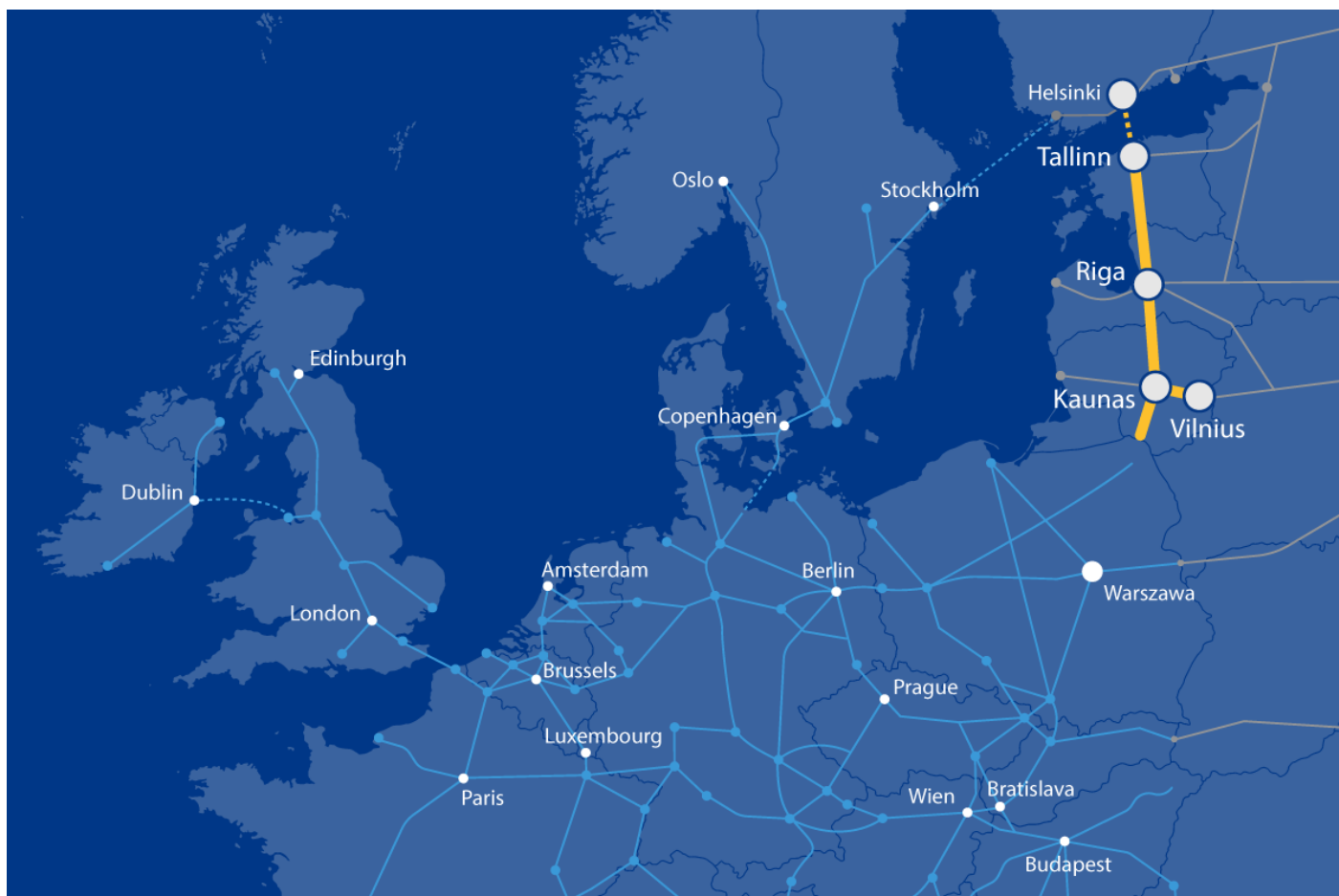


„RAIL BALTICA“ INFRASTRUKTŪROS VALDYMO MODELIO ĮGYVENDINIMAS

Metinė ataskaita Nr. 1

2021 m. sausio mėn. – 2021 m. gruodžio mėn.



TURINYS

IŽANGA.....	3
PAŽANGOS APŽVALGA.....	4
Veiksmų plano apžvalga	4
Veiksmų plano įgyvendinimas – pasiekta pažanga	5
IŠVADOS IR TOLIMESNĖ PERSPEKTYVA.....	10
KONTAKTAI	10



IŽANGA

„Rail Baltica“ yra bendros svarbos ir didžiulio masto Europos infrastruktūros projektas, kurio tikslas – užtikrinti Baltijos šalių integraciją į transeuropinį transporto tinklą pastatant visiškai elektrifikuotą 1435 mm dvikelę greitojo geležinkelio liniją su ERTMS ir visą su ja susijusią infrastruktūrą. „Rail Baltica“ yra pagrindinė trūkstama Šiaurės-Baltijos jūrų TEN-T koridoriaus dalis. Tikimasi, kad ji atliks esminį vaidmenį užtikrinant šio koridoriaus veikimą ir bus naudojama kaip efektyvi Baltijos šalių jungtis su Lenkija ir toliau su Suomija, kartu suformuojant ir multimodalinę jūrų, geležinkelių ir kelių transporto grandį.

2017 m. sausio mėnesį Baltijos šalys sudarė tarpvyriausybį susitarimą dėl „Rail Baltica“ geležinkelio jungties plėtros ir įsipareigojo laikytis koordinuoto požiūrio dėl būsimos prieigos prie „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros bei paslaugų, įskaitant užmokesčio už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra rinkimą, geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimą ir eismo valdymą. Taip pat sutarta, kad atsižvelgiant į minėtus aspektus, bet neapsiribojant jais, turi būti pasirinktas veiksmingiausias ir geriausiai įgyvendinamas infrastruktūros valdymo modelis, tokiu būdu siekiant kurti pasitikėjimą ir užtikrinti nuolatinį institucinių partnerių įsitraukimą bei prisidėti prie ilgalaikio projekto įgyvendinamumo.

Suprantant savalaikio ir pagrįsto „Rail Baltica“ infrastruktūros valdymo modelio pasirinkimo svarbą, 2019 metais projekto dalyviai ėmėsi bendrų veiksmų šiam klausimui spręsti ir geriausiam sprendimui rasti.

Bendrai pripažinta, kad „Rail Baltica“ yra daugiau nei tik geležinkelis. Tikslas yra maksimaliai padidinti naudą visuomenei, sukuriant integruotą ekonominį koridorių. Atsižvelgiant į tai, Baltijos šalių tikslas – sudaryti sąlygas pereiti prie tvaraus judumo Baltijos regione ir taip maksimaliai padidinti keleivių ir krovinių srautus „Rail Baltica“ geležinkelio linijoje. „Rail Baltica“ turi sukurti efektyvią infrastruktūrą, užtikrinančią ilgalaikę socialinę ir ekonominę grąžą iš Europos ir nacionalinių investicijų, taip pat prisidėti prie strateginių Europos Sąjungos prioritetų, tokių kaip Europos žaliasis kursas ar bendroji Europos geležinkelių erdvė.

Pagrindinį vaidmenį siekiant maksimaliai padidinti socialinę ir ekonominę naudą atliks geležinkelio įmonės – keleivinių ir krovinių traukinių vežėjai bei judumo ir logistikos paslaugų teikėjai. Atsižvelgiant į tai, apibrėžtas pagrindinis „Rail Baltica“ infrastruktūros valdymo modelio tikslas – sumažinti administracinę našą ir užtikrinti vienodą, nediskriminuojančią ir lengvą prieigą prie infrastruktūros ir geležinkelių paslaugų įrenginių.

Šių bendrų tikslų nustatymas leido suformuoti ir konceptualiai apibrėžti „Rail Baltica“ infrastruktūros valdymo modelį:

Integruotas sprendimų priėmimo mechanizmas, paremtas koordinuotomis kainodaros, apmokestinimo, pajėgumų skyrimo, saugos ir eismo valdymo funkcijomis, pabrėžiant bendrą (suderintą) užmokesčio sistemą su bendrais apibrėžimais, bendrą (suderintą) pajėgumų skyrimo sistemą su harmonizuotomis taisyklėmis ir metodika, bendrus tinklo nuostatus, glaudesnę rinkos reguliuotojų ir saugos institucijų bendradarbiavimą, sklandžią geležinkelio veiklą su Lenkija.

Per 2020 metus Baltijos šalys priėmė sprendimus paskirti už „Rail Baltica“ infrastruktūros valdymo modelį bei tolimesnį jo plėtojimą ir įgyvendinimą atsakingus subjektus – AB „LTG Infra“ Lietuvoje, SIA „Eiropas Dzelzceļa līnijas“ Latvijoje, OÜ „Rail Baltic Estonia“ Estijoje.

2020 m. lapkričio 6 d. 26-oji Baltijos Taryba pasidžiaugė Baltijos šalių sprendimais paskirti „Rail Baltica“ infrastruktūros valdytojus (už infrastruktūros valdymo modelį atsakingus subjektus) ir išreiškė lūkestį dėl veiksmingų ir optimalių sprendimų toliau plėtojant „Rail Baltica“ infrastruktūros valdymo modelį.

2020 m. gruodžio 21 d. Baltijos šalių Ministrai pirmininkai pabrėžė pasiektą pažangą „Rail Baltica“ infrastruktūros valdymo srityje ir paragino parengti veiksmų planą, skirtą tolimesniam bendrai suderinto „Rail Baltica“ infrastruktūros valdymo modelio vystymui.

Siekiant atlikti šias užduotis, AB „LTG Infra“, SIA „Eiropas Dzelzceļa līnijas“, OÜ „Rail Baltic Estonia“ sutarė bendradarbiauti ir sukūrė tam skirtą bendradarbiavimo formatą – Ekspertų darbo grupę, kuriai pavesta parengti ir vykdyti „Rail Baltica“ infrastruktūros valdymo modelio įgyvendinimo veiksmų planą („**Veiksmų planas**“), kuriam turėtų pritarti Lietuvos, Latvijos ir Estijos ministerijos.

Veiksmų planas buvo parengtas 2021 m. vasario mėn., kuris 2021 m. kovo 23 d. buvo pristatytas ir suderintas specialioje „Rail Baltica“ projekto tarpvalstybinėje valdymo struktūroje, „Rail Baltica“ darbo grupėje.

Šioje ataskaitoje pristatoma Veiksmų plano įgyvendinimo pažanga 2021 m.

PAŽANGOS APŽVALGA

Veiksmų plano apžvalga

Geležinkelių infrastruktūros valdymas ir geležinkelių transporto veikla Europos Sąjungoje yra reglamentuojami Europos Sąjungos teisės aktų ir vykdomi tų teisės aktų nustatyta tvarka.

Atsižvelgiant į bendrą geležinkelių infrastruktūros valdymą sudarančių funkcijų apimtį ir jų atžvilgiu taikomus reikalavimus, taip pat į geležinkelių infrastruktūros valdytojo vaidmenį ir teisinius įpareigojimus, buvo nustatytos šios pagrindinės temos, skirtos „Rail Baltica“ infrastruktūros valdymo modelio įgyvendinimui bei su juo siejamų tikslų pasiekimui:



1	Vieninga paslaugų kokybė
2	Vieninga prieiga geležinkelio įmonėms
3	Bendri apmokestinimo principai
4	Bendras pajėgumų skyrimas
5	Bendradarbiavimas, apimantis ne tik geležinkelių infrastruktūros valdytojus
6	Bendras saugos valdymas
7	Bendra išorės strategija
8	Bendradarbiavimas išplėstas už Baltijos šalių ribų
9	Eismo valdymas
10	Geležinkelių paslaugų įrenginiai
11	Infrastruktūros priežiūros strategija
12	Horizontalios priemonės

Veiksmų planą sudaro šios 12 (dvylika) nustatytų temų, kurios yra padalintos į konkretesnius veiksmus su jų atlikimo terminais, apimančiais laikotarpį iki „Rail Baltica“ geležinkelio eksploatavimo etapo pradžios.

Veiksmų plano įgyvendinimas – pasiekta pažanga

Iš viso per 2021 m. įvyko 45 (keturiasdešimt penki) Ekspertų darbo grupės posėdžiai, kuriuose buvo nagrinėjamos Veiksmų planą sudarančios temos, ir kurių pagrindiniai rezultatai yra apibendrinti žemiau:



Vieninga paslaugų kokybė

1

Geležinkelių pagrindiniai veiklos rodikliai (KPI) yra ypač svarbūs stebint infrastruktūros valdytojo (toliau – IV) veiklą. Jie yra patikimi, lengvai išmatuojami ir gali būti laikomi tinkamais rodikliais, padedančiais stebėti geležinkelių infrastruktūros efektyvumą. Remiantis KPI katalogu, kurį sukūrė Europos geležinkelių infrastruktūros valdytojų platforma (toliau – PRIME), buvo nustatytas pirmasis KPI rinkinys visai „Rail Baltica“ geležinkelio linijai Baltijos šalyse, struktūriškai ir pagal prioritetus apibūdinantis pasirinktus KPI bei paremtas subalansuotos rezultatų suvestinės koncepcija. Prie pirmojo KPI rinkinio nustatymo prisidėjo ir „Rail Baltica“ infrastruktūros valdymo studija (Atkins 2019).

Bendras požiūris į „Rail Baltica“ geležinkelio paslaugų kokybės lygį yra įtvirtintas „Rail Baltica“ patikimumo, parengties ir pataisomumo (toliau – RAM) dokumentacijoje. Atitinkami RAM tikslai yra nustatyti „Rail Baltica“ projektavimo gairėse visai „Rail Baltica“ sistemai, kuri apima infrastruktūrą ir riedmenis, eksploatavimą ir priežiūrą. Veiksmingiausias būdas įvertinti sistemos efektyvumą yra **vėlavimai** ir **atšaukti reisai**. Iš esmės, visi nukrypimai nuo sutarto efektyvumo lygio yra netoleruoti ir tikimasi, kad IV užtikrins RAM tikslų pasiekimą kasdienėje veikloje.

Vieninga prieiga geležinkelio įmonėms

2

Esminė aplinkybė, nuo kurios priklausys „Rail Baltica“ geležinkelio sėkmė, yra būdas, kuriuo geležinkelio įmonės jį galės pasiekti ir įgauti teisę naudotis. Tikslas yra sukurti vieningą prieigą, skirtą bet kokiai pareiškėjo ar geležinkelio įmonės sąveikai su infrastruktūros valdytoju. Šios sąveikos gali būti susijusios su minimaliu prieigos paketu, geležinkelių paslaugų įrenginiais ar kitomis paslaugomis. Tokią vieningą prieigą geriausiai galima įgyvendinti naudojant vieno langelio arba vieno kontaktinio punkto platformą, kuri gali būti įgyvendinta kaip virtualus, IT priemonės pagrįstas, fizinis ar kitoks organizacinis sprendimas. Pagrindinis vieningos prieigos principas būtų toks, kad geležinkelio įmonės ir kiti pareiškėjai turėtų **vieną kontaktą, skirtą kreiptis dėl prieigos prie „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros**.

Taip pat, siekiant vieningos „Rail Baltica“ geležinkelio veiklos, **bendros tinklo nuostatos** (ar kitas dokumentas, pavyzdžiui, bendra informacinė knyga) gali būti geriausia priemonė siekiant pateikti reikiamą informaciją apie „Rail Baltica“ geležinkelio linijos paslaugas ir jų teikimo sąlygas.

Tokio dokumento rengimas bus tęsiamas toliau atsižvelgiant į turimą informaciją. ES teisės aktuose nustatyti reikalavimai, asociacijos „RailNetEurope“ parengti šablonai taip pat bus naudojami vykdant šią užduotį.

Bendri apmokestinimo principai

3

Užmokesčio už naudojimosi geležinkelio infrastruktūra (TAC) veikla apima mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra nustatymą ir surinkimą. Tai yra viena iš esminių geležinkelių infrastruktūros valdytojo funkcijų, kurios atžvilgiu Europos Sąjungos reglamentavimas kelia specialius nepriklausomumo reikalavimus.

Siekiant tikslo turėti bendrą (suderintą) visos „Rail Baltica“ geležinkelio linijos apmokestinimo sistemą, pradinis žingsnis buvo susitarti dėl pagrindinių „Rail Baltica“ TAC atžvilgiu taikomų principų, kurie buvo apibrėžti taip:

- Užmokesčio už naudojimąsi geležinkelio infrastruktūra dydžio nustatymas atsižvelgiant į išlaidas, tiesiogiai patiriamas dėl traukinių eksploatavimo, IV neturėtų sukelti nei grynųjų finansinių nuostolių, nei grynosios finansinės naudos;
- IV neturi teisės dengti išlaidų dėl investicijų į turtą, jei tokių išlaidų apmokėjimas jam nepriklauso;
- IV į savo tiesioginių sąnaudų apskaičiavimą įtraukia tik tas išlaidas, kurias jis tiesiogiai patiria dėl traukinių eksploatavimo, ir gali tai objektyviai bei patikimai įrodyti.

Bendras pajėgumų skyrimas

4

Infrastruktūros pajėgumų skyrimo esmė – suteikti suinteresuotiems pareiškėjams galimybę tam tikru laikotarpiu planuoti traukinių maršrutus „Rail Baltica“ geležinkelio linijoje ir juos naudoti.

Siekiant efektyviai skirstyti infrastruktūros pajėgumus „Rail Baltica“ geležinkelio linijoje, reikės sukurti tinkamą pajėgumų skyrimo sistemą (procedūras, principus ir kriterijus), užtikrinančią tai, kas išdėstyta, bet nebūtinai tuo apsiribojant:

- Sistema turėtų apimti pagrindinius pajėgumų skyrimo funkcijos elementus, tokius kaip procedūros, terminai, perpildytos infrastruktūros prioritetų sąrašas, ginčų sprendimo tvarka, paskelbimo tvarka bei terminai;
- sistema turėtų atsižvelgti į eismo valdymo ypatumus „Rail Baltica“ geležinkelio linijoje;
- sistema turėtų suteikti suinteresuotiems pareiškėjams galimybę kreiptis į „vieną langelį“.

„Rail Baltica“ linijos pajėgumų skyrimo sistemai įgyvendinti taip pat reikės glaudesnio bendradarbiavimo tarp atitinkamų Baltijos šalių rinkos reguliavimo institucijų, ypač kiek tai bus susiję su ginčų sprendimu ir geležinkelių sektoriaus rinkos priežiūra.

Bendradarbiavimas, apimantis ne tik geležinkelių infrastruktūros valdytojus

5

Šis klausimas bus sprendžiamas tolesniuose „Rail Baltica“ infrastruktūros valdymo modelio įgyvendinimo etapuose.

Bendras saugos valdymas

6

Šis klausimas bus sprendžiamas tolesniuose „Rail Baltica“ infrastruktūros valdymo modelio įgyvendinimo etapuose.

7	Bendra išorės strategija
	Šis klausimas bus sprendžiamas tolesniuose „Rail Baltica“ infrastruktūros valdymo modelio įgyvendinimo etapuose.

8	Bendradarbiavimas išplėstas už Baltijos šalių ribų
	<ul style="list-style-type: none"> • Lenkijos geležinkelių infrastruktūros valdytojas pakviestas prisijungti prie dedikuoto „Rail Baltica“ infrastruktūros valdytojų bendradarbiavimo formato, siekiant koordinuoti sklandų tarpvalstybinį geležinkelio eksploatavimą ne tik Baltijos šalyse, bet ir toliau Šiaurės jūros – Baltijos koridoriuje; • Konsultacijos su esamomis organizacijomis ir Europos geležinkelių infrastruktūros valdytojų bendradarbiavimo platformomis, siekiant sužinoti apie visos ES mastu taikomas ar planuojamas iniciatyvas, skirtas tarpvalstybiniam geležinkelio eksploatavimui, įvertinti jų aktualumą bei pritaikomumą „Rail Baltica“; • Latvijos ir Estijos paskirtieji subjektai prisijungė prie PRIME stebėtojų teisėmis.

9	Eismo valdymas
	<p>Eismo valdymo funkcionalumas: Išanalizavus skirtingus eismo valdymo funkcionalumo organizacinius modelius buvo apibrėžti šie pagrindiniai principai:</p> <ul style="list-style-type: none"> • bendros veiklos taisyklės; • eismo valdymo centras kiekvienoje šalyje, turintis bendrą visos linijos priežiūrą; • viena arba tarpusavyje susijusios eismo valdymo sistemos; • būtina sąveika ir galima sinergija su esamu 1520 mm pločio vėžės infrastruktūros tinklu. <p>Remiantis šiais principais turės būti kuriamas bei diegiamas „Rail Baltica“ eismo valdymo ir signalizacijos posistemis, o tolesni sprendimai detalizuojami bei priimami „Rail Baltica“ projekto įgyvendinimo etape.</p> <p>Veiklos vykdymo kalba: Veiklos vykdymo kalbai naudotinos dvi kalbos (bendra visiems suprantama kalba bei valstybinė kalba vietiniam eismui valdyti). Rekomenduojama, kad bendra kalba būtų naudojama kaip pagrindinė, o bendrai kalbai yra rekomenduojama naudoti anglų kalba. Eismo valdytojų ir traukinių mašinistų bendros kalbos mokėjimo lygis turės atitikti nustatytą pakankamą lygį, kurį būtų galima peržiūrėti, jei bus sukurta ir patvirtinta patikima automatinio vertimo priemonė.</p> <p>Taip pat bendros kalbos naudojimas numatomas ir bendradarbiaujant tarp IV, perduodant informaciją keleiviams stotyse, keičiantis keleiviams būtina informacija informacinėse sistemose, užtikrinant vidinių IV dokumentų valdymą, vykdant komunikaciją su geležinkelio įmonėmis ir pareiškėjais.</p>

10	<h3>Geležinkelių paslaugų įrenginiai</h3>
	<p>Su „Rail Baltica“ susijusių geležinkelių paslaugų įrenginių valdymo modelį savarankiškai kiekvienu atveju nustatys ta valstybė, kurios teritorijoje konkretus geležinkelių paslaugų įrenginys yra.</p> <p>Jei tam tikrų geležinkelių paslaugų įrenginių atžvilgiu būtų naudingas bendradarbiavimas ar veiklos koordinavimas, taip siekiant užtikrinti paslaugų vienodumą, priežiūros efektyvumą, bendrus pastatus, statinius ar kt., pavyzdžiui, geležinkelio stotyse ar krovinių terminaluose, dėl tokio bendradarbiavimo ir veiklos koordinavimo būtų sprendžiama kiekvienu konkrečiu atveju.</p>
11	<h3>Infrastruktūros priežiūros strategija</h3>
	<p>Nustatyti galimi „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūros techninės priežiūros funkcionalumo (nuolatinės priežiūros, remontų, diagnostikos) užtikrinimo modeliai. Vertinta, kad remonto darbai galėtų būti užtikrinti remiantis išorės resursais, pasitelkiamais konkurenciją geriausiai užtikrinančio pirkimo pagrindu, o diagnostika ir nuolatinė priežiūra galėtų būti atliekama remiantis mišriais ar tik vidiniais resursais, priklausomai nuo darbų pobūdžio ir reikalingų / turimų išteklių. Tokiu būdu būtų siekiama prisidėti prie tiekėjų rinkos plėtros ir augimo geležinkelių sektoriuje Baltijos šalyse.</p>
12	<h3>Horizontalios priemonės</h3>
	<ul style="list-style-type: none"> • Sukurta speciali darbo aplinka ir platforma „Rail Baltica“ infrastruktūros valdymo modeliui įgyvendinti; • Užtikrinta dvipusė informacijos sklaida tarp „Rail Baltica“ projekto įgyvendinimo procesų (infrastruktūros plėtros) ir „Rail Baltica“ infrastruktūros valdymo modelio kūrimo (ypač, kiek tai susiję su Šešėlinio operatoriaus, Patikimumo, parengties, pataisomumo ir saugos dokumentacijos rengimu, Saugos valdymo sistemos kūrimu, taip pat komercializavimo iniciatyvomis, skirtomis „Rail Baltica“ geležinkelio linijai).

IŠVADOS IR TOLIMESNĖ PERSPEKTYVA

2021 m. Ekspertų darbo grupė susitarė dėl daugelio svarbių „Rail Baltica“ infrastruktūras valdymo modelio įgyvendinimo ir tolesnio kūrimo aspektų, kurie buvo apžvelgti ankstesniame skyriuje.

Buvo susitarta dėl šių pagrindinių principų: **bendrų tinklo nuostatų, bendro pajėgumų skyrimo, eksploataavimo principų ir eismo valdymo**, taip pat pasiektas svarbus susitarimas dėl **bendros veiklos vykdymo kalbos** bei kalbos vartojimo kitose geležinkelio eksploataavimo srityse, kas yra pirmasis priemonių paketas veiksmingo ir integruoto geležinkelių infrastruktūras valdymo modelio link.

Antrasis priemonių paketas – nustatytas **saugos ir paslaugų kokybės lygį apibrėžiantis pirmasis KPI rinkinys**, kuris bus toliau plėtojamas bei siejamas su **integruotu infrastruktūras priežiūros** modeliu.

Trečiasis priemonių paketas – tai vieninga prieiga geležinkelio įmonėms – **bendras kontaktas, skirtas kreipimuisi dėl prieigos prie „Rail Baltica“ geležinkelių infrastruktūras**, kas bus esminių veiksmu siūlant geležinkelių paslaugas rinkai (geležinkelių įmonėms).

Siekiant tęsti Veiksmų plano įgyvendinimą 2022 m., Ekspertų darbo grupė kitų metų darbotvarkės pagrindines temas nustatys 2022 m. pradžioje. Vienas iš svarbiausių žingsnių bus suinteresuotų šalių įtraukimas į tikslinius formatus ir pasitarimus, siekiant su rinkos dalyviais aptarti, kaip vieninga prieiga, pajėgumų skyrimo ir užmokesčio sistemos galėtų padėti padidinti traukinių eismą „Rail Baltica“ geležinkelio linijoje ir taip maksimaliai prisidėti prie projekto naudų.

KONTAKTAI



info@rbe.ee

Endla 16,
10142
Talinas, Estija



edzl@edzl.lv

Ģenerāļa Radziņa krastmala 9,
LV-1050
Ryga, Latvija



info@ltginfra.lt

Geležinkelio g. 2,
02100
Vilnius, Lietuva