



Latvijas Republikas  
Valsts kontrole

*Review on the Rail Baltica project*

*Rail Baltica Latvijas posma  
tvēruma izmaiņu pieņemšanas  
gaita*

Situācijas izpēte

12.06.2024.

Valsts kontroles padomes locekle, Pirmā revīzijas departamenta direktore Inese Kalvāne



# Situācijas izpētes mērķis un apjoms



# Kas ir situācijas izpēte?

- īsā laikā veikta faktu apkopošana
- par sabiedrībai aktuāliem jautājumiem
- neizdarot secinājumus un nesniedzot ieteikumus

## Kopīgās Baltijas ARI situācijas izpētes mērķis

sadarbojoties Baltijas ARI, apkopot faktus par šobrīd būtiskiem projekta īstenošanas, finansēšanas un starpvalstu sadarbības jautājumiem, lai informētu visu triju valstu valdības, parlamentus un sabiedrību par augsta līmeņa riskiem globālā projekta mērķu sasniegšanai



## Nacionālās situācijas izpētes mērķis

sniegt detalizētāku faktu izklāstu par Baltijas ARI izpētes tvērumā iekļautajiem trīs Latvijas objektiem – kā tie tika iekļauti *Rail Baltica* projekta tvērumā un kā pieņemti lēmumi par nozīmīgām izmaiņām tajos

## Baltijas ARI situācijas izpētes apjoms

- Pētāmās vienības: AS “RB Rail”.  
Igaunijā – Klimata ministrija, Finanšu ministrija un OÜ “Rail Baltic Estonia”.  
**Latvijā – Satiksmes ministrija, Finanšu ministrija un SIA “Eiropas dzelzceļa līnijas”.**  
Lietuvā – Transporta un sakaru ministrija, UAB “Rail Baltica statyba” un AB “LTG Infra”.
- Situācijas izpēte aptver laika posmu no 2019. līdz 2024. gadam.

Vērtētie jautājumi:

**Projekta  
budžets**



**Pabeigšanas  
termiņi**



**Dzelzceļa  
apsaimniekošana  
un ekspluatācija**



**Risku pārvaldība  
un izmaiņu  
vadība**



## Nacionālās situācijas izpētes «*Rail Baltica* Latvijas posma tvēruma izmaiņu pieņemšanas gaita» apjoms

- Nepaplašina Baltijas ARI kopējās situācijas izpētes apjomu, bet sniedz detalizētāku izklāstu par konstatēto nacionālo problemātiku.
- Ietver faktus par Baltijas ARI situācijas izpētē ietvertajiem 3 objektiem – **reģionālās stacijas, Rīgas Centrālās pasažieru stacijas mezgls un pamattrases būvniecība.**

Vērtētie jautājumi:

**Kā minētie trīs objekti tika iekļauti *Rail Baltica* projekta tvērumā?**

**Kā ir pieņemti lēmumi par nozīmīgām izmaiņām tajos?**

**Kāda bija Ministru kabineta iesaiste šo lēmumu izskatīšanā un apstiprināšanā?**



# Būtiskākie konstatējumi

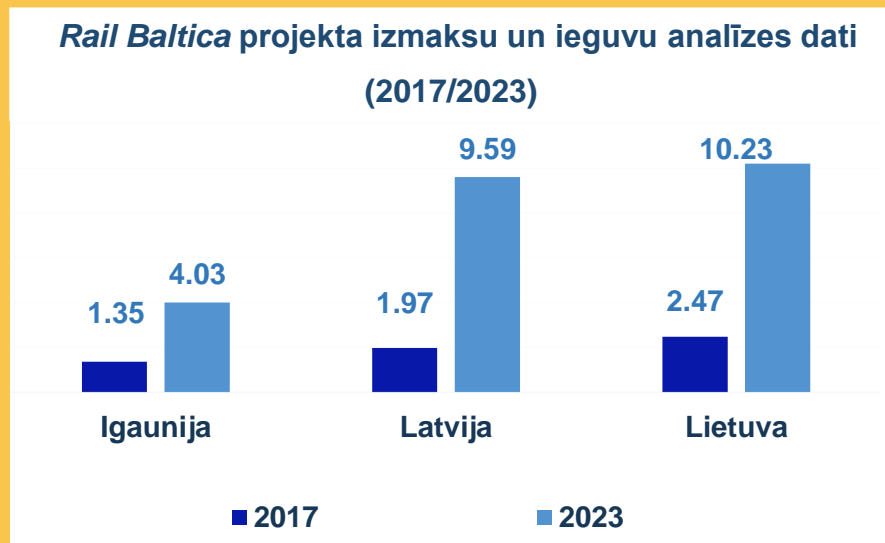
Baltijas ARI situācijas izpēte

## Rail Baltica projekta budžets

**Projekta izmaksas pieaugušas četrkārtīgi un var radīt 10–19 miljardu *euro* budžeta deficītu, atkarībā no projekta tvēruma.**

Paredzamās *Rail Baltica* projekta īstenošanas izmaksas pieaugušas vairāk nekā 4 reizes: no 5,8 mljrd. *euro* 2017.gadā līdz 23,8 mljrd. *euro* 2023.gadā. Latvijas prognozētās izmaksas pieaugušas no 1,97 uz 9,59 mljrd. *euro*.

- Galvenais projekta risks ir neskaidrība par finansēšanas avotiem un finansējuma savlaicīga pieejamība.
- ES finansējuma periods beidzas 2027.gadā, un paredzams 2 gadu finansējuma pārrāvums laikā, kad notiks aktīvi būvdarbi. Nav pārliecības, ka projekta līdzšinējais galvenais finansēšanas instruments tiks turpināts un kāds būs tā budžets.
- Nemot vērā jau piešķirto un paredzamo finansējumu, Latvijā projekta pilna tvēruma pabeigšanai ir papildus nepieciešami **7,6 mljrd.**, bet samazinātajam tvērumam (1. kārtai) **4,4 mljrd.** *euro*.
- Baltijas valstu Finanšu ministrijas nav iesaistījušās finansējuma piesaistē projekta īstenošanai, un to rīcībā nav aktuālākās informācijas.







## Galvenie projekta budžeta pieauguma iemesli, kas norādīti AS «RB Rail» iesniegtajos materiālos:

- ❖ Holistiskāki aprēķini (+9,2 mljrd. *euro*)
- ❖ Izmaiņas projekta apjomā (+5,7 mljrd. *euro*)
- ❖ Citi izmaksu pieauguma iemesli ir ārējās prasības (+1 mljrd. *euro*) un citas izmaiņas (+2,2 mljrd. *euro*)

*\* Tā kā aplēses veiktas 2023.gada cenās, inflācija no 2017. līdz 2023.gadam, kas pēc AS «RB Rail» aprēķiniem bija 40%, ir iekļauta visās cenu komponentēs.*

Ne visas projekta izmaksas ir iekļautas budžeta aprēķinos



## Rail Baltica projekta sadalīšana kārtās

**Projekts tiks dalīts kārtās un līdz 2030.gadam īstenots samazinātā apjomā.**

Lai pārvaldītu izmaksu pieaugumu un stingri noteikto termiņu, ka dzelzceļam jāsāk darboties 2031.gadā, Baltijas valstu valdības gatavojas samazināt līdz 2030.gadam paveicamo darbu tvērumu un koncentrējas uz dzelzceļa pamatstrāses izbūvi. Pirmās kārtas budžets Latvijā - 6,4 miljardu *euro* (vēl nav apstiprināts).

### Latvija

*(vēl nav apstiprināts)*

Divsliežu ceļa vietā tiktu uzbūvēts viens sliežu ceļš

Tikai trīs reģionālās stacijas no iepriekš paredzētajām 17 (*Skultē, Iecavā un Bauskā*)

Netiks izbūvēti kravu termināli

- Pirmo kārtu plānots pabeigt līdz 2030.gadam, kas ir *TEN-T* regulā noteiktais termiņš
- Otrās kārtas īstenošanas laika grafiks un finansējuma avots nav zināms



## Rail Baltica projekta laika grafiks un kavējumi

**Pat ar samazinātu tvērumu projekts vismaz par pieciem gadiem atpaliek no 2017.gadā noteiktā termiņa.**

Sākotnēji dzelzceļu bija paredzēts nodot ekspluatācijā līdz 2025.gada beigām. Kā galvenais kavēšanās iemesls tika minēti projektēšanas kavējumi. Šie kavējumi un kavējumi teritoriālajā plānošanā ir arī galvenais iemesls, kāpēc ir aizkavējusies zemes atsavināšana.

Progress procentos (2024.gada februāris)			
	EE	LV	LT
Projektēšana	66,5	<b>53,8</b>	14,5
Zemes atsavināšana	45	<b>13*</b>	30

\* 13% ir atsavināti un 41% ir procesā. Salīdzinājumā ar 2019.gadu atsavināmo īpašumu skaits Latvijā ir pieaudzis par 42% un vēl var mainīties.

### Latvijā:

- **4 milj. euro** tiek prognozēti kā neattiecināmi jeb neapgūti
- **44,8 milj. euro** šobrīd papildus no valsts budžeta nepieciešamais finansējums jau iesāktajām aktivitātēm
- **?** projektēšanas kavējumu dēļ pastāv risks, ka EK var pieprasīt atmaksāt jau izlietoto finansējumu un šī aktivitāte pilnā apmērā būs jāfinansē no valsts budžeta

## ***Rail Baltica* projekta risku un izmaiņu vadība**

### ***Rail Baltica* projekta kopējā risku un izmaiņu vadības sistēma ir jāturpina attīstīt.**

Risku pārvaldība kopš 2019.gada Baltijas ARI revīzijas nav būtiski uzlabojusies. Konstatēts, ka ir jāturpina attīstīt riska pārvaldība visā projekta līmenī un joprojām norit darbs pie izmaiņu vadības.

- Kopējā projekta **risku vadība** kopš 2019. gada nav būtiski uzlabojusies. Ir iegādāta risku vadības sistēma, kas izmaksāja 120 tūkst. *euro* un kas būtu jāizmanto visām projekta pusēm. Tomēr lielākā daļa to nav izmantojusi regulāri – daļai nav licenču, daļa pēdējo reizi sistēmai pieslēdzās pirms diviem gadiem.
- Nav skaidras procedūras **izmaiņu pārvaldībai** visā projekta līmenī.
- Valdības un parlamenti ne vienmēr ir informēti par problēmām.
  - *Rail Baltica* jautājums ir bijis Latvijas **valdības** dienaskārtībā, jo valdība apstiprina aktivitātes katrā ES finansējuma instrumenta pieteikumā. Tomēr valdība nav pienācīgi iesaistīta izmaiņu apstiprināšanā (*vairāk informācijas nacionālajā ziņojumā*).
  - **Saeimas** Tautsaimniecības, agrārās, vides un reģionālās politikas komisijā, kas atbild arī par transporta un sakaru nozari, no 2021. līdz 2023. gadam *Rail Baltica* projekta progress ir apspriests tikai vienu reizi.

## ***Rail Baltica* dzelzceļa līnijas infrastruktūras pārvaldība un ekspluatācija**

**Joprojām nav pieņemti vairāki būtiski lēmumi, kas nepieciešami, lai 2031.gadā jaunā dzelzceļa infrastruktūra sāktu darboties.**

Līdz šim vienīgais triju Baltijas valstu pieņemtais lēmums par infrastruktūras pārvaldību ir tāds, ka katrai valstij būs atsevišķs neatkarīgs infrastruktūras pārvaldītājs.

- Nav lēmuma, kas noteiktu projekta pušu lomas un pienākumus un dzelzceļa apsaimniekošanas principus, tostarp, kā tiks sadalīta peļņa un zaudējumi, risināti konflikti u. tml.
- Igaunijā un Lietuvā par topošajiem dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājiem noteikti nacionālie ieviesēji. **Latvijā gala lēmums vēl nav pieņemts** un nacionālais ieviesējs – SIA "Eiropas dzelzceļa līnijas" – darbojas kā pagaidu infrastruktūras pārvaldītājs.
- Atbildīgās ministrijas vēl nav lēmušas ne par vilcienu iegādes modeli, ne par atbildīgo par šo uzdevumu. Ja lēmums netiks pieņemts tuvākajā laikā, nebūs vilcienu, kas 2030./2031.gadā kursēs pa uzbūvēto dzelzceļu. Prognozētās vilcienu izmaksas – 300 milj. euro.
- Nav lēmuma par AS "RB Rail" nākotni.



# Būtiskākie konstatējumi

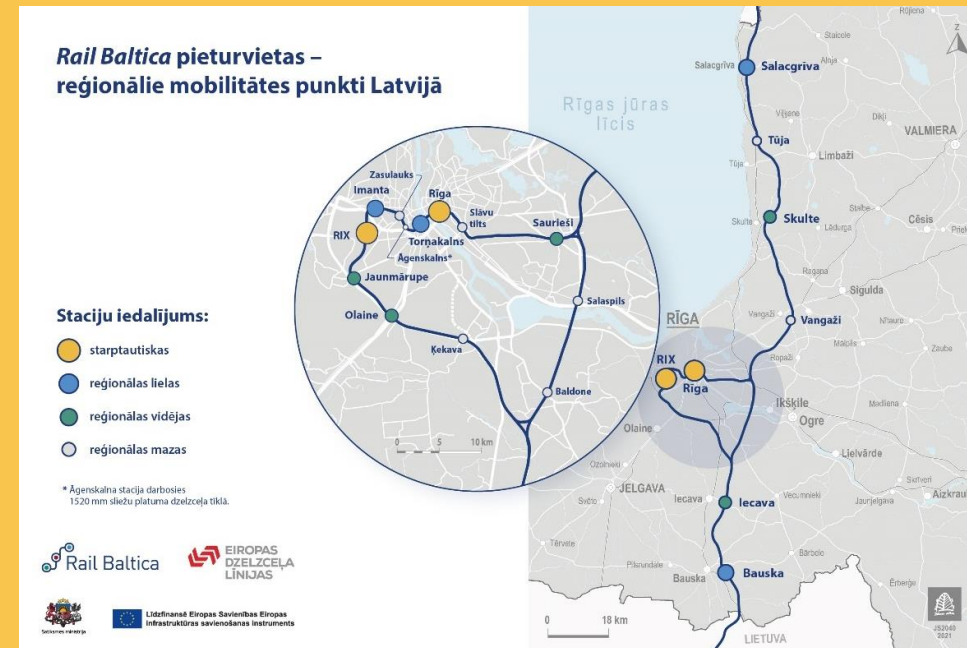
Nacionālā situācijas izpēte

## Kopējais konstatējums

- ❖ Attiecībā uz apjomā iekļautajiem objektiem *Rail Baltica* projekta tvēruma izmaiņas un ar tām saistītās izmaksas ir **apstiprinājusi Satiksmes ministrija**.
- ❖ **Ne visos gadījumos**, kad ir mainīts projekta sākotnējais tvērums un ir pieaugušas plānotās izmaksas, **Ministru kabinets ir informēts, ievērojot vienotu pieeju un sniedzot visaptverošu informāciju**.
- ❖ Projekta tvērumu un tehnisko risinājumu regulējošo vadlīniju un to grozījumu izstrāde ir uzticēta AS “RB Rail”, un tās apstiprina uzņēmuma valde. **Netika iegūta informācija, vai un kā šajās vadlīnijās iecerētajam vai to izmaiņām pirms to ieviešanas Latvijā tiek veikts izvērtējums, lai nodrošinātu, ka rīcība ar pieejamajiem finanšu resursiem būtu lietderīga**, tas ir, tāda, lai mērķi sasniegtu ar mazāko finanšu līdzekļu un mantas izlietojumu.

# Reģionālās stacijas

- ✓ Nebija iekļautas sākotnējā MK 2016.gadā apstiprinātajā projekta tvērumā.
- ✓ To iekļaušana pamatota ar Operacionālo plānu, kas nav skatīts MK.
- ✓ SM ieskatā, MK akceptu staciju ieviešanai devis līdz ar EISI uzsaukuma aktivitāšu apstiprināšanu, lai gan SM nesniedza tam visaptverošu informāciju.
- ✓ Staciju skaits ir bijis mainīgs un SM pati lēmusi par vienu papildu staciju.
- ✓ Finansējums ir pieejams tikai staciju projektēšanai.
- ✓ Pirmajā kārtā plānots izbūvēt tikai 3 stacijas (Skultē, Iecavā un Bauskā).



Izmaksu aplēses 2023/2024	Pieejamais finansējums	Trūkstošais finansējums
102 milj. <i>euro</i>	3,34 milj. <i>euro</i>	98,66 milj. <i>euro</i>





# Rīgas Centrālās pasažieru stacijas mezgls (1)

- ✓ Bija iekļauts sākotnējā tvērumā, bet mazākā apjomā, nekā tas šobrīd tiek īstenots.
- ✓ Īstenošanas kopējās izmaksas varētu sasniegt 888 milj. *euro*. Izmaksu pieaugums saistīts gan ar izmaiņām tehniskajās prasībās, dizainā un apjomā, gan arī būvniecības izmaksu indeksāciju.
- ✓ Par darbu īstenošanu 2019.gadā noslēgtais līgums par aptuveni 430 milj. *euro* līdz 2024. gada sākumam ir pieaudzis vēl par aptuveni 135 milj. *euro*.



Izmaksu aplēses 2023/2024	Pieejamais finansējums	Trūkstošais finansējums
888 milj. <i>euro</i>	317,1 milj. <i>euro</i>	570,9 milj. <i>euro</i>



## Rīgas Centrālās pasažieru stacijas mezgls (2)

- ✓ Būtiska līguma izmaiņa - iepriekš paredzēto 2 *Rail Baltica* sliežu ceļu vietā tika nolemts izbūvēt 4. Šāds sliežu ceļu skaits bija tikai rekomendācija nākotnei.
- ✓ Izmaiņas apstiprināja gan satiksmes ministrs, gan valsts sekretārs.
- ✓ Vairākas izmaiņas Satiksmes ministrija virzīja uz MK apstiprināšanai caur EISI uzsaukumiem. Ministrija nav vērsusi MK uzmanību, ka šīs aktivitātes maina sākotnējo tvērumu, kā arī nav sniegusi pilnvērtīgu informāciju.
- ✓ **Ne sākotnējais RCS līgums un no tā izrietošās saistības, ne tā izmaiņas nav apstiprinātas MK.**





# Pamattrases būvniecība

- ✓ Izmaksas kopš 2017.gadā aplēstā ir pieaugušas aptuveni 7 reizes un varētu sasniegt 8,7 mljrd. *euro*.
- ✓ Sākotnējās aplēses ir neprecīzas, jo to sagatavošanas brīdī vēl nebija izstrādātas *Rail Baltica* būvprojektēšanas vadlīnijas. Tās ir grozītas vairāk nekā **100 reizes**.
- ✓ **Pirms būvniecības līguma slēgšanas tas tika skatīts MK.** Tajā ietvertu darbu izmaksas plānotas aptuveni 4,5 mljrd. *euro* apmērā no kuriem līguma slēgšanas brīdī bija pieejami aptuveni **4,5%**.
- ✓ Projekta pirmajā fāzē tvērumu plānots samazināt.
- ✓ Darbu uzsākšana kavējas, jo ir pabeigti tikai 54% no projektēšanas darbiem. Augsts risks, ka projektēšanas finansējums varētu būt jāatmaksā un šī aktivitāte pilnā apmērā jāfinansē no valsts budžeta.



**Situācijas izpētē netiek izdarīti secinājumi un sniegti ieteikumi.** Tomēr, ņemot vērā abās situācijas izpētēs konstatēto, Valsts kontrole aicina:

**Stiprināt Ministru kabineta iesaisti *Rail Baltica* projekta pārraudzībā:**

- ✓ Ministru kabinetam ir jāsaņem aktuāla un visaptveroša informācija par projekta progresu, problēmām, finansējumu un izmaiņām projekta tvērumā
- ✓ Ministru kabinetam ir jāpieņem lēmumi par sociālekonomiski pamatotu projekta tvērumu un tā finansēšanas modeli

**Atbildīgos par projekta īstenošanu un koordinēšanu**

- ✓ veikt nepieciešamos pasākumus, lai mazinātu projektēšanas darbu kavējumu sekas un novērstu risku, ka no valsts budžeta būtu jāatmaksā līdz šim piešķirtais ES finansējums
- ✓ savlaicīgi veikt darbības un pieņemt lēmumus, lai sagatavotos uzbūvētā dzelzceļa savienojumu pārvaldīšanai un lietošanai
- ✓ kāpināt projekta īstenošanas efektivitāti, tai skaitā, pārvērtējot projekta īstenošanas organizatorisko modeli un veicot darbības tā uzlabošanai un izmaksu optimizēšanai

**Finanšu ministriju** aktīvāk iesaistīties projekta finansējuma un budžeta plānošanas un uzraudzības jautājumos



Latvijas Republikas  
Valsts kontrole

Skanstes iela 50, Rīgā, LV-1013  
Tālrunis: +371 23282272  
E-pasts: [lrvk@lrvk.gov.lv](mailto:lrvk@lrvk.gov.lv)  
FB/Twitter: @VKontrole

Paldies par uzmanību!