējuma plānošanas dokumentu izstrāde 2014.–2020.gadam, kā potenciālie projekti finansējuma saņemšanai no CEF ir norādīti – *Rail Baltica* un „Austrumu - Rietumu dzelzceļa koridora un Pierīgas pasažieru vilcienu maršrutu tīkla elektrifikācija ar 25 kV maiņspriegumu”. Rail Baltica ir nozīmīgs infrastruktūras projekts, kas var piesaistīt CEF līdzfinansējumu līdz pat 85% no kopējām izmaksām. Ņemot vērā, ka valstis vēl nav pabeigušas nacionālās priekš izpētes darbus, kā arī aktuāls ir jautājums par Kauņas – Viļņas savienojuma efektīvāko iekļaušanu kopējā Rail Baltica koridorī, kopējās projekta izmaksas vēl precīzi nav nosakāmas. Balstoties uz „Aecom Ltd.” izpētes rezultātiem, kur nav ņemts vērā Kauņas-Viļņas savienojums kopējās projekta izmaksas tiek plānotas 3,6 miljardu euro apmērā un tā realizēšana tiek plānota līdz 2025.gadam, kad varētu tikt pabeigti celtniecības darbi un uzbūvētā infrastruktūra reģistrēta atbilstoši dalībvalstu nacionālajai kārtībai.

Projekta finansēšanai tiek plānots izmantot CEF finansējumu 85% apmērā, atlikušo nepieciešamā finansējuma daļu plānots aizņemoties starptautiskajos finanšu tirgos. Atkarībā no sliežu garuma, zemes pieejamības, izvēlētajiem tehniskajiem risinājumiem u.c. aspektiem katras valsts izmaksas var atšķirties, jo katra valsts nodrošinās to finansējumu, kas nepieciešams darbiem tās teritorijā.

Atbilstoši iepriekš panāktajām vienošanām par ES budžetu, CEF ietvaros Latvijai pieejamā aploksne ir 212,745 milj. *euro*. Noteiktajam finansējumam ir jāpiesakās, proti, jāiesniedz projekta pieteikums turpmākajām aktivitātēm, līdz 2016. gada beigām. Pēc minētā termiņa neizmantotie finanšu līdzekļi tiks pārvirzīti kopējai izmantošanai uz konkurences pamata starp tām dalībvalstīm, kurām ir piemērojama Kohēzijas fonda līdzfinansēto projektu nosacījumi.

Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta regula un ar to saistītās vadlīnijas, ir pieņemti Eiropas Komisijā 2013.gada 11.decembrī. Attiecīgi pēc regulas stāšanās spēkā, tiks sagatavotas finanšu instrumenta ieviešanas daudzgadu un ikgadējās darba programmas.

Plānotie uzsaukumi projektu pieteikumu iesniegšanai:

* 2014. g. aprīlī
* 2015. g. maijā/jūnijā
* 2016. g. beigās/2017. g. sākumā

Kā vairākkārtīgi informējuši EK pārstāvji iespējami lielāks atbalsts varētu tikt sniegts vairāku dalībvalstu kopīgi sagatavotam pieteikumam. Ņemot vērā, ka projektu ietvaros panāktais progress ir atšķirīgs, Lietuva, Latvija un Igaunija turpina aktīvas starpvalstu sarunas par kopīga pieteikuma sagatavošanu, lai saņemtu atbalstu projekta tālākās attīstības darbiem – provizoriski 2014. gadā biznesa plāna izstrādei, kopuzņēmuma veidošanai un 2015. gadā būvniecības sagatavošanas darbiem.

Lai veicinātu sekmīgu *Rail Baltica* projekta tālāku virzību un veiksmīgi apgūtu CEF garantētajās aploksnēs pieejamo finansējumu Baltijas valstu premjerministri savā Kopīgajā deklarācijā, kas tika parakstīta Tallinā 2011.gada 10.novembrī vienojās izveidot Igaunijas, Latvijas un Lietuvas kopuzņēmumu un šo apņemšanos apstiprināja kopīgajā deklarācijā, kas tika parakstīta Viļņā 2012.gada 20.septembrī, atbalstot ieceri uzsākt speciālu pētījumu, lai analizētu juridiskos, finanšu un citus aspektus Rail Baltica kopuzņēmuma, ar galveno mītni Rīgā, izveidei.

Šim nolūkam Rail Baltica starpvaldību darba grupa Igaunijas, Latvijas un Lietuvas valdību uzdevumā pasūtīja advokātu birojiem Law firm „Tamme Otsmann Ruus Vabamets” (TRINITI Tallina), Zvērinātu advokātu birojs „TRINITI” (TRINITI Rīga) un Advokatu profesine bendrija „TRINITI” LT (TRINITI Viļņa) pētījumu „Rail Baltica kopuzņēmuma pētījums” (turpmāk - Triniti pētījums), uz kura rezultātiem tiek balstīts piedāvājamais Kopuzņēmuma izveides modelis. Šobrīd starptautiskā darba grupa, turpina strādā pie akcionāru līguma un dibināšanas dokumentu sagatavošanas, lai kopuzņēmums varētu tikt nodibināts 2014.gada pirmajā pusgadā. Paredzēts, ka kopuzņēmuma darbības nodrošināšanai katra valsts pie dibināšanas iemaksās 650 000 euro un tādu pašu summu nākamos divus gadus – t.i. 2015.gadā, 2016.gadā.

2011. gada 7. decembra Baltijas valstu satiksmes ministru kopīgā deklarācija paredz, ka līdz 2015. gadam nepieciešams pabeigt teritorijas plānošanu jaunās dzelzceļa līnijas vajadzībām un ka katra valsts ir atbildīga par attiecīgās izpētes organizāciju savā teritorijā. *Rail Baltica* starptautiskajā darba grupā tika panākta vienošanās par kopīgajiem principiem turpmākajai detalizētai tehniskai izpētei.

Igaunijā pirmajā iepirkumā no diviem pretendentiem viens tika noraidīts formālu iemeslu dēļ, savukārt otrajam, dārgākajam piedāvājuma, nebija pietiekams pieejamais finansējums, līdz ar to Igaunijā nācās iepirkumu izsludināt atkārtoti. Atkārtotā piedāvājumā (kritērijs – zemākā cena) no četriem pretendentiem tika izraudzīts konsorcijs, kurā pamatā bija igauņu kompānijas. Šobrīd darbi jau notiek, tiek atlasītas alternatīvas un Satiksmes ministrijas pārstāvji jau ir tikušies ar igauņu kolēģiem un pētniekiem, lai pārrunātu sadarbību pārrobežu posma izpētē, kā arī sadarbībā tika organizēta šim jautājumiem veltīta sanāksme Salacgrīvas novadā.

Lietuva pagaidām nevar uzsākt šādu izpēti, jo tās tiesību aktos, kas bija pieņemti vēl līdz „Aecom Ltd.” izpētes veikšanai, *Rail Baltica* trase ir noteikta caur Šauļiem, nevis Paņevēžu, kā to paredz „Aecom Ltd.” izpētes rezultāti. Līdz ar to Lietuva ir uzsākusi nepieciešamās procedūras, lai šos lēmumus mainītu, taču rezultāts ir sagaidāms labi, ja 2013. gada beigās.

Lai nodrošinātu detalizētu pamat trases izpēti Latvijā, kā arī iespējamo savienojumu ar lidostu un ostu variantu izvērtējumu, 2013. gada 30. janvārī Satiksmes ministrija izsludināja iepirkumu „Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas *Rail Baltica* Latvijas posma detalizēta tehniskā izpēte un ietekmes uz vidi novērtējums".

2013. gada 7. jūnijā tika iesniegti 8 piedāvājumi, kuri ir izvērtēti atbilstoši atklāta konkursa nolikumam un tehniskajai specifikācijai. Piedāvājuma izvēles kritērijs – saimnieciski izdevīgākais piedāvājums, kur 40% sastāda cena, bet 60% – pakalpojuma izpildes apraksta (tehniskais piedāvājums) kvalitāte . Pretendentu piedāvātās līgumcenas ir robežās no 3 993 000 līdz 9 650 000 *euro*.

2013. gada 17. oktobrī tika publicēts paziņojums par iepirkuma procedūras rezultātiem, ar kuru par uzvarētāju tika atzīta piegādātāju apvienība "„*EPG Eisenbahn-und Bauplanungs-Gesellschaft mbH Erfurt*”, SIA „Grupa 93”, SIA „*Konstruktionsgruppe Bauen Latvija*”" (turpmāk – Piegādātāju apvienība) ar piedāvāto līgumcenu 3 993 000,00 *euro* (bez PVN). Par iepirkuma procedūras rezultātiem Iepirkuma uzraudzības birojā tika iesniegti pieci iesniegumi par konkursa rezultātu apstrīdēšanu. Visos iesniegumos galvenais rezultātu apstrīdēšanas iemesls norādīts Piegādātāju apvienības piedāvātā līgumcena, kas iesniegumu iesniedzēju izpratnē ir nepamatoti lēts piedāvājums, atsevišķi pretendenti ir arī norādījuši, ka nepiekrīt iepirkumu komisijas vērtējumam par tehniskā piedāvājuma kvalitāti. 2013. gada 15. novembrī iesniegtās sūdzības tika izskatītas Iepirkumu uzraudzības biroja izveidotā iesniegumu izskatīšanas komisijā un ar 2013. gada 20. novembra vēstuli Nr.4-1.1/3940 Iepirkumu uzraudzības birojs ir informējis Satiksmes ministriju, ka lietas izskatīšanas pieņemšanas termiņš ir pagarināts līdz 2013. gada 20. decembrim. Pasūtītājam pozitīva lēmuma gadījumā, ministrija varēs slēgt līgumu ar Piegādātāju apvienību un uzsākt darbus 2014. gada janvārī.

**III Nepieciešamais finansējums turpmāk realizējamajām aktivitātēm**

Ņemot vērā, ka daļa līdzekļu, kas ir piešķirti TEN-T budžeta finansiālais atbalsts projektam „Pētījumi par Eiropas platuma sliežu ceļa līniju (Latvijas posms)” tika iztērēti ar „Aecom Ltd” (SIA „Savant”) noslēgtā līguma par tehniski ekonomiskā pamatojuma izstrādi izpildei – 124 725,84 *euro* un 71 932.16 *euro* projekta vadības pakalpojumiem (kopā 196 658,00 *euro*). Atlikums apstiprinātā projekta ietvaros 2 003 341,89 *euro*.

Satiksmes ministrija, lai nodrošinātu papildus nepieciešamos līdzekļus iepirkuma realizēšanai 2013. gada 26. martā iesniedza Eiropas Komisijā jaunu projekta pieteikumu „Skiču projekts un darbību izpēte *Rail Baltica* dzelzceļa līnijas Latvijas posmam” TEN-T daudzgadu programmas ietvaros par tālākiem pētījumiem, kas nepieciešami plānotās Eiropas platuma *Rail Baltica* līnijas izveidei. Projekta iesniegums paredz plānotajā *Rail Baltica* maršrutā veikt detalizētākas izpētes par pamatlīnijas detalizēto tehnisko izpēti, plānotās dzelzceļa līnijas savienojumu ar Rīgas centru, lidostu „Rīga”, Rīgas brīvostu, kā arī par papildu multimodāla savienojuma pārvada pār Daugavu pie Saulkalnes izveidi, finansēšanu un nepieciešamās dokumentācijas sagatavošanu turpmākajiem iepirkumiem.

Minētā projekta ietvaros plānotas 3 aktivitātes:

1. Plānotās dzelzceļa trases un ar to saistītās infrastruktūras būvprojekta minimālā sastāvā sagatavošana;

2. Detalizētāka tehniskā izpēte par dzelzceļa līnijas darbību un vadību.

3. Projekta vadības pakalpojumi.

2013. gada 14. oktobrī saņemts Eiropas Komisijas apstiprinājums projekta finansēšanai no TEN-T budžeta. Projekta kopējās attiecināmās izmaksas plānotas 9 840 000 *euro* (6 915 946 lati), tai skaitā TEN-T budžeta finansējums 50%. Ņemot vērā, ka projekta finansējuma saņēmējs ir Satiksmes ministrija, projekta nacionālais līdzfinansējums ir jānodrošina no valsts budžeta līdzekļiem. Projektam nepieciešamais valsts budžeta finansējums ir 4 920 000 *euro* (3 457 973 lati) apmērā.

Projekta 2012-LV-27120-S „Skiču projekts un darbību izpēte *Rail Baltica* dzelzceļa līnijas Latvijas posmam” ietvaros plānoto aktivitāšu finansiālo saistību sadalījums atbilstoši Eiropas Komisijas apstiprinātajam lēmumam ir sekojošs:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Finansēšanas avoti** | Kopā nepieciešamais finansējums (EUR) | 2014 | 2015 |
| 1. Valsts budžets | 4 920 000 | 1 050 000 | 3 870 000 |
| 2. Reģionālais budžets |      |      |      |
| 3. Darbības īstenotājs |      |      |      |
| 4. EIB aizdevums |      |      |      |
| 5. Citi aizdevumi  |      |      |      |
| 6. TEN-T finansējums | 4 920 000 | 1 050 000 | 3 870 000 |
| 7. citi resursi |      |      |      |
| Kopā  | 9 840 000 | 2 100 000 | 7 740 000 |

**Ņemot vērā, ka daļa projektā paredzēto aktivitāšu ir iekļautas 2013. gada 30. janvārī izsludinātajā iepirkumā, lēmumu par valsts budžeta līdzekļu piešķiršanu projektam nepieciešams pieņemt iespējami ātri, lai Satiksmes ministrija varētu noslēgt iepirkuma līgumu konkursa piedāvājumu derīguma termiņa laikā un projektus „Pētījumi par Eiropas platuma sliežu ceļa līniju (Latvijas posms)” un „Skiču projekts un darbību izpēte *Rail Baltica* dzelzceļa līnijas Latvijas posmam” varētu pabeigt noteiktajā izpildes termiņā, kas nav pagarināms.**

Satiksmes ministrs A.Matīss

Vīza: Valsts sekretārs                              K.Ozoliņš

13.12.2013. 14:01

2305

J.Eiduks

67028192; Janis.Eiduks@sam.gov.lv