**Indikatīvais dzelzceļa infrastruktūras attīstības plāns 2018.–2022.gadam**

# Saīsinājumi

**AIM** – Aizsardzības ministrija

**AS -** akciju sabiedrība

**AS LRN** – akciju sabiedrība “LatRailNet”

**CO2-** Oglekļa dioksīds (ogļskābā gāze )

**CSP –** Centrālā statistikas pārvalde

**Direktīva 2012/34/ES -** Eiropas Parlamenta un Padomes 2012.gada 21.novembra direktīva 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu

**EISI –** Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments, Eiropas Parlamenta un Padomes 2013.gada 11.decembra regula (ES) Nr. 1316/2013, ar ko izveido Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu, groza Regulu (ES) Nr. 913/2010, atceļ Regulu (EK) Nr. 680/2007 un Regulu (EK) Nr. 67/2010

**EK -** Eiropas Komisija

**ERTMS –** Eiropas Dzelzceļa satiksmes vadības sistēma (angl. *European Rail Traffic Management System*)

**ES –** Eiropas Savienība

**FM**- Finanšu ministrija

**GSM-R –** globālā mobilo sakaru sistēma - dzelzceļi (angl. *Global System for Mobile Communications – Railway*)

**INEA** – EK Inovācijas un tīklu izpildaģentūra (angl. *Innovation and Networks Executive Agency*)

**LDz –** VAS “Latvijas dzelzceļš”

**LIAS –** Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija

**LRN** - dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja LDz būtisko funkciju veicējs AS „LatRailNet”

**MK** – Ministru kabinets

**MPC –** mikroprocesoru centralizācijas sistēma

**NAP –** Nacionālais attīstības plāns

**NOx-** slāpekļa oksīds

**NVS** – Neatkarīgo Valstu Sadraudzība

**PV** – AS “Pasažieru vilciens”

**Regula 2015/909** - Komisijas 2015.gada 12.jūnija īstenošanas regula (ES) 2015/909 par kārtību, kā aprēķināt izmaksas, kas tieši radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus **SCB** – signalizācijas, centralizācijas un bloķēšanas sistēmas

**Shēma-** 2017.gada 30. jūnijā publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicēja AS „LatRailNet” pieņemtā, jaunajām prasībām atbilstoša, infrastruktūras maksas aprēķināšanas shēma

**SIA -** sabiedrība ar ierobežotu atbildību

**SM** – Satiksmes ministrija

**TEN**–Ministru kabineta 2010.gada 3.augusta noteikumi Nr.724 “Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumi”

**TEN-T** – Eiropas Parlamenta un Padomes 2013. gada 11. decembra regula (ES) Nr. 1315/2013

par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES

**VAS –** valsts akciju sabiedrība

**VSIA –** valsts sabiedrība ar ierobežotu atbildību

# Saturs

[**Indikatīvais dzelzceļa infrastruktūras attīstības plāns 2018.–2022.gadam** 1](#_Toc527556573)

[Saīsinājumi 2](#_Toc527556574)

[Saturs 4](#_Toc527556575)

[2. Esošās situācijas raksturojums un attīstības virzieni 8](#_Toc527556576)

[2.1. Politikas ietvars 8](#_Toc527556577)

[2.2. Valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūra, pamatrādītāji un tehniskā stāvokļa raksturojums 10](#_Toc527556578)

[2.3. Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs, ar dzelzceļa infrastruktūru saistītie Latvijas tautsaimniecības subjekti un esošā tirgus situācija 15](#_Toc527556579)

[2.4.Valsts noteiktās funkcijas dzelzceļa nozarē 16](#_Toc527556580)

[2.5. Dzelzceļa attīstības virzieni 17](#_Toc527556581)

[3. Plāna mērķis un rīcības virzieni 18](#_Toc527556582)

[4. Rīcības virzienu apraksts 19](#_Toc527556583)

[4.1. Infrastruktūras uzturēšana 19](#_Toc527556584)

[4.1.1. Tehniskā uzturēšana pasūtītās jaudas apjomā un TEN prasību un parametru līmenī 19](#_Toc527556585)

[4.1.2.Rīcība ar sliežu ceļa posmiem (līnijām), kuros nenotiek vilcienu kustība 21](#_Toc527556586)

[4.1.3. Elektrificētās infrastruktūras nodrošināšana pasažieru pārvadājumiem 22](#_Toc527556587)

[4.1.4. Pasažieru infrastruktūras saglabāšana dzelzceļa līnijās, kurās patlaban nenotiek pasažieru satiksme 22](#_Toc527556588)

[4.1.5. Valsts noteikto funkciju dzelzceļa nozarē finansēšana 22](#_Toc527556589)

[4.2. Infrastruktūras atjaunošana un modernizācija 24](#_Toc527556590)

[4.2.1.Kopējo transporta sociālo izmaksu rādītāju sistēmas izveidošana 26](#_Toc527556591)

[4.2.2. Sistemātiskā infrastruktūras atjaunošana 26](#_Toc527556592)

[4.2.3. Infrastruktūras atjaunošanas un modernizācijas projekti Latvijas tranzīta koridora konkurētspējas veicināšanā 27](#_Toc527556593)

[4.2.4. Kvalitatīvas sabiedriskā transporta dzelzceļa infrastruktūras nodrošināšana pasažieru apkalpošanā 28](#_Toc527556594)

[4.2.5. Valstiski nozīmīgu aizsardzības pasākumu īstenošana dzelzceļa infrastruktūrā 29](#_Toc527556595)

[4.2.6. Vilcienu kustības plānošanas un vadības informācijas sistēmas modernizācija 30](#_Toc527556596)

[4.2.7. Dzelzceļa un ostu savietojamība 30](#_Toc527556597)

[4.2.8. Videi un sabiedrībai draudzīgas dzelzceļa infrastruktūras nodrošināšana 30](#_Toc527556598)

[4.2.9. ERTMS un GSM-R 31](#_Toc527556599)

[4.3. Jaunas infrastruktūras izveide 32](#_Toc527556600)

[4.3.1. Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija 32](#_Toc527556601)

[4.3.2. “Rail Baltica” 33](#_Toc527556602)

[5. Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras finansēšana, dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvars un daudzgadu līgums 35](#_Toc527556603)

[5.1. Būtiskākie faktori, kas ietekmē publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras finansēšanu 36](#_Toc527556604)

[5.1.1. Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras maksas konkurētspēja 37](#_Toc527556605)

[5.1.2. Stabila un prognozējama maksa par tranzīta kravu un iekšzemes pārvadājumiem 38](#_Toc527556606)

[5.1.3. Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras maksas noteikšanas pamatprincipi 38](#_Toc527556607)

[5.1.4.Dzelzceļa infrastruktūras maksas apmēru ietekmējošās izmaksas 39](#_Toc527556608)

[5.1.5. Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja izmaksas un procesu optimizācija 40](#_Toc527556609)

[5.2. Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvara nodrošināšana 41](#_Toc527556610)

[5.2.1.Dzelzceļa transporta spēja konkurēt ar autotransportu 41](#_Toc527556611)

[5.2.2. Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvars 41](#_Toc527556612)

[5.3. Valsts budžeta programmas 31.00.00 "Sabiedriskais transports" apakšprogramma 31.04.00. "Finansējums dzelzceļa publiskai infrastruktūrai" 44](#_Toc527556613)

[5.4. Plānā paredzēto infrastruktūras atjaunošanas un modernizācijas projektu realizācijas iespējas 45](#_Toc527556614)

[5.5.Prognozētais finansējums infrastruktūras atjaunošanas un modernizācijas projektu realizācijai un jaunas infrastruktūras izveidei 45](#_Toc527556615)

[6. Turpmākās rīcības plāns 2018. – 2022.gadam. 48](#_Toc527556616)

[7. Ietekmes novērtējums uz valsts un pašvaldību budžetiem 51](#_Toc527556617)

[VAS “Latvijas dzelzceļš” publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras jauda 54](#_Toc527556618)

[2.pielikums 60](#_Toc527556619)

[VAS “Latvijas dzelzceļš” publiskās lietošanas dzelzceļa līniju garums un aprīkojums 60](#_Toc527556620)

[3.pielikums 62](#_Toc527556621)

[Informācija par pasažieru stacijām un pieturas punktiem 62](#_Toc527556622)

1. Kopsavilkums

Indikatīvā dzelzceļa infrastruktūras attīstības plāna mērķis

Indikatīvais dzelzceļa infrastruktūras attīstības plāns 2018.-2022.gadam izstrādāts, ievērojot Dzelzceļa likuma 9.panta otrās daļas noteikumus, ar ko pārņemtas Direktīvas 2012/34/ES, valsts saistības, kurās noteikts, ka valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru attīsta atbilstoši nepieciešamībai, ņemot vērā Eiropas Savienības vispārīgās vajadzības, kā arī vajadzību sadarboties ar kaimiņos esošajām trešajām valstīm un Dzelzceļa likuma 6.panta noteikumiem, kas paredz, ka valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūra tiek veidota atbilstoši tautsaimniecības vajadzībām un tās attīstībai, stabilas satiksmes interesēm, kā arī vides aizsardzības prasībām.

Šādā nolūkā SM pēc apspriešanās ar ieinteresētajām pusēm (dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs, pārvadātāji, Latvijas Tranzīta Biznesa asociācija u.c.) izstrādā un Ministru kabinets apstiprina indikatīvu dzelzceļa infrastruktūras attīstības stratēģiju (turpmāk- Plānu).

Atbilstoši Dzelzceļa likuma 9.panta trešajai daļai Plāns kalpo par pamatu LDz saimnieciskās darbības plāna izstrādei, kurā iekļauj ieguldījumu un finanšu programmu, un pamatojoties uz to tiek noslēgts daudzgadu līgums ar valsti, kurā noteikti publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvara nodrošināšanas principi, finansējuma avoti, publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras jaudas un kvalitātes rādītāji, kā arī plānošanas periodā sasniedzamie mērķi un uzdevumi.

Infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvara nodrošināšana

Dzelzceļa likuma grozījumi, kuri pieņemti 2016.gada 25.februārī un Regula 2015/909, prasības paredz būtiskas izmaiņas infrastruktūras maksas noteikšanas principos. 2017.gada 30. jūnijā publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicējs AS “LatRailNet” pieņēma jaunajām prasībām atbilstošu infrastruktūras maksas aprēķināšanas shēmu, kuru paredzēts piemērot no 2019.gada.

Ievērojot jaunos maksas noteikšanas principus un ierobežojumus sākot ar 2019.gadu, nepieciešams nodrošināt tādu publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras finansēšanas modeli, kurš paredzētu, gan līdzekļus publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvara nodrošināšanai, gan savlaicīgai infrastruktūras maksu finanšu iztrūkuma segšanai, ja infrastruktūras maksa nesedz infrastruktūras uzturēšanas un atjaunošanas izmaksas.

Dzelzceļa likuma 9.panta ceturtā daļa nosaka jaunus valsts pienākumus, kas paredz nodrošināt publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvaru. Tāpēc likumsakarīgas ir valsts intereses nodrošināt publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras maksas konkurētspēju un radīt apstākļus, lai publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvars izpildītos ar minimālu valsts budžeta līdzekļu iesaisti, maksimāli izmantojot biznesa vides radītās iespējas, šādam nolūkam paredzēts izmantot 3 pakāpju publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvara sasniegšanas mehānismu, kas detalizēti aprakstīts Plāna 5.2.2. sadaļā.

Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvaru ir jāparedz atjaunot 1 (viena) kalendārā gada laikā no zaudējumu konstatēšanas brīža, kā arī ir jāparedz avansa maksājumus finanšu līdzsvara nodrošināšanai.

Šāda finansēšanas modeļa realizēšanas risinājums varētu būt valsts budžeta programmas 31.00.00 "Sabiedriskais transports" apakšprogrammas 31.04.00 “Finansējums dzelzceļa publiskai infrastruktūrai” ietvaros nodalīt atsevišķus finansēšanas plānus- finanšu līdzsvara nodrošināšanai, pasažieru dzelzceļa staciju un pieturas punktu infrastruktūras uzturēšanai un citiem mērķiem, kas nodrošinātu apakšprogrammas līdzekļu izlietošanas caurspīdīgumu. Finansēšanas modelis nodrošinās Latvijas dzelzceļa tranzīta koridora konkurētspējas palielināšanu, pasažieru pārvadājumu veicināšanu un dažādu transporta veidu godīgas, nediskriminējošas konkurences ievērošanu.

 Piedāvātais publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras finansēšanas modelis varēs darboties un tikt realizēti investīciju projekti, ja konceptuāli pieņemtais MK lēmums par LDz valstij dividendēs izmaksājamo peļņas daļu 0% apmērā no uzņēmuma tīrās peļņas 2018.- 2021.gadam (Ministru kabineta 2018. gada 15. maija rīkojums Nr. 212 "Par atšķirīgu dividendēs izmaksājamo valsts akciju sabiedrības "Latvijas dzelzceļš" peļņas daļu par 2018.–2021. pārskata gadu”), tiks iestrādāts ikgadējā likumprojektā par valsts budžetu un likumprojektā par vidēja termiņa budžeta ietvaru attiecīgajos periodos. Efektivitāti nodrošinās arī savlaicīgi novirzīti valsts budžeta līdzekļi publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvara nodrošināšanai.

Tāpat Plāna darbības periodā jāparedz ikgadējais LDz vidējās darba samaksas pieaugums atbilstoši vidējās darba samaksas pieauguma tempam valstī, kas atbilstoši FM publiskotājām prognozēm par tautsaimniecībā nodarbināto mēneša vidējās bruto darba samaksas pieaugumu sastāda vidēji 5%. Prognozēts, ka aptuveni 25 % no plānotā darba samaksas pieauguma, LDz varēs nosegt no saviem optimizācijas rezultātā izbrīvētajiem resursiem.

Lai nodrošinātu publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja izmaksu līdzsvaru ar ieņēmumiem, no infrastruktūras maksas no pasažieru pārvadājumu pakalpojumu segmenta, ko sniedz saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu, nepieļaujot aizliegto šķērssubsidēšanu no citiem tirgus segmentiem, valsts budžeta programmas 31.00.00 "Sabiedriskais transports" apakšprogrammā 31.04.00. "Finansējums dzelzceļa publiskai infrastruktūrai” jāparedz atbilstoši valsts pasūtījumam pasažieru pārvadājumos pa dzelzceļu, ņemot vērā plānotos pārvadājumu apjomus un apstiprināto maksu dzelzceļa pasažieru pārvadājumiem un līdzekļus pasažieru dzelzceļa staciju un pieturas punktu infrastruktūras uzturēšanai 2018.gada līmenī.

Sagaidāmais rezultāts

Plāns raksturo publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru, veicamos uzturēšanas, modernizācijas un jaunas infrastruktūras izveides pasākumus, nosaka tautsaimniecības vajadzības dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanai un atjaunošanai, nepieciešamos finanšu līdzekļus un iespējamo infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvara nodrošināšanas mehānismu mainīga kravu pārvadājumu apjoma tirgus apstākļos.

Apstiprinot Plānu:

* tiek izpildītas Dzelzceļa likuma 6.panta prasības, kas paredz, ka valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūra tiek veidota atbilstoši tautsaimniecības vajadzībām un tās attīstībai, stabilas satiksmes interesēm, kā arī vides aizsardzības prasībām;
* tiek ievērotas Dzelzceļa likuma 9.panta ceturtās daļas prasības – paredzēts noteikt infrastruktūras prasības un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvara sasniegšanas mehānismu, valsts budžeta programmas 31.00.00 "Sabiedriskais transports" apakšprogrammas 31.04.00 “Finansējums dzelzceļa publiskai infrastruktūrai” ietvaros nodalīti atsevišķi finansēšanas plāni- finanšu līdzsvara nodrošināšanai, pasažieru dzelzceļa staciju un pieturas punktu infrastruktūras uzturēšanai un citiem mērķiem, tādējādi nodrošinot pārredzamību un stabilitāti arī tirgus dalībniekiem;
* tiek paredzēta minimāla valsts budžeta līdzekļu iesaiste publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvara nodrošināšanā.
* Tiek paredzēti galvenie noteikumi Plānam atbilstoša daudzgadu līguma noslēgšanai, kas saskaņā ar Dzelzceļa likuma 10.1 panta otro daļu slēdzams starp SM un publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju.

# 2. Esošās situācijas raksturojums un attīstības virzieni

## 2.1. Politikas ietvars

Izstrādājot Plānu, jāievēro šādi būtiski attīstības plānošanas dokumenti un tiesiskais ietvars:

* **Eiropas transporta politikas Baltā grāmata** “**Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu” (Baltā grāmata)** (Briselē, 28.03.2011. COM(2011) 144)

Baltajā grāmatā uzsvērts, ka galvenais izaicinājums ir pārtraukt transporta sistēmas atkarību no naftas, nepasliktinot tās efektivitāti un neapdraudot mobilitāti. Saskaņā ar pamatiniciatīvu “Resursu ziņā efektīva Eiropa”, kas izveidota stratēģijas “Eiropa 2020” ietvarā, un 2011.gada energoefektivitātes plānu Eiropas transporta politikas galvenais mērķis ir palīdzēt izveidot sistēmu, kas atbalsta Eiropas ekonomikas attīstību, paaugstina konkurētspēju un nodrošina augstas kvalitātes mobilitātes pakalpojumus, vienlaikus efektīvāk izmantojot resursus. Praksē tas nozīmē, ka transportam jāpatērē mazāk energoresursu un izmantotajai enerģijai jābūt tīrākai, efektīvāk jāizmanto moderna infrastruktūra un jāsamazina negatīvā ietekme uz vidi un nozīmīgākajiem dabas resursiem.

Baltajā grāmatā noteikti vairāki konkrēti mērķi, kas attiecas uz dzelzceļu, tostarp:

* izveidot pilnībā funkcionālu un ES mēroga TEN-T “pamattīklu” līdz 2030. gadam un augstas kvalitātes un veiktspējas tīklu līdz 2050. gadam, kā arī nodrošināt tam atbilstošu informācijas pakalpojumu kopumu;
* līdz 2050. gadam savienot visas pamattīkla lidostas ar dzelzceļa, vēlams, ātrgaitas dzelzceļa, tīklu; nodrošināt, ka visas galvenās jūras ostas ir pietiekami savienotas ar dzelzceļa kravu pārvadājumu sistēmu un, kur iespējams, ar iekšzemes ūdensceļu sistēmu.
* **Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģija līdz 2030.gadam** (apstiprināta Latvijas Republikas Saeimā 2010.gada 10.jūnijā)

LIAS noteikts, ka nākotnē par prioritāti jākļūst dzelzceļa transporta attīstībai, jo tas ir perspektīvākais sauszemes transporta veids gan no drošības, gan vides kvalitātes viedokļa, un jāpalielina valsts atbalsts un investīcijas arī pasažieru pārvadājumu nodrošināšanā. Tā kā Latvijas dzelzceļa sistēma ir pilnībā savietojama ar NVS dzelzceļu tīkliem, jāattīsta un jāmodernizē Austrumu–Rietumu dzelzceļa transporta koridors, kā arī transporta koridors SanktPēterburga–Varšava, ļaujot izmantot Latgales reģiona potenciālu loģistikas pakalpojumu sniegšanā.

LIAS uzsvērts, ka, attīstot videi draudzīgāka un kvalitatīvāka sabiedriskā transporta infrastruktūru, tostarp uzlabojot reģionālo un starptautisko satiksmi, par prioritāru jānosaka sliežu transports un ka svarīgi ir sasaistīt dzelzceļa pasažieru pārvadājumus ar pilsētu sabiedrisko transportu, īpaši Rīgā.

Pēdējo desmit gadu laikā ir slēgtas vairākas dzelzceļa līnijas un to infrastruktūra demontēta, citās dzelzceļa līnijās ir pārtraukti vai samazināti pasažieru pārvadājumi, kas nelabvēlīgi ietekmē attālāku teritoriju sasniedzamību un pasliktina to attīstības iespējas. Tāpēc nākotnē iekšzemes pasažieru pārvadājumos pilnvērtīgi jāizmanto esošā dzelzceļa tīkla potenciāls, jāsaglabā esošais dzelzceļa tīkls un jāplāno tā uzlabošana.

Lai dzelzceļa transporta potenciāls iekšzemes vajadzībām tiktu izmantots efektīvi un racionāli, ir jāpalielina tā loma, atjaunojot slēgtās dzelzceļa līnijas vietās, kur tas ir ekonomiski pamatoti un var dot būtisku ieguldījumu teritoriju attīstībā. Nepieciešams uzlabot dzelzceļa infrastruktūru maršrutos starp Rīgu un nacionālas nozīmes centriem, lai samazinātu ceļojumam vajadzīgo laiku. Nepieciešams plānveidīgi īstenot Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikāciju, lai palielinātu Latvijas transporta nozares konkurētspēju, nodrošinātu no projekta īstenošanas prognozēto ekonomisko ieguvumu, samazinātu fosilo energoresursu izmantošanu un padarītu dzelzceļu videi draudzīgāku.

Uzlabojot mobilitāti starp Baltijas jūras reģiona valstīm, īpaši nozīmīgs un prioritārs ir starptautiskā dzelzceļa maršruta “Rail Baltica” projekts, kuru īstenojot tiks veicināta Latvijas integrācija vienotā Eiropas dzelzceļa sistēmā un nodrošināta iespēja izmantot dzelzceļa transportu kā līdzvērtīgu alternatīvu gaisa satiksmei, pēc iespējas nodrošinot arī sasaisti ar citiem transporta veidiem.

* **Latvijas Nacionālais attīstības plāns 2014.–2020. gadam (NAP 2020)** (apstiprināts Latvijas Republikas Saeimā 2012.gada 20.decembrī)

Konkretizējot LIAS noteikto, NAP 2020 paredzēta “Rail Baltica” Latvijas posma tehniskās dokumentācijas izstrāde un izbūves sākšana, Austrumu–Rietumu dzelzceļa infrastruktūras atjaunošana un modernizācija (TEN-T nodrošināšana), nozīmīgāko transporta koridoru infrastruktūras nodrošināšana un attīstība (TEN-T), tostarp pilsētu satiksmes infrastruktūras sasaiste ar TEN-T tīklu un sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšana vienotā autobusu un vilcienu maršrutu tīklā.

* **Transporta attīstības pamatnostādnes 2014.–2020. gadam (TAP 2020)** (apstiprinātas ar Ministru kabineta 2013. gada 27. decembra rīkojumu Nr. 683)

TAP 2020 atbilstoši Baltajai grāmatai uzsvērta vairāku dzelzceļa līniju elektrifikācijas nepieciešamība, tādējādi tiktu ne tikai panākta lielāka energoefektivitāte, bet arī būtiski samazināts kaitīgo emisiju daudzums (daļa patlaban pa autoceļiem pārvadāto kravu tiktu pārvadātas pa dzelzceļu, kas ir energoefektīvāks pārvadājumu veids), kā arī “Rail Baltica” dzelzceļa līnijas attīstība. “Rail Baltica” attīstības nozīmīgums uzsvērts arī ES Stratēģijas Baltijas jūras reģionam īstenošanas kontekstā.

TAP 2020 kā būtiskas risināmas problēmas norādītas:

* publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras uzturēšana patlaban notiek minimāli iespējamā (nepietiekamā) apjomā, jo nav ieviests ilgtspējīgs, ES tiesību aktiem un labākajai praksei atbilstošs finansēšanas mehānisms publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanai un atjaunošanai;
* nav skaidras politikas attiecībā uz maznoslogotām dzelzceļa līnijām un pievedceļiem, kas sadārdzina infrastruktūru kopumā un rada potenciālu konkurences priekšrocību klientiem, kuru pieslēgumus stratēģiskās nozīmes dzelzceļa tīklam daļēji uztur uz kravu pārvadājumu rēķina galvenajos maršrutos;
* nav noteiktas politikas attiecībā uz tām dzelzceļa līnijām, kurās kustība pārtraukta, tādējādi radot izmaksas, kuras nevar attiecināt uz saimniecisko darbību;
* zems dzelzceļa tīkla elektrifikācijas īpatsvars un augsts esošās sistēmas nolietojums, kas sadārdzina pārvadājumus (augstākas degvielas un ritošā sastāva ekspluatācijas izmaksas) un negatīvi ietekmē vidi (augstāks kaitīgo emisiju apjoms uz vienu pakalpojuma vienību);
* nav sliežu ceļa savienojuma ar starptautisko lidostu “Rīga”, kā dēļ tiek samazināta lidostas pievilcība ilgtermiņā;
* mūsdienu prasībām neatbilstoša pasažieru apkalpošanai paredzētā dzelzceļa infrastruktūra.

Lai risinātu šīs problēmas, paredzēti konkrēti pasākumi, tostarp TEN-T tīklā esošā dzelzceļa tīkla infrastruktūras attīstība (“Rail Baltica”, Austrumu–Rietumu dzelzceļa koridora un Pierīgas pasažieru vilcienu maršrutu tīkla elektrifikācija ar 25 kV maiņspriegumu, dzelzceļa pasažieru infrastruktūras modernizācija, nozīmīgāko dzelzceļa mezglu rekonstrukcija u.c.), ilgtspējīga publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas un atjaunošanas finansēšanas mehānisma izstrāde, paredzot valsts budžeta finansējumu un ieviešot Direktīvu 2012/34/ES telpu (pārstrādāta redakcija), prasības, kā arī valsts politikas (īpašumtiesības, finansējums utt.) izstrādi kustībai slēgtu vai maznoslogotu transporta infrastruktūras (ceļu, dzelzceļa) posmu un dzelzceļa pievedceļu apsaimniekošanā. Pašlaik notiek TAP 2020 vidusposma izvērtēšana.

* **Direktīva** **2012/34/ES**

Direktīva 2012/34/ES paredz dalībvalstīm izstrādāt un publicēt infrastruktūras attīstības stratēģiju, samazināt infrastruktūras piekļuves maksu, kā arī veikt investīcijas dzelzceļa infrastruktūras attīstībā. Šīs izmaiņas sekmē publisko un privāto investīciju apjoma pieaugumu. Papildus tam Direktīva 2012/34/ES paredz plašāku pilnvaru piešķiršanu dzelzceļa infrastruktūras regulatīvai iestādei, kam jābūt nodalītai no infrastruktūras pārvaldītāja, lai nodrošinātu taisnīgu un nediskriminējošu infrastruktūras pārvaldītāja uzraudzību.

Viena no Direktīvas 2012/34/ES būtiskajām sadaļām (IV nodaļas 2. iedaļa) regulē, kā nosakāma maksa par minimālā piekļuves publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pakalpojuma nodrošināšanai, ieviešot tiešo izmaksu principu, proti, pārvaldītāja izmaksu un peļņas principa aizstāšanu ar garantētu maksu tiešo izmaksu apmērā, kam pieskaitīts saskaņā ar tirgus situāciju noteikts uzcenojums.

Attiecīgo Direktīvas 2012/34/ES sadaļu īsteno Regula 2015/909, kas ir saistoša visām dalībvalstīm.

## 2.2. Valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūra, pamatrādītāji un tehniskā stāvokļa raksturojums

Valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūra, pamata rādītāji un tehniskā stāvokļa raksturojums ir norādīts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras tīkla pārskatā. Valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras 1520 mm sliežu ceļu standarta līniju kopējais ekspluatācijas garums ir 1827 kilometri (izvērstais garums 3137 kilometri) Dzelzceļa tīkls savienots ar Igauniju, Lietuvu, Krieviju un Baltkrieviju.

Līdzstrāvas sprieguma (3 kV) elektrificēto dzelzceļa līniju garums ir 251 kilometrs (izvērstais garums 637 kilometri). Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrā ir šādi elektrificēti iecirkņi: Rīgas Pasažieru stacija–Jelgava; Torņakalns–Tukums 2; Rīgas Pasažieru stacija–Zemitāni–Skulte; Rīgas Pasažieru stacija–Aizkraukle; Zemitāni–Šķirotava.

Pieļaujamā ass slodze pamata publiskās lietošanas dzelzceļu tīklā ir 25 tonnas.

Vēsturiskā mantojuma šaursliežu dzelzceļa Gulbene–Alūksne infrastruktūras, 750 mm sliežu ceļu standarta līniju garums ir 33 kilometri.

Atbilstoši Ministru kabineta 2004. gada 29. jūnija noteikumi Nr. 566 "Metodika, pēc kuras stratēģiskās un reģionālās nozīmes dzelzceļa infrastruktūra iedalāma kategorijās", dzelzceļa infrastruktūra ir iedalāma trīs kategorijās. Katrai dzelzceļa infrastruktūras kategorijai ir noteikts tehniskais aprīkojums, kā arī ekspluatācijas un remonta tehniskās prasības.

Dzelzceļa infrastruktūras tehniskās ekspluatācijas pamatprasības ir TEN. TEN paredz tehniskā aprīkojuma uzturēšanu, prasības dzelzceļa satiksmes vadībai, sakaru un elektroapgādes iekārtām, staciju un pieturas punktu standartus, dzelzceļa infrastruktūras tehnisko iekārtu izmantošanu un vilcienu kustības organizāciju.

Dzelzceļa infrastruktūras pamats ir **sliežu ceļi un inženierbūves**, kas nodrošina vilcienu kustību ar noteiktiem ātrumiem. Vilcienu sastāvu dinamiskā iedarbība būtiski ietekmē sliežu ceļu un inženierbūvju stāvokli. Lai nodrošinātu pārvadātājiem caurlaides spēju, LDz veic sliežu ceļu, zemes klātnes, inženierbūvju vai cita sliežu ceļu aprīkojuma tehniskā stāvokļa tehnisko apskati un savlaicīgu atklāto bojājumu novēršanu infrastruktūras starpremontu periodā, kā arī preventīvus pasākumus, kas novērš iespējamo bojājumu rašanās iemeslus. Atkarībā no sliežu ceļu kategorijas un objekta atrašanās vietas – galvenie ceļi vai stacijas ceļi – tiek piemērots atbilstošais remonta veids. Kapitālā remonta cikls atkarībā no kravu aprites iecirknī ir 15–50 gadu.

**Elektroapgādes sistēmas** nodrošina elektroenerģijas piegādi visiem dzelzceļa infrastruktūras objektiem. Sistēmas veidotas kā vēsturiski būvēti tehniskie risinājumi, tās ir fragmentētas, un tajās darbojas dažādu veidu iekārtas. Kopumā patlaban ir 580 transformatoru apakšstacijas, augstsprieguma gaisa vadu elektroapgādes līnijas 1292 kilometru garumā, augstsprieguma elektroapgādes kabeļlīnijas 236 kilometru garumā, kā arī 243 stacionārās dīzeļelektrostacijas. Lielākajai daļai apakšstaciju kalpošanas ilgums tuvojas beigām, sistēmas vadība ir decentralizēta.

**Elektrifikācijas sistēmai** ir 11 vilces apakšstacijas (8 stacionārās un 3 pārvietojamās apakšstacijas ar kopējo jaudu 126,78 tūkst. kVA), kontakttīkls nodrošina elektroenerģijas piegādi pasažieru vilcienu vilces vajadzībām (ap 40 miljoniem kWh gadā). Pārvietojamās vilces apakšstacijas “Tukums”, “Ķegums” un “Skrīveri” ir kritiskā stāvoklī, jo celtniecības brīdī tika paredzētas ekspluatācijai pagaidu režīmā un jau ir nokalpojušas noteikto resursu. Lielākā daļa kontakttīkla iekārtu (izolatoru, atdalītāju) ir nokalpojušas aptuveni 50 gadu, iekārtas ir fiziski nolietojušās, un to ekspluatācijas termiņš ir pārsniedzis vidējo ekspluatācijas laiku. Daudzos posmos nepieciešama kontaktvada nomaiņa.

Nozīmīgi tehniskie līdzekļi, kas tiek izmantoti vilcienu kustības nodrošināšanā, ir **SCB**, automātiskās lokomotīvju signalizācijas, vilcienu kustības dispečeru centralizācija, pārmiju elektriskā centralizācija, kontrolmērītāju aparatūra un citas signalizācijas sistēmas. 2010.–2011.gadā SCB ierīču sistēmas tika modernizētas 55 stacijās un 609 kilometrus garā sliežu ceļu posmā. 2011.–2014.gadā, būvējot otro sliežu ceļu iecirknī Skrīveri–Krustpils, tika modernizētas arī SCB ierīču sistēmas – piecas stacijas un 54 kilometrus garš sliežu ceļu posms tika aprīkots ar mikroprocesoru ierīcēm.

2014.–2015. gadā tika realizēti šādi projekti: “Signalizācijas, telekomunikācijas un elektroapgādes sistēmu modernizācija iecirknī Bolderāja 1–Zasulauks” (MPC sistēma – 4 stacijas, autobloķēšana – 10kilometri), “Šķirotavas stacijas centralizācijas modernizācija” (MPC sistēma – 3 parki, autobloķēšana – 18 kilometri), “Liepājas stacijas signalizācijas sistēmas modernizācija ar sliežu ceļu rekonstrukciju” (MPC sistēma – 1 stacija, autobloķēšana – 16kilometri), “Šķirotavas stacijas šķirošanas uzkalna rekonstrukcija” (MPC sistēma – uzkalns).

Automātiskās bloķēšanas iekārtas ir ieviestas lielākajā daļā 1. un 2. kategorijas publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras iecirkņu, tomēr joprojām ap 7% šo 1. kategorijas iecirkņu un 32% 2. kategorijas iecirkņu darbojas pusautomātiskās bloķēšanas iekārtas. Lai ieviestu pilnu dispečeru centralizāciju, pusautomātiskās bloķēšanas iekārtas nepieciešams nomainīt pret automātiskās bloķēšanas iekārtām.

**Telekomunikāciju infrastruktūras** pilnveidei 2015.gadā ir pabeigts MDPT projekts– izveidots maģistrālo datu pārraides tīkls, uzstādot iekārtas centrālajos dzelzceļa mezglos un stacijās, atjaunojot un izveidojot lokālos datu pārraides tīklus dzelzceļa stacijās un administratīvajās ēkās, modernizējot un paplašinot korporatīvo balss sakaru un tehnoloģisko balss sakaru risinājumus, modernizējot divpusējo parka skaļruņu sakaru sistēmas. Patlaban tiek izmantotas skaļsakaru sistēmas vairāk nekā 30 dzelzceļa parkos. Līdz centralizētā digitālā vilcienu radiosakaru risinājuma ieviešanai ir jāsaglabā esošā decentralizēto skaļsakaru sistēma 2,13Mhz.

**Vilcienu kustības organizēšana** ir komplicēts vadības process, kas balstīts uz ciešu savstarpēju sadarbību starp dažādām LDz struktūrvienībām, pasažieru un kravu pārvadātājiem, kā arī to klientiem. Kravu pārvadātāju klienti kravu pārvadājumus pasūta pārsvarā uz Latvijas ostām. Vilcienu kustības organizēšanu ietekmē arī ostu infrastruktūras ierobežojumi un kuģu neregulāra apkalpošana.

Pasažieru vilcienu kustības organizēšana prasa vislielāko vilcienu kustības precizitāti, kā arī kvalitatīvu atbalstošās/ apkalpojošās /pasažierustacijās un pieturas punktos. LDz īpašumā ir 3377 nekustamā īpašuma objekti, to skaitā – 1977 ēkas (staciju ēkas, dienesta un tehniskās ēkas u.c.) un 1400 būves (nojumes, peroni, rampas, estakādes, ūdenssaimniecības būves un citas) un 33 zemes vienības ar kopējo platību 14 hektāri. Pasažieru dzelzceļa staciju infrastruktūras objekti, piemēram, staciju ēkas, ir apmierinošā tehniskā stāvoklī, taču lielākā daļa pasažieru platformu ir nolietojušās un nepietiekami aprīkotas. Līdz 2016.gada 31.decembrim LDz bija modernizējis un pārbūvējis 27 pasažieru platformas stacijās un pieturas punktos, katrā stacijā pārbūvētā vienībā izbūvējot piekļuves pasažieriem ar kustību traucējumiem.

**Dzelzceļa transporta vides aspekti**

Dzelzceļa transports ne tikai nacionālā, bet arī starptautiskā līmeņa transporta un vides politikas plānošanas dokumentos ir atzīts par videi draudzīgāko transporta veidu, paredzot šim transporta veidam būtisku lomu kopējo ilgtermiņa vides mērķu sasniegšanā. Nozīmīgākie dzelzceļa transporta vides aspekti papildus siltumnīcefekta gāzu emisijām ir sliežu ceļu piesārņojums ar naftas produktiem (tostarp vēsturiskais), kā arī troksnis, un vibrācijas un klimata pārmaiņu ietekme (krasas temperatūras izmaiņas, plūdi).

Grunts piesārņojums ar naftas produktiem ir redzamākā ekoloģiskā problēma, kas ir aktuāla vietās, kur tiek apstrādāti ar naftas produktiem krauti dzelzceļa vagoni (cisternas) vai pirms izejas signāliem stāv dīzeļlokomotīves. Tādas galvenokārt ir degvielas un kurināmā bāzes un lokomotīvju ekipēšanas punkti, vagonu tehniskās apkopes punkti, dīzeļlokomotīvju un dīzeļvilcienu motorvagonu stāvlaukumi, vietas stacijās (parki vai atsevišķi sliežu ceļi). Lielākajā daļā piesārņoto vietu grunts piesārņojums veidojies jau kopš 20. gadsimta astoņdesmitajiem gadiem, taču piesārņojuma samazināšanas pasākumi, ņemot vērā to augstās izmaksas, veikti nepietiekami, tos koncentrējot uz kritiskākajām vietām. Viens no galvenajiem šāda piesārņojuma cēloņiem ir pastāvīgas sīkas naftas produktu noplūdes (pilēšana, sūkšanās) no ritošā sastāva. LDz ir identificējis165 lokomotīvju stāvēšanas un apstāšanās vietas, kas pakļautas piesārņojuma riskam (iekļautas arī vietas, kur notiek bīstamo kravu pārsūknēšana no bojātas cisternas veselā), no tām 143 vietās ir augsts risks, radot draudus apkārtējai videi.

Lai samazinātu iespējamo grunts piesārņojumu ir veikta 14 maģistrālo lokomotīvju modernizācija, un ieklāti naftas produktu absorbenti ar kopējo garumu 110 metri noslogotākajās lokomotīvju apstāšānās vietās. Līdz 2022. gadam plānots papildināt lokomotīvju apstāšanās vietu skaitu, kas aprīkotas ar naftas produktu absorbējošiem paklājiem, tādejādi samazinot iespējamo augsnes piesārņošanu.

Troksnis. Saskaņā ar likuma “Par piesārņojumu” 18.1 pantu trokšņa kartēšanu un trokšņa stratēģisko karšu izstrādi aglomerācijas teritorijai nodrošina attiecīgā pašvaldība, rīcības plānu trokšņa samazināšanai transporta infrastruktūras objektam, kas atrodas aglomerācijas teritorijā un ārpus aglomerācijas teritorijas, attiecīgā transporta infrastruktūras objekta pārvaldītājs, sadarbojoties ar pašvaldību.

Tā kā trokšņa problemātikas risināšana, izmantojot trokšņu sienas, ir finansiāli dārga, līdzšinējā pieredze ar trokšņu sienu izbūvi Latvijā ir minimāla un saistīta ar šā jautājuma risināšanu iespēju robežās kādā plašākā infrastruktūras modernizācijas projektā. Vienīgā trokšņu siena, lai samazinātu dzelzceļa radīto troksni, ierīkota Pļaviņās, īstenojot ES līdzfinansēto projektu “Otrā sliežu ceļa būvniecība posmā Skrīveri–Krustpils”.2015. gada nogalē LDz pabeidza apjomīgu projektu “Šķirotavas stacijas šķirošanas uzkalna rekonstrukcija”. Ņemot vērā rūpes par sabiedrību, īpaša uzmanība tika pievērsta riteņu un vagonu sakabes šķirošanas laikā radītā trokšņa samazināšanai, tāpēc tika nomainīti sliežu gulšņi un to stiprinājumi, izmantotas garsliedes, modernizētas pārmijas un uzstādīti kopumā 30 moderni hidraulisko lēninātāju komplekti, kas ļāva būtiski samazināt trokšņa līmeni bremzēšanas laikā.

Modernizēto maģistālo lokomotīvju ekspluatācija stacijās, kas atrodas apdzīvotās vietās, kā piemēram stacija “Šķirotava”, ļauj samazināt trokšņa līmeni un vibrācijas.

Vibrācijas. Lai arī normatīvie akti neregulē jautājumu par transportlīdzekļu radīto vibrāciju, vibrācija ir ļoti cieši saistīta ar troksni, jo dzelzceļa radītājs troksnis izplatās ne tikai pa gaisu, bet arī pa zemi. Turklāt vibrācija var nodarīt kaitējumu dzelzceļa tuvumā esošajām ēkām un būvēm. Paaugstināta vibrācija kaitē arī pašam dzelzceļam. Pretvibrācijas pasākumi ir dārgi un bieži vien grūti realizējami arī tehnisku iemeslu dēļ.

Nākotnē lietderīgi ir noteiktās vietās, veicot sliežu ceļu kapitālo remontu vai būvējot jaunu sliežu ceļu, zem sliežu ceļa balasta slāņa ieklāt speciālus vibrāciju slāpējošus paklājus.

Klimata pārmaiņu ietekme. Pieaugošā klimatu pārmaiņu ietekme, un tās rezultātā dzelzceļa ekspluatāciju ietekmējošie faktori – krasas temperatūras svārstības, vētras un plūdi, tiek ņemti vērā nodrošinot dzelzceļa ekspluatāciju un plānojot infrastruktūras attīstības projektus. Paaugstinātas gaisa temperatūras gadījumā, kad rodas sliežu deformācijas risks, tiek noteikti kustības ātruma ierobežojumu. Regulāri veicot sliežu ceļu uzbērumu apsekošanu un novērtējumu, tiek iegūta informācija par to tehnisko stāvokli, īpaši terirorijās ar paaustinātas plūdu iespējamībvas risku. Plānojot infrastruktūras attīstības projektus šie faktori tiek izvērtēti izveidojot riska novērtēšanas matricu, kas ļauj pārliecināties par klimata pārmaiņu faktoru ietekmi uz projektu un ar tiem saistītiem riskiem. Šādi novērtējot nepieciešamās izmaiņas tehnoloģiskajos risinājumos.

Dzelzceļa infrastruktūras darbības nodrošināšanai ir jāsabalansē tehniskās apkopes darbi ar sistemātisku atjaunošanu, kas ir nepārtraukts pasākumu komplekss, lai nodrošinātu dzelzceļa infrastruktūras objektu izmantošanas atbilstību Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumiem. Nepaveikti atjaunošanas darbi rada uzturēšanas izmaksu pieaugumu. Kopumā pēdējo sešu gadu laikā (2011.–2016.)investīcijas infrastruktūrā veiktas atjaunošanas darbības ir 613 miljonu euro apmērā, lielākajai daļai piesaistot Eiropas Savienības struktūrfondu līdzekļus*.* Uzlabojumi infrastruktūrā paaugstina drošības līmeni, nodrošina kvalitāti un veicina dzelzceļa konkurētspēju. Infrastruktūras nodrošināšanai atbilstošā tehniskajā stāvoklī 2016.gadā bija nepieciešami finanšu līdzekļi 134,3 miljonu euro apmērā

Latvijā ir arī dzelzceļa līnijas, kurās vilcienu satiksme ir pārtraukta, galvenokārt to ekspluatācijas ekonomiskā neizdevīguma dēļ. 1.tabulas 1.un 2.punktā norādītās līnijas (zeme kopā ar dzelzceļa infrastruktūru), kas ar Ministru kabineta 1999. gada 3. novembra rīkojumu Nr. 510 "Par valsts dzelzceļa līnijas iecirkņa Skulte-Ipiķi-valsts robeža nodošanu pašvaldībām" un Ministru kabineta 2002. gada 24. aprīļa rīkojums Nr. 212 "Par valsts dzelzceļa līnijas Madona-Lubāna nodošanu pašvaldību īpašumā" nodotas īpašumā vietējām pašvaldībām, ir nojauktas. 1.tabulas 3., 4., 5., 6. un 8.punktā norādītajās līnijās LDz ir demontējis sliežu ceļa virsbūves materiālus, savukārt infrastruktūras elementi – uzbērumi, tilti, caurtekas, ūdens novadīšanas iekārtas – nav demontēti. 1. tabulas 7. punktā norādītajā līnijā sliežu ceļa virsbūve nav demontēta, jo līdz šim nav rasts risinājums, kā atjaunot pārrobežu satiksmi.

Zemes reformas laikā ar pašvaldību lēmumiem zeme visās līnijās tika nodota lietošanā LDz un, atbilstoši Ministru kabineta 2010. gada 31. maija rīkojumam Nr. 297 "Par zemes vienību piederību vai piekritību valstij un nostiprināšanu zemesgrāmatā uz valsts vārda attiecīgās ministrijas vai valsts akciju sabiedrības "Privatizācijas aģentūra" personā" 9.punktā noteiktajam ir piekritīga valstij Satiksmes ministrijas personā. Ņemot vērā, ka prioritāras ir tās līnijas, kurās notiek vilcienu kustība, zemes kadastrālā uzmērīšana un reģistrācija zemesgrāmatā uz valsts vārda Satiksmes ministrijas personā līnijās, kur nenotiek vilcienu kustība, finanšu līdzekļu trūkuma dēļ ir atlikta uz vēlāku laiku.

1.tabulas 1., 2., 3.,4., 5. un 6.punktā iekļautās līnijas ir svītrotas no Ministru kabineta 1998. gada 20. oktobra noteikumiem Nr. 411 "Noteikumi par stratēģiskās un reģionālās nozīmes dzelzceļa infrastruktūras iedalījumu" 3.punktā “Reģionālās nozīmes dzelzceļa infrastruktūrā ir šādi dzelzceļa infrastruktūras iecirkņi”.

1.tabulas 7. punktā minētajai līnijai saskaņā ar Ministru kabineta 2004. gada 14. oktobra rīkojumu Nr. 759 "Par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras statusa piešķiršanu"atzīts par spēku zaudējušu ar Ministru kabineta 2018. gada 15. maija rīkojumu Nr. 215 "Par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras statusa piešķiršanu".

 1. tabula

**Līnijas, kur kustība pārtraukta**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| *Nr.**p.k.* | *Dzelzceļa līnijas nosaukums* | *Ekspluatācijas garums, km* | *Līnijas statuss* |
| 1. | Skulte-Limbaži-Aloja; Aloja-Rūjiena-Ipiķi-valsts robeža | 110,5 | Nodots vietējām pašvaldībām 2000.gadā |
| 2. | Madona-Lubāna | 35,1 | Nodots Madonas rajona pašvaldībai 2002.gadā |
| 3. | Ventspils-Liepāja | 121,5 | Izslēgts no Valsts dzelzceļa reģistra |
| 4. | Ieriķi-Gulbene | 105,1 | Izslēgts no Valsts dzelzceļa reģistra |
| 5. | Gulbene-Vecumi-valsts robeža | 77,9 | Izslēgts no Valsts dzelzceļa reģistra |
| 6. | Liepāja-Priekule | 40,2 | Izslēgts no Valsts dzelzceļa reģistra |
| 7. | Valsts robeža-Vaiņode- Priekule-valsts robeža | 47,3 | Reģionālas nozīmes dzelzceļa infrastruktūra |
| 8. | Iecirkņa Rīga Preču-Ērgļi posms Saurieši-Ērgļi | 81,3 | Reģionālas nozīmes dzelzceļa infrastruktūra  |

## 2.3. Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs, ar dzelzceļa infrastruktūru saistītie Latvijas tautsaimniecības subjekti un esošā tirgus situācija

Par Latvijas tautsaimniecības subjektiem, kas tieši vai netieši saistīti ar dzelzceļa infrastruktūru, var tikt uzskatīti: Latvijas ostas, LDz pārvadātāji, ekspeditori, kravu īpašnieki, stividori un citi uzņēmumi, Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs, Valsts dzelzceļa administrācija, Valsts dzelzceļa tehniskā inspekcija, asociācijas: Latvijas tranzīta biznesa asociācija un Baltijas asociācija – tranzīts un loģistika, padomes: Latvijas Ostu, Tranzīta un loģistikas padome, Sabiedriskā transporta padome u.c.

LDz ir valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs. Nākotnē, īstenojot “Rail Baltica” projektu, tiks izveidota jauna infrastruktūra, par kuras pārvaldītāju lēmums vēl nav pieņemts.

Esošā valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūra ģeogrāfiski ir izbūvēta no valsts Austrumu robežas līdz Rīgas, Ventspils un Liepājas ostām, veidojot Austrumu–Rietumu tranzīta koridoru, kas savienots ar dzelzceļa līniju starp valsts Ziemeļu–Dienvidu robežu un savā starpā savienots arī ar reģionālām līnijām. Dzelzceļa tīkla kopums dod iespēju dzelzceļa klientiem, kas ir kravu un pasažieru pārvadātāji, nodrošināt starptautiskos un iekšzemes kravu un pasažieru pārvadājumus, izmantojot publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru.

Latvijas tautsaimniecībā dzelzceļa kravu pārvadājumi un ostu termināļu darbība, kā arī to infrastruktūra ir cieši saistīta, ostu attīstība prasa arī attiecīgu dzelzceļa infrastruktūras attīstību un jaudas kapacitāti.

Dzelzceļa kravu pārvadājumus Baltijas valstīs negatīvi var ietekmēt arī pieaugošā konkurence starp ostām, līdz ar to ir svarīgi paaugstināt Latvijas dzelzceļa nozares konkurētspēju. To iespējams izdarīt, uzlabojot piekļuvi ostām un palielinot jaudu augstas pievienotās vērtības kravu pārvadājumiem, īpaši aizstājot beramkravu un lejamkravu iespējamo kritumu ar ģenerālkravām, konteineru un citām augstas pievienotās vērtības kravām.

Samazinoties Krievijas izcelsmes kravām, galvenā prioritāte ir kravu diversifikācija un jaunu kravu piesaiste. LDz veic aktīvu darbu sadarbības stiprināšanā ar Ķīnu, lai Eirāzijas tranzīta koridors sāktu darboties un lai Latvija kļūtu par būtisku tranzīta koridora posmu Ķīnas kravu importam ES. Lai dzelzceļu kravu pārvadājumi kļūtu daudzveidīgāki un tā apjomi noturīgāki un konkurētspējīgāki starp kaimiņvalstīm, LDz veic arī jaunu maršrutu izpēti no Indijas un Irānas.

 Dzelzceļa infrastruktūras caurvedes spēja jānodrošina tā, lai tā būtu kā stimulējošs tautsaimniecības attīstības faktors. Dzelzceļa tīkla jaudai jāļauj piesaistīt kravas ostu uzņēmumiem un jānodrošina tie ar dzelzceļa pārvadājumu jaudu turpmākajos attīstības plānos.

Patlaban Latvijā dzelzceļa kravu pārvadājumu jomā darbojas četri uzņēmumi: SIA “LDz CARGO”, AS “Baltijas Ekspresis”, AS “Baltijas Tranzīta serviss”, SIA “EURO RAIL CARGO”.

Iekšzemes pasažieru pārvadājumus pa dzelzceļu atbilstoši valsts pasūtījumam veic akciju sabiedrība “Pasažieru vilciens”. Regulāri pasažieru pārvadājumi maršrutos Pierīgā tiek veikti, izmantojot elektrovilcienus, starppilsētu satiksmē – dīzeļvilcienus.

Pierīgā pasažieri izmanto dzelzceļa transportu regulāri. Starppilsētu satiksmē dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas intensitāte vietējiem pasažieru pārvadājumiem ir atkarīga no attiecīgās pilsētas infrastruktūras, valsts un konkrētās pašvaldības īstenotās politikas. Dzelzceļa transports ir būtiski svarīgs Rīgas un Pierīgas reģionā, jo esošā autoceļu infrastruktūra nevar apmierināt nepieciešamo pasažieru pārvadājumu pieprasījumu. Notiek “Pasažieru vilciens” izsludinātais jauno vilcienu iegādes konkurss. Pēc jaunu elektrovilcienu iegādes AS “Pasažieru vilciens” plāno ieviest vilcienu kustības grafiku ar regulāru intervālu, kas būtiski palielinās pārvadājumu apjomus un prasīs arī ieguldījumus infrastruktūras uzlabošanā.

SIA “LDz CARGO” nodrošina starptautiskos pasažieru pārvadājumus.

SIA “Gulbenes – Alūksnes bānītis” ir pašvaldībām un privātiem uzņēmējiem piederošs uzņēmums, kas veic iekšzemes pasažieru pārvadājumus pa šaursliežu vēsturiskā mantojuma dzelzceļu posmā Gulbene–Alūksne.

Plāna sastādīšanas brīdī pārvadātāji, izmantojot dzelzceļa infrastruktūras jaudu (minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu), maksā par pakalpojumu, kas aprēķināts pēc pilno izmaksu iekļaušanas principa, ievērojot Sabiedrisko pakalpojumu regulēšanas komisijas apstiprināto metodiku, t.i. atbilstoši pilno pašizmaksu attiecināmajam apmēram. Saskaņā ar Dzelzceļa likuma 11.panta otro daļu ir noteikts, ka pēc būtības no 2019.gada infrastruktūras maksa būtu jānosaka atbilstoši tiešajām izmaksām, kas radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus. Šāda pieeja īstenojama saskaņā ar Regulu 2015/909 un piemērojot uzcenojumu. Tas nozīmē, ka saskaņā ar Dzelzceļa likuma 11.1 pantu, lai pilnībā segtu publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam radušās izmaksas, ja tirgus situācija to pieļauj, publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicējs maksai piemēros uzcenojumus, pamatojoties uz efektīviem, pārredzamiem un nediskriminējošiem principiem, vienlaikus garantējot optimālu dzelzceļa konkurētspēju un ievērojot pārvadātāju sasniegto produktivitātes pieaugumu. Saskaņā ar Dzelzceļa likuma 11.panta pirmo daļu un 12.panta otro daļu AS “LatRailNet” 2017.gada 30. jūnijā ir pieņēmis publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras “Maksas aprēķināšanas shēmu”, kurā paredzēta šāda tirgus segmentācija:

* pasažieru pārvadājumu pakalpojumi, ko sniedz saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu;
* citi pasažieru pārvadājumu pakalpojumi;
* kravu pārvadājumu pakalpojumi, izņemot vilcienu satiksmes pakalpojumus attiecībā uz kravu pārvadājumiem no trešajām valstīm vai uz trešajām valstīm, kuru dzelzceļa tīkla sliežu platums ir 1520 milimetri, par kuru Dzelzceļa likumā 111.panta devītajā daļā ir paredzēts izņēmums.

## 2.4.Valsts noteiktās funkcijas dzelzceļa nozarē

Patlaban saskaņā ar Dzelzceļa likuma 7.1panta astoto daļu 30.panta 2.1 daļu, 33.panta piekto daļu, 33.1panta piekto daļu, LDz no maksas par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu pārvadājumiem finansē:

1. Obligāti apsargājamos valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras objektus. Nacionālās drošības pasākumu veikšana – obligāti apsargājamo valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras objektu apsardze, kuru LDz veic saskaņā ar Ministru kabineta 2010.gada 1.jūnija noteikumiem Nr. 496 “Kritiskās infrastruktūras, tajā skaitā Eiropas kritiskās infrastruktūras, apzināšanas un drošības pasākumu plānošanas un īstenošanas kārtība” un Ministru kabineta 2007.gada 18.decembra noteikumiem Nr. 923 “Noteikumi par obligāti apsargājamajiem valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras objektiem un to apsargāšanas kārtību” un valsts aizsardzības pasākumu veikšana – militāro kravu dzelzceļa pārvadājumu organizēšana saskaņā ar Dzelzceļa likuma 25.1 pantu (ciktāl to nesedz konkrēto kravu pārvadātāju veiktā maksa par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu);
2. Dzelzceļa nozares regulēšanas un uzraudzības funkciju veikšanu –Valsts dzelzceļa administrācijas, Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas, Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja finansējuma nodrošināšana;
3. Kultūras un vēsturiskā mantojuma aizsardzību – vēsturiskā mantojuma dzelzceļa finansēšana saskaņā ar Dzelzceļa likuma 7.1 panta prasībām;
4. Kultūras un vēsturiskā mantojuma aizsardzību – publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras objektu vai apkalpes vietu (piemēram, staciju ēku), kas uzskatāmi par kultūras vai vēsturisko mantojumu, uzturēšana.

Šo izmaksu iekļaušana dzelzceļa publiskās lietošanas infrastruktūras maksā samazina Latvijas tranzīta koridora konkurētspēju, bet saskaņā ar minēto Dzelzceļa likuma regulējumu šo funkciju finansējums jānodrošina publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam. Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras maksas sadārdzinājums samazina pieprasījumu pēc dzelzceļa pārvadājumiem, jo maksa nav konkurētspējīga salīdzinājumā ar citiem transporta veidiem (kuru izmaksu bāzēs šādas izmaksas netiek iekļautas), tāpat tas negatīvi ietekmē dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja spēju sasniegt finanšu līdzsvaru. Turklāt, no 2019. gada šādu izmaksu iekļaušana infrastruktūras maksās, kas būs aprēķinātas pēc tiešo izmaksu metodes, nebūs pieļaujama, ja tirgus nav spējīgs to maksāt.

## 2.5. Dzelzceļa attīstības virzieni

Dzelzceļa infrastruktūras attīstību ir jāplāno tā, lai tuvāko piecu gadu laikā būtu iespēja nodrošināt tautsaimniecības subjektu esošo un prognozējamo pieprasījumu pēc dzelzceļa infrastruktūras jaudas atbilstoši mobilitātes vajadzībām, kas ir mainīgas gan sezonāli (rudenī, ziemā un pavasarī ir nepieciešama lielāka jauda nekā vasaras sezonā), gan ievērojot elastīgumu pa diennaktīm, ka arī reģionāli. Esošais dzelzceļa infrastruktūras jaudas līmenis var nodrošināt prognozētos pārvadājumu apjomus, un Latvijas tautsaimniecības interesēs ir nodrošināt ilgtspējīgu valsts transporta sistēmu kopumā, tostarp gan pasažieru pārvadājumiem, gan jau izbūvēto ostu jaudas turpmākai izmantošanai, kā arī ostu turpmākajām attīstības iespējām. Lai nodrošinātu drošus, stabilus un konkurētspējīgus dzelzceļa pārvadājumus, ir jāveic atbilstoša dzelzceļa infrastruktūras attīstību savienojot ar pienācīgo uzturēšanu, sistemātiska atjaunošanu un modernizāciju.

Dzelzceļa infrastruktūras izmantošana, nodrošinot Latvijas kā ilgtspējīga transporta un loģistikas centra attīstību reģionā, ir cieši saistīta ar starptautisko kravu pārvadājumu konkurētspēju. Pārvadātāji un kravu nosūtītāji izvēlas izdevīgāko transportēšanas ceļu starptautiskā mērogā. Prognozēts, ka ar laiku saasināsies konkurence un ieguvējas būs tās valstis, kas operatīvāk reaģēs uz tirgus izmaiņām. Saasinātas konkurences apstākļos starp Baltijas valstīm Latvijai nepieciešams nodrošināt ES dzelzceļa interoperabilitātes prasības, kā arī uzlabojot infrastruktūru atbilstoši tehnoloģiskajiem standartiem, un jāveicina pārvadājumu koridoru un Latvijas ostu attīstība.

Latvijas dzelzceļa infrastruktūrai salīdzinājumā ar kaimiņvalstīm jābūt konkurētspējīgai kravu pārvadājumos tranzīta koridoros, kas nozīmē attīstīties, ievērojot ES un trešo valstu infrastruktūras attīstības jaunās tendences. Būtisks trešo valstu izaicinājums līdz 2030.gadam ir krauto vilcienu svara palielinājums līdz 9000 tonnām un ES kaimiņvalstu krauto vilcienu svara palielinājums līdz 7000 tonnām ar 71 standarta vagonu, kā arī kaimiņvalstu aktīva darbība, lai nodrošinātu kravu pārvirzīšanos uz savām ostam.

Lai uzlabotu konkurētspēju, LDz līdz 2022.gadam jāturpina iepriekšējos periodos sāktā dzelzceļa mezglu staciju drošības un tehnoloģiju uzlabošana, vagonu apstrādes vadības sistēmu modernizācija, novecojušo tehnoloģisko risinājumu nomaiņa dzelzceļa iecirkņos un stacijās, dzelzceļa parku vilcienu formēšanas tehnoloģiju un signalizācijas sistēmu modernizācija Rīgas un Daugavpils dzelzceļu mezglos, vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības sistēmas ieviešana.

Būtiska loma Latvijas iedzīvotāju mobilitātes nodrošināšanā ir dzelzceļa pasažieru pārvadājumiem. Pārvadātāju pieprasījumi pasažieru pārvadājumu segmentā ietver pasažieru servisa uzlabošanu stacijās, ES normām atbilstošu platformu izbūvi un vilcienu kustības ātruma palielināšanu. Līdz 2022.gadam jāturpina dzelzceļa pasažieru apkalpošanas infrastruktūras modernizācija, lai sabalansētu uzlabotas infrastruktūras pieejamību līdz ar jauno elektrovilcienu iegādi un vilcienu kustības grafika ieviešanu ar regulāriem intervāliem. Uzmanība jāvelta un jāizstrādā pasākumu programma starptautisko pasažieru pārvadājumu organizācijas uzlabošanai un pasažieru datu apstrādes sekmīgai nodrošināšanai.

# 3. Plāna mērķis un rīcības virzieni

Atbilstoši Dzelzceļa likuma 9. panta otrajā daļā noteiktajam Plāna mērķis ir apmierināt mobilitātes vajadzības nākotnē attiecībā uz infrastruktūras uzturēšanu, atjaunošanu un attīstību, pamatojoties uz ilgtspējīgu dzelzceļa sistēmas finansējumu.

Plāns nosaka galvenos publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas, atjaunošanas un attīstības pamatvirzienus un pasākumus, nodrošinot infrastruktūras jaudu atbilstoši reglamentējošo normatīvu prasībām un Eiropas dzelzceļa pamattīkla noteikumiem, kā arī nodrošināt atbilstošu satiksmes drošības līmeni, lai tas nebūtu zemāks par ES tiesību aktos[[1]](#footnote-1)noteikto.

Plāns paredz definēt skaidrus noteikumus visām ieinteresētajām pusēm, attiecīgi gan sadalot pienākumus, gan nosakot atbildību.

Plānu īstenojot, dzelzceļa infrastruktūrai jābūt tādā tehniskajā stāvoklī, lai:

* dzelzceļa infrastruktūras darbība būtu droša un videi draudzīga;
* būtu iespējams nodrošināt kravu pārvadājumu konkurētspēju;
* tiktu apmierinātas pasažieru mobilitātes vajadzības.

Lai nodrošinātu kvalitāti, infrastruktūras uzturēšanas, atjaunošanas un attīstības rīcības virzienus apvieno vienotā kompleksā, ievērojot katra rīcības virziena periodiskumu, infrastruktūras elementu drošības pakāpi un efektīvu līdzekļu izlietojumu. Turpmākajā piecu gadu periodā dzelzceļa infrastruktūras tehniskajam stāvoklim ir jāspēj nodrošināt lietotāju, it sevišķi Latvijas (ES) ostu, pieprasījumu apmierināšanu, vienlaikus nodrošinot konkurētspējīgu maksu par publiskas lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu pārvadājumiem.

Dzelzceļa infrastruktūras uzturēšana, valsts noteikto funkciju dzelzceļa nozarē finansēšana, dzelzceļa infrastruktūras atjaunošanas un attīstības galvenie virzieni:

1. Infrastruktūras uzturēšana
* Tehniskā uzturēšana pasūtītās jaudas un TEN prasību un parametru līmenī.
* Rīcība ar sliežu ceļa posmiem (līnijām), kuros nenotiek vilcienu kustība.
* Elektrificētās infrastruktūras nodrošināšana pasažieru pārvadājumiem.
* Pasažieru infrastruktūras saglabāšana dzelzceļa līnijās, kurās ir un patlaban nenotiek pasažieru satiksme.
* Valsts noteikto funkciju dzelzceļa nozarē finansēšana:
* obligāti apsargājamo valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras objektu apsardze;
* dzelzceļa nozares regulēšanas un uzraudzības funkciju finansēšana;
* kultūras un vēsturiskā mantojuma aizsardzība– vēsturiskā mantojuma dzelzceļa finansēšana saskaņā ar Dzelzceļa likuma 7.1 panta prasībām;
* kultūras un vēsturiskā mantojuma aizsardzība – publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras objektu (piemēram, staciju ēku), kas uzskatāmi par kultūras vai vēsturisko mantojumu, uzturēšana.
1. Infrastruktūras atjaunošana un modernizācija
* Sistemātiska infrastruktūras atjaunošana.
* Infrastruktūras atjaunošanas un modernizācijas projekti, lai veicinātu Latvijas tranzīta konkurētspēju un nodrošinātu tautsaimniecības vajadzības:
* nozīmīgāko dzelzceļa mezglu rekonstrukcija (Rīgas un Daugavpils dzelzceļa mezglu modernizācija);
* vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības sistēmas ieviešana.
* Kvalitatīvas sabiedriskā transporta dzelzceļa infrastruktūras nodrošināšana pasažieru apkalpošanai:
	+ ātruma palielināšana;
	+ dzelzceļa staciju un pieturas punktu uzlabošana;
	+ dzelzceļa platformu modernizācija.
	+ divu līmeņu dzelzceļa šķērsojumu izbūve.
* Valstiski nozīmīgu aizsardzības pasākumu īstenošana dzelzceļa infrastruktūrā.
1. Jaunas infrastruktūras izveide
* Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras elektrifikācija.
* “Rail Baltica” būvniecība.

# 4. Rīcības virzienu apraksts

## 4.1. Infrastruktūras uzturēšana

### 4.1.1. Tehniskā uzturēšana pasūtītās jaudas apjomā un TEN prasību un parametru līmenī

Dzelzceļa infrastruktūras uzturēšana, kas ir viens no galvenajiem dzelzceļa nozares attīstības priekšnoteikumiem, tiek nodrošināta, izmantojot preventīvas un korektīvas metodes, kuru reglamentē TEN. Laikus veicot preventīvus uzturēšanas darbus, tiek novērsti infrastruktūras elementu bojājumu rašanās iemesli un veikti tehniskās apkopes vai uzturēšanas remonta darbi, kas nodrošina drošu infrastruktūras izmantošanu. Lai nodrošinātu TEN prasību izpildi, ir jāveic atbilstoši uzturēšanas darbi t.i. tehnisko darbību komplekss, lai nepieļautu kaitējumu pasažieru veselībai, saglabātu pārvadātās kravas, infrastruktūras elementus, ritošo sastāvu un tīru vidi.

Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras jaudas pietiekamība nodrošina tranzīta koridora un ostu konkurētspēju, kravu pārvadājumus iekšzemes satiksmē, valsts pasūtījuma izpildi pasažieru pārvadājumu jomā un ar citām valstīm saskaņotu pasažieru un kravas vilcienu kustību starptautiskajā satiksmē. Jaudas pietiekamības rādītājs kravu pārvadājumiem ostu virzienā ir maksimāla pārvadātāju sezonālo pieprasījumu apmierināšana, proti, ātra reaģēšana jaudas piekļuvei kuģu pienākšanas un iekraušanas periodā un pieostu staciju atbrīvošana no izkrautiem vagoniem un spēja elastīgi reaģēt un nodrošināt pieprasījumu pēc kravu pārvadājumiem iekšzemes satiksmē. Pārvadātāju vienlaicīgi pieprasījumi un maksimāla sezonālo un diennakts svārstību pārvadātāju pieprasījumu apmierināšana veicina infrastruktūras turpmāko izmantošanu nākotnē. Faktiski izmantotā tīkla jauda nav vienmērīga pa periodiem un arī telpā.

Dzelzceļa infrastruktūras optimālu izmantošanu var nodrošināt, palielinot gan kravu, gan pasažieru pārvadājumu apjomus pa dzelzceļu. LDz infrastruktūra ir izbūvēta, lai nodrošinātu abu pārvadājumu veidu vilcienu kustību. 2016. gadā vairāk nekā 60% jaudas izmantoja kravu vilcieni, vidēji 40% – pasažieru vilcieni (avots: Latvijas dzelzceļš, 2016.gada statistikas dati).

Uzturēšanas darbi ir reglamentēti TEN. Infrastruktūras uzturēšana ir darbietilpīgs process, kura nodrošināšanai nepieciešami speciāli apmācīti un kvalificēti darbinieki. Jaunie tehnoloģiskie risinājumi prasa kvalificētākus speciālistus, kuriem ir jāspēj nodrošināt konkurētspējīgu atalgojumu. LDz vidējās darba samaksas pieauguma tempi palēninās un kopš 2013.gada atpaliek no vidējās darba samaksas pieauguma tempiem valstī. 2016.gadā vidējā darba samaksa valstī salīdzinājumā ar 2013.gadu pieauga par 20% (avots: [www.csb.gov.lv](http://www.csb.gov.lv)), kamēr LDz vidējā darba samaksa attiecīgajā periodā samazinājās par 2,5% (avots: Latvijas dzelzceļš, statistikas dati). Darba resursu izmaksas ir lielākais infrastruktūras uzturēšanas izmaksu postenis. Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanas jomas speciālistu atalgojums būtiski atpaliek no citu infrastruktūras uzņēmumu atalgojuma valstī. Viens no atbilstošu darbinieku piesaistīšanas un noturēšanas faktoriem ir konkurētspējīga darba samaksa. Vidējās darba samaksas pieaugums LDz jau kopš 2008.gada ir ticis nodrošināts, tikai pateicoties darba ražīguma pieaugumam. Kā liecina publiski pieejamā informācija, vidējās darba samaksas līmenis LDz būtiski atpaliek no citu valsts regulējamo pakalpojumu sniedzēju vidējās darba samaksas. Atbilstoši FM publiskotājām prognozēm par tautsaimniecībā nodarbināto mēneša vidējās bruto darba samaksas pieaugumu, tas Plāna darbības periodā ik gadu paredzēts vidēji 5% robežās un šāds pieauguma apmērs jānodrošina arī LDz darbiniekiem. Prognozēts, ka aptuveni 25 % no plānotā darba samaksas pieauguma, LDz varēs nosegt no saviem optimizācijas rezultātā izbrīvētajiem resursiem.

Otrs lielākais izmaksu postenis ir dzelzceļa infrastruktūras nolietojums. Nolietojuma lielums pamatlīdzekļiem, kuru izveide tiek finansēta no LDz līdzekļiem ir mazāk par nepieciešamo finansējumu dzelzceļa infrastruktūras atjaunošanai. Pamatlīdzekļu nolietojums, kuru izveide finansēta no ES fondu un valsts līdzekļiem, netiek iekļauts infrastruktūras maksā, tāpēc šo līdzekļu izmantošana infrastruktūras pamatlīdzekļu atjaunošanai un attīstībai nerada papildu kapitāla izmaksas no vienas puses un neietekmē infrastruktūras maksu, bet no otras puses netiek ģenerēti līdzekļi infrastruktūras atjaunošanai.

Būtiskākie publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja finanšu riski saistīti ar Latvijas ostu pieprasījuma samazinājumu kravu pārvadājumiem pa dzelzceļu, kā arī ar dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas un atjaunošanas izmaksu neelastību, jo liela daļa uzturēšanas darbu veicami neatkarīgi no pārvadājumu intensitātes izmaiņām. Pārvadātāju prasības attiecībā uz klientu apmierinātības nodrošināšanu ietekmē infrastruktūras uzturēšanas izmaksas. Pasažieru un kravu pārvadātājiem tās ir atšķirīgas. Latvijas sabiedrībai un pasažieru pārvadātājiem ir būtiska vilcienu kustības grafika precizitāte, vilciena brauciena ilgums un stacijas infrastruktūras sakārtošana, kā arī pasažieru apkalpošana stacijās. Tranzīta biznesam – kravu vilcieniem – būtiska ir sadarbība un infrastruktūras savienojumi ar ostām, kravas vagonu apstrādes ilgums kravu stacijā, tranzīta vilcienu dīkstāves ilgums, laiks, kas nepieciešams, lai vagonus un kravas piegādātu klientiem, pārvadājumu dokumentu apstrādes ātrums un citi faktori. Iekšzemes pārvadājumos ir jāveicina kravu pārnese no autotransporta uz dzelzceļu, ko iespējams īstenot, samazinot atšķirības infrastruktūras maksā starp kravas automobiļu un kravas vilcienu pārvadājumiem. Līdz ar to, ja valsts autoceļi tiks atslogoti no kravu pārvadājumiem, samazināsies autoceļu uzturēšanas izmaksas, tiks veicināta reģionālā attīstība, kā arī nodrošināta videi draudzīgāka kravu transportēšana.

Nesabalansēts valsts finansējums var veicināt citu transporta veidu radīto negatīvo efektu. Autotransports vidēji EEK rada 140 g. CO2 emisiju par tonnkilometru salīdzinot ar 16 g./tonnkilometru dzelzceļa kravu pārvadājumos[[2]](#footnote-2). Turklāt dzelzceļa transportam ir daudz priekšrocību citos tautsaimniecībā svarīgos aspektos, kas nacionālajā politikā būtu jāievēro: emisiju, gaisa un ūdens piesārņojuma samazināšana, sastrēgumu novēršana, negadījumu riska faktoru vadīšana, zemes resursu izmantošanas optimizācija. Tāpat jāievēro, ka netieša autotransporta veicināšana un atsevišķu tirgus segmentu aizplūšana no dzelzceļa transporta var samazināt dzelzceļa mēroga efektu. Pasažieru pārvadājumiem pa dzelzceļu, salīdzinot ar pārvietošanos automašīnā vai autobusā, ir vairākas neapšaubāmas sociālekonomiskas priekšrocības – gan piesārņojuma (gaisa kvalitātes un trokšņu līmeņa), gan ievainoto un bojāgājušo statistikas, gan ceļā pavadītā laika un transporta izmaksu ziņā.

1. attēls. Autopārvadājumu un dzelzceļa pārvadājumu salīdzinošie raksturlielumi. Avots: www.CER.be

Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam jāuzlabo staciju un pieturas punktu infrastruktūra atbilstoši pasažieru plūsmai, jāizvērtē pašreizējo pieturas punktu nepieciešamība, jāizveido jauni pieturas punkti sadarbībā ar AS “Pasažieru vilciens” un VSIA “Autotransporta direkcija”, SM un pašvaldībām. Galvenās prasības dzelzceļa pasažieru staciju uzturēšanai ir jāiekļauj Daudzgadu līgumā.

Lai nodrošinātu Latvijas ekonomikas ilgtspējīgu attīstību, LDz līdz 2022.gadam jāuztur dzelzceļa infrastruktūras tehniskais stāvoklis un jānodrošina jauda visiem pārvadājumu veidiem atbilstoši 1.un 2. pielikumā noteiktajam apmēra, piecu gadu periodā saglabājot kravu pārvadājumiem no vai uz trešajām valstīm, kuru dzelzceļa tīkla sliežu platums ir 1520 milimetri, minimālā piekļuves pakalpojuma kompleksa maksu 2018.gada līmenī, pieļaujot tās pieaugumu tikai par inflācijas līmeņa valstī pieaugumu, par kuru Dzelzceļa likuma 111.panta devītajā daļā ir paredzēts izņēmums.

Konkrēti LDz pienākumi tiks definēti Dzelzceļa likuma 101 pantā minētajā Daudzgadu līgumā starp Satiksmes ministriju un publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju.

### 4.1.2.Rīcība ar sliežu ceļa posmiem (līnijām), kuros nenotiek vilcienu kustība

Ņemot vērā, ka zeme līnijās, kur nenotiek vilcienu kustība, var būt resurss, kas nepieciešamības gadījumā var tikt izmantots jaunas valsts vai pašvaldību infrastruktūras būvniecībā nākotnē, lēmums par līniju slēgšanu, atjaunošanu vai saglabāšanu valsts vajadzībām nākotnē jāpieņem MK. Vidēji gadā šādu ceļa posmu (līniju) uzturēšana dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam izmaksā 400 tūkstošus euro.

Lai pieņemtu lēmumu par rīcību ar līnijām, kurās nenotiek vilcienu kustība, SM izvērtē katras konkrētas līnijas atjaunošanas nepieciešamību vai citas izmantošanas iespējamību nākotnē. Ja šāda atjaunošana vai cita izmantošana konkrētajai līnijai nav ekonomiski lietderīga, SM sagatavo nepieciešamo dokumentāciju iesniegšanai Ministru kabinetā, lai konkrēto līniju slēgtu saskaņā ar Dzelzceļa likuma 14.pantu. Ja kādas vai visu līniju atjaunošana ir ekonomiski lietderīga, SM sagatavo dokumentus iesniegšanai MK ar nepieciešamo finanšu līdzekļu pieprasījumu. Ja finanšu līdzekļi tiek piešķirti, tad konkrēto līniju atjaunošana notiek, pamatojoties uz daudzgadu līgumu starp SM un LDz. Ja finanšu līdzekļi netiek piešķirti un nav pieņemts lēmums par līnijas slēgšanu, tad noslēdzamajā daudzgadu līgumā ietver šo dzelzceļa līniju uzturēšanas tehniskos un finansiālos noteikumus.

### 4.1.3. Elektrificētās infrastruktūras nodrošināšana pasažieru pārvadājumiem

AS “Pasažieru vilciens” ar elektrovilcieniem pārvadā 90% no visa pārvadāto pasažieru skaita. Tādējādi, lai nodrošinātu pasažieru pārvadājumus, elektrificētās infrastruktūras uzturēšana atbilstošā kvalitātē ir nepieciešama un svarīga tautsaimniecības interesēm.

Elektrificētās infrastruktūras nodrošināšanu pasažieru pārvadājumiem svarīgi salāgot ar jauno elektrovilcienu iegādi, lai paaugstinātu iedzīvotāju mobilitāti, izmantojot dzelzceļa infrastruktūru, jo, izmantojot jaunos elektrovilcienus, plānots elektrificētājā zonā palielināt pasažieru pārvadājumus.

Arī LIAS uzsvērts, ka, attīstot videi draudzīgāka un kvalitatīvāka sabiedriskā transporta infrastruktūru, tostarp uzlabojot reģionālo un starptautisko satiksmi, par prioritāru jānosaka sliežu transports un ka būtiski ir sasaistīt dzelzceļa pasažieru pārvadājumus ar pilsētu sabiedrisko transportu, īpaši Rīgā.

### **4.1.4. Pasažieru infrastruktūras saglabāšana dzelzceļa līnijās, kurās patlaban nenotiek** pasažieru satiksme

Ierobežota valsts pasūtījuma finansējuma un nepietiekama pārvadātāju nodrošinājuma ar ritošo sastāvu dēļ iekšzemes pasažieru pārvadājumu pakalpojumi tiek organizēti galvenajos pasažieru plūsmu virzienos. Valsts interesēs ir palielināt iedzīvotāju mobilitāti, paplašinot dzelzceļa pasažieru pārvadājumu ģeogrāfisko aptvērumu.

Tāpēc ir nepieciešams izvērtēt iekšzemes pasažieru pārvadājumu attīstības iespējas valsts reģionos, izmantojot dzelzceļa līnijas, kurās pašreizējos apstākļos pasažieru pārvadājumi nenotiek. Dzelzceļa likuma 11.1 panta ceturtā daļa paredz iespējas noteikt tirgus segmentus, kuros pārvadātāji attiecīgajā brīdī nedarbojas, bet kuros tie var sniegt pakalpojumus nākotnē, un attiecībā uz šiem pārvadātājiem netiek piemēroti infrastruktūras maksas uzcenojumi. Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam jānodrošina dzelzceļa infrastruktūras uzturēšana atbilstoši pasažieru pārvadājumu nākotnes perspektīvām.

Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam šādu dzelzceļa līniju uzturēšana gadā izmaksā vidēji 200 tūkstošus euro.

### 4.1.5. Valsts noteikto funkciju dzelzceļa nozarē finansēšana

4.1.5.1. Obligāti apsargājamo valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras objektu apsardze

Pildot Ministru kabineta 2007.gada 18.decembra noteikumus Nr.923 “Noteikumi par obligāti apsargājamiem valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras objektiem un to apsargāšanas kārtību”, LDz ir jāveic nacionālajai drošībai svarīgu objektu fiziskās drošības pasākumu nodrošināšana ar mērķi novērst vai samazināt zaudējumus valstij, kas var rasties trešo personu prettiesiskas rīcības, ugunsgrēku, avāriju vai stihiskas nelaimes gadījumos. Viens no potenciāla apdraudējuma objektiem Ministru kabineta 2007. gada 18. decembra noteikumos Nr.923 "Noteikumi par obligāti apsargājamiem valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras objektiem un to apsargāšanas kārtību" ir dzelzceļa tilti. Patlaban LDz nodrošina 24 stundu apsardzi 10 tiltiem.

LDz izmaksu segšana tiltu fiziskās drošības pasākumu nodrošināšanā, kuri tiek veikti ar mērķi novērst vai samazināt valsts apdraudējumu un zaudējumus, kas var rasties trešo personu prettiesiskās rīcības, ugunsgrēku, avāriju vai stihisku nelaimju gadījumos, pildot Ministru kabineta 2007. gada 18. decembra noteikumus Nr. 923 "Noteikumi par obligāti apsargājamiem valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras objektiem un to apsargāšanas kārtību", būtu finansējama no valsts līdzekļiem.

Publiskās infrastruktūras stratēģiski svarīgu dzelzceļa kravas parku apsardze ir gan dzelzceļa infrastruktūras drošības, gan valsts tautsaimniecībai svarīgo tranzīta pārvadājumu drošības būtisks priekšnosacījums. Jebkurš starpgadījums nacionālai drošībai svarīgos infrastruktūras objektos var radīt būtiskas sekas –satiksmes traucējumus, tehnogēnas katastrofas, kā arī lielu materiālo vērtību zaudējumu.

Pamatojoties uz Ministru kabineta 2010.gada 1.jūnija noteikumu Nr.496 “Kritiskās infrastruktūras, tajā skaitā Eiropas kritiskās infrastruktūras, apzināšanas un drošības pasākumu plānošanas un īstenošanas kārtība” prasībām, par nozari atbildīgā SM atbilstoši Ministru kabineta noteikumu prasībām, atzīst nepieciešamību kritisko infrastruktūru finansēt no valsts līdzekļiem.

4.1.5.2. Dzelzceļa nozares regulēšanas un uzraudzības funkciju finansēšana

LDz pašlaik nodrošina atsevišķu dzelzceļa nozares valsts regulēšanas un uzraudzības funkciju finansēšanu no maksas par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu, tostarp Valsts dzelzceļa administrācijas, Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas, Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja darbības finansējumu. Finansējums ir noteikts kā procents no maksājumiem par infrastruktūras izmantošanu, proti, var mainīties atkarībā no pārvadājumu apjoma un maksas lieluma. Pārvadājumu apjoma izmaiņas gadījumā regulēšanas un uzraudzības funkciju veikšanas izmaksu budžetam jābūt elastīgam, kas var traucēt funkciju neatkarīgu izpildi.

#### 4.1.5.3. Kultūras un vēsturiskā mantojuma aizsardzība – vēsturiskā mantojuma dzelzceļa finansēšana saskaņā ar Dzelzceļa likuma 7.1 panta prasībām

LDz nodrošina arī Gulbenes–Alūksnes šaursliežu dzelzceļa līnijas (33km) pārvaldību. Gulbenes–Alūksnes šaursliežu dzelzceļa līnijā pēc oficiālā iedalījuma ir viena stacija (Gulbene) un 9 pieturas punkti. Nozīmīgākajos no tiem – Kalnienā, Stāmerienā, Papardē, Umerniekos un Alūksnē – atrodas vēsturiskās staciju ēkas. Gulbenes–Alūksnes bānītis ir vienīgais vispārējās lietošanas šaursliežu dzelzceļš Baltijas valstīs, kas veic regulārus pasažieru pārvadājumus. Dzelzceļš savieno divu novadu centrus – Alūksni un Gulbeni. Kopš 2002.gada pārvadājumus nodrošina privāta kapitālsabiedrība SIA “Gulbenes – Alūksnes bānītis”. Ar Kultūras ministrijas 1998. gada 10. novembra rīkojumu Nr. 137 "Par valsts aizsargājamo kultūras pieminekļu sarakstu"un Kultūras ministrijas 2017.gada 28.aprīļa rīkojumu Nr. 2.5-1-106 “Grozījums Kultūras ministrijas1998. gada 10. novembra rīkojumā Nr. 137 "Par Valsts aizsargājamokultūras pieminekļu sarakstu"” , ar kuru izdarīts grozījums iekļauts  valsts nozīmes industriālais piemineklis Nr. 8339 “Šaursliežu dzelzceļa līnija Alūksne-Gulbene, sliežu ceļi, inženierbūves, aprīkojums, ēkas, ritošais sastāvs”. Ar Kultūras ministrijas 1998. gada 10. novembra rīkojumu Nr. 137 "Par valsts aizsargājamo kultūras pieminekļu sarakstu"un Kultūras ministrijas 2017.gada 28.aprīļa. rīkojumu Nr. 2.5-1-105 “Grozījums Kultūras ministrijas1998. gada 10. novembra rīkojumu Nr. 137 "Par Valsts aizsargājamokultūras pieminekļu sarakstu"”, ar kuru izdarīts grozījums un  iekļauts  valsts nozīmes industriālais piemineklis Nr. 8340 “Šaursliežu dzelzceļa līnija Gulbene-Alūksne, sliežu ceļi, inženierbūves, aprīkojums, ēkas, ritošais sastāvs”.

#### 4.1.5.4. Kultūras un vēsturiskā mantojuma aizsardzība – publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras objektu vai apkalpes vietu (piemēram, staciju ēku), kas uzskatāmi par kultūras vai vēsturisko mantojumu, uzturēšana un atjaunošana

LDz īpašumā esošā nekustamā īpašuma, kas ir kultūras pieminekļi, uzturēšanā jāievēro šādi normatīvie akti:

* likums “Par kultūras pieminekļu aizsardzību”,
* Ministru kabineta 2003. gada 26. augusta noteikumi Nr.474 “Noteikumi par kultūras pieminekļu uzskaiti, aizsardzību, izmantošanu, restaurāciju un vidi degradējoša objekta statusa piešķiršanu”.

Visas ar dzelzceļa infrastruktūras attīstību saistītās plānotās darbības, kas skar kultūrvēsturiskā mantojuma objektus un to aizsardzības zonas, jāsaskaņo Nacionālā kultūras mantojuma pārvaldē (turpmāk – Pārvalde), iepriekš iesniedzot paredzamo darbu aprakstu, prasot Pārvaldes nosacījumus projekta izstrādei.

Tas palielina laika un finanšu resursus kultūras pieminekļu uzturēšanā salīdzinājumā ar citām būvēm. Vidēji gadā kultūras pieminekļu uzturēšana dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam izmaksā 300 tūkstošus euro.

LDz īpašumā esošo kultūras pieminekļu nepieciešamais, bet ierobežotu finanšu līdzekļu dēļ atliktais, investīciju ieguldījumu apjoms turpmākajiem pieciem gadiem ir aprēķināts katram objektam atsevišķi, ņemot vērā:

* būvniecības laiku (būves vecumu);
* celtniecības materiālus (koks vai ķieģeļi);
* līdz 2017.gadam veiktos ieguldījumus;
* būves apbūves laukumu un tehnisko stāvokli;
* būves nolietojumu (izmantoti Valsts zemes dienesta inventarizācijas lietu dati objektiem, par kuriem šāda informācija ir pieejama);
* būves izvietojumu un izmantošanu pasažieru pārvadājumu infrastruktūras vajadzībām.

LDz sarunās ar pašvaldībām rosina tām izskatīt iespēju iegādāties īpašumā LDz ēkas, kas ir kultūrvēsturiskā mantojuma pieminekļi, lai tās izmantotu likumā “Par pašvaldībām” 15.panta pirmās daļas 5.punktā noteiktās pašvaldības autonomās funkcijas nodrošināšanai (rūpēties par kultūru un sekmēt tradicionālo kultūras vērtību saglabāšanu un tautas jaunrades attīstību).

LDz valde ar 2017.gada 7.februāra lēmumu Nr. VL-4/18 nolēmusi atsavināt nekustamo īpašumu – dienesta ražošanas un sadzīves ēku Viestura ielā 16 G, Gulbenē, Gulbenes novadā, un ar šo ēku saistītu inženierbūvi ārējo kanalizācijas tīklu, ievērojot Publiskas personas finanšu līdzekļu un mantas izšķērdēšanas novēršanas likuma 3.panta 2.punktā noteikto – manta atsavināma un nododama īpašumā vai lietošanā citai personai par iespējami augstāku cenu.

Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam vidēji gadā 4.1.5.1-4.1.5.4. punktos minēto funkciju nodrošināšanas finansēšanai ir nepieciešami 5–6 miljoni euro.

## 4.2. Infrastruktūras atjaunošana un modernizācija

Šā Plāna darbības periods paredz infrastruktūras atjaunošanas un modernizācijas projektu attīstību. Plānotie projekti paredz turpināt iepriekšējos periodos sāktos Latvijas dzelzceļa tīkla modernizācijas plānus, uzlabojot satiksmes drošību, samazinot tīklā identificētos trūkumus un uzlabojot tīkla kopējo efektivitāti, īpašu uzmanību pievēršot vides aspektiem, to skaitā lai veicinātu siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanu. Latvijas dzelzceļa tīkla modernizācija tiek veikta ar mērķi nodrošināt konkurētspējīgu infrastruktūras piedāvājumu nacionālā, Baltijas jūras reģiona un starptautiskā līmenī. Konkurētspējīgas infrastruktūras nodrošināšana ir būtisks priekšnoteikums, lai sasniegtu ES un nacionālā līmenī noteiktos mērķus.

Būtiskākie identificētie mērķi nacionālā līmenī ir mūsdienīgas pasažieru infrastruktūras nodrošināšana, videi draudzīgu un drošu iekšzemes kravu pārvadājumu attīstīšana pa dzelzceļu.

Ar mērķi Latvijai arī turpmāk saglabāt un palielināt savu lomu globālajās kravu plūsmās, aktīvi tiek strādāts jaunu tirgu un kravu piesaistē, tostarp Centrāleiropas un Austrumeiropas valstu un Ķīnas sadarbības (t.s.16+1) formātā, Latvijas transporta sistēmas piedāvājumu skatot daudz plašākā kontekstā. Lai nodrošinātu konkrētus rezultātus sāktajām iniciatīvām, starptautiskās transporta plūsmas prasībām atbilstoša un konkurētspējīga infrastruktūra ir būtisks faktors.

Lai identificētu attīstāmos projektus transporta sektorā, regulāri tiek analizēta Latvijas transporta sistēma kopumā, identificējot nepieciešamos uzlabojumus katra transporta veida infrastruktūrā, kurus īstenojot ir iespējams nodrošināt vienotu, konkurētspējīgu un multimodālu infrastruktūras piedāvājumu, paredzot efektīvus savienojumus dzelzceļam ar ostām, autoceļiem un arī nodrošinot priekšnosacījumus aviācijas sektora plašākai izmantošanai Latvijas vienotā loģistikas piedāvājuma izstrādē.

Plāna darbības periodā paredzētie dzelzceļa infrastruktūras atjaunošanas un modernizācijas projekti saistīti ar Latvijas publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras tīkla modernizāciju, efektīvi novēršot kravu plūsmas kavējošos infrastruktūras elementus, modernizējot dzelzceļa funkcionēšanai būtiskās sistēmas, kā arī turpinot uzlabot pasažieru infrastruktūru.

Plānotie projekti atbilst šādiem nacionālā un ES līmeņa attīstības plānošanas dokumentiem:

* EIROPA 2020 Stratēģijā gudrai, ilgtspējīgai un integrējošai izaugsmei iekļautajam mērķim “Veicināt ekonomiskās izaugsmes nodalīšanu no resursu izmantošanas, atbalstīt pāreju uz ekonomiku ar zemu oglekļa emisiju saturu, palielināt atjaunojamu enerģijas avotu izmantošanu, modernizēt transporta nozari un veicināt energoefektivitāti”.
* Latvijas nacionālajā reformu programmā “ES 2020” stratēģijas īstenošanai iekļautajiem mērķiem:
* kvalitatīvas un konkurētspējīgas loģistikas un tranzītpakalpojumu infrastruktūras nodrošināšana;
* energoefektivitātes paaugstināšana transporta sektorā;
* ilgtspējīga transporta sistēmas ieviešana – sabiedriskā transporta attīstības veicināšana;
* atjaunojamās enerģijas īpatsvaram transporta sektorā jāsasniedz vismaz 10% no enerģijas bruto gala patēriņa transportā.
* ES transporta politikas Baltajā grāmatā “Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu” iekļautajiem mērķiem:
* augoši transportēšanas apjomi un mobilitātes atbalstīšana, vienlaikus sasniedzot mērķi samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas par 60% līdz 2050. gadam;
* efektīvs pamattīkls multimodāliem kravu un pasažieru starppilsētu pārvadājumiem;
* vienlīdzīgi konkurences apstākļi visā pasaulē tāliem braucieniem un starpkontinentāliem kravu pārvadājumiem.
* Latvijas ilgtspējīgas attīstības stratēģijā līdz 2030.gadam iekļautajiem virsmērķiem:
* radīt līdzvērtīgus dzīves un darba apstākļus visiem iedzīvotājiem neatkarīgi no dzīvesvietas, sekmējot uzņēmējdarbību reģionos, attīstot kvalitatīvu transporta un komunikāciju infrastruktūru un publiskos pakalpojumus. Iekšējās un ārējās sasniedzamības uzlabošana;
* Latvijai jākļūst par izdevīgāko un pievilcīgāko tranzīta ceļu preču plūsmām no Krievijas, Āzijas un ES valstīm un otrādi;
* reģionālās attīstības sekmēšanai un reģionu iedzīvotāju mobilitātes veicināšanai jāuzlabo reģionālo un vietējo autoceļu, kā arī sabiedriskā transporta pakalpojumu kvalitāte ar mērķi samazināt ceļā pavadīto laiku;
* lai uzlabotu pārvietošanās efektivitāti, drošību un komfortu, par pirmo prioritāti infrastruktūras saglabāšanā un attīstības plānošanā jāizvirza esošās infrastruktūras atjaunošana un rekonstrukcija.

Projekti iekļauti TAP2020 un atbilst TAP noteiktajiem rīcības virzieniem (apakšmērķiem) transporta politikas īstenošanai “Latvija – ilgtspējīgs transporta un loģistikas pakalpojumu sniedzējs” un “Nodrošināta iekšējā un ārējā sasniedzamība un augstas kvalitātes mobilitātes iespējas visā valsts teritorijā”, kā arī Pamatnostādnēs noteiktajām prioritātēm līdz 2020.gadam:

* dzelzceļa elektrifikācija (svarīgs transporta sistēmas ilgtspējas faktors – nākotnē noteikti palielinās konkurētspēju);
* sabiedriskā transporta sistēmas sakārtošana (nodrošinās labāku sasniedzamību, efektīvāku finanšu resursu izmantošanu, prioritāru sliežu transporta izmantošanu);
* Latvijas transporta koridora konkurētspējas saglabāšana un celšana.

### 4.2.1.Kopējo transporta sociālo izmaksu rādītāju sistēmas izveidošana

Pieņemot lēmumu par katra transporta veida infrastruktūras attīstību, ir jāizvērtē šo transportu veidu radītas ārējās sociālās izmaksas. SM paredzēts izstrādāt un iekļaut TAP kā kopējo transporta sociālo izmaksu rādītāju sistēmu, kas sastāvēs vismaz no sešām kategorijām:

* infrastruktūras uzturēšanas un attīstības sociālās izmaksas;
* pārvadātāju sociālās izmaksas;
* transporta lietotāju sociālās izmaksas;
* negadījumu sociālās izmaksas;
* ietekmes uz dabu sociālās izmaksas;
* ražošanas faktoru sociālo izmaksu daļa.

 Izstrādātā sistēma ļaus nodrošināt taisnīgu sociālo izmaksu pārdali starp dažādiem transporta veidiem, attiecīgi izmantojot tirgus instrumentus (tirgus uzraudzību un komercfinansējumu) vai sabiedriskos instrumentus (valsts regulējumu, prioritāti publiskajā finansējumā, u.c.).

### 4.2.2. Sistemātiskā infrastruktūras atjaunošana

Dzelzceļa infrastruktūras atjaunošana un tehniskā apkope ir nepārtraukts, savstarpēji integrēts tehnoloģisks process. Savlaicīga infrastruktūras atjaunošana un apkope paildzina dzelzceļa infrastruktūras kalpošanas laiku, tādējādi ļaujot paaugstināt ekonomisko efektivitāti. Dzelzceļa funkcionēšanai nepieciešami sliežu ceļu, signalizācijas, elektroapgādes, elektronisko sakaru, stacijas ēku, platformu un citu infrastruktūras elementu kapitālais remonts un pakāpeniska tehnikas un aprīkojuma atjaunošana. Atjaunošanas darbi pārvaldītājam jāveic tādā kvalitātē, lai līdz 2022.gadam nodrošinātu infrastruktūras tehnisko stāvokli visiem pārvadājumu veidiem ar jaudu, kas norādīta *1.pielikumā.*

Lai nodrošinātu noteikto mērķi, līdz 2022.gadam nepieciešams vidēji gadā atjaunot vismaz 43 kilometru sliežu ceļu. Sliežu ceļu atjaunošana ietver darbu kompleksu: sliežu ceļu virsbūves konstrukciju – sliežu, sliežu stiprinājumu, gulšņu – nomaiņu, balasta tīrīšanu vai nomaiņu, piebēršanu, profilēšanu un citus darbus. Šajā periodā vidēji gadā arī nepieciešams nomainīt 25 pārmijas un veikt 7 dzelzceļa inženiertehnisko ierīču remontus.

Tā kā daudzas elektropārvades līniju, kontakttīklu un apakšstaciju iekārtas ir fiziski nolietojušās un to ekspluatācijas termiņš ir pārsniedzis vidējo ekspluatācijas ilgumu, lai līnijas uzturētu darbspējīgā stāvoklī, enerģētikas atjaunošanas procesā nepieciešams realizēt šādus pasākumus:

* vilces apakšstaciju atjaunošana;
* kontakttīkla atjaunošana;
* elektropārvades 6–20kV un 0,23–0,4kV līniju atjaunošana;
* apakšstaciju un centrālo sadales punktu atjaunošana;
* pārmiju elektroapsildes rekonstrukcija;
* staciju un pārbrauktuvju apgaismošana;
* elektroapgādes iekārtu atjaunošana;
* tālvadības objektu vadības sistēmas atjaunošana.

Pašreizējo elektrificēto līniju modernizācija plānota projekta “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” 2.kārtā, kuras īstenošana paredzēta nākamajā šā Plāna darbības periodā.

Latvijas dzelzceļa tīklā SCB sistēmas ierīces ir uzstādītas 161 dzelzceļu stacijā/blokpostenī ar elektriskās centralizācijas sistēmām, no kuriem tiek veikta stacijas ierīču vadība. Ir modernizētas 72 dzelzceļa stacijas, kas ir iekļautas tranzīta koridoros. Pārējo staciju SCB ierīču ekspluatācijas termiņš ir atšķirīgs – 43 stacijās tas pārsniedz 35 gadus, 30 stacijās (ieskaitot Daugavpils mezgla stacijas) pārsniedz 40 gadus. Lai nodrošinātu SCB ierīču kalpošanas ilguma atbilstību normatīviem (vai maksimāli samazinātu virsnormatīvo termiņu), jānodrošina nepieciešamie to atjaunošanas pasākumi. Atjaunojot SCB, nepieciešams veikt: SCB ierīču atjaunošanu (modernizāciju) “Latvijas dzelzceļa 2x25 kV elektrifikācijas projekta”, Latvijas dzelzceļa vienotā dispečeru vadības centra modernizācijas ietvaros, dzelzceļa vagonu lēninātāju atjaunošanu, mikroprocesoru (releju-procesoru) centralizācijas aprīkošanu Dobeles stacijā, mikroprocesoru automātiskās pārbrauktuves signalizācijas (MAPS) aprīkošanu, automātiskās gāzes ugunsdzēšanas sistēmas uzstādīšanu.

Dzelzceļa infrastruktūras nekustamā īpašuma apsaimniekošanas jomā laika periodā no 2018. līdz 2022. gadam nepieciešama apkures sistēmas nomaiņa ar mērķi palielināt energoefektivitāti, samazināt siltumenerģijas patēriņu un izmaksas, kā arī atsevišķos iecirkņos novērst avārijas situācijas. Nepieciešams stacijas ēku kapitālais remonts, Latvijas dzelzceļa objektu aizsardzības un drošības sistēmu atjaunošana.

### 4.2.3. Infrastruktūras atjaunošanas un modernizācijas projekti Latvijas tranzīta koridora konkurētspējas veicināšanā

Lai nodrošinātu tranzīta koridoru konkurētspējas paaugstināšanu, nozīmīgi ir veikt Rīgas un Daugavpils dzelzceļa mezglu rekonstrukciju un modernizāciju.

**Daugavpils Šķirošanas stacijas attīstība**

Daugavpils dzelzceļa mezglā pašreizējā Šķirošanas stacijas darba tehnoloģiskā procesa apstākļos, ieskaitot muitas operācijas, ir sarežģīti nodrošināt secīgu un vienmērīgu kravu sagatavošanu un nosūtīšanu iecirknī, arī vilcienu kustības organizācijas esošās automātikas ierīces ir tehniski un morāli novecojušas to ilgās ekspluatācijas dēļ.

Attīstot Daugavpils dzelzceļa mezgla infrastruktūru, tiks būtiski samazināti tajā identificētie trūkumi, uzlabota drošība, nodrošinot vilcienu pieņemšanas un nosūtīšanas dzelzceļa infrastruktūras atbilstību tirgus prasībām, ieviešot automātisku un drošu kravas vagonu šķirošanas procesu, likvidējot atkabju kustības nedrošās vietas, kā arī, rūpējoties par procesos tieši iesaistītajiem darbiniekiem, būtiski samazināti darba vides radītie draudi.

Daugavpils Šķirošanas stacijas attīstībai ir paredzēti 36,62 miljoni euro. Projekta ieceres īstenošanā ir piesaistīts ES Kohēzijas fonda finansējums ar intensitāti 85%. Projektu plānots realizēt līdz 2022.gada beigām.

**Daugavpils pieņemšanas parka un tam piebraucamo ceļu attīstība**

Daugavpils dzelzceļa mezgla attīstības ietvaros, izbūvējot jaunu pieņemšanas parku, tiks nodrošināta paaugstinātas efektivitātes dzelzceļa infrastruktūra vilcienu, tostarp garu vilcienu, pieņemšanai un nosūtīšanai ārpus Daugavpils pilsētas, izveidojot optimālu procesu vilcienu pieņemšanā, šķirošanā un nosūtīšanā, likvidējot vilcienu maršrutu sasvstarpējo krustošanos, vilcienu dīkstāvi, samazinot manevru kustības, emisijas un atslogojot Daugavpils pilsētas iekšējo dzelzceļa tīklu, tādējādi nodrošinot to drošāku kustību pa savienojošajiem ceļiem ārpus pilsētas.

Daugavpils pieņemšanas parka un piebraucamo ceļu attīstībai ir paredzēti 43,53 miljoni euro. Projekta ieceres īstenošanā ir piesaistīts ES Kohēzijas fonda finansējums ar intensitāti 85%. Projektu plānots realizēt līdz 2022.gada beigām.

Projektu “Daugavpils Šķirošanas stacijas attīstība” un “Daugavpils pieņemšanas parka un tam piebraucamo ceļu attīstība” realizācijas rezultātā Daugavpils mezgla kravu vagonu pārstrādes spēja pieaugs līdz 3500 vagonu diennaktī.

**Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava - Mangaļi - Ziemeļblāzma modernizācija**

Rīgas dzelzceļa mezglā modernizācijas nepieciešamība identificēta posmā Mangaļi–Ziemeļblāzma, kas ir vienceļa posms, kaut arī līnija Rīga–Skulte, kurā tas atrodas, ir divceļu. Līdz ar to iecirknis Mangaļi–Ziemeļblāzma ir viena no dzelzceļa līnijas Rīga–Skulte kritiskajām vietām. Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava–Mangaļi–Ziemeļblāzma modernizācijas projektā ar mērķi palielināt kustības drošības līmeni un automatizēt kustības vadības procesu Rīgas dzelzceļa mezglā, paredzēts izbūvēt otro sliežu ceļu šajā posmā, kā arī modernizēt mikroprocesoru centralizāciju. Projekta realizācijas rezultātā plānots salāgot pasažieru vilcienu kustību pēc regulāra intervāla grafika un kravu plūsmu uz ostām.

Rīgas dzelzceļa mezgla paredzamās kopējās izmaksas ir 25,0 miljoni euro. Projekta īstenošanā ir piesaistīts ES Kohēzijas fonda finansējums ar intensitāti 85%. Projektu plānots realizēt līdz 2022.gada beigām.

### 4.2.4. Kvalitatīvas sabiedriskā transporta dzelzceļa infrastruktūras nodrošināšana pasažieru apkalpošanā

Latvijas NAP2020 uzsvērta nepieciešamība pēc efektīvas un sabalansētas sabiedriskā transporta sistēmas izveides, kas dotu iespēju plašākai sadarbībai ar reģionālajiem pārvadātājiem. Sadarbību veicinātu multimodālo transporta tīklu izveide lielāko staciju tuvumā.

 Vilciena priekšrocība ir tā precizitāte un ātrums, kas ļauj pasažierim ietaupīt laiku. Valsts līmenī pārvietošanās ar vilcienu, kas ir dabai draudzīgs pārvietošanās veids, rada mazāku piesārņojumu nekā autotransports. Salīdzinājumā ar autobusu, vilcienam ir vairākas priekšrocības – drošība, precizitāte, ātrums, kā arī kapacitāte pārvadāt vairāk pasažieru vienā braukšanas reizē. Veidojot multimodālu, saskaņotu transporta tīklu, ar vilcienu kā sabiedriskā transporta pamatu, tiks nodrošināta sabiedriskā transporta optimizācija, siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšana un palielināts pasažieru skaits, jo samazināsies konkurence un veidosies abpusēji izdevīgas attiecības starp dzelzceļa transportu un autopārvadātājiem – autobusi nogādās pasažierus uz vilcienu, kas tālāk efektīvāk tos nogādās galamērķī.

Līdz 2022.gadam plānota jaunu pasažieru vilcienu iegāde, kas pasažieriem nodrošinās braucienus komfortablos vilcienos, kā arī nodrošinās infrastruktūras papildu izmantošanu saskaņā ar intervāla grafiku. Dzelzceļa pasažieru pārvadājumu attīstībai nepieciešama arī attiecīga staciju un pieturas punktu infrastruktūras uzlabošana. Mūsdienīgas un kvalitatīvas pieturas punktu un staciju infrastruktūras nodrošināšanai ir:

* jāturpina platformu atjaunošana;
* jānodrošina nojumes vai stacijas ēkas pieejamība (atkarībā no pasažieru plūsmas);
* jānodrošina elektroniskie tablo vilcienu atiešanas un pienākšanas laiku paziņošanai;
* jānodrošina pasažieru drošība stacijās (videonovērošana vai apsardze);
* jānodrošina pasažieru pārvadājumu pakalpojumu servisa pieejamība personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām;
* jānodrošina drošas velonovietnes.

Saskaņā ar Regulas (ES) Nr.1300/2014[[3]](#footnote-3) 8.pantu SM sadarbībā ar kompetentajām Latvijas iestādēm un nevalstiskajām organizācijām, kuras pārstāv cilvēku ar invaliditāti tiesības un intereses, izstrādāja un 2017.gada 1.ceturksnī iesniedza EK valsts īstenošanas plānu, kurā ir noteiktas nepieciešamās darbības dzelzceļa apakšsistēmu atjaunošanai un modernizācijai un citas operatīvās darbības, lai novērstu visus apzinātos šķēršļus dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu servisa pieejamībai personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām.

Pašlaik ir modernizētas pasažieru platformas 27 pasažieru stacijās un pieturas punktos. Turpinot dzelzceļa pasažieru apkalpošanas infrastruktūras modernizācijas programmu, arī šajā periodā tiek meklētas iespējas paaugstināt dzelzceļa pasažieru pārvadājumu kvalitāti un efektivitāti, nodrošinot ērtus un drošus dzelzceļa pakalpojumus pasažieriem, tostarp uzmanību pievēršot personu ar invaliditāti un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām vajadzībām. Dzelzceļa pasažieru apkalpošanas infrastruktūras modernizācijas programma tiks saskaņota ar jauno pasažieru vilcienu iepirkumu.

 Dzelzceļa infrastruktūras nodrošināšana pasažieru apkalpošanai paredz pasažieru peronu (platformu) modernizāciju un pārbūvi 38 stacijās un pieturas punktos, vienlaikus projekta realizēšana ir iespējama piesaistot publisko finansējumu. Šobrīd notiek iepirkuma dokumentācijas sagatavošana par projektēšanu, kas tiks finansēta no LDZ līdzekļiem.

 Papildus jāizvērtē iespējamu jauno staciju veidošana vai pārvietošana, lai nodrošinātu pasažieru plūsmas.

### 4.2.5. Valstiski nozīmīgu aizsardzības pasākumu īstenošana dzelzceļa infrastruktūrā

Latvijas publiskās dzelzceļa infrastruktūras tīklam ir kritiska nozīme valsts aizsardzības nodrošināšanā, tādēļ publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam saskaņā ar normatīvo aktu prasībām ir jānodrošina svarīgāko dzelzceļa infrastruktūras objektu aizsardzība un attīstība. Piemēram, lai nodrošinātu valsts drošībai nepieciešamās dzelzceļa transporta infrastruktūras uzturēšanu un izveidi uzņemošās valsts atbalsta (UVA) uzdevumu izpildei, kā arī nodrošinātu loģistikas prasību izpildi NATO operāciju (“Atlantic Resolve” u.c.) ietvaros, jāveic virkne dzelzceļa infrastruktūras uzlabošanas pasākumu, kuru finansēšanai nepieciešami valsts finanšu līdzekļi. Pie prioritāriem pasākumiem pieskaitāma Garkalnes, Lielvārdes, Skrundas un Krustpils dzelzceļu staciju infrastruktūras uzlabošana.

### 4.2.6. Vilcienu kustības plānošanas un vadības informācijas sistēmas modernizācija

Lai gan ikvienā LDz īstenotā modernizācijas projektā īpaša uzmanība tiek pievērsta drošības situācijas uzlabošanai, Plāna darbības periodā kā atsevišķs projekts plānota Vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības informācijas sistēmas ieviešana visā Latvijas dzelzceļa tīklā. Vilcienu kustības organizācija patlaban nav automatizēta, procesu nodrošina vairākas atsevišķas sistēmas, datu apmaiņa to starpā ir ierobežota. Process lielā mērā ir pakļauts subjektīvai lēmumu pieņemšanai, kas rada drošības riskus.

Efektīvai vilcienu kustības pārvaldībai ir nepieciešama integrācija starp signalizācijas un sakaru sistēmām, kustības plānošanas un kontroles sistēmām, kas nodrošinās operatīvu lēmumu pieņemšanu attiecībā uz vilcienu kustības organizēšanu, kā arī ļaus racionālāk plānot vilcienu kustību.

Vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības sistēmas ieviešanai tiek plānotas investīcijas 21,3 miljonu euro apmērā, tostarp piesaistot ES Kohēzijas fonda līdzekļus.

Projektu plānots realizēt līdz 2023.gada beigām.

### 4.2.7. Dzelzceļa un ostu savietojamība

Saskaņā ar Rīgas teritorijas plānojumu, kas paredz pārtraukt lietot dzelzceļa staciju RīgaKrasta tās esošajā lokalizācijas vietā, Plāna darbības periodā radīsies nepieciešamība savienot publisko infrastruktūru ar Rīgas ostā strādājošiem termināliem.  Kā alternatīvs un perspektīvs risinājums RīgaKrasta dzelzceļa stacijas izmantošanai  varētu būt organizēt pilnvērtīgu vilcienu sastāva kustību no dzelzceļa stacijas Zemitāni līdz Ostas Termināļiem Eksporta rajonā un Rīgas brīvostas Kundziņsalas parkam, neiebraucot RīgaKrasta dzelzceļa stacijā. Pašlaik vilcienu kustība ir organizēta saskaņā ar  2014.gada 20. marta  instrukcijas „Vietējā instrukcija par vilcienu un manevru kustības kārtību starp Zemitānu stacijas 3.km ceļa posteni un Rīgas brīvostas pārvaldes Kundziņsalas parka pievedceļiem” nosacījumiem. Starp publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru un ostas teritorijā esošo dzelzceļa infrastruktūru ir privātas infrastruktūras sliežu ceļu posms, kas reģistrēts Dzelzceļa infrastruktūras Valsts reģistrā kā privāta infrastruktūra (apkalpes vieta). Infrastruktūras īpašnieka privātas apkalpes vietas pakalpojumu cenas nav regulētas, kas negarantē stabilu dzelzceļa un ostu savietojamību. Latvijas tranzīta biznesa konkurences veicināšanai ilgtermiņā, Rīgas brīvostai,  dzelzceļa infrastruktūras īpašniekam, infrastruktūras pārvaldītājam un Rīgas brīvostas strādājošo termināļu īpašniekiem ir jārod optimāls risinājums dzelzceļa kravu nogādāšanai uz/no   Ostas Termināļiem Eksporta rajonā un Rīgas brīvostas Kundziņsalas parku, izbūvējot jaunus dzelzceļa atzarus, kas savienos dzelzceļa stacijas RīgaKrasta Eksporta un Kundziņsalas rajona teritorijas ar Zemitāna dzelzceļa staciju.

###  4.2.8. Videi un sabiedrībai draudzīgas dzelzceļa infrastruktūras nodrošināšana

Valsts Dzelzceļa administrācijas izstrādātajā Dzelzceļa vides aizsardzības politika 2012.–2020. gadam[[4]](#footnote-4) ir iekļauti jau 2002. gadā noteiktie vispārīgie mērķi (virsmērķi) laika periodam līdz 2020. gadam:

* efektīva vides vadība dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju un lietotāju, klientu un sabiedrības interesēs, ievērojot ilgtspējīgas attīstības principus;
* dzelzceļa kā videi draudzīgākā sauszemes transporta veida tēla veidošana un popularizēšana.

Šo vispārīgo mērķu īstenošanas politikā ietvertas rekomendācijas iespējamiem risinājumiem būtiskākajās sadaļās: iedzīvotāju drošība, veselīga un kvalitatīva dzīves vide, pārvadājumu drošība un kvalitāte, veselīga darba vide, tīra grunts, pazemes un virszemes ūdeņi, kā arī dzelzceļa popularizēšana un sabiedrības informēšana.

Apzinātās nepieciešamās vajadzības, lai samazinātu negatīvo ietekmi uz vidi, ir aptuveni 40 miljoni euro, taču LDz ierobežoto finanšu līdzekļu dēļ iespējamo pasākumu realizācija (primāri vēsturiskā naftas produktu piesārņojumu attīrīšana gruntī kā arī trokšņa emisiju samazināšanas pasākumu īstenošana) ir atkarīga no publiskā finansējuma piesaistes iespējamības.

Kā neatliekami veicamie darbi vēsturiskā naftas produktu piesārņojuma novēršanas rīcības plāna īstenošanai, ir vietās, kas atrodas LDz pārvaldīšanā, lietošanā un apsaimniekošanā esošajās teritorijās - stacijas “Višķi” un “Skrunda”.

Līdz ar LDz darbības tehnoloģiju modernizāciju un publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras attīstību, kā arī dažādu veidu un līmeņu būvprojektu realizāciju, daudzas no LDz piederošām būvēm turpmākai uzņēmuma saimnieciskai darbībai nav nepieciešamas. Lielākā daļa no dzelzceļa infrastruktūras funkcijai neizmantotajām ēkām ir kļuvušas par vidi degradējošiem objektiem, graustiem un bīstami gan sabiedrībai kopumā, gan ikdienas darbā dzelzceļa tehnoloģiju apkalpojošiem darbiniekiem.

Izvērtējot situāciju 2017.gada novembrī, LDz bilancē ir 352 saimnieciski neizmantotas, vidi degradējošas būves ar kopējo platību 41 524m2.

Ņemot vērā 2017.gada būvniecības nozares ēku nojaukšanas darbu izmaksas, iepriekš minēto ēku nojaukšana, teritorijas sakārtošana un būvju īpašuma dokumentācijas aktualizācijas izmaksas ir aptuveni 9 miljoni euro.

### 4.2.9. ERTMS un GSM-R

Eiropas dzelzceļa satiksmes vadības sistēma ERTMS saskaņā ar Eiropas Komisijas 2012.gada 25.janvāra lēmumu 2012/88/EK par savstarpējas izmantojamības tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas dzelzceļu sistēmas vilcienu vadības un signalizācijas iekārtu apakšsistēmām ir pieņemta kā standarta sistēma ES vienotā dzelzceļa tīkla kopējā darbībā. Latvijā 1520 mm dzelzceļa tīklā saskaņā ar ERTMS nacionālo ieviešanas plānu laikposmā līdz 2022.gadam ERTMS ieviešana nav paredzēta, vienlaikus paredzēts turpināt signalizācijas sistēmu modernizāciju Rīgas un Daugavpils dzelzceļa mezglos, ieviešot vienotu vilcienu kustības plānošanas un vadības sistēmu, koncentrējot satiksmes vadības funkcijas vienā darbības vadības centrā.

Ievērojot to, ka:

* ir veiktas lielas investīcijas signalizācijas sistēmu modernizācijā, kuras vēl nav atmaksājušās un kuru aizvietošana ar citām, ERTMS atbilstošām iekārtām pašlaik būtu ekonomiski nelietderīga,
* Eiropas dzelzceļa aģentūra izstrādā jaunu dzelzceļa sakaru sistēmas standartu un ne ātrāk kā 2022.gadā tirgū būs pieejamas jaunās paaudzes iekārtas, turklāt sagaidāms, ka investīciju izmaksas jaunās tehnoloģijas ieviešanai varētu būt zemākas nekā ERTMS pirmajam līmenim GSM-R ;,
* citi publiskā līdzfinansējuma avoti GSM-R ieviešanai Plāna periodā nav pieejami, jo tos paredzēts izlietot citiem augstas prioritātes projektiem,

Lēmumu par ERTMS 1520 mm tīklā ieviešanu paredzēts pieņemt, izstrādājot Plānu turpmākajiem periodiem, ņemot vērā attiecīgo standartu izstrādes un ieviešanas gaitu. Līdz ar to šajā plānā konkrēti pasākumi nav paredzēti.

## 4.3. Jaunas infrastruktūras izveide

### 4.3.1. Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija

Lai paaugstinātu pārvadājumu efektivitāti, veicinātu videi draudzīgu tehnoloģiju izmantošanu un paaugstinātu Latvijas dzelzceļa tranzīta koridora starptautisko konkurētspēju, LDz paredz veikt pilnīgu dzelzceļa galvenā tīkla (maģistrālo ceļu) elektrifikāciju ar 25kV maiņstrāvas tehnoloģiju, tostarp rekonstruējot arī esošo elektrificēto dzelzceļa tīklu, aizstājot 3,3kV sistēmu ar 25 kV sistēmu. Dzelzceļa tīkla elektrifikācijas plāna realizācija ir sadalīta pa posmiem, izvērtējot to tehniskos īstenošanas nosacījumus, sinerģiju ar citiem būtiskiem projektiem un finanšu līdzekļu pieejamību. Patlaban ar elektrovilci darbināmās lokomotīves ir iespējams izmantot tikai piepilsētas pasažieru satiksmē, kravu pārvadājumi pilnībā notiek tikai ar dīzeļdegvielu darbināmām lokomotīvēm.

Ņemot vērā, ka ES fondu un Kohēzijas politikas fondu 2014.–2020.gada plānošanas perioda darbības programmas “Izaugsme un nodarbinātība” (apstiprināta EK 2014.gada 11.novembrī) specifiskā atbalsta 6.2.1.1. pasākuma “Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija” ietvaros paredzēts īstenot dzelzceļa tīkla elektrifikācijas 1.posmu – Daugavpils – Krustpils; Rēzekne – Krustpils – Rīga, sasniedzot Darbības programmā “Izaugsme un nodarbinātība” noteiktos uzraudzības rādītājus (rezultāta rādītājs – CO2 emisijas dzelzceļa pārvadājumos samazinātas no 225 126 t/gadā līdz 180 000 t/gadā; iznākuma rādītājs – rekonstruēto vai modernizēto dzelzceļa līniju kopējais garums – 300 km).

Projekts ir nozīmīgs Latvijas tautsaimniecības, transporta un tranzīta nozares izaugsmes un konkurētspējas stiprināšanā mainīgos tirgus apstākļos, kad īpaši strauji saasinās konkurence kā globālā mērogā, tā tuvāku reģionu un kaimiņvalstu starpā.

Projekts ļaus saglabāt Latvijas tranzīta koridora starptautisko konkurētspēju un ieņēmumus no tranzīta nozares kopējos valsts budžeta ieņēmumos (Transporta un uzglabāšanas darbības, kurās tiek ietverta arī dzelzceļa nozare, īpatsvars Latvijas tautsaimniecībā 2016.gadā veidoja 9,1% no IKP. Nozares radītais starpproduktu patēriņš nodrošina papildu apgrozījumu arī citās nozarēs. Dzelzceļa īpatsvars kopējā kravu apgrozībā veido aptuveni 55% (avots: CSP)).

Aptuveni 38% no investīcijām tiktu apgūtas lokāli ar Latvijas darbaspēku un materiāliem (Daļu no investīcijām iecerēts tieši saņemt atpakaļ valsts budžetā no uzņēmējdarbības papildu aktivitātēm un darbaspēka papildu iesaistes (nodokļu ieņēmumu palielinājums), netiešās un inducētās ietekmes uz IKP, un papildu UIN paaugstinātas pārvadātāju peļņas rezultātā).

Projektam ir būtisks Latgales reģiona attīstībai, radot papildu ienākumus vietējiem iedzīvotājiem un veicinot reģionu bezdarba līmeņa samazināšanos.

Projekts sniegs kravu pārvadātājiem papildu uzturēšanas un enerģijas izmaksu ietaupījumu.

Pēc projekta realizācijas, Latvijas elektroapgādes sistēmā parādīsies jauns, nozīmīgs elektroenerģijas patērētājs.

Projektu plānots finansēt no šādiem finanšu avotiem: Kohēzijas fonds, LDz līdzfinansējums un aizņēmums.

Atbilstoši Ministru kabineta 31.01.2017 noteikumu Nr.69 9.punktam projektam pieejamais Kohēzijas fonda finansējums līdz 31.12.2018, lai slēgtu līgumu par projekta īstenošanu, ir 318.6 milj. EUR. Un tikai pie nosacījuma, ja ir snieguma ietvara izpilde, pieejamais Kohēzijas fonda finansējums var tikt palielināts līdz 346.6 milj. EUR.

Projekta īstenošana plānota līdz 2023.gada 31.decembrim. 2018.gada 10.augustā ir izsludināts iepirkums par projektēšanu un būvniecību. Paredzēts, ka 2019.gadā tiks uzsākti projektēšanas darbi, un laika posmā no 2020.-2023.gadam noritēs būvniecības darbi.

### 4.3.2. “Rail Baltica”

Saskaņā ar ES transporta politikas Balto grāmatu “Ceļvedis uz vienotu Eiropas transporta telpu – ceļā uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu”, lai izveidotu Eiropas vienoto dzelzceļa telpu, ir definēti konkurētspējīgas un resursefektīvas transporta sistēmas izveides mērķi un kritēriji, lai sasniegtu mērķi par 60% samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas:

līdz 2050. gadam pabeigt Eiropas ātrgaitas dzelzceļa tīklu;

līdz 2030. gadam trīskāršot esošā ātrgaitas dzelzceļa tīkla garumu un saglabāt blīvu dzelzceļu tīklu dalībvalstīs;

līdz 2050. gadam lielākajai daļai vidēja attāluma pasažieru pārvadājumiem būtu jānotiek pa dzelzceļu;

līdz 2050. gadam savienot visas pamattīkla lidostas ar dzelzceļu, vēlams ātrgaitas dzelzceļu tīklu; nodrošināt, ka visas galvenās jūras ostas ir pietiekami savienotas ar dzelzceļa kravu pārvadājumu sistēmu un, kur iespējams, ar iekšzemes ūdensceļu sistēmu.

Atbilstoši ES normatīvajiem aktiem transporta jomā, galvenokārt EISI Regulai, un TEN-T), Eiropas standarta platuma dzelzceļa līnijas “Rail Baltica” perspektīvais koridors ir nostiprināts Ziemeļjūras–Baltijas koridora darba plānā.

Atbilstoši šim plānam tiek plānota jauna 1435 mm sliežu platuma dzelzceļa līnija, kas savienos trīs Baltijas valstis maršrutā Tallina–Rīga–Kauņa, iekļaujot Viļņas-Kauņas savienojumu kā daļu no dzelzceļa. Maršruta kopējais garums 870 kilometri, Latvijas teritorijā plānoti 262,42 kilometri. Plānots, ka dzelzceļa līnijas projektēšana tiks pabeigta 2018. gadā, būvniecība – 2025. gadā, atklājot savienojumu Tallina–Rīga–Kauņa, 2030. gadā – savienojumu ar Varšavu.

“Rail Baltica” projekta realizēšanas plāns ir nostiprināts arī nozīmīgākajos Latvijas politikas plānošanas dokumentos. LIAS līdz 2030. gadam definēta nepieciešamība, uzlabojot mobilitāti starp Baltijas jūras reģiona valstīm, attīstīt videi draudzīgākus transporta veidus – dzelzceļa un jūras transportu. Attīstot starptautiskā dzelzceļa maršruta “Rail Baltica” projektu, tiks veicināta Latvijas integrācija vienotā Eiropas dzelzceļa sistēmā un nodrošināta iespēja izmantot dzelzceļa transportu kā līdzvērtīgu alternatīvu gaisa satiksmei. Latvijas NAP2020 nosaka “Rail Baltica” Latvijas posma tehniskās dokumentācijas izstrādes un izbūves sākšanu, iekļaujoties kopējā “Rail Baltica” projektā (TEN-T tīkla prasību nodrošināšana). Arī TAP2020 ir paredzēta “Rail Baltica” dzelzceļa līnijas projektēšana, zemju atsavināšana un būvniecības sākšana līdz 2024. gadam. 2017.gada 31.janvārī Tallinā tika parakstīts triju Baltijas valstu starpvaldību līgums par “Rail Baltica” dzelzceļa savienojuma izveidi.

Lai īstenotu “Rail Baltica” projektu, visās Baltijas valstīs 2014. gadā atsevišķi tika veikta dzelzceļa līnijas nacionālā izpēte kas noslēdzās 2016. gada otrajā pusē. Latvijas detalizētas tehniskās izpētes mērķis bija noteikt precīzu “Rail Baltica” dzelzceļa līnijas novietojumu, tehniskos parametrus un saistītās infrastruktūras risinājumu izstrādi Latvijas teritorijā, paredzot, ka pamatlīnija ietvers divas pasažieru stacijas Latvijas teritorijā – Rīgas Centrālo dzelzceļa staciju un starptautisko lidostu “Rīga”. Tāpat paredzēts atsevišķs apvedceļš kravu satiksmei, neiebraucot Rīgas pilsētas centrā, nodrošinot savienojumu ar plānoto “Rail Baltica” intermodālo kravu loģistikas centru Salaspils novadā. “Rail Baltica” dzelzceļa līnijai un saistītajai infrastruktūrai ar Ministru kabineta 2016. gada 24. augusta rīkojumu Nr. 468 “Par nacionālo interešu objekta statusa noteikšanu Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai “Rail Baltica”” noteikts nacionālo interešu objekta statuss, nosakot arī atbilstošus turpmākās izmantošanas nosacījumus un ierobežojumus (iekļaujot tos arī lokālplānojuma apbūves noteikumos).

2014. gada 28. oktobrī, lai sekmīgi varētu realizēt “Rail Baltica” Eiropas standarta dzelzceļa līnijas projektu, klātesot visiem trim Baltijas valstu transporta ministriem, tika dibināts Baltijas valstu kopuzņēmums “RB Rail”, kas Latvijas Republikas Uzņēmumu reģistrā tika reģistrēts 2014. gada 12. novembrī kā “RB Rail AS”. Par “RB Rail” akcionāru no Latvijas puses kļuva valsts kapitālsabiedrība “Eiropas dzelzceļa līnijas”, iegūstot Igaunijai un Lietuvai proporcionāli līdzvērtīgu daļu apjomu 33,33% apmērā. 2015. gada 24. novembrī tika noslēgts finansēšanas līgums Nr. INEA/CEF/TRAN/M2014/1045990 par “Rail Baltica” pirmās kārtas aktivitāšu realizēšanu. Savukārt 2016. gada 15.novembrī tika parakstīs finansēšanas līgums INEA/CEF/TRAN/M2015/1129482 par otrās kārtas aktivitāšu realizēšanu. Notiek darbs pie trešās kārtas aktivitāšu līguma sagatavošanas.

Ar noslēgtajiem diviem finansēšanas līgumiem Latvijai piešķirti 238 miljoni euro ES finansējuma, kas kopā ar Latvijas līdzfinansējuma daļu veido 292,3 miljonus euro. “Rail Baltica” pirmajā kārtā paredzēts izstrādāt īpašumu atsavināšanas plānu centrālajai daļai, tehniskos projektus Rīgas Centrālā dzelzceļa mezglam un ar to saistītajai infrastruktūrai, “Rail Baltica” stacijai un saistītajai infrastruktūrai starptautiskajā lidostā “Rīga”, Rail Baltica pieturvietai “Gaujmalnieki” militāro kravu izkraušanai un iekraušanai, dzelzceļa līnijas Latvijas centrālajai daļai. Tāpat paredzēts veikt Rīgas Centrālā dzelzceļa mezgla un ar to saistītās infrastruktūras būvniecību, starptautiskās lidostas “Rīga” stacijas un ar to saistītās infrastruktūras un mezgla būvniecību un dzelzceļa līnijas Latvijas centrālās daļas būvniecību – savienojumu starp Rīgas Centrālo dzelzceļa staciju un starptautisko lidostu “Rīga” (1. posms), kā arī veikt nekustamo īpašumu atsavināšanas pirmo posmu. Projektēšanas darbus plānots pabeigt līdz 2019. gadam, būvniecību – līdz 2022.gadam.Otrā finansēšanas līguma ietvaros Latvijā paredzēts veikt arheoloģisko izpēti un izpēti par “Rail Baltica” dzelzceļa līnijas ietekmi uz aeronavigāciju starptautiskajā lidostā “Rīga”.

2015. gada 29. decembrī starp SM un SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” tika noslēgts deleģēšanas līgums Nr. SM 2015/-77, ar kuru SM uzdod un SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” apņemas organizēt darbus, tostarp veikt iepirkumu procedūras, nodrošināt līgumu vadību, organizēt nekustamo īpašumu atsavināšanas procesu valsts vajadzībām, veikt sadarbību ar iesaistītajām pusēm starptautiskajā un nacionālajā līmenī, un citus darbus “Rail Baltica” valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras objekta izveidei saskaņā ar Finansēšanas līgumiem, kas noslēgti ar Inovācijas un tīklu izpildaģentūru.

2017. gada 6. februārī tika iesniegts projekta pieteikums trešajam EISI uzsaukumam, kurā Latvija pieteicās uz 114,5 miljoniem euro.

“Rail Baltica” projektā ir cieša saskare ar esošo 1520 mm dzelzceļa infrastruktūru. Šādi saskares punkti, plānojot jauno Eiropas platuma 1435 mm dzelzceļa līniju, paredzēti:

* Rīgas Centrālajā dzelzceļa stacijā;
* perspektīvajā Salaspils multimodālajā loģistikas centrā;
* Vangažos pie “Rail Baltica” infrastruktūras apkopes punkta;
* “Rail Baltica” un 1520 mm infrastruktūras šķērsojumā pie Šķirotavas;
* Preču 2–Saurieši posmā, abām dzelzceļa sistēmām atrodoties vienotā koridorā;
* vienotā “Rail Baltica” un 1520 mm pasažieru infrastruktūras pieturas punktā Torņakalnā.

Plānojot 1435 mm Eiropas platuma dzelzceļa infrastruktūru Rīgas Centrālajā dzelzceļa stacijā un Torņakalna perspektīvajā pieturas punktā, būs nepieciešama VAS “Latvijas dzelzceļš” līdzdalība, pilnībā pārbūvējot esošo 1520 mm infrastruktūru, lai nodrošinātu šajos saskares punktos kopīgu abu dzelzceļa sistēmu integritāti. Pārējos saskares punktos 1435 mm dzelzceļa infrastruktūru paredzēts izbūvēt tās pilnīgas darbības un ekspluatācijas nodrošināšanai, neradot nekādus ierobežojumus 1520 mm infrastruktūras funkcionalitātei.

Rīgas Centrālajā dzelzceļa stacijā “Rail Baltica” izveidei būs nepieciešama būtiska stacijas ēkas un saistītās infrastruktūras (esošie 1520 mm sliežu ceļi, uzbērums) rekonstrukcija. Lai nodrošinātu “Rail Baltica” infrastruktūru, nepieciešams panākt vienošanos ar iesaistītajām pusēm – VAS “Latvijas dzelzceļš”, Rīgas domi, AS “Rīgas starptautiskā autoosta” un privātajiem komersantiem. Būtisks izdevumu avots būs “Rail Baltica” līdzekļi, tomēr pilnai projekta realizācijai nepieciešama arī citu pušu iesaiste. Rīgas Centrālās dzelzceļa stacijas un saistītajos objektos esošās dzelzceļa infrastruktūras aptuvenās īstenošanas aplēses, kas varētu tikt attiecinātas no “Rail Baltica” projekta līdzekļiem, veidotu ap 41 miljonu euro, no tiem aptuveni 10 miljoni euro (laikā līdz 2025. gadam) attiecināmi uz esošās dzelzceļa infrastruktūras uzlabojumiem, kas nav tieši saistīti ar “Rail Baltica” projektu (peronu un nojumju pārbūve, eskalatoru izbūve, daļēja uzbēruma norakšana, pasažieru un gājēju plūsmu nodalīšana u. c.). Realizējot kompleksu stacijas modernizācijas projektu, “Rail Baltica” finansējumu papildinot ar citiem finansējuma avotiem, tiks iegūta pilnībā jauna rekonstruēta mūsdienu dzelzceļa standartiem atbilstoša dzelzceļa stacijas infrastruktūra.

Torņakalnā mērķtiecīgi attīstot jaunu administratīvo teritoriju, “Rail Baltica” projektā paredzēts pārcelt esošo Torņakalna stacijas ēku tuvāk Daugavai, būs nepieciešama arī esošās 1520 mm dzelzceļa infrastruktūras pārbūve, izveidojot vienotu pieturas punktu, kas saistās ar Rīgas domes plāniem šajā teritorijā izveidot vienotu multimodālu Torņakalna sabiedriskā transporta mezglu, ietverot gan esošo 1520 mm dzelzceļa infrastruktūru, gan “Rail Baltica” infrastruktūru un autoostu. Viens no iespējamiem risinājumiem paredz, ka ārpus “Rail Baltica” projekta noteiktās aptuvenās 1520 mm dzelzceļa infrastruktūras izbūves aplēses veidotu aptuveni 14 miljonus euro, ko būtu iespējams īstenot divos plānošanas periodos.

Pārējo “Rail Baltica” un 1520 mm dzelzceļa infrastruktūras saskares punktu veiksmīgai izveidei nepieciešama VAS “Latvijas dzelzceļš” un SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” cieša sadarbība, un tie īstenojami nākamajos finanšu plānošanas periodos.

Šāda ar “Rail Baltica” projektu saistīta esošās 1520 mm infrastruktūras pārbūve iespējama tikai ar valsts budžeta vai citu publisku līdzfinansējumu.

Ņemot vērā, ka infrastruktūras pārvaldīšanas izmaksas ietekmē projektēšanas gaitā pieņemtie infrastruktūras tehniskie parametri, ”Rail Baltica” projekta ietvaros ir jāizstrādā 1435 mm infrastruktūras pārvaldīšanas modelis, kas atbilst Direktīvas 2012/34/ES (prasībām, kā arī Eiropas Parlamenta un Padomes 2010.gada 22.septembra Regulai (ES) Nr. 913/2010 par Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravas pārvadājumiem un citiem saistošiem tiesību normatīvajiem aktiem, ar mērķi efektīvi integrēt jauno 1435 mm infrastruktūru esošajā dzelzceļa tīklā.

# 5. Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras finansēšana, dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvars un daudzgadu līgums

Saskaņā ar Dzelzceļa likuma 10.panta otro daļu dzelzceļa infrastruktūras finansējumu veido:

1. ieņēmumi no maksas par Dzelzceļa likuma [12.1panta](https://likumi.lv/doc.php?id=47774#p12.1) pirmajā daļā minēto minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu;

2. ieņēmumi no tās valstij piederošās zemes iznomāšanas, uz kuras izvietota publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūra (Dzelzceļa likuma [15.panta](https://likumi.lv/doc.php?id=47774#p15) otrā daļa);

3. peļņa no Dzelzceļa likuma [6.pantā](https://likumi.lv/doc.php?id=47774#p6) minētajiem valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam piederoša apkalpes vietas operatora pakalpojumiem;

4.valsts finansējums (Dzelzceļa likuma [9.panta](https://likumi.lv/doc.php?id=47774#p9) ceturtā un piektā daļa);

5. peļņa no citas komercdarbības;

6. neatmaksājami ieņēmumi no privātiem avotiem.

## 5.1. Būtiskākie faktori, kas ietekmē publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras finansēšanu

Ievērojot Dzelzceļa likuma 6.panta prasības - valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūra tiek veidota atbilstoši tautsaimniecības vajadzībām un tās attīstībai, stabilas satiksmes interesēm, kā arī vides aizsardzības prasībām. Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam jānodrošina efektīva valsts noteiktā pasūtījuma izpilde, pat, ja publiskās lietošanas infrastruktūras pārvaldības un attīstības intereses atšķiras. Lai to veiksmīgi realizētu un ievērotu Dzelzceļa likuma prasības, sākot ar 2019. gadu būs jāparedz valsts budžeta līdzekļu iesaiste publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvara nodrošināšanai. Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvaru ir jāatjauno 1 (viena) kalendārā gada laikā no zaudējumu konstatēšanas brīža, kā arī ir jāparedz avansa maksājumi.

**Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras finansēšanu ietekmējoši faktori:**

1. Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras maksai ir jābūt konkurētspējīgai, nodrošinot stabilu un prognozējamu maksu par tranzīta kravu un iekšzemes pārvadājumiem.
2. Dzelzceļa likuma 9.panta ceturtajā daļā noteikto valsts pienākumu izpilde jeb publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvara nodrošināšana (ieņēmumiem ir jābūt vismaz līdzsvarā ar izdevumiem).
3. Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam pieejamā finansējuma apmēram jānodrošina infrastruktūras uzturēšana atbilstoši valsts pasūtījumam un jānodrošina paredzēto infrastruktūras atjaunošanas un modernizācijas projektu realizācija.
4. Tautsaimniecības intereses publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanai un attīstībai ir atšķirīgas no kravu pārvadātāju un pasažieru pārvadātāju interesēm.
5. Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam nav ietekmes uz valsts pasūtīto dzelzceļa infrastruktūras jaudas un kvalitātes apmēru.
6. Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras maksas noteikšanas principi sākot ar 2019.gada tiek noteikti uz Dzelzceļa likuma pamata, publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs tos nevar ietekmēt.

Dzelzceļa likuma grozījumi, kas pieņemti 2016. gada 25. februārī un Regulas prasības paredz būtiskas izmaiņas infrastruktūras maksas noteikšanas principos. 2017.gada 30. jūnijā publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicējs AS „LatRailNet” pieņēma jaunajām prasībām atbilstošu infrastruktūras maksas aprēķināšanas shēmu (Shēma), kas paredzēts, ka tiks piemērota no 2019.gada.

 Ievērojot jaunos maksas noteikšanas principus un ierobežojumus sākot ar 2019. gadu, nepieciešams nodrošināt tādu publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras finansēšanas modeli, kurš paredzētu gan līdzekļus publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvara nodrošināšanai, gan savlaicīgai infrastruktūras maksu finanšu iztrūkuma segšanai, ja infrastruktūras maksa nesedz infrastruktūras uzturēšanas un atjaunošanas izmaksas. Šāda finansēšanas modeļa realizēšanas risinājums ir valsts budžeta programmas 31.00.00 "Sabiedriskais transports" apakšprogrammas 31.04.00 “Finansējums dzelzceļa publiskai infrastruktūrai” ietvaros nodalīt atsevišķus finansēšanas plānus- finanšu līdzsvara nodrošināšanai, pasažieru dzelzceļa staciju un pieturas punktu infrastruktūras uzturēšanai un ctiem mērķiem, kas nodrošinātu apakšprogrammas līdzekļu izlietošanas caurspīdīgumu.

 Konkurētspējas palielināšanai, mainoties spēkā esošajām tiesību normām, varētu tikt pārskatīts arī valsts noteikto funkciju dzelzceļa nozarē finansēšanas avots. Līdzekļi būtu jāparedz valsts budžetā, kas publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam varētu tikt novirzīti caur valsts budžeta programmas 31.00.00 "Sabiedriskais transports" apakšprogrammu 31.04.00 “Finansējums dzelzceļa publiskai infrastruktūrai”.

Publiskās lietošanas infrastruktūras pārvaldības un attīstības intereses atšķiras, jo valsts ekonomiskie apsvērumi ir saistīti ar sociālās labklājības maksimizāciju un strukturālo attīstības plānu īstenošanas nodrošināšanu, savukārt, komerclietotāji nevēlās uzņemties atbildību arī par tādām izmaksām, kuru tirgus apstākļos nebūtu, piemēram:

* kapitālieguldījumu, kas faktiski netiek izmantoti konkrētā pārvadātāja pakalpojumu nodrošināšanai, nolietojuma iekļaušana pašizmaksā;
* infrastruktūras objektu militārā aizsardzība, kultūras veicināšanas pasākumi (gan vēsturiskā mantojuma saglabāšana, gan pasākumu rīkošana), vides aizsardzības pasākumi, ko nesedz konkurējošie transporta veidi;
* pārmērīga kvazitiesisko procedūru izmantošana un lieka dokumentēšana;
* valsts ārpolitikas ekonomiskās sekas.
* valsts noteikto funkciju dzelzceļa nozarē finansēšana.

### 5.1.1. Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras maksas konkurētspēja

Dzelzceļa infrastruktūra veido Latvijas tranzīta nozares attīstības pamatu. 2016. gadā saskaņā ar Latvijas Bankas datiem dzelzceļa transporta pakalpojumu eksports bija 333 miljoni euro jeb 7,8% visa Latvijas tautsaimniecības pakalpojumu eksporta. Savukārt ostu un dzelzceļu kopējais īpatsvars pakalpojumu eksportā ir sasniedzis 17,4% (738 miljoni euro)[[5]](#footnote-5). Vērtējot dzelzceļa transporta ietekmi uz tautsaimniecību, ir jāņem vērā arī tādi aspekti kā nodarbinātība un nodarbināto reģionālā izplatīšana, kā arī valsts resursu (energo, zemes, darba u.c.) izmantošanas efektivitāte. Turklāt dzelzceļa transportam raksturīgas daudzas priekšrocības arī citos tautsaimniecībā svarīgos aspektos.

Valsts interesēs ir nodrošināt publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras maksas konkurētspēju, saglabājot to 2018.gada līmenī un pieļaut tās pieaugumu tikai par inflācijas līmeņa valstī pieaugumu, radīt apstākļus, lai publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvars iestātos (izpildītos) ar minimālu valsts budžeta līdzekļu iesaisti, finanšu līdzsvaru nodrošinot pēc iespējas izmantojot biznesa vides radītās spējas, tajā skaitā tirgus spēju nosegt maksas par infrastruktūras izmantošanu un nepieciešamības gadījumā piesaistot peļņu arī no citiem publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja komercdarbības virzieniem.

### 5.1.2. Stabila un prognozējama maksa par tranzīta kravu un iekšzemes pārvadājumiem

AS „LatRailNet” 2017.gada 30. jūnijā pieņemtā Shēma paredz, ka maksa par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu saglabās atkarību no pārvadājumu apjoma izmaiņām - attiecīgi samazinoties pārvadājumu apjomam, tā pieaugs, kas potenciāli rada iespēju vēl samazināties pārvadājumu apjomam. Lai šādu situāciju nepieļautu un nodrošinātu stabilu tranzīta nozares attīstību, maksai par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru Plāna darbības periodā nevajadzētu pieaugt straujāk nekā inflācijas līmenim valstī.

Kā liecina tranzīta nozares uzņēmumu darbības rādītāji (avots: Lursoft datu bāze), esošais publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras maksas līmenis nodrošina tranzīta koridora konkurētspēju, bet nākotnē, infrastruktūras maksai pieaugot, tas var apdraudēt kravu pārvadājumu apjomu, it sevišķi Baltkrievijas izcelsmes kravas. Tāpat jāņem vērā, ka šā brīža kravu pārvadājuma apjomu ietekmējošie faktori ir vairāk politiski, nekā ekonomiski, 2017.gadā, klientu pieprasījums pārvadājumiem uz Latvijas ostām ir saskaņots tikai par aptuveni 60 % no pieteiktā apjoma. ( avots: Latvijas dzelzceļš aprēķini).

### 5.1.3. Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras maksas noteikšanas pamatprincipi

Līdz šim piemērotajā 2011. gada 21. septembra Sabiedrisko pakalpojumu regulēšanas komisijas infrastruktūras maksas aprēķināšanas Metodikā, kas tiek pielietota nosakot publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras maksu līdz 2019.gadam, tika izmantots pakalpojuma pašizmaksas noteikšanas princips, kas paredzēja dzelzceļa pārvadātājiem pilnībā segt ar dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanu un atjaunošanu saistītās izmaksas. Valsts finansējums dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanai un atjaunošanai netika sniegts.

Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicēja apstiprinātie publiskās lietošanas dzelzceļainfrastruktūras maksas noteikšanas pamatprincipi, kas faktiski tiks piemēroti sākot ar 2019.gadu, prasa to noteikt atbilstoši tiešajām izmaksām, kas radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus. Tiešās izmaksas aprēķina kā starpību starp izmaksām, kas nodrošina minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu, kā arī par piekļuvi infrastruktūrai, kas savieno infrastruktūru ar apkalpes vietām, un neattiecināmajām izmaksām. Saskaņā ar Regulu, par neattiecināmajām izmaksām atzīstams salīdzinoši plašāks izmaksu pozīciju loks, nekā tas bijis noteikts līdz šim.

 Tirgus segmentiem var noteikt maksu atbilstoši tiešajām izmaksām, kam pieskaitīts saskaņā ar tirgus situāciju noteikts uzcenojums. Tirgus segmentu iedalījumu nosaka Dzelzceļa likums un Shēma.

 Tāpat Dzelzceļa likuma 11.1 paredz, ka maksas līmenis neliedz lietot infrastruktūru tādiem tirgus segmentiem, kas var nosegt tiešās izmaksas, kā arī peļņas normu, ko pieļauj tirgus situācija, kā arī šādus izņēmumus infrastruktūras maksas noteikšanas principu piemērošanā:

‒ var noteikt uzcenojumus, ja tirgus situācija to pieļauj, pamatojoties uz efektīviem, pārredzamiem un nediskriminējošiem principiem, vienlaikus garantējot optimālu dzelzceļa tirgus segmentu konkurētspēju;

‒ var noteikt lielāku maksu par pakalpojumiem attiecībā uz kravu pārvadājumiem no vai uz trešajām valstīm, kuru dzelzceļa tīkla sliežu platums ir 1520 milimetri.

Ņemot vērā, ka kravu pārvadājumi no vai uz trešajām valstīm, kuru dzelzceļa tīkla sliežu platums ir 1520 milimetri, ir būtisks tirgus segments Latvijas tautsaimniecībai, minimālā piekļuves pakalpojuma kompleksa maksu piecu gada periodam jāsaglabā 2018.gada līmenī, pieļaujot tās pieaugumu tikai par inflācijas līmeņa valstī pieaugumu.

Atbilstoši publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja vērtējumam, AS „LatRailNet” nosakot infrastruktūras maksu pēc Regulā paredzētā tiešo izmaksu noteikšanas principa, starp izmaksām, kas nodrošina minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu, un infrastruktūras maksas ieņēmumiem, no 2019. gada var veidoties infrastruktūras maksu finanšu iztrūkums aptuveni 8,2 milj. euro apmērā, vismaz tādos tirgus segmentos kā:

* iekšzemes kravu un ES iekšzemes pārvadājumi aptuveni 6,76 miljoni euro gadā,
* starptautiskie pasažieru pārvadājumi aptuveni 1,5[[6]](#footnote-6) miljoni euro gadā.

### 5.1.4.Dzelzceļa infrastruktūras maksas apmēru ietekmējošās izmaksas

Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras maksas apmēru būtiski ietekmē valsts noteikto funkciju dzelzceļa nozarē veikšanai nepieciešamais līdzekļu apmērs, kas tiek iekļauts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras maksā, sadārdzinot to par aptuveni 4–5%. Pie nosacījumiem, ja valsts finansētu šīs valsts noteikto funkciju izmaksas, publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras maksa varētu būt par aptuveni 4–5% zemāka. Ņemot vērā to, ka publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras maksas apmērs ir atkarīgs no pārvadājumu apjomiem, būtiski pieņemt ekonomiski pamatotu lēmumu, par valsts noteikto funkciju dzelzceļa nozarē izpildei nepieciešamā līdzfinansējuma apmēru, kas nodrošinātu iespēju samazināt publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras maksu un saglabātu maksas konkurētspēju.

Valsts noteiktās funkcijas dzelzceļa nozarē ir:

* obligāti apsargājamo valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras objektu apsardze;
* dzelzceļa nozares regulēšanas un uzraudzības funkciju finansēšana;
* kultūras un vēsturiskā mantojuma aizsardzība– vēsturiskā mantojuma dzelzceļa finansēšana saskaņā ar Dzelzceļa likuma 7.1 panta prasībām;
* kultūras un vēsturiskā mantojuma aizsardzība – publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras objektu (piemēram, staciju ēku), kas uzskatāmi par kultūras vai vēsturisko mantojumu, uzturēšana.

 Šādu funkciju nodrošināšanas izmaksu iekļaušana maksā ir pretrunā ar Direktīvas 2012/34/ES mērķi un negatīvi ietekmē publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras maksas konkurētspēju, to sadārdzinot. Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras maksu negatīvi ietekmē arī izmaksas sliežu ceļu posmu (dzelzceļa līniju), kuros nenotiek vilcienu kustība uzturēšanai un izmaksas dzelzceļa pasažieru infrastruktūras saglabāšanai, līnijās, kurās patlaban nenotiek pasažieru vilcienu satiksme.

Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras maksas apmēru ietekmējošas izmaksas minētas 2. tabulā, vidēji gadā izmaksas veido 6 miljoni euro.

2.tabula

**Dzelzceļa infrastruktūras maksas apmēru ietekmējošas izmaksas**

|  |  |
| --- | --- |
| Pasākums | Izmaksas |
| 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | Turpmāk ik gadu (ja pasākuma īstenošana nav terminēta) |
| 1.1. Sliežu ceļa posmu (dzelzceļa līniju), kuros nenotiek vilcienu kustība, uzturēšana (4.1.2.) | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 | 400 000 |
| 1.2. Dzelzceļa pasažieru infrastruktūras saglabāšana līnijās, kurās patlaban nenotiek pasažieru vilcienu satiksme (4.1.4.) | 200 000 | 220 000 | 240 000 | 240 000 | 240 000 |
| 1.3. Obligāti apsargājamo valsts publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras objektu apsardze (4.1.5.1.) | 3 280 000 | 3 390 000 | 3 470 000 | 3 470 000 | 3 470 000 |
| 1.4. Dzelzceļa nozares regulēšanas un uzraudzības funkciju finansēšana (4.1.5.2.) | 1 382 506 | 1 382 506 | 1 382 506 | 1 382 506 | 1 700 000 |
| 1.5. Kultūras un vēsturiskā mantojuma aizsardzība – Vēsturiskā mantojuma dzelzceļa finansēšana saskaņā ar Dzelzceļa likuma 7.1 panta prasībām (4.1.5.3.) | 390 000 | 390 000 | 390 000 | 390 000 | 390 000 |
| 1.6. Kultūras un vēsturiskā mantojuma aizsardzība – publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras objektu vai apkalpes vietu (piemēram, staciju ēku), kas uzskatāmi par kultūras vai vēsturisko mantojumu uzturēšana (4.1.5.4.) | 300 000 | 300 000 | 300 000 | 300 000 | 300 000 |
| **KOPĀ** | **5 952 506** | **6 082 506** | **6 182 506** | **6 182 506** | **6 500 000** |
| **Izmaksu attiecība pret publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras maksas aprēķina bāzi (vidēji %)** | **4.43%** | **4.53%** | **4.60%** | **4.60%** | **4.84%** |

Mainoties spēkā esošajām tiesību normām, varētu tikt pārskatīts arī 2.tabulā uzskaitīto, dzelzceļa infrastruktūras maksas apmēru ietekmējošo, izmaksu finansēšanas avots.

### 5.1.5. Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja izmaksas un procesu optimizācija

Pēdējos gados veiktā biznesa procesu optimizācija infrastruktūras uzturēšanā, kā arī investīcijas dzelzceļa infrastruktūras atjaunošanā un attīstībā, salāgojot to ar ostu termināļu darbību, kas prasa arī attiecīgu dzelzceļa infrastruktūras attīstību un jaudas kapacitāti, ir nodrošinājušas iespējas samazināt infrastruktūras izmaksas. Atbilstoši auditorkompānijas SIA “Ernst & Young Baltic” veiktajai Eiropas valstu dzelzceļa infrastruktūras snieguma salīdzinošai analīzei, kas veikta 2016.gada 30. jūnijā, LDz ir viszemākās izmaksas uz izvērsto sliežu ceļu km starp Baltijas valstīm, 2016.gadā LDz veikto izmaksu optimizācijas pasākumu rezultātā, izmaksas samazinātas par 9,5 % pret 2013-2015.gada vidējo rezultātu. Dzelzceļa infrastruktūras izmaksu optimizēšanas rezultātā LDz dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas izmaksas 2018.gadam tika plānotas par vidēji 10,6% mazākas, salīdzinot ar iepriekšējo infrastruktūras maksas darbības periodu, tādējādi būtiski samazinot darba samaksas izdevumus (-7,4%), materiālu izmantošanu (-14,3%), pamatlīdzekļu nolietojuma (-20,2%) un pārējo izmaksu (-8,3%) lielumu būtisko funkciju veicēja apstiprinātajā infrastruktūras izmantošanas maksā 2018.gada laika periodam.

Atbilstoši Dzelzceļa likuma prasībām, noslēdzot Daudzgadu līgumu ar valsti un paredzot nepieciešamo finansējumu dzelzceļa darbības pastāvīgai nodrošināšanai, dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas un atjaunošanas izmaksu optimizēšanā var tikt izvirzītas papildus prasības, cita starpā paredzot dzelzceļa iecirkņu caurlaides spēju un uzturēšanas darbu samazināšanu maznoslogotās dzelzceļa līnijās, neizmantojamu dzelzceļa aktīvu likvidāciju, valsts nozīmes kultūrvēsturisko objektu nodošanu valsts apsaimniekošanai u.c.

Tāpat Plāna darbības periodā jāparedz ikgadējais LDz vidējās darba samaksas pieaugums atbilstoši vidējās darba samaksas pieauguma tempam valstī, kas atbilstoši FM publiskotājām prognozēm par tautsaimniecībā nodarbināto mēneša vidējās bruto darba samaksas pieaugumu sastāda vidēji 5%. Prognozēts, ka aptuveni 25 % no plānotā darba samaksas pieauguma, LDz varēs nosegt no saviem optimizācijas rezultātā izbrīvētajiem resursiem.

## 5.2. Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvara nodrošināšana

### 5.2.1.Dzelzceļa transporta spēja konkurēt ar autotransportu

Ievērojot Dzelzceļa likuma 9.panta noteikumus, valsts var prasīt, lai infrastruktūras pārvaldītājs līdzsvaro ieņēmumus un izdevumus bez valsts finansējuma tikai tad, ja ir nodrošināta dažādu transporta veidu godīga, nediskriminējošā konkurence, kad dzelzceļa transports spēj konkurēt ar citiem transporta veidiem saskaņā ar likumā noteiktajiem maksas aprēķināšanas nosacījumiem.

Autoceļu finansēšanai ir izveidota valsts budžeta finansējumu programma “Valsts autoceļu fonds”, kuru veido prognozētie valsts budžeta ieņēmumi no visu transportlīdzekļu ekspluatācijas nodokļa, autoceļu lietošanas nodevas un 80 procenti no prognozētajiem valsts budžeta ieņēmumiem no akcīzes nodokļa par naftas produktiem, ja gadskārtējā valsts budžeta likumā nav noteikts citādi, bet dzelzceļa transportam akcīzes nodoklis netiek novirzīts un uz to neattiecas nodokļa atvieglojumi. Esošo situāciju nevar raksturot kā vienlīdzīgu un valsts nevar prasīt infrastruktūras pārvaldītāju līdzsvarot ieņēmumus un izdevumus bez valsts finansējuma.

 Netieša autotransporta veicināšana un atsevišķu tirgus segmentu aizplūšana no dzelzceļa transporta var samazināt dzelzceļa mēroga efektu. Piemēram, samazinoties valsts pasūtījuma apjomam pasažieru pārvadājumos pa dzelzceļu, dzelzceļa infrastruktūras maksa var palielināties kravu pārvadātājiem, tādējādi samazinot šo pakalpojumu eksportu.

Dzelzceļa nozarē patērētie naftas produkti (t.sk. dīzeļdegviela) netiek atbrīvoti no akcīzes nodokļa, savukārt naftas produktiem, piemēram, dīzeļdegvielai, ko izmanto lauksaimniecības produkcijas ražošanai[[7]](#footnote-7), piemēro samazināto akcīzes nodokļa likmi – 50 *euro* par 1000 litriem (no 2018.gada 1.jūlija – 55,8 *euro* par 1000 litriem).

Akcīzes nodokļa palielinājums dīzeļdegvielai no 341 līdz 372 *euro* par 1000 litriem ir veikts (ar 2018.gada 1.janvāri), bet plānotais akcīzes nodokļa palielinājums līdz 414 *euro* par 1000 litriem būs spēkā 2020.gadā, nozīmē, ka kopējais akcīzes nodokļa pieaugums dīzeļdegvielai būs aptuveni 21%, kas samazina gan Latvijas tranzīta koridoru konkurētspēju, gan vietējās satiksmes pārvadājumi kļūs Latvijas uzņēmējiem vēl mazāk pievilcīgi.

### 5.2.2. Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvars

Sakarā ar jaunu publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas un attīstības finansēšanas modeļa izstrādi, kas veikts ievērojot Direktīvu 2012/34/ES, Regulu 2015/909 , un ievērojot Dzelzceļa likuma 9.panta ceturtajā daļā noteiktos valsts pienākumus, no 2019. gada publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam var veidoties finanšu līdzekļu deficīts, kura segšanai ir jāizstrādā dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvara nodrošināšanas mehānisms. Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvaru ir jāparedz atjaunot 1 (viena) kalendārā gada laikā no zaudējumu konstatēšanas brīža kā arī jāparedz iespējas veikt nepieciešamos avansa maksājumus nākošā perioda finanšu līdzsvara nodrošināšanai.

Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvars no 2019. gada būs tieši atkarīgs no pārvadājumu apjomiem, minimālā pakalpojumu kompleksa maksas un Dzelzceļa likumā noteikto valsts pienākumu un tiesību ievērošanas.

Lai nodrošinātu valsts budžeta līdzekļu iesaisti publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvara nodrošināšanai minimālā apmērā, paredzēts izmantot 3 pakāpju publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvara sasniegšanas mehānismu.

Šāds mehānisms paredz:

1.pakāpe- biznesa iesaiste, ņemot vērā tirgus spēju nosegt maksas par infrastruktūras izmantošanu, tajā skaitā minimālā piekļuves pakalpojuma kompleksa maksu piecu gada periodam no trešajām valstīm vai uz trešajām valstīm, kuru dzelzceļa tīkla sliežu platums ir 1520 milimetri, nepieciešamību saglabāt 2018.gada līmenī, pieļaujot tās pieaugumu tikai par inflācijas līmeņa valstī pieaugumu. 1. pakāpe tiek izmantota likumā noteiktā kārtībā LRN nosakot infrastruktūras maksas, kas nodrošina lietotāju proporcionālu iesaisti infrastruktūras izdevumu finansēšanā. Finanšu līdzsvara sasniegšanai 1. pakāpes ietvaros, obligāts nosacījums irieņēmumu no iekšzemes pasažieru pārvadājumudzelzceļa tirgus segmenta, kuriem LRN apstiprina minimālās piekļuves pakalpojumu kompleksa maksu, un finansējumam no valsts budžeta programmas vai apakšprogrammas līdzekļiem, ir jābūt līdzsvarā ar šī tirgus segmenta pilnajām infrastruktūras uzturēšanas izmaksām.

2.pakāpe- peļņas arī no citiem infrastruktūras pārvaldītāja komercdarbības virzieniem piesaiste. 2. pakāpe papildina 1. pakāpes uzdevumu nodrošināt infrastruktūras maksas stabilitāti un uzdod maksimāli izmantot infrastruktūras finansēšanā LDz finanšu līdzekļus. Galvenie finanšu avoti būtu LDz un meitas uzņēmumu dividendes un citi ieņēmumi. Papildus būtu jāizskata iespējas turpināt infrastruktūras izmaksu samazināšanas un optimizēšanas programmu.

 3.pakāpe -Valsts budžeta līdzekļu iesaiste. 3. pakāpe tiek izmantota tikai, ja pirmās divas nedod nepieciešamo rezultātu (pamata risks – būtisks kravu apjoma kritums). Precīza valsts budžeta līdzekļu nepieciešamība šobrīd nav nosakāma, jo dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicējs nav pieņēmis lēmumu par atsevišķiem tirgus segmentiem, kur infrastruktūras maksa tiks noteikta atbilstoši tiešajām izmaksām, kam pieskaitīts saskaņā ar tirgus situāciju noteikts uzcenojums, kā arī nav iespējams prognozēt 3.pakāpē noteikto pamatrisku jeb būtisku kravu apjoma kritumu.

Lai plānošanas dokumentos iestrādātu jaunajam ES regulējumam atbilstošu infrastruktūras finansēšanas mehānismu, ir nepieciešams sākot ar 2019.gadu valsts budžeta programmas 31.00.00 "Sabiedriskais transports" apakšprogrammas 31.04.00 “Finansējums dzelzceļa publiskai infrastruktūrai” ietvaros nodalīt atsevišķus finansēšanas plānus- finanšu līdzsvara nodrošināšanai, pasažieru dzelzceļa staciju un pieturas punktu infrastruktūras uzturēšanai un ctiem mērķiem, kas nodrošinātu apakšprogrammas līdzekļu izlietošanas caurspīdīgumu.

 Nākotnē valsts budžeta programmas 31.00.00 "Sabiedriskais transports" apakšprogrammas 31.04.00 “Finansējums dzelzceļa publiskai infrastruktūrai” ietvaros nodalītā, atsevišķā finansēšanas plānā paredzētie līzekļi var tikt izmantoti arī, lai līdzfinansētu investīciju projektu realizāciju.

Piedāvātā finansēšanas mehānisma realizācijai nepieciešams:

1. Finansējuma apmērs valsts budžeta programmas 31.00.00 "Sabiedriskais transports" apakšprogrammas 31.04.00 “Finansējums dzelzceļa publiskai infrastruktūrai” ietvaros jānodrošina atbilstoši valsts pasūtījumam pasažieru pārvadājumos pa dzelzceļu, ņemot vērā plānotos pārvadājumu apjomus un apstiprināto maksu dzelzceļa pasažieru pārvadājumiem (ne mazākā apmērā par 2018.gada faktiski aprēķināto līmeni) un nepieciešamības gadījumā jautājums par papildu valsts budžeta līdzekļu piešķiršanu plānā paredzēto rīcības virzienu īstenošanai 2019.gadā un turpmākajos gados izskatāms likumprojekta par valsts budžetu 2019.gadam un likumprojekta par vidējā termiņa budžeta ietvaru sagatavošanas procesā kopā ar visu ministriju un centrālo valsts iestāžu prioritāro pasākumu pieteikumiem, ievērojot valsts budžeta finansiālās iespējas.
2. Konceptuāli pieņemto MK lēmumu par LDz valstij dividendēs izmaksājamo peļņas daļu 0% apmērā no uzņēmuma tīrās peļņas 2018.- 2021.gadam (Ministru kabineta 2018. gada 15. maija rīkojums Nr. 212 "Par atšķirīgu dividendēs izmaksājamo valsts akciju sabiedrības "Latvijas dzelzceļš" peļņas daļu par 2018.–2021. pārskata gadu”) jāiestrādā ikgadējā likumprojektā par valsts budžetu un likumprojektā par vidēja termiņa budžeta ietvaru attiecīgajos periodos.
3. Savlaicīgi lēmumi par valsts budžeta līdzekļu novirzīšanu publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvara nodrošināšanai. Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvara atjaunošana 1 (viena) kalendārā gada laikā no zaudējumu konstatēšanas brīža, ieskaitot nepieciešamo avansa maksājumu plānošana.

#### MK lēmums par LDz valstij dividendēs izmaksājamo peļņas daļu 0% apmērā

Lai nodrošinātu publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja spēju sasniegt augstāk minētos mērķus, nepieciešams lai konceptuāli pieņemtais MK lēmums par LDz valstij dividendēs izmaksājamo peļņas daļu 0% apmērā no uzņēmuma tīrās peļņas 2018.- 2021.gadam (Ministru kabineta 2018. gada 15. maija rīkojums Nr. 212 "Par atšķirīgu dividendēs izmaksājamo valsts akciju sabiedrības "Latvijas dzelzceļš" peļņas daļu par 2018.–2021. pārskata gadu”), tiktu iestrādāts ikgadējā likumprojektā par valsts budžetu un likumprojektā par vidēja termiņa budžeta ietvaru attiecīgajos periodos.

Tādējādi pārskata gada pelņu varēs uzkrāt, lai izmantotu iespējamu, negatīvu tirgus svārstību rezultātā, radušos zaudējumus segšanai.

Ministru kabineta 2015.gada 22.decembra noteikumu Nr.806 „Kārtība, kādā valsts kapitālsabiedrības un publiski privātās kapitālsabiedrības, kurās valsts ir dalībnieks (akcionārs), prognozē un nosaka dividendēs izmaksājamo peļņas daļu un veic maksājumus valsts budžetā par valsts kapitāla izmantošanu” 3. punkts paredz, ka minimālā prognozējamā peļņas daļa, kas izmaksājama dividendēs, un dividendēs izmaksājamā peļņas daļa ir 50 % no kapitālsabiedrības tīrās peļņas, ja kapitālsabiedrības vidējā termiņa darbības stratēģijā nav noteikts citādi.

Līdz ar ikgadējā likumprojektā par valsts budžetu un likumprojektā par vidēja termiņa budžeta ietvaru attiecīgajos periodos, iestrādātu principu, nosakot LDz valstij dividendēs izmaksājamo peļņas daļu 0% apmērā no uzņēmuma tīrās peļņas, samazināsies iespējami nepieciešamo valsts līdzekļu apjoms, lai nodrošinātu publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvaru, jo tam tiktu izmantoti pašu līdzekļi. Vienlaikus tas ļaus nodrošināt stabilitāti un paredzamību nozarei un nodrošinās publiskās dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja iespēju līdzfinansēt Plānā paredzētos infrastruktūras atjaunošanas un modernizācijas projektus.

Par dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvara sasniegšanas, kalendāra gada periodā, apliecinājumu var uzskatīt auditēta gada pārskata peļņu grāmatvedības “Peļņas vai zaudējumu aprēķina” formas rezultātā:

* Ja attiecīgais pārskata periods ir noslēgts ar peļņu, tad tiek pieņemts, ka finanšu līdzsvars ir nodrošināts.
* Ja ir bijuši zaudējumi, tad tas nozīmē, ka, izmantojot arī peļņu no pārējās komercdarbības, nav izdevies nodrošināt finanšu līdzsvaru un akcionārs var lemt par attiecīgas līdzekļu daļas, no LDz iepriekšējo periodu nesadalītās peļņas, novirzīšanu zaudējumu segšanai;
* Ja pārskata gada zaudējumu segšanai nepietiek ar LDz iepriekšējo periodu nesadalīto peļņu, LDz ir pienākums nekavējoties vērsties Satiksmes ministrijā, kura virza jautājumu izskatīšanai MK. Finanšu līdzsvars šādā gadījumā jāparedz atjaunot 1 (viena) kalendārā gada laikā no zaudējumu konstatēšanas brīža.

Slēdzot daudzgadu līgumu nākamajam plānošanas periodam, tiks izvērtēti LDz finanšu rādītāji un nākamo piecu gadu perioda finanšu līdzsvara sasniegšanas prognozes un tiek lemts par nesadalītās peļņas izlietojumu.

## 5.3. Valsts budžeta programmas 31.00.00 "Sabiedriskais transports" apakšprogramma 31.04.00. "Finansējums dzelzceļa publiskai infrastruktūrai"

Turpmākais finansējums dzelzceļa infrastruktūrai ir jāveido par bāzi ņemot jau esošo dzelzceļa valsts finansējuma ietvarus programmas 31.00.00 "Sabiedriskais transports" apakšprogrammas 31.04.00 “Finansējums dzelzceļa publiskai infrastruktūrai”, kā arī sagalabājot iespēju pieprasīt faktiski nepieciešamos līdzekļus ikgadējā likumprojektā par valsts budžetu un likumprojektā par vidēja termiņa budžeta ietvaru attiecīgajos periodos to sagatavošanas laikā. Sākot ar 2019.gadu paredzēta daļas no budžeta programmā plānotajiem līdzekļiem, 5 000 000 euro apmērā, nodalīšana atsevišķā finansēšanas plānā, esošās valsts budžeta apakšprogrammas ietvaros. Līdzekļu nodalīšana 5 000 000 euro apmērā nepieciešama pasažieru dzelzceļa staciju un pieturas punktu infrastruktūras uzturēšanai.

Līdzekļi 31.00.00 "Sabiedriskais transports" apakšprogrammas 31.04.00 “Finansējums dzelzceļa publiskai infrastruktūrai” būtu jāplāno atbilstoši faktiskajai to nepieciešamībai, jeb ieskaitot ikgadējo papildus nepieciešamo finansējumu pasažieru pārvadājumu infrastruktūras apmaksai.

Valsts budžeta programmas 31.00.00 "Sabiedriskais transports" apakšprogrammā 31.04.00. "Finansējums dzelzceļa publiskai infrastruktūrai " jāsaglabā līdzekļus, kas atbilst  “Maksas aprēķināšanas shēmas” noteikumiem minētajam segmentam un būtisko funkciju veicēja noteiktajai maksai. Sākot ar 2019.gadu, atbilstoši Dzelzceļa likuma 12.1 pantam, maksu par infrastruktūras izmantošanu (lietošanu) būs jādala starp minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu un apkalpes vietu pakalpojumu (pasažieru dzelzceļa stacijas, to ēkas (arī piemērotas vietas biļešu pārdošanai) un cits aprīkojums (arī satiksmes informācijas sniegšanai), līdz ar to par pasažieru dzelzceļa staciju un pieturas punktu infrastruktūras uzturēšanu, paredzēts veikt atsevišķu sniegto pakalpojumu uzskaiti.

Kopējais finansējuma apmērs Valsts budžeta programmas 31.00.00 "Sabiedriskais transports" apakšprogrammai 31.04.00 “Finansējums dzelzceļa publiskai infrastruktūrai” jānodrošina atbilstoši valsts pasūtījumam pasažieru pārvadājumos pa dzelzceļu, ņemot vērā plānotos pārvadājumu apjomus un apstiprināto maksu dzelzceļa pasažieru pārvadājumiem.

Esošais pasažieru staciju un pieturas punktu infrastruktūras stāvoklis norādīts Plāna 3. pielikumā.

## 5.4. Plānā paredzēto infrastruktūras atjaunošanas un modernizācijas projektu realizācijas iespējas

Ievērojot Regulas noteikumus un LRN nosakot infrastruktūras maksu, dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs nevar iekļaut izmaksās ieguldījumu vērtību, kas finansēta no valsts, pašvaldības, ārvalstu, Eiropas Savienības, citas starptautiskas organizācijas un institūcijas finanšu palīdzības vai finanšu atbalsta līdzekļiem[[8]](#footnote-8), tādējādi LDz neuzkrājas līdzekļi, ar kuriem varētu dabiski atjaunot ieguldījumus, kas uzkrāti, izmantojot šādu finansējumu. Regulas apsvērumos ir minēts, ka aktīvu vērtības pamatā vajadzētu būt summām, ko infrastruktūras pārvaldītājs samaksājis par aktīvu iegādi.

Lielāko daļu no dzelzceļa infrastruktūras pakalpojumu nodrošināšanai vajadzīgajiem aktīviem veido ilgtermiņa ieguldījumi. Jaunu aktīvu finansēšanas resursus veido galvenokārt kredītsaistības, kuru īpatsvars infrastruktūras pārvaldītāja bilances pasīvā pieaug, un valsts garantētie resursi ‒ Kohēzijas fonda, Eiropas Reģionālā attīstības fonda, Kopienas finansiālo atbalstu Eiropas transporta tīkla jomā u.c. tiesiskie ierobežojumi liedz LDz uzkrāt līdzekļus, ar kuriem varētu dabiski atjaunot ieguldījumus, kas ir izveidoti, izmantojot šādu finansējumu.

Turklāt esošo dzelzceļa infrastruktūras pamatlīdzekļu nolietojums un uzņēmuma investīciju veikšanai novirzītā saimnieciskās darbības peļņas daļa ir vienīgais dzelzceļa atjaunošanu nodrošinošs finansējuma avots, bet tās lielums (aprēķinātais EBITDA) nav pietiekošs pilnīgai aktīvu saglabāšanai. Salīdzinoši neliels uzņēmuma EBITDA rādītājs ir ierobežojošs apstāklis piesaistīt papildus kredītus, kas izmantojami dzelzceļa aktīvu iegādei un attīstībai.

 Dzelzceļa infrastruktūras tehnoloģija paredz sistemātiskus uzturēšanas un atjaunošanas darbus visā dzīves cikla garumā. Atsevišķos dzīves cikla posmos izmaksu samazināšanu (darba nepieciešamības ignorēšana, materiālu vai darbu kvalitātes pazemināšanu) rezultējas paātrinātā dzelzceļa infrastruktūras degradācijā, palielina kopējās dzīves cikla izmaksas vai arī saīsina dzelzceļa infrastruktūras ekspluatācijas periodu. Tiesiskie ierobežojumi un pārvaldāmo aktīvu tehniskie raksturlielumi neļauj LDz elastīgi izmantot esošos aktīvus, ātri pielāgojot tos pārvadājumu apjoma cikliskajām izmaiņām.

Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja finanšu līdzsvars un attiecīga finansēšanas modeļa izstrāde, ir būtisks priekšnosacījums ārējo kreditoru finansējuma piesaistei un Plānā noteikto Infrastruktūras atjaunošanas un modernizācijas projektu realizācijai.

## 5.5.Prognozētais finansējums infrastruktūras atjaunošanas un modernizācijas projektu realizācijai un jaunas infrastruktūras izveidei

Atbilstoši ES regulējumam, investīciju projektu izmaksas, kas saistītas ar infrastruktūras modernizāciju un attīstību, nav atļauts iekļaut minimālā piekļuves pakalpojumu kompleksā, šis regulējums ierobežo LDz iespējas attīstīt infrastruktūru. Šobrīd ir uzsākti Daugavpils Šķirošanas stacijas attīstības, Daugavpils pieņemšanas parka un tam piebraucamo ceļu attīstības un Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava - Mangaļi - Ziemeļblāzma modernizācijas projekti ar ES līdzfinansējumu. Kā neatliekams tiek uzskatīts Dzelzceļa pasažieru apkalpošanas infrastruktūras modernizācijas projekts, projekta realizāciju plānots salāgot ar jauno pasažieru vilcienu iegādi.

 Svarīgi realizēt Vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības informācijas sistēmas ieviešanu, Videi un sabiedrībai draudzīgas dzelzceļa infrastruktūras nodrošināšanu. Ņemot vērā to, ka infrastruktūras pārvaldītājs izpilda dzelzceļa infrastruktūras uzlabojumus arī valsts aizsardzībai, attiecīgās infrastruktūras izveidi būtu nepieciešams finansēt no valsts līdzekļiem, kas plānoti valsts aizsardzībai. Transporta koridora konkurētspējas veicināšanai, Plāna darbības periodā, LDz ar ES līdzfinansējumu jāveic Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācijas 1.posms.

3. tabulā ir apkopota informācija par nepieciešamo finanšu līdzekļu apjomu investīcijām. Projektu realizācijai svarīgi ārējo kreditoru finansējuma piesaiste un MK noteikt LDz 0% dividendēs izmaksājamo peļņas daļu. Būtu vēlams arī kā līdzfinansējumu ES līdzekļiem piesaistīt Valsts budžetu.

Investīciju projektu līdzfinansēšani no valsts puses var tikt izmantota valsts budžeta programma „Valsts dzelzceļa fonds”.

3.tabula

**Infrastruktūras atjaunošanas, modernizācijas un attīstības projekti un to finansējums (Milj. euro)**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  | *2018.* | *2019.* | *2020.* | *2021.* | *2022.* | *2023* |
| Infrastruktūras atjaunošana un modernizācija | * 1. Daugavpils Šķirošanas stacijas attīstība (4.2.3.)

**36,620** t.sk.:ES Fondi[[9]](#footnote-9): 31.127 LDz: 5.493  |   | **17.220** t.sk.:ES Fondi: 15.873;LDz: 1.347 | **13.190** t.sk**.**:ES Fondi: 12.141; LDz: 1.049 | **4.677** t.sk.:ES Fondi: 1.580; *LDz:* 3.097  | **1.533** t.sk.:ES Fondi: 1.533 |  |
| * 1. Daugavpils pieņemšanas parka un tam piebraucamo ceļu attīstība (4.2.3.)

**43.530** t.sk.:ES Fondi: 37.000LDz: 6.530 |   | **18.953** t.sk.:ES Fondi: 17.350;LDz: 1.603 | **16.720** t.sk.:ES Fondi: 15.950;LDz: 0.770  | **5.757** t.sk.:ES Fondi: 1.600 ;*LDz:* 4.157  | **2.100** t.sk.:ES Fondi: 2.100 |  |
| * 1. Rīgas dzelzceļa mezgla posma Sarkandaugava - Mangaļi - Ziemeļblāzma modernizācija (4.2.3.)

**25.000** t.sk.:ES Fondi: 21.250LDz: 3.750 |   | **10.330** t.sk.:ES Fondi: 9.423;LDz: 0.907 | **9.240** t.sk.:ES Fondi: 9.240 | **3.305** t.sk.:ES Fondi: 0.462;LDz: 2.843 | **2.125** t.sk.:ES Fondi: 2.125 |  |
| * 1. Dzelzceļa pasažieru apkalpošanas infrastruktūras modernizācija (2.posms)[[10]](#footnote-10) (4.2.4.)

**24.200** t.sk.:LDz un publiskais finansējums 24.200.Papildu finansējums 4.000 - Valsts budžets  | 4.0 t.sk.:VB[[11]](#footnote-11)**0.242** t.sk.: LDz: 0.242 | **0.968** t.sk.:LDz: 0.968 | **5.803** t.sk.:publiskais finansējums: 5.803 | **8.589** t.sk.:  publiskais finansējums: 8.589 | **8.598** t.sk.: publiskais finansējums: 8.598 |  |
| * 1. Vienotas vilcienu kustības plānošanas un vadības informācijas sistēmas ieviešana (4.2.6.)

**21.350** t.sk.:ES Fondi: 17.910LDz: 3.440 |  | **4.800** t.sk.:ES Fondi: 4.077;LDz: 0.723 | **5.000** t.sk.:ES Fondi: 5.000  | **5.000** t.sk.:ES Fondi: 5.000  | **4.760** t.sk.:ES Fondi: 2.043; LDz: 2.717 | **1.790** t.sk.:ES Fondi: 1.790 |
| * 1. Dzelzceļa infrastruktūras valsts aizsardzībai[[12]](#footnote-12)(4.2.5.)

**3.270** t.sk.:VB:3.270 |  | **1. 270** t.sk.:VB: 1. 270   | **1.000** t.sk.: VB: 1.000  | **1.000** t.sk.: VB: 1.000  |  |  |
| * 1. Videi un sabiedrībai draudzīgas dzelzceļa infrastruktūras nodrošināšana[[13]](#footnote-13) (4.2.7.)

**9.500** t.sk.: VB: 9.500 |  | 1. t.sk.:

VB:1.0 | **1.0** t.sk.:VB:1.0 | **3.500** ts.k.: VB: 3.500 | **4.000** t.sk.:VB 4.000  |  |
| Jaunas infrastruktūras izveide | 1.10. Latvijas dzelzceļa tīkla elektrifikācija (1.posms)[[14]](#footnote-14) (4.3.1.)**440,977[[15]](#footnote-15)** t.sk.:ES Fondi: 318.556LDz 122.421 |   | **21.984** t.sk.:ES Fondi: 15.928 LDz: 6.056 |  **65.952** t.sk.:ES Fondi: 47.783 LDz: 18.169 | **87.937** t.sk.:ES Fondi: 63.711LDz: 24.226 |  **131.906** t.sk.:ES Fondi: 95.567 LDz: 36.339 | **133.198** t.sk.:ES Fondi: 95.567 LDz: 37.631 |
|  | Rail Baltica projekts (CEF1, CEF2, CEF3) **275 635** t.sk.: ES līdzfinasējums 223 806 | **8 396**  t.sk.:ES līdzfinansējums: 6 999 | **24 345** t.sk.:ES līdzfinansējums: 19 984 | **61 552**  t.sk.:ES līdzfinansējums: 49 936 | **94 856**  t.sk.:ES līdzfinansējums: 76 833 | **86 486**  t.sk.:ES līdzfinansējums: 70 054 |  |

# 6. Turpmākās rīcības plāns 2018. – 2022.gadam.

|  |  |
| --- | --- |
| Mērķis | **Noteikt galvenos publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras attīstības pamatvirzienus un pasākumus, nodrošinot infrastruktūras apjomu, jaudu un kvalitāti atbilstoši pārvadājumu apjomu prognozēm, kvalitāti reglamentējošo normatīvu prasībām un Eiropas dzelzceļa pamattīkla nosacījumiem.** |
|
| Politikas rezultāti un rezultatīvie rādītāji | Rezultāts - Konkurētspējīga dzelzceļa infrastruktūra |
| Rezultatīvie rādītāji –  |
|          Dzelzceļa kravu pārvadājumu īpatsvars no kopējā sauszemes pārvadājumu apjoma 2022.gadā 70% |
| Elektrificēto līniju garums: 314 km (tiks elektrificēti arī divi ceļi no Šķirotavas līdz Centrālajai stacijai, lai nodrošinātu pasažieru vilcienu kustību) |
|  CO2 emisijas Latvijas dzelzceļa elektrifikācijas projekta rezultātā būs iespējams samazināt dzelzceļa pārvadājumos no 225 126 CO2 t/ 2012.gadā līdz 180 000 CO2 t/gadā, kad projekts tiks pabeigts (efekts no projekta īstenošanas ir ekvivalents 45 126 t/ samazinājumam katrā gadā). |
| Vilces jaudas apakšstaciju (VJA) skaits: 4 Daugavpils, Rēzekne, Krustpils, un Rīga (Zasulauks). |
| Kravas vilcienu ar dīzeļa vilci nobraukto km skaits samazināsies par 3 042 581 km gadā |
| *(Rezultatīvie rādītāji identificēti attiecībā uz visu elektrifikācijas projektu, bet ņemot vērā, ka dzelzceļa tīkla elektrifikācija tiks īstenota etapos un LDz veic alternatīvu izvērtējumu, rādītāji var tikt mainīti.)* |
| 1.       rīcības virziens | **Infrastruktūras uzturēšana**  |
| Nr.p.k. | Pasākums | Darbības rezultāts | Rezultatīvais rādītājs | Atbildīgā institūcija | Līdzatbildīgās institūcijas | Izpildes termiņš |
| 1.1. | Sliežu ceļa posmu (līnijas), kuros nenotiek vilcienu kustība, izvērtēšana valsts vajadzībām nākotnē | Izvērtētas valsts vajadzības | Sliežu ceļu posmu (līniju atjaunošana/slēgšana/uzturēšana esošajos nosacījumos | SM | VARAM, AIM,  | 31.12.2019. |
| 1.2. | Noslēgt līgumu starp valsti un LDz | Noslēgts līgums | Noslēgts līgums | SM | LDz | 31.12.2018. |
|
| 1.3. | Saskaņā ar noslēgto līgumu līnijās, kurās šobrīd nenotiek pasažieru satiksme, bet turpmākā periodā tā var notikt, saglabāt darbderīgā stāvoklī pasažieru infrastruktūru | Saglabāta darbderīgā stāvoklī pasažieru infrastruktūra  | Nodrošinātas iedzīvotāju mobilitātes starp reģioniem iespējas. | LDz | ATD, SM | 31.12.2022. |
| 1.4. | Saskaņā ar noslēgto līgumu saglabāt sliežu ceļa posmus (līnijas), kuros nenotiek vilcienu kustība, valsts vajadzībām nākotnē | Saglabātas līnijas | Izvēlēto sliežu ceļu posmu uzturēšana esošajos nosacījumos | LDz | SM | 31.12.2022. |
| 1.5. | Saskaņā ar noslēgto līgumu turpināt valstij stratēģiski svarīgo uzdevumu izpildi. | Nodrošināta valstij stratēģiski svarīgu objektu apsardze | Ja valsts finansētu šīs funkcijas, publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras maksa varētu būt zemāka. | LDz |   | 31.12.2022. |
| 1.6. | Valsts dzelzceļa administrācijas, Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas, Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas biroja finansējuma nodrošināšana | Sagatavots un apstiprināts likumprojekts | Ja valsts finansētu šīs funkcijas, publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras maksa varētu būt zemāka. | SM  | LDz, Valsts dzelzceļa administrācija, Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcija, Transporta nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanas birojs | 01.04.2018 |
| 1.7. | Rail Baltic pārvaldīšanas modeļa izstrāde | Sagatavots likumprojekts |  | SM | SIA „Eiropas dzelzceļa līnijas”, RB Rail, LDz | 2020.gads |
| 1.8. | Kopējo transporta sociālo izmaksu rādītāju sistēmas izveidošana | TAP grozījumu projekta sagatavošana | Taisnīgas sociālo izmaksu rādītāju sistēmas izveide. | SM | AS LRN, ATD, Valsts dzelzceļa administrācija, VARAM | 30.12.2019 |
| 2.       rīcības virziens | **Infrastruktūras atjaunošana un modernizācija** |
| Nr.p.k. | Pasākums | Darbības rezultāts | Rezultatīvais rādītājs | Atbildīgā institūcija | Līdzatbildīgās institūcijas | Izpildes termiņš |
| 2.1. | Pieņemt lēmumu par svarīgāko infrastruktūras atjaunošanas un modernizācijas projektu ieviešanu  | Pieņemti lēmumi par Plāna 3.tabulā iekļauto infrastruktūras atjaunošanas, modernizācijas un attīstības projektuieviešanu.  | Latvijas tranzīta koridora konkurētspējas paaugstināšana | SM | LDz | 31.12.2018. |
| 2.2. | Saskaņā ar pieņemtajiem lēmumiem ieviest svarīgākos infrastruktūras atjaunošanas un modernizācijas projektus | Ieviesti projekti | Latvijas tranzīta koridora konkurētspējas paaugstināšana | LDz | SM | 31.12.2023. |
| 3.       rīcības virziens | **Jaunas infrastruktūras izveide** |
| Nr.p.k. | Pasākums | Darbības rezultāts | Rezultatīvais rādītājs | Atbildīgā institūcija | Līdzatbildīgās institūcijas | Izpildes termiņš |
| 3.1.  | Dzelzceļa līniju elektrifikācijas projekta uzsākšana | Dzelzceļa līniju elektrifikācija | Paaugstināta pārvadājumu efektivitāte, videi draudzīgu tehnoloģiju izmantošana un paaugstināta Latvijas dzelzceļa tranzīta koridora starptautiskā konkurētspēja. |  LDz | SM | Projekta īstenošana plānota līdz 31.12.2023. Būvdarbu iepirkuma procedūra tiks organizēta 2018.gadā, savukārt 2019.gadā tiks uzsākti būvniecības darbi. |
| 3.2. | Turpināt Rail Baltica projekta ieviešanu | Noslēgti 1.kārtas izpildes līgumi, iesniegti pieteikumi 2.kārtas finansēšanai | Noslēgti 1.kārtas izpildes līgumi, iesniegti pieteikumi 2.kārtas finansēšanai | SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas” | RB Rail, SM,  | 1.kārta-2022. |
| 2.kārta-2025. |
| 4. rīcības virziens | **Dzelzceļa infrastruktūras finanšu līdzsvara nodrošināšana** |
| 4.1. | Valsts budžeta apakšprogramma 31.04.00. Finansējums dzelzceļa publiskai infrastruktūrai | Priekšlikumi gadskārtēja un vidēja termiņa budžeta likuma projektam | Valsts budžeta finansējuma plānošana atbilstoši valsts pasūtījumam  | SM | LDz, ATD, AS “Pasažieru vilciens” | 30.09.2018 |
| 4.2. | Atsevišķu finansēšanas plānu nodalīšana -finanšu līdzsvara nodrošināšanai, pasažieru dzelzceļa staciju un pieturas punktu infrastruktūras uzturēšanai un ctiem mērķiem,Valsts budžeta apakšprogrammā 31.04.00. Finansējums dzelzceļa publiskai infrastruktūrai |  | Atsevišķu finansēšanas plānu nodalīšana  | SM |  | 01.01.2019 |
|

# Ietekmes novērtējums uz valsts un pašvaldību budžetiem

Ietekme uz valsts budžetu ir aprakstīta vienā no 6.daļā aprakstītajiem rīcības virzieniem.

Kopsavilkums par plānā iekļauto uzdevumu īstenošanai nepieciešamo valsts un pašvaldību budžeta finansējumu

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Uzdevums | Pasākums | Budžeta programmas/apakšprogrammas kods un nosaukums | Vidēja termiņa budžeta ietvara likumā plānotais finansējums (euro) | Nepieciešamais papildus finansējums(euro)\* | Pasākuma īstenošanas gads (terminēts) |
| 2018 | 2019 | 2020 | 2019 | 2020 | 2021 | Turpmākākajā laika posmā (terminēts) | Turpmākākajā laika posmā (nav terminēts |
| Dzelzceļa infrastruktūras finanšu līdzsvara nodrošināšana | 17.Satiksmes ministrija |  | **27 874 774** | **23 874 774** | **23 874 774** | **14 225 226** | **14 225 226** | **14 225 226** | **-** | **14 225 226** | **-** |
| 4.1. | Valsts budžeta apakšprogramma 31.04.00. Finansējums dzelzceļa publiskai infrastruktūrai | 27 874 774 | 18 874 774 | 18 874 774 | 14 225 226 | 14 225 226 | 14 225 226 | - | 14 225 226 | - |
| 4.2. | Atsevišķa finansēšanas plāna nodalīšana pasažieru dzelzceļa staciju un pieturas punktu infrastruktūras uzturēšanai Valsts budžeta apakšprogrammā 31.04.00. Finansējums dzelzceļa publiskai infrastruktūrai | 0 | 5 000 000 | 5 000 000 | 0 | 0 | 0 | - | 0 | - |

\*Nepieciešamais papildus finansējums (euro) norādīts atbilstoši SM 01.08.2018.g. nosūtītajai vēstulei Nr.15-01/2214 Finanšu ministrijai un Pārresoru koordinācijas centrām “ Par prioritāriem pasākumiem 2019.-2020.gadam” ar informāciju par papildus nepieciešamo finansējuma apmēru pasažieru pārvadājumu infrastruktūras apmaksai, atbilstoši 2012.gada 11.decembra Ministru kabineta noteikumiem Nr.867 “Kārtībā, kādā nosakāms maksimāli pieļaujamais valsts budžeta izdevumu kopapjoms un maksimāli pieļaujamais valsts budžeta izdevumu kopējais apjoms katrai ministrjai un citām centrālām valsts iestādēm vidējam termiņam”.

Satiksmes ministrs U. Augulis

 Valsts sekretārs K. Ozoliņš

1.pielikums

## VAS “Latvijas dzelzceļš” publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras jauda

| Nr. p.k | Iecirkņa nosaukums | Dzelzceļa iecirkņu kategorija | Kravas vilcienu svara norma pēc vilces jaudas | Vilcienu skaits grafikā |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| pasažieru | Kravas\* | Kopā |
| Vilces veids | Nepāra virziens | Pāra virziens | Starptautiskie vilcieni | Iekšzemes vilcieni |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 1 | Ventspils – Tukums-II | 1 | 2M62/ | 4900/ | 4000/ | 0/0\*\* | 0/0\*\* | 24/24\*\* | 24/24\*\* |
| 2TE10(116) | 5500 | 5100 |   |   |   |   |
| 2 | Tukums-II - Jelgava | 1 | 2M62/ | 4900/ | 4000/ | 0/0 | 0/0 | 24/24 | 24/24 |
| 2TE10(116) | 5500 | 5100 |   |   |   |   |
| 3 | Jelgava – Krustpils | 1 | 2M62/ | 4900/ | 4000/ | 0/0 | 0/0 | 27/27 | 27/27 |
| 2TE10(116) | 5500 | 5100 |   |   |   |   |
| 4 | Krustpils – Daugavpils | 1 | 2M62/ | 4900/ | 4500/ | 1/1 | 5/4 | 31/31 | 37/36 |
| 2TE10(116) | 6000 | 6000 |   |   |   |   |
| 4.1. | Krustpils – Līvāni  | 1 |   |   |   | 1/1 | 5/4 | 31/31 | 37/36 |
| 4.2. | Līvāni – Daugavpils  | 1 |   |   |   | 1/1 | 4/4 | 31/31 | 36/36 |
| 5 | Daugavpils – Indra – Valsts robeža | 1 | 2M62/ | 4200/ | 3800/ | 1/1 | 0/0 | 35,5/35,5 | 36,5/36,5 |
| 2TE10(116) | 5300 | 4600 |   |   |   |   |
| 5.1. | Daugavpils – Indra | 1 |   |   |   | 1/1 | 0/0 | 35,5/35,5 | 36,5/36,5 |
| 5.2. | Indra – Valsts robeža | 1 |   |   |   | 1/1 | 0/0 | 33/33 | 34/34 |
| 6 | Rīga pasažieru –Krustpils | 1 | 2M62/ | 4900/ | 4500/ | 3/3 | 50/49 | 38,5/38,5 | 91,5/90,5 |
| 2TE10(116) | 6000 | 6000 |   |   |   |   |
| 6.1. | Rīga pasažieru – Jāņavārti | 1 |   |   |   | 3/3 | 50/49 | 29,5/29,5 | 82,5/81,5 |
| 6.2. | Jāņavārti – Šķirotava | 1 |   |   |   | 3/3 | 49/48 | 30,5/30,5 | 82,5/81,5 |
| 6.3. | Šķirotava – Salaspils | 1 |   |   |   | 3/3 | 49/48 | 30,5/30,5 | 82,5/81,5 |
| 6.4. | Salaspils – Ogre | 1 |   |   |   | 3/3 | 49/48 | 30,5/30,5 | 82,5/81,5 |
| 6.5. | Ogre – Lielvārde | 1 |   |   |   | 3/3 | 37/36 | 30,5/30,5 | 70,5/69,5 |
| 6.6. | Lielvārde-Skrīveri | 1 |  |  |  | 3/3 | 27/26 | 30,5/30,5 | 60,5/59,5 |
| 6.7. | Skrīveri – Aizkraukle | 1 |   |   |   | 3/3 | 27/26 | 30,5/30,5 | 60,5/59,5 |
| 6.8. | Aizkraukle – Pļaviņas | 1 |   |   |   | 3/3 | 13/12 | 30,5/30,5 | 46,5/45,5 |
| 6.9. | Pļaviņas – Krustpils | 1 |   |   |   | 3/3 | 11/10 | 34,5/34,5 | 48,5/47,5 |
| 7 | Krustpils – Rēzekne | 1 | 2M62/ | 4900/ | 4000/ | 2/2\*\* | 3/3\*\* | 26/26\*\* | 31/31\*\* |
| 2TE10(116) | 5500 | 5100 |   |   |   |   |
| 8 | Rēzekne – Zilupe – Valsts robeža | 1 | 2M62/ | 3700/ | 3700/ | 2/2 | 2/2 | 18/18 | 22/22 |
| 2TE10(116) | 4900 | 4800 |   |   |   |   |
| 8.1. | Rēzekne – Zilupe | 1 |   |   |   | 2/2 | 2/2 | 18/18 | 22/22 |
| 8.2. | Zilupe – Valsts robeža | 1 |   |   |   | 2/2 | 0/0 | 15/15 | 17/17 |
| 9 | Valsts robeža – Kārsava – Rēzekne | 1 | 2M62/ | 5000/ | 5000/ | 0/0 | 0/0 | 11/11 | 11/11 |
| 2TE10(116) | 6000 | 6000 |   |   |   |   |
| 9.1. | Valsts robeža – Kārsava | 1 |   |   |   | 0/0 | 0/0 | 9,5/9,5 | 9,5/9,5 |
| 9.2. | Kārsava – Rēzekne | 1 |   |   |   | 0/0 | 0/0 | 12/12 | 12/12 |
| 10 | Rēzekne – Daugavpils  | 1 | 2M62/ | 5000/ | 5000/ | 0/0 | 1/1 | 11,5/11,5 | 12,5/12,5 |
| 2TE10(116) | 6000 | 6000 |   |   |   |   |
| 11 | Daugavpils –Kurcums – Valsts robeža | 2 | 2M62 | 4600 | 4500 | 0/0 | 0/0 | 1/1 | 1/1 |
| 11.1. | Daugavpils – Kurcums | 1, 2 |   |   |   | 0/0 | 0/0 | 1/1 | 1/1 |
| 11.2. | Kurcums –Valsts robeža | 2 |   |   |   | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 |
| 12 | Valsts robeža – Eglaine – Daugavpils | 2 | 2M62/ | 4000/ | 3600/ | 0/0 | 0/0 | 6/6 | 6/6 |
| ER20CF | 3400 | 3200 |   |   |   |   |
| (2 ER20CF) | 6000 | 6000 |   |   |   |   |
| 12.1. | Valsts robeža – Eglaine  | 2 |   |   |   | 0/0 | 0/0 | 4/4 | 4/4 |
| 12.2. | Eglaine – Daugavpils  | 2 |   |   |   | 0/0 | 0/0 | 6/6 | 6/6 |
|  |  |  | 2TE10(116) | 5300 | 4600 |   |   |   |   |
| 14 | Rīga pasažieru – Jelgava | 2 | 2M62/ | 4900/ | 5000/ | 0/0\*\* | 111/112\*\* | 30/30\*\* | 141/142\*\* |
| 2TE10(116) | 6000 | 6000 |   |   |   |   |
| 14.1. | Rīga pasažieru – Torņakalns | 2 |   |   |   | 0/0 | 111/112 | 30/30 | 141/142 |
| 14.2. | Torņakalns – Olaine | 2 |   |   |   | 0/0 | 37/38 | 19/19 | 56/57 |
| 14.3. | Olaine – Jelgava | 2 |   |   |   | 0/0 | 37/38 | 18/18 | 55/56 |
| 15 | Jelgava – Liepāja | 2 | 2M62 | 3500 | 3500 | 0/0 | 4/4 | 9,5/9,5 | 14/14 |
| 15.1. | Jelgava – Glūda | 2 |   |   |   | 0/0 | 4/4 | 9,5/9,5 | 13,5/13,5 |
| 15.2. | Glūda – Saldus | 2 |   |   |   | 0/0 | 4/4 | 8,5/8,5 | 12,5/12,5 |
| 15.3. | Saldus – Liepāja | 2 |   |   |   | 0/0 | 2/2 | 7,5/7,5 | 9,5/9,5 |
| 16 | Jelgava – Meitene – Valsts robeža | 2 | 2M62/ | 4000/ | 5000/ | 0/0 | 0/0 | 8/8 | 8/8 |
| 2TE10(116)/ | 5500/ | 6000/ |   |   |   |   |
| ER20CF | 3400 | 5000 |   |   |   |   |
| (2 ER20CF) | 6000 | 6000 |   |   |   |   |
| 16.1. | Jelgava – Meitene | 2 |   |   |   | 0/0 | 0/0 | 8/8 | 8/8 |
| 16.2. | Meitene – Valsts robeža | 2 |   |   |   | 0/0 | 0/0 | 6/6 | 6/6 |
| 17 | Rīga pasažieru – | 1., 2. | 2M62/ | 3800/ | 3500/ | 0/0 | 15/14 | 10/10 | 25/24 |
| Lugaži – Valsts robeža | 2TE10(116) | 5200 | 4600 |   |   |   |   |
| 17.1. | Rīga pasažieru – Zemitāni | 1 |   |   |   | 0/0 | 54/55 | 1/1 | 55/56 |
| 17.2. | Zemitāni - Jugla | 1 |  |  |  | 0/0 | 15/14 | 10/10 | 25/24 |
| 17.3. | Jugla – Vangaži | 1 |   |   |   | 0/0 | 15/14 | 10/10 | 25/24 |
| 17.4. | Vangaži – Sigulda | 2 |   |   |   | 0/0 | 15/14 | 10/10 | 25/24 |
| 17.5. | Sigulda – Cēsis | 2 |   |   |   | 0/0 | 5/4 | 10/10 | 15/14 |
| 17.6. | Cēsis – Valmiera | 2 |   |   |   | 0/0 | 5/4 | 10/10 | 15/14 |
| 17.7. | Valmiera – Lugaži | 2 |   |   |   | 0/0 | 3/3 | 9/9 | 12/12 |
| 17.8. | Lugaži – Valsts robeža | 2 |   |   |   | 0/0 | 4/3 | 8,5/8,5 | 12,5/11,5 |
| 18 | Torņakalns –Tukums II | 2 | 2M62/ | 4900/ | 4000/ | 0/0 | 74/74 | 11,5/11,5 | 85,5/85,5 |
| 2TE10(116) | 5200 | 5100 |   |   |   |   |
| 18.1. | Torņakalns – Zasulauks | 2 |   |   |   | 0/0 | 74/74 | 11,5/11,5 | 85,5/85,5 |
| 18.2. | Zasulauks - Priedaine | 2 |  |  |  | 0/0 | 73/73 | 5,5/5,5 | 78,5/78,5 |
| 18.3. | Priedaine – Dubulti | 2 |   |   |   | 0/0 | 73/73 | 5,5/5,5 | 78,5/78,5 |
| 18.4. | Dubulti – Sloka | 2 |   |   |   | 0/0 | 39/39 | 5,5/5,5 | 44,5/44,5 |
| 18.5. | Sloka – Ķemeri | 2 |   |   |   | 0/0 | 18/19 | 4,5/4,5 | 22,5/23,5 |
| 18.6. | Ķemeri – Tukums-I | 2 |   |   |   | 0/0 | 17/17 | 4,5/4,5 | 21,5/21,5 |
| 18.7. | Tukums-I – Tukums-II | 2 |   |   |   | 0/0 | 14/14 | 4,5/4,5 | 18,5/18,5 |
| 19 | Zemitāni – Skulte  | 1., 2. | ČME3 | 2000/ | 2200/ | 0/0 | 38/40 | 34/34 | 72/74 |
| M62/ | 2400/ | 2400/ |   |   |   |   |
| 2M62 | 4500 | 5200 |   |   |   |   |
| 19.1. | Zemitāni – C.p.Brasa | 1 |   |   |   | 0/0 | 38/40 | 34/34 | 72/74 |
| 19.2. | C.p.Brasa – Mangaļi | 1 |   |   |   | 0/0 | 38/40 | 16/16 | 54/56 |
| 19.3. | Mangaļi – Ziemeļblāzma | 1 |   |   |   | 0/0 | 38/40 | 6,5/6,5 | 44,5/46,5 |
| 19.4. | Ziemeļblāzma – Vecāķi | 2 |   |   |   | 0/0 | 38/40 | 1/1 | 39/41 |
| 19.5. | Vecāķi – Carnikava | 2 |   |   |   | 0/0 | 29/31 | 1/1 | 30/32 |
| 19.6. | Carnikava – Saulkrasti | 2 |   |   |   | 0/0 | 22/24 | 1/1 | 23/25 |
| 19.7. | Saulkrasti – Skulte | 2 |   |   |   | 0/0 | 14/14 | 1/1 | 15/15 |
| 20 | Čiekurkalns – Rīga Krasta | 1 | M62 | 2800/ | 2600/ | 0/0 | 0/0 | 18,5/18,5 | 18,5/18,5 |
| 2M62/ | 5000/ | 5400/ |   |   |   |   |
| 2TE10(116) | - | 6000 |   |   |   |   |
| 20.1. | Čiekurkalns – C.p.Brasa | 1 |   |   |   | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 |
| 20.2. | C.p.Brasa – Rīga Krasta | 1 |   |   |   | 0/0 | 0/0 | 18,5/18,5 | 18,5/18,5 |
| 21 | Glūda – Reņģe – Valsts robeža | 2 | 2M62 | 4000 | 4500 | 0/0 | 0/0 | 1/1 | 1/1 |
| 21.1. | Glūda – Reņģe | 2 |   |   |   | 0/0 | 0/0 | 1/1 | 1/1 |
| 21.2. | Reņģe – Valsts robeža | 2 |   |   |   | 0/0 | 0/0 | 1/1 | 1/1 |
| 22 | Zasulauks – Bolderāja  | 1 | M62/ | 2400/ | 2400/ | 0/0 | 0/0 | 6,5/6,5 | 6,5/6,5 |
| 2M62 | 5000 | 4800 |   |   |   |   |
| 22.1. | Zasulauks – Bolderāja | 1 |  |  |  | 0/0 | 0/0 | 6,5/6,5 | 6,5/6,5 |
| 24 | Ērgļi – Rīga Preču – Jāņavārti (Šķirotava) | 1 | M62/ | 3000/ | 3500/ | 0/0 | 0/0 | 2/2 | 2/2 |
| 2M62 | 6000 | 6000 |   |   |   |   |
| 24.1. | Rīga Preču – Jāņavārti (Šķirotava) | 1 |   |   |   | 0/0 | 0/0 | 2/2 | 2/2 |
| 25 | Zemitāni – Jāņavārti  | 1 |   |   |   | 0/0 | 1/1 | 44/44 | 45/45 |
| 27 | Pļaviņas – Gulbene | 3 | M62 | 1300 | 1200 | 0/0 | 2/2 | 4/4 | 6/6 |
| 27.1. | Pļaviņas - Jaunkalsnava | 3 |  |  |  | 0/0 | 2/2 | 4/4 | 6/6 |
| 27.2. | Jaunkalsnava – Madona | 3 |  |  |  | 0/0 | 2/2 | 2/2 | 4/4 |
| 27.3. | Madona - Gulbene | 3 |  |  |  | 0/0 | 2/2 | 2/2 | 4/4 |
| 36 | Jaunkalsnava – Veseta | 3 | M62 | 1300 | 1200 | 0/0 | 0/0 | 2/2 | 2/2 |
| 4,5, 10, 11, 12, 13, 26 37 | Daugavpils mezgla atzarojumi | 1, 2 |  |  |  | 1/1 | 5/5 | 85/87 | 91/93 |
| 5 | C.p.401.km – Daugavpils (pas.) | 1 |  |  |  | 1/1 | 0/0 | 0/35,5 | 1/36,5 |
| 4 | Daugavpils (pas.) - C.p.387.km | 1 |  |  |  | 1/1 | 4/4 | 31/3 | 36/8 |
| 13 | C.p.401.km – C.p.524.km | 1 |  |  |  | 1/0 | 0/0 | 35,5/0 | 36,5/0 |
| 10 | C.p.524.km – Daugavpils (šķir.) | 1 |  |  |  | 0/0 | 1/1 | 47/11,5 | 48/12,5 |
| 11 | Daugavpils (šķir.) – I.p.3.km | 1 |  |  |  | 0/0 | 0/0 | 0/7 | 0/7 |
| 37.1. | Daugavpils (šķir.) - C.p.387.km | 1 |  |  |  | 0/0 | 0/0 | 0/30 | 0/30 |
| 37.2. | Daugavpils (šķir.) – Daugavpils (pas.) | 1 |  |  |  | 0/0 | 0/0 | 0,5/9 | 0,5/9 |
| 37.3. | Daugavpils (D) – Daugavpils (pas.) | 1 |  |  |  | 0/0 | 0/0 | 78/0 | 78/0 |
| 12 | Daugavpils (pas.) – I.p.3.km | 1 |  |  |  | 0/0 | 0/0 | 7/0 | 7/0 |
| 26 | C.p.383.km – C.p.191.km | 2 |  |  |  | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 |
| 7, 9, 38 | Rēzeknes mezgla atzarojumi | 1 |  |  |  | 3/3 | 3/3 | 48,5/48,5 | 54,5/54,5 |
| 7 | Rēzekne II – C.p.223.km | 1 |  |  |  | 2/2 | 3/3 | 26/26 | 31/31 |
| 9 | C.p.Kleperova – Rēzekne I | 1 |  |  |  | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 |
| 38.1. | C.p.Kleperova – Rēzekne II | 1 |  |  |  | 0/0 | 0/0 | 11/11 | 11/11 |
| 38.2. | Rēzekne II – Rēzekne I | 1 |  |  |  | 1/1 | 0/0 | 11,5/,11,5 | 12,5/12,5 |
| 38.3. | Rēzekne I – C.p.223.km | 1 |  |  |  | 0/0 | 0/0 | 0/0 | 0/0 |
| 32 | Gulbene – Alūksne | 3 |   |   |   | 0/0 | 2/2 | 0/0 | 2/2 |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 32.1. | Gulbene - Kalniena | 1 |  |  |  | 0/0 | 2/2 | 0/0 | 2/2 |
| 32.2. | Kalniena - Alūksne | 1 |  |  |  | 0/0 | 2/2 | 0/0 | 2/2 |

\* - t.sk. savācamie, pārvedes un izvedvilcieni; \*\* - 11/12 – nepāra virzienā/pāra virzienā;

#  2.pielikums

## VAS “Latvijas dzelzceļš” publiskās lietošanas dzelzceļa līniju garums un aprīkojums

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|   | Dzelzceļa līnijas nosaukums | Ekspluatācijas garums (km) | Izvērstais ceļu garums (km) | Izvērstais elektrificētais kontakttīklu garums (km) | Līnijas aprīkojums (km) | ass slodze (t) |
| galvenie ceļi | stacijas ceļi | pievedceļi | Dispečeru centralizācija | Automātiskā bloķēšanas sistēma |
| Robežlīnijas | Rīga – Lugaži – Valsts robeža | 166 | 227 | 79,9 | 6 | 0 | 166 | 166 | 25 |
| Valsts robeža – Kārsava – Rēzekne | 49 | 49 | 23,1 | 3,9 | 0 | 49 | 49 | 25 |
| Rēzekne – Zilupe – Valsts robeža | 59 | 58,9 | 47,5 | 8,5 | 0 | 59 | 59 | 25 |
| Daugavpils – Indra – Valsts robeža | 76 | 84,3 | 48,2 | 15,3 | 0 | 76 | 76 | 25 |
| Valsts robeža – Eglaine – Daugavpils | 36 | 36,7 | 10,7 | 0,8 | 0 | 36 | 36 | 25 |
| Jelgava – Meitene – Valsts robeža | 33 | 33,8 | 4,6 | 0,4 | 0 | 0 | 0 | 25 |
| Glūda – Reņģe – Valsts robeža | 60 | 60,1 | 3,6 |   |   | 0 | 0 | 25 |
| Daugavpils– Kurcums – Valsts robeža | 25 | 27,3 | 5,9 | 1,1 | 0 | 25 | 25 | 25 |
| Iekšzemes līnijas | Ventspils – Tukums-2 | 108 | 129,5 | 97,4 | 10,3 | 0 | 108 | 108 | 25 |
| Tukums II – Jelgava | 56 | 56,2 | 10,9 | 0,6 | 0 | 56 | 56 | 25 |
| Jelgava – Krustpils | 138 | 137,5 | 57,8 | 11,7 | 0 | 138 | 138 | 25 |
| Krustpils – Daugavpils | 89 | 93,6 | 34,9 | 7,4 | 0 | 89 | 89 | 25 |
| Rīga pas.– Krustpils | 129 | 267,1 | 137,8 | 24 | 226 | 129 | 129 | 25 |
| Krustpils – Rēzekne | 95 | 95,2 | 14,9 |   | 0 | 95 | 95 | 25 |
| Rēzekne – Daugavpils | 84 | 116,4 | 75,3 | 14,2 | 0 | 84 | 84 | 25 |
| Rīga – Jelgava | 43 | 88,2 | 13,9 | 9,1 | 106 | 43 | 43 | 25 |
| Jelgava – Liepāja | 180 | 196,4 | 59 | 6,7 | 0 | 0 | 32 | 25 |
| Torņakalns – Tukums II | 65 | 100,3 | 14,2 | 2 | 146 | 62 | 44 | 25 |
| Zemitāni – Skulte | 52 | 92,5 | 19,6 | 1,62 | 131 | 0 | 52 | 25 |
| Čiekurkalns – Rīga Krasta | 5 | 6,4 | 0,7 |   |   | 0 | 5 | 25 |
| Zasulauks – Bolderāja | 9 | 15,1 | 24,5 | 0,56 | 0 | 0 | 9 | 25 |
| Rīga Preču – Saurieši | 9 | 12,5 | 15,8 |   | 0 | 0 | 0 | 25 |
| Zemitāni – Šķirotava | 4 | 10,4 |   |   | 6 | 0 | 4 | 25 |
| Pļaviņas – Gulbene | 98 | 100,5 | 13,9 | 5,3 | 0 | 0 | 0 | 25 |
| Jaunkalsnava – Veseta | 14 | 13,8 | 1,2 | 1,3 | 0 | 0 | 0 | 25 |
| Citi iecirkņi | 178 | 108 | 4 | 3 | 22 | 16 | 16 | 25 |
|   | **Kopā** | **1860** | **2217** | **819** | **134** | **637** | **1231** | **1315** |   |

# 3.pielikums

## Informācija par pasažieru stacijām un pieturas punktiem

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Informācija par pasažieru staciju vai pieturas punktu**  | **Pasažieru st.vai p.p. tehniskais aprīkojums** | **Pasūtījums (PV)** | **Pasažieru st.vai p.p. tehniskais aprīkojums** |
|   | Staciju un pieturas punktu nosaukums | Kods | Esošā, iespējamā pasažieru satiksme un robežas punkti | Atkārtojas staciju , pp. nosaukumi (līnijās)  | Pasažieru platforma un tai pieguļošā infrastruktūra - pārejas, tuneļi, uzejas, noejas, utml. pasažieru apkalpošanai | Pasažieru platformu skaits (gb.) | Atjaunotas pasažieru platformas 162 m, 550mm | Pasažieru platformu skaits (gb.) | Būvējamo platformu garums (m) | Platformu būvēšanas gads[[16]](#footnote-16) | Stacijas ēka, pasažieru stacijās un pieturas punktos | Sanitārie mezgli pasažieru stacijās un pieturas punktos |
| 1 | **Ventspils - Tukums-II (01)** | Līnija |   |   |   |  |   |  |  |  |  |  |
| 2 | **Ventspils** | **st.** | iespējams |   | ir | 2 |   |   |   |   | ir  |   |
| 3 | **Ventspils II** | **st.** | iespējams |   | nav | nav |   |   |   |   | ir  |   |
| 4 | **Elkšķene** | **st.** | iespējams |   | ir | 1 |   |   |   |   | ir  |   |
| 5 | **Ugāle** | **st.** | iespējams |   | ir | 1 |   |   |   |   | ir  | ir |
| 6 | **Usma** | **st.** | iespējams |   | ir | 1 |   |   |   |   | ir  | ir |
| 7 | **Spāre** | **st.** | iespējams |   | ir | 1 |   |   |   |   | ir  | ir |
| 8 | **Līči** | **st.** | iespējams |   | ir | 1 |   |   |   |   | ir  | ir |
| 9 | **Stende** | **st.** | iespējams |   | ir | 1 |   |   |   |   | ir  |   |
| 10 | **Sabile** | **st.** | iespējams |   | ir | 1 |   |   |   |   | ir  |   |
| 11 | **Kandava** | **st.** | iespējams |   | ir | 1 |   |   |   |   | ir  | ir |
| 12 | **Zvāre** | **st.** | iespējams |   | ir | 1 |   |   |   |   | ir  | ir |
| 13 | **Tukums II** | **st.** | iespējams | A | ir | 2 |   | 1 | 80 | 2020 | ir  | ir |
| 14 | **Tukums II - Jelgava (02)** | Līnija |   |   |   |  |   |  |  |  |   |  |
| 15 | **Tukums II** | **st.** | iespējams | A | ir | 2 |   | 1 | 80 | 2020 | ir  | ir |
| 16 | **Slampe** | **st.** | iespējams |   | ir | 1 |   |   |   |   | ir  | ir |
| 17 | **Līvbērze** | **st.** | iespējams |   | ir | 1 |   |   |   |   | ir  | ir |
| 18 | **Jelgava** | **st.** | iespējams | A | ir | 3 | 162/550 | 3 |  |  | ir  | ir |
| 19 | **Krustpils - Daugavpils (04)** | Līnija |   |   |   |  |   |  |  |  |   |  |
| 20 | **Krustpils** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **3** | **162/550** |  |  |  | **ir** | **ir** |
| 21 | **Trepe** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **1** |  |  |  |  | **ir** | **ir** |
| 22 | **Līvāni** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **2** |  |  |  |  | **ir** |  |
| 23 | **Jersika** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **1** |  |  |  |  | **ir** | **ir** |
| 24 | **Nīcgale** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **2** |  |  |  |  | **ir** | **ir** |
| 25 | **Vabole** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **1** |  |  |  |  | **ir** | **ir** |
| 26 | **Līksna** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **1** |  |  |  |  | **ir** | **ir** |
| 27 | **Daugavpils** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **3** |  |  |  |  | **ir** | **ir** |
| 28 | **Rīga Pas. - Krustpils (06)** | Līnija |   |   |   |  |   |  |  |  |   |  |
| 29 | **Rīga Pasažieru** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **5** |   |  |  |  | **ir** | **ir** |
| 30 | **P.p.Vagonu parks** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **3** |  | **3** | **125** | **2023** | **nav** |  |
| 31 | **Jāņavārti** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **2** |  | **2** | **160** | **2023** | **ir** | **ir** |
| 32 | **P.p.Daugmale** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **2** |  | **2** | **125** | **2023** | **nav** |  |
| 33 | **Šķirotava** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **2** |  | **2** | **160** | **2023** | **nav** |  |
| 34 | **P.p.Gaisma** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **2** |  | **2** | **80** | **2023** | **ir** |  |
| 35 | **P.p.Rumbula** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **2** |  | **2** | **80** | **2023** | **ir** | **ir** |
| 36 | **P.p.Dārziņi** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **2** |  | **2** | **80** | **2023** | **ir** |  |
| 37 | **P.p.Dole** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **2** |  | **2** | **125** | **2023** | **ir** | **ir** |
| 38 | **Salaspils** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **3** |  | **3** | **160** | **2023** | **ir** | **ir** |
| 39 | **P.p.Saulkalne** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **2** |  | **2** | **125** | **2023** | **ir** | **ir** |
| 40 | **P.p.Ikšķile** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **2** | **550/daļēji** | **1** | **125** | **2023** | **ir** | **ir** |
| 41 | **P.p.Jaunogre** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **2** |  | **2** | **125** | **2023** | **ir** | **ir** |
| 42 | **Ogre** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **2** |  | **2** | **160** | **2023** | **ir** | **ir** |
| 43 | **P.p.Pārogre** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **2** |  | **2** | **125** | **2023** | **ir** | **ir** |
| 44 | **P.p.Ciemupe** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **2** |  | **2** | **125** | **2023** | **ir** | **ir** |
| 45 | **P.p.Ķegums** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **2** |  | **2** | **125** | **2023** | **ir** | **ir** |
| 46 | **Lielvārde** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **2** |  | **2** | **160** | **2023** | **ir** | **ir** |
| 47 | **P.p.Kaibala** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **2** |  | **2** | **80** | **2023** | **nav** |  |
| 48 | **P.p.Jumprava** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **2** |  | **2** | **160** | **2023** | **ir** | **ir** |
| 49 | **P.p.Dendrārijs** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **1** | **162/550** | **1** | **60** | **2023** | **nav** |  |
| 50 | **Skrīveri** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **2** |  | **1** | **160** | **2023** | **ir** | **ir** |
| 51 | **P.p.Muldakmens** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **2** | **162/550** | **2** |  |  | **nav** |  |
| 52 | **Aizkraukle** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **3** | **162/550** | **2** |  |  | **ir** | **ir** |
| 53 | **Koknese** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **2** | **162/550** |  |  |  | **ir** | **ir** |
| 54 | **P.p.Alotene** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **2** | **162/550** |  |  |  | **nav** |  |
| 55 | **Pļaviņas** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **2** | **162/550** |  |  |  | **ir** | **ir** |
| 56 | **P.p.Ozolsala** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **2** | **162/550** |  |  |  | **ir** | **ir** |
| 57 | **Krustpils** | **st.** | pasažieri | A | **ir** | **3** | **162/550** |  |  |  | **ir** | **ir** |
| 58 | **Krustpils - Rezekne II (07)** | Līnija |   |   |   |  |   |  |  |  |   |  |
| 59 | **Krustpils** | **st.** | pasažieri | A | **ir** | **3** | **162/550** |  |  |  | **ir** | **ir** |
| 60 | **Kūkas** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **1** |  |  |  |  | **ir** | **ir** |
| 61 | **Mežāre** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **1** |  |  |  |  | **ir** | **ir** |
| 62 | **Atašiene** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **1** |  |  |  |  | **ir** | **ir** |
| 63 | **Stirniene** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **2** |  |  |  |  | **ir** | **ir** |
| 64 | **Varakļāni** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **1** |  |  |  |  | **ir** | **ir** |
| 65 | **Viļāni** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **2** |  |  |  |  | **ir** | **ir** |
| 66 | **Sakstagals** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **1** |  |  |  |  | **ir** | **ir** |
| 67 | **Rēzekne II** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **2** |  |  |  |  | **ir** | **ir** |
| 68 | **Rezekne - Zilupe Valsts robeža (08)** | Līnija |   |   |   |  |   |  |  |  |   |  |
| 69 | **Rēzekne II** | **st.** | pasažieri | A | **ir** | **2** |   |  |  |  | **ir** | **ir** |
| 70 | **Taudejāņi** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **1** |  |  |  |  | **nav** | **ir** |
| 71 | **Cirma** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **1** |  |  |  |  | **ir** | **ir** |
| 72 | **Ludza** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **1** |  |  |  |  | **ir** | **ir** |
| 73 | **Istalsna** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **1** |  |  |  |  | **ir** | **ir** |
| 74 | **Nerza** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **1** |  |  |  |  | **ir** | **ir** |
| 75 | **P.p.Briģi** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **1** |  |  |  |  | **nav** |  |
| 76 | **Zilupe** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **2** |  |  |  |  | **ir** | **ir** |
| 77 | **Zilupe-eksp. (Valsts robeža)** | **st.** | robeža |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 78 | **Rīga - Jelgava (14)** | Līnija |   |   |   |  |   |  |  |  |   |  |
| 79 | **Rīga pasažieru** | **st.** | pasažieri | A | **ir** | **5** |   |  |  |  | **ir** | **ir** |
| 80 | **Torņakalns** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **3** |  | **3** | **125** | **2020** | **ir** | **ir** |
| 81 | **P.p.Atgāzene** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **2** |  | **2** | **125** | **2021** | **nav** | **ir** |
| 82 | **P.p.BA Turība** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **2** |   | **2** | **125** | **2021** | ***ir/ ēka nav infr.obj.*** |  |
| 83 | **P.p.Tīraine** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **2** |  | **2** | **125** | **2021** | **nav** | **ir** |
| 84 | **P.p.Baloži** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **2** |  | **2** | **125** | **2021** | **ir** |  |
| 85 | **P.p.Jaunolaine** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **2** |  | **2** | **125** | **2021** | **nav** | **ir** |
| 86 | **Olaine** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **2** | **162/550** | **2** |  |  | **ir** | **ir** |
| 87 | **P.p.Dalbe** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **2** |  | **2** | **80** | **2021** | **ir** | **ir** |
| 88 | **Cena** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **3** |  | **2** | **80** | **2021** | **ir** | **ir** |
| 89 | **P.p.Ozolnieki** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **2** |  | **2** | **125** | **2021** | **ir** | **ir** |
| 90 | **P.p.Cukurfabrika** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **2** | **162/550** | **2** |  |  | **ir**  | **ir** |
| 91 | **Jelgava** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **2** | **162/550** | **3** |  |  | **ir**  | **ir** |
| 92 | **Jelgava - Liepāja (15)** | Līnija |   |   |   |  |   |  |  |  |   |  |
| 93 | **Jelgava** | **st.** | pasažieri | A | **ir** | **2** | **162/550** | **3** |  |  | **ir**  | **ir** |
| 94 | **Glūda** | **st.** | iespējams |   | ir | 1 |   |   |   |   | ir |   |
| 95 | **Dobele** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **1** |   |  |  |  | **ir**  |  |
| 96 | **Biksti** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **1** |   |  |  |  | **ir**  | **ir** |
| 97 | **Brocēni** | **st.** | iespējams |   | ir | 2 |   |   |   |   | ir  | ir |
| 98 | **Saldus** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **2** |   |  |  |  | **ir**  | **ir** |
| 99 | **Skrunda** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **1** |   |  |  |  | **ir**  | **ir** |
| 100 | **Kalvene** | **st.** | iespējams |   | ir | 1 |   |   |   |   | ir  | ir |
| 101 | **Ilmāja** | **st.** | iespējams |   | ir | 1 |   |   |   |   | ir  | ir |
| 102 | **Tore** | **st.** | iespējams |   | ir | 1 |   |   |   |   | ir  |   |
| 103 | **Liepāja** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **2** |   |  |  |  | **ir**  | **ir** |
| 104 | **Rīga - Lugaži - Valsts robeža (17)** | Līnija |   |   |   |  |   |  |  |  |   |  |
| 105 | **Rīga pasažieru** | **st.** | pasažieri | A | **ir** | **5** |   |  |  |  | **ir** | **ir** |
| 106 | **Zemitāni** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **3** |  | **3** | **160** | **2022** | **ir** | **ir** |
| 107 | **Čiekurkalns** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **1** |  |  |  |  | **ir** | **ir** |
| 108 | **Jugla** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **3** |  |  |  |  | **nav** | **ir** |
| 109 | **P.p.Baltezers** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **2** |  |  |  |  | **nav** |  |
| 110 | **Garkalne** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **2** |  |  |  |  | **ir** | **ir** |
| 111 | **Krievupe** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **1** |  |  |  |  | **ir** | **ir** |
| 112 | **Vangaži** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **3** |  |  |  |  | **ir** | **ir** |
| 113 | **Inčukalns** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **2** |  |  |  |  | **ir** | **ir** |
| 114 | **P.p.Egļupe** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **2** |  |  |  |  | **nav** |  |
| 115 | **P.p.Silciems** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **2** |  |  |  |  | **nav** |  |
| 116 | **Sigulda** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **2** | **162/550** |  |  |  | ***ir/ ēka nav infr.obj.*** | **nav** |
| 117 | **Līgatne** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **2** |  |  |  |  | **nav** | **ir** |
| 118 | **Ieriķi** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **1** |  |  |  |  | **ir** | **ir** |
| 119 | **P.p.Melturi** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **1** |  |  |  |  | **nav** |  |
| 120 | **Āraiši** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **2** |  |  |  |  | **ir** | **ir** |
| 121 | **Cēsis** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **2** | **162/550** |  |  |  | **ir** | **ir** |
| 122 | **Jāņmuiža** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **1** |  |  |  |  | **ir** | **ir** |
| 123 | **Lode** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **1** |  |  |  |  | **nav** | **ir** |
| 124 | **Bāle** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **1** |  |  |  |  | **nav** | **ir** |
| 125 | **Valmiera** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **1** |  |  |  |  | **ir** | **ir** |
| 126 | **Brenguļi** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **1** |  |  |  |  | **nav** | **ir** |
| 127 | **Strenči** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **2** |  |  |  |  | **nav** | **ir** |
| 128 | **P.p.Seda** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **1** |  |  |  |  | **ir** |  |
| 129 | **Saule** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **2** |  |  |  |  | **nav** | **ir** |
| 130 | **Lugaži** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **1** |  |  |  |  | **ir** | **ir** |
| 131 | **Lugaži-eksp. (Valsts robeža)** | **st.** | robeža |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 132 | **Torņakalns - Tukums II (18)** | Līnija |   |   |   |  |   |  |  |  |   |  |
| 133 | **Torņakalns** | **st.** | pasažieri | A | **ir** | **3** |   | **3** | **125** | **2020** | **ir** | **ir** |
| 134 | **Zasulauks** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **3** |  | **3** | **125** | **2020** | **ir** | **ir** |
| 135 | **P.p.Depo** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **2** |  | **2** | **125** | **2020** | **ir** |  |
| 136 | **P.p.Zolitūde** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **2** | **162/550** | **2** |  |  | **ir** | **ir** |
| 137 | **P.p.Imanta** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **2** | **162/550** | **2** |  |  | **ir** | **ir** |
| 138 | **P.p.Babīte** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **2** | **162/550** | **2** |  |  | **ir** | **ir** |
| 139 | **Priedaine** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **3** |  | **2** | **125** | **2020** | **ir** | **ir** |
| 140 | **P.p.Lielupe** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **2** | **162/550** | **2** |  |  | **ir** | **ir** |
| 141 | **P.p.Bulduri** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **2** | **162/550** | **2** |  |  | **ir** | **ir** |
| 142 | **P.p.Dzintari** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **2** | **162/550** | **2** |  |  | **ir** | **ir** |
| 143 | **P.p.Majori** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **2** | **162/550** | **2** |  |  | **ir** | **ir** |
| 144 | **Dubulti** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **2** | **162/550** | **2** |  |  | **ir** | **ir** |
| 145 | **P.p.Jaundubulti** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **2** |  | **2** | **125** | **2020** | **ir** | **ir** |
| 146 | **P.p.Pumpuri** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **2** | **162/550** | **2** |  |  | **ir** | **ir** |
| 147 | **P.p.Melluži** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **2** | **162/550** | **2** |  |  | **ir** | **ir** |
| 148 | **P.p.Asari** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **2** | **162/550** | **2** |  |  | **ir** | **ir** |
| 149 | **P.p.Vaivari** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **2** | **162/550** | **2** |  |  | **ir** | **ir** |
| 150 | **Sloka** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **2** | **162/550** | **2** |  |  | **ir** | **ir** |
| 151 | **P.p.Kūdra** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **1** |  | **1** | **80** | **2020** | **ir** | **ir** |
| 152 | **Ķemeri** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **2** |  | **2** | **125** | **2020** | **ir** | **ir** |
| 153 | **P.p.Smārde** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **1** |  |  |  |  | **ir** | **ir** |
| 154 | **P.p.Milzkalne** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **1** |  | **1** | **80** | **2020** | **nav** |  |
| 155 | **Tukums I** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **2** |  | **1** | **125** | **2020** | **ir**  | **ir** |
| 156 | **Tukums II** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **2** |   | **1** | **80** | **2020** | **ir**  | **ir** |
| 157 | **Zemitāni - Skulte (19)** | Līnija |   |   |   |  |   |  |  |  |   |  |
| 158 | **Zemitāni** | **st.** | pasažieri | A | **ir** | **3** |  | **3** | **160** | **2022** | **ir** | **ir** |
| 159 | **P.p.Brasa** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **2** |  | **2** | **125** | **2022** | **nav** | **ir** |
| 160 | **Sarkandaugava** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **2** |  | **2** | **125** | **2022** | **ir** | **ir** |
| 161 | **Mangaļi** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **2** |  | **2** | **125** | **2022** | **ir** | **ir** |
| 162 | **Ziemeļblāzma** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **2** |  | **1** | **125** | **2022** | **ir** | **ir** |
| 163 | **P.p.Vecdaugava** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **2** |  | **2** | **125** | **2022** | **nav** | **ir** |
| 164 | **Vecāķi** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **3** |  | **2** | **125** | **2022** | **ir** | **ir** |
| 165 | **P.p.Kalngale** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **2** |  | **2** | **125** | **2022** | **nav** | **ir** |
| 166 | **P.p.Garciems** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **2** |  | **2** | **125** | **2022** | **nav** | **ir** |
| 167 | **P.p.Garupe** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **2** |  | **2** | **80** | **2022** | **nav** | **ir** |
| 168 | **Carnikava** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **3** |  | **3** | **125** | **2022** | **ir** | **ir** |
| 169 | **P.p.Gauja** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **2** |  | **2** | **125** | **2022** | **nav** | **ir** |
| 170 | **Lilaste** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **2** |  | **2** | **80** | **2022** | **ir** | **ir** |
| 171 | **P.p.Inčupe** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **2** |  | **2** | **80** | **2022** | **nav** | **ir** |
| 172 | **P.p.Pabaži** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **2** |  | **2** | **125** | **2022** | **nav** | **ir** |
| 173 | **Saulkrasti** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **3** |  | **2** | **125** | **2022** | **ir** | **ir** |
| 174 | **P.p.Ķīšupe** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **1** |  | **1** | **80** | **2022** | **nav** | **ir** |
| 175 | **P.p.Zvejniekciems** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **1** |  | **1** | **80** | **2022** | **nav** | **ir** |
| 176 | **Skulte** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **1** |  | **1** | **125** | **2022** | **ir** | **ir** |
| 177 | **Pļaviņas - Gulbene (27)** | Līnija |   |   |   |  |   |  |  |  |   |  |
| 178 | **Pļaviņas** | **st.** | pasažieri | A | **ir** | **2** | **162/550** |  |  |  | **ir** | **ir** |
| 179 | **Jaunkalsnava** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **2** |  |  |  |  | **ir** | **ir** |
| 180 | **P.p.Kalsnava** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **1** |  |  |  |  | **nav** |  |
| 181 | **P.p.Mārciena** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **1** |  |  |  |  | **ir** | **ir** |
| 182 | **Madona** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **1** |  |  |  |  | **ir** |  |
| 183 | **P.p.Cesvaine** | **p.p.**  | pasažieri |   | **ir** | **1** |  |  |  |  | **ir** | **ir** |
| 184 | **Gulbene** | **st.** | pasažieri |   | **ir** | **4** |  |  |  |  | **ir** | **ir** |
|   |  |   |   |   |  |  |   |  |  |  |   |  |
|   |  |   |   |   |  |  |   |  |  |  |   |  |

1. 3 Komisijas 2010. gada 19. jūlija lēmums 2010/409/ES par kopīgiem drošības mērķiem atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2004/49/EK 7. pantam. [↑](#footnote-ref-1)
2. avots CER <http://www.cer.be/sites/default/files/publication/CER_SummarySheet_Eurovignette.pdf> [↑](#footnote-ref-2)
3. Komisijas 2014.gada 18.novembra Regula (ES) Nr.1300/2014 par savstarpējās izmantojamības tehniskajām specifikācijām attiecībā uz Savienības dzelzceļa sistēmas pieejamību personām ar invaliditāti un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām. [↑](#footnote-ref-3)
4. <http://www.vda.gov.lv/?id=299&> [↑](#footnote-ref-4)
5. Latvijas Banka. Maksājumu bilances gada datu tabulas. / Internets: <https://statdb.bank.lv/lb/Data.aspx?id=200> [↑](#footnote-ref-5)
6. aprēķins veikts ievērojot 2017.gada 29.jūnija AS “LRN” Valdes lēmumu Nr. JALP-1.3/02-2017 prot.Nr. JALP-1.2/29-2017 [↑](#footnote-ref-6)
7. Likums “Par akcīzes nodokli” [↑](#footnote-ref-7)
8. Ministru kabineta 2004.gada 15.jūnija noteikumi Nr.537 „Kārtība, kādā finanšu pārskatos atspoguļojams valsts, pašvaldību, ārvalstu, Eiropas Kopienas, citu starptautisko organizāciju un institūciju finansiālais atbalsts (finanšu palīdzība), ziedojumi un dāvinājumi naudā vai natūrā’’ [↑](#footnote-ref-8)
9. ES Kohēzijas fonda līdzfinansējums [↑](#footnote-ref-9)
10. Potenciālais stratēģiski un sociāli svarīgs investīciju projekts, kura realizācija būs iespējama tikai ar publiskā finansējuma piešķiršanu [↑](#footnote-ref-10)
11. Valsts budžeta finansējums [↑](#footnote-ref-11)
12. Atbilstoši valsts uzdevumam un pieejamajam valsts finansējumam. [↑](#footnote-ref-12)
13. Atbilstoši valsts uzdevumam un pieejamajam valsts finansējumam. [↑](#footnote-ref-13)
14. Projekta izpilde paredzēta arī pēc Plāna darbības perioda [↑](#footnote-ref-14)
15. Projekta kopējās izmaksas (2018-2023). [↑](#footnote-ref-15)
16. Platformu būve un finansējuma piesaiste jāsaskaņo ar PV ritošā sastāva pieņemšanu ekspluatācijā. [↑](#footnote-ref-16)