



Latvijas Dzelzceļnieku biedrība



Latvijas  
Arhitektu  
savienība

Atzinums par Informatīvo ziņojumu "Par Rail Baltica projekta ieviešanas scenāriju Latvijas teritorijā"

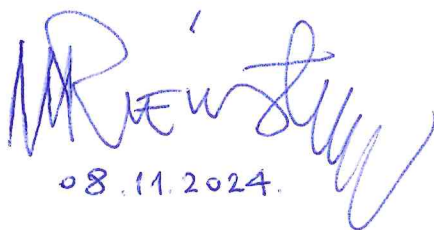
Latvijas Dzelzceļnieku biedrība (LDzB) un Latvijas Arhitektu savienība (LAS) iepazīnās ar vienotajā tiesību aktu projektu izstrādes un saskaņošanas portālā publicēto informatīvo ziņojumu "Par Rail Baltica projekta ieviešanas scenāriju Latvijas teritorijā" (RB).

Izprotot ziņojumā aprakstītā RB scenārija pamatmērķi un novērtējot tā autoru ieguldījumu RB projekta turpmākās attīstības plānošanā, LDzB un LAS pievērš projekta virzītāju uzmanību aspektiem, izpratnei par kuriem, ir būtiska nozīme jau šajā plānošanas stadijā:

1. Lai varētu noteiktajos termiņos pabeigt būvdarbus ir svarīgi pēc iespējas ātrāk pabeigt projektēšanu, Būvniecības informācijas sistēmā, saņemot atzīmi par projektēšanas nosacījumu izpildi.
2. Abu Rīgas staciju pilnas pabeigšanas atlikšana uz vairākiem gadiem rada tehnoloģisku un juridisku būvniecības procesa pārtraukumu. "Iekonservēšana" nav tikai darbu pārtraukšana, bet tas ir pasākumu kopums būvniecībā, stacijas pārvaldībā, dzelzceļa pārvadājumu organizācijā, kas ir būtiska zaudējumu pozīcija ilgtermiņā. Iespējams, ka šos zaudējumus varētu samazināt salāgojot laikā resursu pieejamību ar secīgu būvdarbu gaitu, izvairoties no konservācijas.
3. Lai izvairītos no nesamērīga līdzekļu pārtēriņa nākotnē, 1. kārtas izbūvē jāparedz organizatoriskas un tehniskas iespējas turpināt projekta pabeigšanu pilnā apmērā, mazinot nepieciešamās pārbūves.
4. Izskatīt pārējo dalībvalstu pieredzi ar priekšfinansējumu.
5. Paredzēts sākotnēji izbūvēt 4 reģionālās stacijas (1435 mm tīklā). Līdz ar to nekavējoties jāuzsāk darbs pie savlaicīgas pasažieru pārvadājumu valsts pasūtījuma plānošanas, operatora izvēles, pārvadājumu stratēģijas izvēles.
6. Paredzēts sākotnēji izbūvēt pieslēgumu Salaspils kravu terminālim. Lai šī etapa beigu stadijā uzsāktu kravu termināla darbību, savlaicīgi jāsāk plānot termināla biznesa darbības stratēģiju, kas sniegtu skaidrību potenciālajiem investoriem.
7. Ziņojumā teikts: "Pamattases būvdarbiem šobrīd jau nodrošināts finansējums ~500 miljoni EUR 40 km garam posmam dienvidu iecirkņos", kā arī tabulā uzrādītas Rail Baltica pirmās kārtas izmaksas Latvijā. Lūdzam skaidrot kādu gatavības pakāpi un ko tieši ietver šīs izmaksas.
8. 2.pielikumā teikts: "Paredzams atsavināšanas aktivitātes būtisks tempa kritums ..., ja netiks piešķirts valsts budžeta finansējums un ...". Tā kā atsavināšana ir būtisks priekšnoteikums projekta savlaicīgai realizācijai, mūsaprāt šīs aktivitātes savlaicīgai veikšanai pievēršama īpaša uzmanība.
9. Ziņojumā identificēti nopietni riski kā darbu pārtraukšanas gadījumā, tā veiksmīgai pirmās kārtas īstenošanai. Lai gan ziņojums neietver skaidrojumus par risku pārvaldību, vēršam uzmanību, ka, mūsaprāt, projekta virzītājiem nepieciešams izstrādāt plānu jau precīzi apzinātai rīcībai risku samazināšanai.
10. Aicinām Ministru kabineta sēdes protokollēmumā iekļaut atlikto darbu īstenošanas plānu (otrais sliežu ceļš, pilnvērtīgs Rīgas savienojums, citas reģionālās stacijas un citi atliktie darbi).
11. Nekavējoties aktualizēt ilgtermiņa plānošanas dokumentus iekļaujot tajos šajā protokollēmumā pieņemto, tai skaitā Latvijas kopējā plānotā dzelzceļa tīkla attīstību.

Papildus atzīmējam, ka, ievērojot vienotajā tiesību aktu projektu izstrādes un saskaņošanas portālā š.g. jūnijā ievietoto Informatīvo ziņojumu, mēs atbalstām stratēģiju, ka publiskā dzelzceļa

infrastruktūra Latvijā uzskatāma kā vienots veselums, kur dažāda platuma sliežu sistēmas atrodas nemitīgā attīstībā un papildina viena otru.



08.11.2024.

Latvijas Dzelzceļnieku biedrības  
Valdes priekšsēdētājs  
Māris Riekstiņš



Latvijas Arhitektu savienības  
Prezidents  
Artūrs Lapiņš