

Parlamentārās izmeklēšanas komisijas par “Rail Baltica” projekta parlamentārās kontroles nodrošināšanu, lai apzinātu projekta īstenošanā pieļautās kļūdas un panāktu, ka tas kļūst par prioritāru valdības jautājumu un lēmumi tiek pieņemti pārskatāmi, laikus un ievērojot Latvijas valsts un visas sabiedrības intereses, ietekmi uz Latvijas tautsaimniecību un valsts budžetu sēdes

PROTOKOLS

2024. gada 8. augustā

Rīgā, Jēkaba ielā 6/8, Saeimas Budžeta un finanšu (nodokļu) komisijas sēžu zālē
(207. telpā)
plkst. 10.03

Sēdē piedalās:

komisijas priekšsēdētājs Andris Kulbergs (AS)

komisijas sekretārs Kristaps Krištopans (LPV)

komisijas locekļi:

Skaidrīte Ābrama (PRO)

Artūrs Butāns (NA) – attālināti

Atis Labucis (JV)

Amils Saļimovs (ST!)

Ģirts Štekerhofs (ZZS)

Agnis Driksna

Jānis Eiduks

parlamentārās izmeklēšanas komisijas konsultants Krišs Lipšāns

deputāta Andra Kulberga palīdzē Solvita Zvidriņa

mediju pārstāvji

Sēdes darba kārtība:

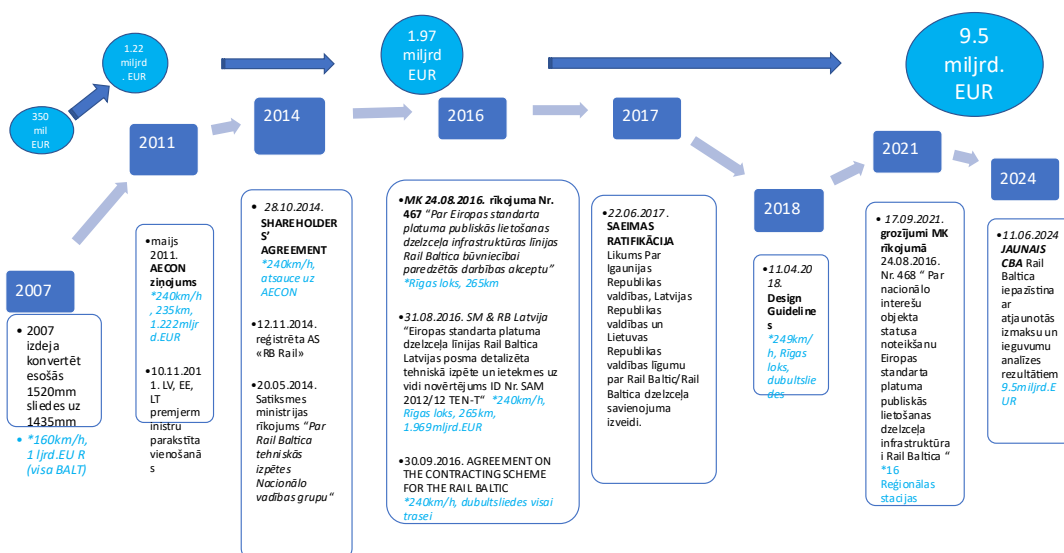
1. Tikšanās ar Agni Driksnu.
2. Tikšanās ar Jāni Eiduku.
3. Citi jautājumi.

Sēdi vada parlamentārās izmeklēšanas komisijas priekšsēdētājs
Andris Kulbergs.

Sēdes vadītājs atklāj sēdi, informē par darba kārtību un akcentē, ka saskaņā ar Parlamentārās izmeklēšanas komisiju likuma 11. pantu “persona par apzināti nepatiesu paskaidrojumu vai apzināti nepatiesu atzinumu, vai apzināti nepatiesu tulkojumu, kā arī par atteikšanos dot paskaidrojumu, atzinumu vai tulkojumu parlamentārās izmeklēšanas komisijai, kā arī par piespiešanu dot nepatiesu paskaidrojumu, atzinumu vai tulkojumu saucama pie kriminālatbildības”.

Sēdes vadītājs rezumē iepriekš parlamentārās izmeklēšanas komisijas sēdēs noskaidroto un izvirza uzdevumu dziļāk izprast notikumu ķēdi, kas atspoguļota ar projektu “Rail Baltica” saistītajos normatīvajos aktos un dokumentos, iztaujājot ekspertus Agni Driksnu un Jāni Eiduku.

Rāda prezentāciju, īsi raksturojot būtiskākos normatīvos aktus saistībā ar “Rail Baltica” no 2007. gada līdz 2024. gadam, šī projekta tehniskās iezīmes un paredzēto finansējumu (skatīt grafiku).



Sēdes vadītājs uzsver, ka dokumentos nav minēts ātrvilciens, bet gan tikai standarta vilciens. “AECOM” ziņojumā norādīts, ka “Rail Baltica” kontekstā nav nepieciešams vērtēt ātrvilcienu, jo nav pietiekama pasažieru blīvuma un iedzīvotāju skaita starp punktiem, lai varētu piepildīt ātrvilcienu.

Vērš klātesošo uzmanību uz to, ka “AECOM” pētījums ir pirmais dokuments, kurā šī dzelzceļa līnija ir taisna ar Rīgas starptautisko termināli un T veida atzaru, nav fiziska savienojuma ar lidostu, ir vienkārši pamattrase, nav reģionālo staciju un pārējo būvju.

Norāda, ka šajā dokumentā ir informācija par paredzēto trases garumu Latvijā – 235 kilometri, pasažieru vilciena vidējo ātrumu – 170 kilometri stundā un vidējo kravas vilciena ātrumu – 68 kilometri stundā. Šim visam 2011. gadā ir doti 1,2 miljardi

eiro kā izmaksu aprēķins, turklāt Rīgas cilpa netiek minēta, savukārt 2016. gadā ir Ministru kabineta rīkojums, kurā Rīgas cilpa ir iekļauta.

Rezumē, ka pieejamie dokumenti atklāj atšķirības attiecībā uz vairākiem tehniskajiem parametriem: paredzēto maksimālo vilcienu ātrumu (2017. gadā Saeimas ratificētajā dokumentā norādītais pasažieru vilcienu ātrums ir 240 kilometri stundā, savukārt 2018. gadā izdotajos tehniskajos projektēšanas nosacījumos norādītais pasažieru vilcienu ātrums ir 249 kilometri stundā, bet kravas vilcienu ātrums – 120 kilometri stundā), kravnesību uz asi (tā tika palielināta atbilstoši NATO prasībām no 22 uz 25 tonnām), kā arī attālumu starp sliežu līnijām (no četriem uz četrarpus metriem).

Dod vārdu A. Driksnam.

A. Driksna īsi informē klātesošos par savu dzīvesgājumu kopš 2012. gada un norāda, ka prezentāciju sāks secīgi ar “AECOM”.

Uzsver, ka svarīgākais brīdis bijis, kad trīs Baltijas valstis premjeru līmenī vienojās, ka “Rail Baltica” projektam ir ekonomiska un sociāla jēga, tādējādi “AECOM” galvenais uzdevums bija apstiprināt, ka Baltijā šāds projekts ir nepieciešams. Tobrīd vēl svarīgi bija noteikt trasi. Tā tika definēta šādi: Tallina–Pērnavā–Rīga–Panevėžā–Kauņa. Nākamais bija jāizlemj jautājums par ātrumu trasē, un tie ir 240 kilometri stundā.

Latvijā trases garums ir 235 kilometri. Attiecībā uz izmaksām izpētē nav iekļauts Rīgas loks, tāpēc ka tajā momentā joprojām tika plānots, ka vilciens ienāk Rīgā, apstājas strupceļā un dodas ārā pa to pašu ceļu.

Tobrīd netika skatīts, kādi varētu būt piesesumi Latvijai, tai skaitā Rīgai, no dzelzceļa, ir skatīts tikai tas, kā efektīvāk izbraukt cauri Latvijai.

Pēc tam kad valstis bija vienojušās, ka šāds dzelzceļš ir nepieciešams (“AECOM” ir tikai ietvara izpēte, kas dod vispārīgu izpratni par to, ka tas ir iespējams), katra valsts saņēma uzdevumu veikt nacionālo izpēti. Tas bija nākamais posms, kurā sākās darbs, lai noteiktu precīzu trases atrašanās vietu Latvijā, veiktu ietekmes uz vidi novērtēšanu, izvērtētu “AECOM” sniegtos finanšu rādītājus un visu pārējo.

A. Driksna pirms diskusijas par nacionālās izpētes posmu lūdz J. Eiduku komentēt projekta dokumentācijā minēto ātrumu.

J. Eiduks atsauca uz 1996. gada direktīvu par ātrgaitas dzelzceļu savstarpējo izmantojamību, uz kuras pamata tika pieņemti lēmumi par tā saucamajām savstarpējas izmantojamības tehniskajām specifikācijām, un 2001. gadā Eiropā pieņemto direktīvu par parastajiem dzelzceļiem. Abas direktīvas būtībā bija līdzīgas un tika konsolidētas. Jaunās direktīvas pirmajā pielikumā norādīts: ātrgaitas dzelzceļi ir jaunbūvētās līnijas ar ātrumu 250 kilometri stundā un vairāk un pielāgotās līnijas – ar ātrumu aptuveni 200 kilometri stundā, un bija paredzēta tikai pasažieru satiksmes kategorija. Savulaik (runājot par parastajiem dzelzceļiem) klasifikācijā bija līnijas pasažieru satiksmei, līnijas jauktajai satiksmei un citas. Tas attiecīgi nozīmē, ka jauktā satiksme (ar kravu pārvadājumiem), kas parādījās “AECOM” izpētē, nav iespējama līnijā, ko sauc par ātrgaitas līniju. 240 kilometri stundā – tā bija pētnieku interpretācija attiecībā uz ierobežojumu “līdz 250 kilometriem stundā”, noapaļojot līdz tuvākajam apaļajam skaitlim uz leju. Tā kā robežšķirtne ir 250 km/h, tad sākotnēji dokumentos bija 240, bet vēlāk 249 km/h.

A. Driksna norāda, ka ierobežojums 250 km/h ir būtisks, jo tad, ja būtu 251 kilometrs stundā, pa tām pašām sliedēm nevarētu braukt ne kravavilcieni, ne reģionālie vilcieni, bet gan tikai ātrvilcieni. Tad nāktos būvēt divas atsevišķas dzelzceļa sistēmas – vienu pasažieriem, otru kravām.

A. Saļimovs un sēdes vadītājs jautā, vai izmaiņas par deviņiem kilometriem attiecībā uz maksimālo paredzēto ātrumu ietekmē arī projekta kopējās izmaksas.

J. Eiduks atbild noraidoši un norāda, ka parasti netiek projektēts minimāli iespējamais tehniskais risinājums. Tas nozīmē, ka projektā jau tiek paredzēts atļautais ātrums līdz 250 km/h.

A. Driksna turpina par nacionālās izpētes posmu, norādot, ka izpētes sākumā – 2012., 2013. gadā –, kad sācies darbs pie iepirkuma, viņš pievienojies projektam kā Satiksmes ministrijas Juridiskā departamenta pārstāvis. Ministrijā pieņemts lēmums piesaistīt ārpalpojuma konsultantu, kurš palīdzēs iepirkuma komisijai sagatavot tehnisko dokumentāciju. Dokumentācijas sagatavošanai tika piesaistīts privāts Latvijas uzņēmums “AC Konsultācijas”, kas sniedz šāda veida pakalpojumus un cieši sadarbojas arī ar satiksmes nozari.

Sēdes vadītājs jautā, no kurienes nāca uzdevums, kam jābūt šajā iepirkuma priekšmetā?

A. Driksna uzsver, ka pēc “AECOM” ziņojuma bijušas diskusijas arī politiskā līmenī par to, ko Latvijai nozīmē “Rail Baltica” un kādā veidā iegūt maksimālos savienojumus. Līdz ar to darba uzdevumā bija jāizvērtē iespējamie savienojumi ar stratēģiskajiem objektiem, piemēram, ostu (gan dienvidu, gan ziemeļu krastā), lidostu, kā arī jāizvērtē loģistikas iespējas un viss pārējais, kas ļautu maksimizēt ieguvumus no līnijas.

Sēdes vadītājs vēlas zināt, kurš konkrēti deva uzdevumu rīkoties atbilstoši tam, kas tika iekļauts iepirkuma priekšmetā? Kas šo iepirkuma priekšmetu veidoja?

A. Driksna norāda, ka tā bija gan tālaika ministrijas augstākā vadība, gan valsts sekretārs Kaspars Ozoliņš, valsts sekretāra vietniece par investīcijām Ilze Aleksandroviča, atbildīgā par juridisko bloku Džineta Innusa, un uzsver, ka tādu jautājumu nevar izlemt ierēdņi vai iepirkuma komisijas locekļi. Tas ir stratēģisks jautājums, tādēļ tika izlemts skatīties, kādi ir iespējamie ieguvumi no trases.

Sēdes vadītājs vērš klātesošo uzmanību uz to, ka tajā laikā dzimst ideja par Rīgas cilpu.

A. Driksna precizē, ka ne tikai par cilpu, bet arī par visiem savienojumiem.

Sēdes vadītājs vēlas zināt, kurš ir šīs idejas (kas ir atkāpe no “AECOM”) autors.

A. Driksna norāda, ka, pēc viņa domām, tas ir kopējais nozares, ministrijas, tai skaitā kapitālsabiedrību, arī Rīgas pašvaldības un politiskais uzstādījums. Un tas ir arī iepirkuma komisijas kompetencē. Satiksmes ministrijas rīkojumā noteikti ir rakstīts, kāds ir iepirkuma komisijas uzdevums.

S. Ābrama vēlas zināt, vai attiecīgais iepirkums ticis apstiprināts Ministru kabinetā.

A. Driksna apstiprina, ka 2013. gada beigās pirms līguma par nacionālo izpēti noslēgšanas iepirkums tika saskaņots Ministru kabinetā.

Sēdes vadītājs vēršas pie J. Eiduka un vēlas pārliecināties, vai viņa kā iepirkuma komisijas priekšsēdētāja pārziņā bija definēt iepirkuma priekšmetu un pēc tam vērtēt to, vai arī tas bija Kaspars Ozoliņš, kas uzdeva vai apstiprināja šādu iepirkuma priekšmetu.

S. Ābrama papildina sēdes vadītāja sacīto, norādot, ka iepriekšējā komisijas sēdē D. Merirands ir atsaucies uz ekspertiem, tādēļ komisijas locekļi vēloties saprast, kurš sniedzis profesionālo ekspertīzi un teicis, ka attiecīgais priekšlikums jāvirza tālāk Ministru kabinetam.

J. Eiduks norāda, ka viņam bijis plašs pienākumu loks, tādēļ, kad šis uzdevums nācis, viņš priecājies, ka komanda tikusi pastiprināta. Bet noteikti būtu jāatrod rīkojums par komisijas izveidi, lai pateiktu precīzi.

Diskusijā iesaistās A. Driksna un norāda, ka attiecīgais dokuments meklējams Satiksmes ministrijā, jo jebkura iepirkuma komisija tiek izveidota ar rīkojumu. Rīkojumus parasti paraksta valsts sekretārs. Līdz ar to tas vispirms bija politisks lēmums, pēc tam ministrija atbilstoši savai iekšējai kārtībai uzdeva izveidot iepirkuma komisiju ar darba uzdevumu, J. Eiduku kā Dzelzceļa departamenta direktoru iecēla par komisijas priekšsēdētāju un nominēja darbiniekus no pārējiem departamentiem darbam iepirkuma komisijā.

Sēdes vadītājs aicina A. Driksnu turpināt ar sagatavoto prezentāciju.

A. Driksna norāda, ka nākamais būtiskais punkts 2012., 2013. gadā ir saistīts ar kopuzņēmuma dibināšanu. Visu Baltijas valstu premjerministri bija nolēmuši, ka jādibina kopuzņēmums. Līdz ar to sākās darbs pie institūciju izveides.

S. Ābrama lūdz atgriezties pie iepriekšējā slaida, kurā redzami trīs “AC Konsultācijām” uzdotie uzdevumi. Viņa jautā, kas tika izdarīts un kas tika tālāk izmantots?

A. Driksna norāda, ka tika noslēgts līgums. Bijis vairāk darba uzdevumu, taču prezentācijā tie apvienoti. Atbilstoši darba uzdevumiem vērtēta gan komunikācija ar sabiedrību, gan tehniskais bloks, gan arī ieguvumu un zināmā mērā arī izdevumu analīze par nacionālo izpēti.

No iepirkuma dokumentācijas top līgums. Atbilstoši līgumam darbs tiek veikts pilnā apmērā un 2016. gadā apstiprināts Ministru kabinetā, nosakot trases novietojumu Latvijā.

S. Ābrama vēlas noskaidrot, cik daudz no iegūtās informācijas tika izmantots tālāk “Ernst & Young” darbā.

A. Driksna norāda, ka nacionālās izpētes rezultātā tika noteikta gan trase, gan arī dažādi risinājumi, bet tas vēl nav bijis tehniskais projekts. Tie bijuši standartizēti risinājumi, kas radīti ietekmes uz vidi novērtēšanas laikā. Un attiecīgi tiem klāt finanšu sadaļa – 1,96 miljardi eiro.

Sēdes vadītājs atsauca uz izmaksu pētījuma konkursa nolikumu un norāda, ka, pēc viņa domām, tajā ir paredzēta ne tikai izmaksu, bet arī ieguvumu analīze, uzskaita darba uzdevumus, no kuriem, pēc sēdes vadītāja domām, izriet, ka bija jāanalizē gan izmaksas, gan ieguvumi.

Jautā A. Driksnam par 2014. gadu, kad iepirkumā uzvarēja uzņēmums “RB Latvija”, un grib pārliecināties, vai pretendentu izvēle, balstoties uz punktu sistēmu, nebija lielā mērā saistīta ar cenu.

A. Driksna norāda, ka konkursā bijuši astoņi pretendenti un cenas svārstījās no četriem līdz 9,5 miljoniem. Iepirkumā 60 procentus veidoja cena un 40 procentus – pieteikuma kvalitāte. Ņemot vērā tik milzīgu cenu atšķirību, beigās zemākā cena dominēja pār kvalitāti. Tomēr iesniegtais piedāvājums pilnībā atbilda visām noteiktajām minimālajām kvalitātes prasībām, attiecīgi nebija nekāda pamata to noraidīt. Uzsver, ka tolaik tā bijusi samērā inovatīva pieeja, jo tajā laikā pārsvarā izvēlējas zemāko cenu. Šajā gadījumā, apzinoties, ka tas ir ļoti nozīmīgs iepirkums, jau tika pievērsta uzmanība ne tikai zemākajai cenai, bet arī kvalitātei.

S. Ābrama piebilst, ka pēc tam bijušas atsauksmes par ļoti neprecīziem skiču projektiem un kvalitāte nav bijusi atbilstoša.

Diskusijā iesaistās J. Eiduks un norāda, ka pretendentu vērtēšanas procesā konkrētajam pretendētājam tika uzdoti papildu jautājumi un lūgts iesniegt sīkāku informāciju par darbaspēka atšifrējumu un izmaksām. No atbildēm, ko pretendents iesniedzis, nav bijis pamata viņu noraidīt.

K. Krištopans jautā, cik ilgi uzdevums tika veikts.

A. Driksna norāda uz laika posmu no 2014. gada līdz 2016. gada sākumam, jo 2016. gadā tika saņemts Ministru kabineta apstiprinājums. Uzsver, ka brīdī, kad sākās izpēte, iepirkuma komisija darbu beidza un, lai vadītu izpēti, par nacionālās izpētes projekta vadītāju tika pieņemts Kaspars Vingris.

Sēdes vadītājs jautā A. Driksnam par Neilu Balgali un Arni Skrastiņu no “RB Latvija” un vēlas zināt, kāda bija viņu loma projektā.

A. Driksna atbild, ka minētās personas ir izpildītāji. Satiksmes ministrija ir pasūtītājs un vada projektu, savukārt šī pilnsabiedrība ir darbu izpildītājs. Tas nozīmē, ka viņi organizē sabiedriskās apspriešanas, izvēlas trasi, veido risinājumus, veic salīdzinājumus un visu pārējo un nodarbojas ar tiešo projekta ieviešanu. Projekts ilgst vairākus gadus, ir iesaistītas 15 pašvaldības un absolūti visi infrastruktūras turētāji (dzelzceļš, lidosta, gāze, elektrība utt.), jo tiek šķērsota visa Latvija.

S. Ābrama iztaujā A. Driksnu par “RB Latvija” un vēlas noskaidrot, vai tika vērtētas atsevišķas personas.

Sarunā iesaistās J. Eiduks, norādot, ka tā bija apvienība, kas sastāvēja no uzņēmumiem, kuri specializējušies dažādās jomās, tai skaitā bijusi vācu dzelzceļa projektēšanas kompānija.

A. Driksna papildina, ka attiecībā uz pilnsabiedrību tiek vērtēta nevis tās, bet gan tās biedru kompetence. Pilnsabiedrība tiek dibināta konkrētam mērķim – veikt izpēti. Biedri sanāk kopā, realizē uzdevumu un pēc tam šķiras.

K. Krištopans jautā, vai tas nozīmē, ka 2016. gadā – pēc divu gadu darba – paveiktais tiek prezentēts Ministru kabinetam un Ministru kabinets saka: viss ir kārtībā.

A. Driksna atbild apstiprinoši.

Sēdes vadītājs atsaucas uz Valsts kontroles ziņojumu, kurā norādīts, ka Rīgas cilpa ir dārgākais elements pamatrasē, un vēlas zināt, vai izmaksu kāpums par 770 miljoniem tolaik nešķita neadekvāti mazs, ņemot vērā ar cilpas iekļaušanu saistīto paredzamo darbu apjomu.

A. Driksna uzsver, ka jau toreiz izmaksas pirmām kārtām bija izpildītāja kompetencē, otrām kārtām kalkulācijām un tehniskajai daļai bija piesaistīti arī “Latvijas dzelzceļa” eksperti. Un “AECOM” ziņojumā bija tikai vispārīgi iezīmēta līnija ar daudziem pieņēmumiem, tajā nebija detalizācijas – nebija zināms, cik būs pārvadu, kādas līnijas.

Sēdes vadītājs vēlreiz jautā, vai bija politisks spiediens, lai projekta izmaksas būtu mazākas par diviem miljardiem.

A. Driksna norāda, ka viņam nav šādas informācijas.

K. Krištopans jautā A. Driksnam par “Ernst & Young” lomu pētījuma izstrādē, jo no minētā uzņēmuma iepriekšējā sēdē saņemta informācija, ka tas balstījis savus aprēķinus nacionālajā pētījumā. Tas, pēc K. Krištopana domām, ir dubults darbs, tādēļ viņš vēlas noskaidrot, kāpēc tika pasūtīts “Ernst & Young” pētījums.

A. Driksna norāda, ka, pēc viņa domām, tiekot jauktas divas lietas – nacionālais pētījums un starpvalstu pētījums. Viņam neesot informācijas par to, vai “Ernst & Young” no nacionālā pētījuma ņēma informāciju vai ne.

S. Ābrama vēršas pie A. Driksnas un norāda, ka viņš minējis, ka “Ernst & Young” arī piedalījies nacionālajā izpētes projektā ar izmaksu analīzi. Uzsver, ka no “Ernst & Young” iepriekš saņemta informācija, ka viņi taisījuši ieguvumu analīzi. Jautā, vai tomēr “Ernst & Young” piedalījās arī nacionālo izmaksu aprēķināšanā.

A. Driksna norāda, ka tas būtu jāvaicā nacionālās izpētes veicējiem, taču viņam šķiet, ka “Ernst & Young” bija piesaistīts tieši par ieguvumu daļu.

S. Ābrama vēlreiz pārjautā, kurš bija atbildīgs par izmaksu daļu.

A. Driksna atbild: ja viņš pareizi atceroties, izmaksu daļu rēķinājuši vācu inženieri. Savukārt “Ernst & Young” bija daļa no komandas, kas pēc tam salika kopā

nodevumu. Un attiecīgi darba uzdevumos, kas jau tika apspriesti iepriekš, bija arī ieguvumu daļa, un tur piedalījās “Ernst & Young”.

Sēdes vadītājs vērš klātesošo uzmanību uz to, ka “Ernst & Young” norādījuši: viņi visu ņēmuši no nacionālā pētījuma un viņiem neesot nekāda sakara ar izmaksu aprēķinu (tas nācis no Satiksmes ministrijas iepirkuma), viņi vērtējuši iepirkumu tikai attiecībā uz ieguvumu daļu. Atsaucas uz iepirkuma procedūras ziņojuma 15. punktu, kurā redzams, ka “Ernst & Young” ir 10 procenti daļu konsorciā “RB Latvija”. Secina, ka “Ernst & Young” piedalījies četru miljonu eiro iepirkumā, vērtējot izmaksas un ieguvumus, kas, izrādās, jau ir bijis izdarīts 2016. gadā. Apšaubā, vai ir leģitīmi piedalīties konkursā tur, kur darbs praktiski ir izdarīts, un vienkārši nodot to pašu informāciju vēlreiz, tikai jau apkopotā veidā.

Secina, ka “Ernst & Young” komisiju ir maldinājis, un norāda, ka šie materiāli būtu jāvērtē prokuratūrai.

S. Ābrama piekrīt sēdes vadītājam un papildina, ka sēdē sarunā ar “Ernst & Young” pārstāvi bijis daudz nenoteiktības.

Sēdes vadītājs vēlreiz atsaucas uz Valsts kontroles ziņojumu, kurā norādīts sadārdzinājuma apmērs, un uzsver, ka to nevarot vienkārši uzskatīt par inflāciju, jo sadārdzinājums ir piecas reizes.

A. Driksna norāda, ka trase tikusi definēta pēc vācu standartiem, jo ar to nodarbojās vācu uzņēmums, savukārt cenas noteikšanā vairāk balstījās uz tālaika nacionālajām izmaksām, piemēram, kādas ir dzelzceļa, ceļu būves izmaksas. Tajā laikā nevienam pat prātā nav ienācis salīdzināt vēl kādus citus projektus ārpus Baltijas, jo Baltijā neesot tādas pieredzes. Toreiz izmaksas tikušas salīdzinātas ar pārējām divām Baltijas valstīm – sakrīt vai nesakrīt.

Sēdes vadītājs vēlas zināt, kurš parakstīja attiecīgo pieņemšanas un nodošanas aktu.

A. Driksna norāda, ka tas jājautā projekta vadītājam.

Sēdes vadītājs vēršas pie J. Eiduka, kurš tobrīd bija iepirkuma komisijas vadītājs.

J. Eiduks norāda, ka pēc iepirkuma noslēgšanās no 2014. gada jūlija sākuma līdz 2015. gada jūlija beigām strādājis pārstāvniecībā Briselē. Kad atgriezies ministrijā, tur jau komanda strādājusi, pēc tam viņš pieteicies darbā “Eiropas dzelzceļa līnijās”, līdz ar to īsti nevarot komentēt to periodu.

A. Driksna vērš sēdes vadītāja uzmanību uz prezentācijas slaidu par vadības komiteju.

Sēdes vadītājs pārjautā A. Driksnam, vai viņš domā slaidu, kurā redzama grupas tikšanās shēma. Sēdes vadītājs norāda, ka grupu 2014. gadā izveidoja Anrijs Matīss, tās vadītājs bija Kaspars Ozoliņš un grupas sastāvā bija Dins Merirands, Ilze Aleksandroviča, Jānis Eiduks, Liene Priedīte-Kancēviča, Ligita Austrupe, Baiba Vīlpa un Karīna Korna.

A. Driksna norāda, ka grupa varējusi pieņemt ministrijas stratēģiskos lēmumus par izpētes gaitu un visu pārējo, taču iesaka šo jautājumu pārrunāt ar projekta vadītāju Kasparu Vingri, lai iegūtu detalizētāku informāciju.

Sēdes vadītājs pārjautā, vai pieņemšanas un nodošanas akts ir pieņemts un vai tas maina "AECOM" tvērumu, kā arī vai tas tika izmantots izmaksu apstiprināšanai Ministru kabineta rīkojumā, jo mainās trases garums.

A. Driksna atbild apstiprinoši.

Sēdes vadītājs jautā, vai tas tika izmantots par bāzi Ministru kabineta lēmumiem 2016. gadā.

A. Driksna skaidro, ka tā nav bāze, bet lēmums, jo izpētes uzdevums ir noteikt trasi. Divu gadu laikā paveikts milzīgs darbs – novērtēta ietekme uz vidi, notikušas konsultācijas ar 15 pašvaldībām, izskatītas ar infrastruktūru saistītas lietas –, lai Ministru kabinets varētu apstiprināt trasi.

Ministru kabinets devis uzdevumu Satiksmes ministrijai, Satiksmes ministrija devusi uzdevumu projekta vadītājam un grupai novadīt šo projektu. Lai to izdarītu, tika piesaistīts konsultants. Kad Satiksmes ministrija bija pabeigusi darbu, iekšējo izpēti, tā rezultātu iesniedza Ministru kabinetam. Gan uzdevumu, gan rezultātu apstiprinājis Ministru kabinets.

Sēdes vadītājs pārjautā, vai veikt šo uzdevumu uzdeva ministrs.

A. Driksna to apstiprina.

Sēdes vadītājs rezumē, ka šīs izmaiņas un no tām izrietošie sadārdzinājumi tika aiznesti uz Ministru kabinetu un Finanšu ministriju.

A. Driksna to apstiprina un piebilst, ka nav iespējams iesniegt valdībai to, kas nav saskaņots ar Finanšu ministriju. Kārtības rullis to nepieļauj. Obligāti ir jāsaskaņo gan ar Finanšu ministriju, gan Tieslietu ministriju. Turklāt ministrijas ir piedalījušās visā nacionālajā izpētē nominētajās grupās (20–30 iestādes, tai skaitā valsts pārvaldes struktūras). Tas ir plašākais iesaistīto pušu loks, kāds iespējams.

Sēdes vadītājs lūdz A. Driksnu un J. Eiduku apstiprināt, ka lēmums par Rīgas cilpu ir daļa no 10 miljardu sadārdzinājuma.

A. Driksna piekrīt, ka cilpa noteikti nozīmējot papildu izmaksas. "AECOM" pētījumā tās neesot. Pastāvot jautājums, vai papildu apjoms ir vai nav vajadzīgs. Raugoties no šodienas perspektīvas, būvēt caurbraucošu līniju, kura nesniedz pievienoto vērtību Latvijas uzņēmumiem un ekonomikai kopumā, neesot pareizi.

Piemēram, 2016. gadā lidosta sākusi strauji attīstīties, un no ekonomiskās loģikas viedokļa "Rail Baltica" Igaunijā plānots savienot ar lidostu, arī Lietuva vēloties trasi savienot ar Viļņu un lidostu. Ja Latvijā nav savienojuma ar lidostu, tā būs vienīgā lidosta Baltijas valstīs, turklāt lielākā, kurai nav tiešā savienojuma ar dzelzceļu.

Sēdes vadītājs min, ka 2015. gadā pastāvēja izvēles iespēja nenest šo lēmumu par Rīgas cilpu uz Ministru kabinetu, jo, pieturoties pie "AECOM" varianta, vismaz būtu izbūvēta pamatrase.

A. Driksna skaidro, ka nacionālajā izpētē ir komisija, kura pieņem lēmumus ministrijas līmenī, ir iesaistītās puses un galalēmumu pieņem Ministru kabinets. Ir komisijas sastāvs, atbilstoši līgumam viņi arī vada. Paralēli droši vien esot konsultācijas ar visām iesaistītajām pusēm – lidostu, Rīgas domi, dažādām pašvaldības institūcijām. Gan "RB Latvija", gan Kaspars Vingris noteikti varot izstāstīt, ko tas nozīmē – divu gadu laikā paveikt to apjomu un konsultācijas, arī *CBA*. Raugoties no šābrīža skatpunkta, ir veikta nacionālā izpēte *CBA*, kur ir Rīgas loks, un *CBA* tas ir ar pozitīvu zīmi.

Sēdes vadītājs iebilst, ka "Ernst & Young" *CBA* liecināja, ka pienesumu nodrošinās astoņi procenti kravu. Jaunais *CBA* liecina, ka 85 procentus nodrošinās pasažieru pārvadājumi. Tik fundamentālas izmaiņas starp abiem *CBA* dažu gadu laikā esot diezgan neloģiskas.

Jautā, kāpēc neviens nav vērtējis cenu kilometrā, salīdzinājis ar citiem projektiem Eiropā un kādi ir būtiskie sadārdzinājumi, kas projektu noveduši pie piekārtēja sadārdzinājuma, neņemot vērā inflāciju.

J. Eiduks min vairākus faktorus, pieļauj, ka tas, kas pašlaik tiek salīdzināts, ir pieņēmumi, arī aprēķinos balstīti pieņēmumi, bet cenās, kas parādās iepirkumos, pretendenti noteikti ierēķina gan projektu finansēšanas mehānismu, gan riskus. Daļa izmaiņu tiešām ir saistītas ar dažādām prasībām, kuras parādījās vēlāk. Daudz kas parādījās procesa gaitā. Tas, ka kaut ko projektētājiem nācās pārtaisīt, varbūt galīgo izbūvi ietekmē mazāk. Izmaksu milzīgo lēcieni grūti izskaidrot. Bet, piemēram, Beļģijā Monsas stacijas pārbūvei bija jābūt pabeigtai 2015. gadā, kad Monsa bija Eiropas kultūras galvaspilsēta, un jau trīs gadus tiek solīts, ka nākamgad būs. Izmaksas tur ir pieaugušas desmitkārtīgi.

Sēdes vadītājs iebilst, ka slikti piemēri nevar kalpot par attaisnojumu.

Dokumentā atspoguļojās grupas vērtētie varianti (variants ar dubultām sliedēm, vienu sliedi, līdz Rīgai T veida, Rīgas cilpas versijas, kur tā tika apstiprināta kā R7), un tagad ir pilnā cilpa ar dubulto caurbraukšanu, un tas ir šīs grupas nolēmuma 2. pielikums. Grupa to nolēma virzīt. Tas tika saskaņots Satiksmes ministrijā un arī Ministru kabinetā.

A. Driksna apstiprina, ka paredzētās darbības ar visu trases novietojumu Latvijā Ministru kabinets apstiprināja 2016. gadā ar rīkojumu. Valdības rīkojumā ir trase ar cilpu un visu pārējo. No tā arī izveidojās 265 kilometri, kas ir fiksētais garums.

S. Ābrama vēlas precizēt, vai inženiertehnisko risinājumu vērtētājs bijis Jānis Eiduks. Vai nobeiguma fāzē, kad projekts tika pabeigts un pieņemts, viņš vairs nestrādāja Satiksmes ministrijā? Kurš sniedzis profesionālo ekspertīzi?

J. Eiduks iebilst, ka viņš no jūlija jau bijis citā darbā.

S. Ābrama turpina, ka bija jābūt kādam speciālistam, ne tikai ierēdnim, politiķim, bet kādam, kas saprot inženiertehniskās lietas.

J. Eiduks atbild, ka to uzņēnās departamenta vadība, tobrīd – Māris Riekstiņš.

S. Ābrama jautā, vai Māris Riekstiņš akceptēja, kādas būs līnijas, sliedes un tā tālāk, un deva profesionālu ekspertīzi?

J. Eiduks atbild, ka tobrīd M. Riekstiņš strādāja, taču nevar apgalvot, kā grupa mainījās.

Sēdes vadītājs piebilst, ka arī Dins Merirands teicis, ka viņam nav bijis pieredzes šādu projektu vadībā. Diez vai vispār būtu bijis kāds ar līdzīgu pieredzi tāda mēroga investīciju projektā.

Taču šī grupa pieņem lēmumus. Arī D. Merirands minēja, ka līgumi ar būvniekiem ir sakārtoti tā, ka jebkurā mirklī var neturpināt un nav saistību. Būvnieks uzņemas finansiālo risku un arī priekšfinansēšanu, ir gatavs būvēt, gaidīt CEF naudu un, uzņemoties risku, īstenot projektu. Vai tas arī tagad ir viens no sadārdzinājumiem?

A. Driksna atbild, ka “RB Latvija”, K. Vingris, N. Balgalis un visi pārējie varēs izstāstīt detalizēti procesu, kādā tika skatīti risinājumi. Vadības grupās ir bijuši desmitiem gan “Latvijas dzelzceļa” pārstāvju, gan inženieru. Arī nolikumā ir prasības, kādai jābūt kvalifikācijai un kādiem ekspertiem iepirkumu procedūrā. Iepirkuma procedūrā jau tika prasīti gan tiltu inženieri, gan dzelzceļa inženieri un tā tālāk. Ekspertus piesaistīja arī izpildītāji un uzraudzība bija vairākos līmeņos – projektu vadība, darba grupa, pēc tam lēmumu pieņēmēji un Ministru kabinets. Katru lēmumu no dažādiem aspektiem izvērtēja dažādi profesionāļi.

S. Ābrama jautā, kas novērtēja skiču projekta izstrādes. Pēc D. Meriranda teiktā, tā bija Satiksmes ministrijas nodaļa J. Eiduka vadībā, A. Driksna un K. Vingris. Visi kopā kā eksperti, kas no Satiksmes ministrijas puses acīmredzot varēja novērtēt inženiertehnisko risinājumu. A. Driksnam kā juristam, visticamāk, dzelzceļa darba pieredzes īsti nebija, tātad J. Eidukam, K. Vingrim vai vēl kādam bija jāvērtē kvalifikācija. Kādam bija jāiesniedz politiskajai vadībai un Satiksmes ministrijā profesionāli jānovērtē. Tāpēc jānoskaidro secība, kādā tas virzījās, jo ir ļoti daudz iesaistīto.

A. Driksna atbild, ka vadības grupai visu informāciju sagatavoja izpildītājs. Satiksmes ministrija bija pasūtītājs. Izpildītājs sagatavoja informāciju, detalizētus aprēķinus un salīdzinošās tabulas par jebkuru variantu, kur bija multikritēriju analīze, izvērtējot no dažādiem aspektiem – vides, ekonomikas, sociālā, tehniskā, risinājumu utt.

Sēdes vadītājs norāda, ka A. Driksna un K. Vingris ir tie, kas sagatavoja dokumentus, kuri tika virzīti apstiprināšanai Ministru kabinetā. Uz šiem dokumentiem ir viņu paraksti un vīzas.

Viņi apkopoja un virzīja Satiksmes ministrijā, ministrs tālāk virzīja uz Ministru kabinetu un Ministru kabinetā apstiprināja, pamatojoties uz iesniegto informāciju.

A. Driksna to apstiprina. Dokumenti tika apstiprināti, jo izpēte bija noslēgusies un lēmumi pieņemti, līdz ar to ministrijā tika sagatavoti dokumenti, lai noteiktajā kārtībā tos virzītu uz Ministru kabinetu.

Sēdes vadītājs jautā, vai A. Driksna pats gatavoja dokumentus vai tos nesa citi, vai “RB Rail” iesniedza?

A. Driksna paskaidro, ka tā bijusi ministrijas rosinātā izpēte, ministrijas rezultāts, tāpēc arī ministrija gatavojusi dokumentus atbilstoši Ministru kabineta sniegtajam uzdevumam. “RB Rail” nepiedalījās.

S. Ābrama jautā, vai tos sagatavoja A. Driksna kā jurists un K. Vingris kā dzelzceļa speciālists.

A. Driksna atbild, ka K. Vingris bija “Rail Baltica” nacionālās izpētes projekta vadītājs un pieņemts Satiksmes ministrijā kā nacionālās izpētes projekta vadītājs.

A. Driksna kā jurists piedalījies iepirkumā, pēc tam bijis projektu vadītājs saistībā ar starptautisko sadarbību. Bijuši divi darbības bloki: viens – starptautiskā sadarbība saistībā ar “RB Rail” dibināšanu, kopuzņēmuma izveidi un tamlīdzīgām lietām, otrs – nacionālā izpēte.

S. Ābrama jautā, vai 1,97 miljardi bija noteiktais rāmis un kā tāda summa radās.

A. Driksna atbild, ka precīzākas atbildes varētu sniegt K. Vingris, bet faktiski esot tā, ka summa veidojas no pieņemtajiem tehniskajiem risinājumiem.

S. Ābrama interesējas, vai izpildītājs norāda precīzi cipars ciparā.

A. Driksna apstiprina, ka izpildītājs ir veicis trases analīzi jeb tehnisko darbu un izgatavojis skiču projektu, definējot pēc tā laika parametriem, cik lieli ir uzbērumi, cik daudz ir tiltu, cik daudz – pārvadu, cik kilometrus gara ir trase un tā tālāk. Kad zināms, ko rēķināt un kāds ir definētais apjoms, tam pievieno cenas, kādas tobrīd ir Baltijā. Iespējamās divas diskusijas – vai trasē ir vai nav ietverts kaut kas no tehniskā aspekta un vai vienības cenas ir bijušas augstākās, zemākās vai kādas. To var pārbaudīt, paskatoties pret būvobjektu, kāds ir bijis un kāds ir tagad.

Piebilst, ka 2016. gada skaitlis – 1,97 miljardi eiro – ir būvniecības cena, kurai nav pieskaitīti nekādi riski, inflācija vai tamlīdzīgi. Ja salīdzina tikai būvniecības cenas, tā ir viena lieta. Ja salīdzina vienu *CBA* ar otru, jaunajā *CBA* droši vien ir iekalkulēts viss iespējamais – riski utt.

Līdz ar to esot jautājums: kāds ir tālaika faktiskais būvobjekts un tā cena pret tādu pašu būvobjektu pašlaik, jo bez tā nevarēs saprast, par ko ir runa.

Sēdes vadītājs vēlreiz jautā, kurš tehniski sagatavoja 2016. gadā pieņemto Ministru kabineta rīkojumu – A. Driksna vai K. Vingris.

A. Driksna apstiprina, ka uz dokumenta ir redzams gan viņa, gan K. Vingra paraksts. Katrs skatījis savu jomu.

Dokumentu negatavoja jurists.

Apakšā ir rakstīts sagatavotājs.

Sēdes vadītājs jautā, kāpēc šā Ministru kabineta rīkojuma projekta anotācijā par ietekmi uz valsts budžetu un pašvaldību budžetiem norādīts, ka tas šo jomu neskar.

S. Ābrama piebilst, ka arī Finanšu ministrija to droši vien redzēja un nepievērsa uzmanību, lai gan ar visām pašvaldībām notika konsultācijas par izdevumiem.

Sēdes vadītājs piebilst, ka līdz ar to veidojas finanšu budžeta ietekme un ir jābūt līdzfinansējumam, un jautā, kāpēc tas nebija izdarīts Ministru kabinetā 2016. gadā pieņemtajā dokumentā.

S. Ābrama jautā, vai tas bija politisks vai reāls profesionāls dokuments.

A. Driksna atbild, ka viņš nezina un ir neizpratnē, kāpēc nav norādīta finanšu ietekme. Ministru kabinets apstiprināja paredzētās darbības. Tas ir, ietekmes uz vidi novērtēšanas rezultātā nosprausto trasi. Iespējams, ar domu, ka šī dokumenta kontekstā no trases nosprašanas vēl nerodas saistības un tās radīsies tikai no ieviešanas.

S. Ābrama iebilst, ka rīkojuma nosaukums neliecina tikai par trases novietojumu, un uzsver, ka tur ir runa par būvniecībai paredzētām darbībām.

Sēdes vadītājs rezumē, ka šis dokuments acīmredzot ir politiski virzīts apstiprināšanai Ministru kabinetā. Parakstot pieņemšanas un nodošanas aktu, "RB Latvija" saņēma nepilnus četrus miljonus par detalizētu izstrādi, kā tiks būvēts. Dokumentā ir Rīgas cilpa, kas sadārdzina projektu, jo mainās ietvars un darba uzdevums, bet atkal teikts: nav ietekmes uz budžetu.

S. Ābrama rosina par to jautāt Finanšu ministrijai, kā tādu dokumentu izlaida cauri.

A. Driksna piebilst, ka jānoskaidro, kāda bija situācija. Viņš vēlreiz uzsver, ka dokumenta galvenais uzdevums bija, novērtējot ietekmi uz vidi, apstiprināt trasi Latvijā. Viņš piekrīt, ka šis skaidrojums ir pārāk vienkāršs, bet tāds bija procedūras nepieciešamais posms.

Sēdes vadītājs pauž viedokli, ka Finanšu ministrijai tobrīd bija jāveido līdzmaksājums, jo nākamais ir CEF pieteikums finansējumam Eiropā, tātad jau ir runa par budžeta līdzekļiem.

A. Driksna piekrīt, ka tas ir ļoti aktuāls jautājums, vai Finanšu ministrija seko līdzi, jo jebkuram informatīvajam ziņojumam, jebkurai komunikācijai ar Ministru kabinetu jānotiek ar Finanšu ministrijas un Tieslietu ministrijas atzinumu.

Sēdes vadītājs pauž neizpratni, kā Finanšu ministrija palaida to garām, jo ir tieša finanšu ietekme.

S. Ābrama piebilst, ka uz to norādījusi arī Valsts kontrole. Tā bija lielākā kļūda, jo rīkojumā netika minēta ietekme. Viņa uzskata, ka par to jājautā Finanšu ministrijai.

Sēdes vadītājs aicina prokuratūru piefiksēt situāciju, jo no šiem lēmumiem radušās finanšu saistības.

Izziņo piecu minūšu pārtraukumu.

(Pārtraukums.)

Sēdes vadītājs informē, ka par finansējumu būs atsevišķa parlamentārās izmeklēšanas komisijas sēde.

Rezumē iepriekš teikto, ka nedrīkstēja dokumentu virzīt uz Ministru kabinetu, nenorādot finanšu ietekmi, jo tāda ir. Ministru kabinetā vajadzēja leģitimēt 1,98 miljardus tāpēc, ka jebkurā gadījumā jārod 15 procenti līdzfinansējumam. Tas bija jānorāda.

Pievēršas dokumentu tiesiskuma jautājumam. Nacionālās ieviešanas grupas ziņojuma par progresu 2015. gadā (dokumentam noņemts ierobežotas pieejamības statuss) 3. punktā teikts, ka atbilstoši Eiropas Komisijas noteikumiem, lai pieteiktu būvdarbus, pieteiktajai aktivitātei vai projektam ir jābūt ieguvumu un izdevumu analīzei. Baltijas valstis ir vienojušās, ka EISI pirmajā uzsaukumā izmanto "AECOM" 2011. gadā veiktā pētījuma ietvaros sagatavoto ieguvumu un izdevumu analīzi. Tātad "AECOM" ir pietiekami detalizēts tvērums, un tur ir tas pats, kas nacionālajā dokumentā, un pēc tam "Ernst & Young", tikai cits tvērums, citi nosacījumi.

Dīvaini, ka 2015. gadā izmantots šis, bet uz Ministru kabinetu virzīts citāds. B. Rubesa iepriekš minēja akcionāru līgumu, kurš parakstīts 2014. gada 28. oktobrī, un tajā ir atsauce uz "AECOM" pētījumu.

2013. gadā tika pasūtīts nacionālais pētījums par četriem miljoniem, kas ietver Rīgas cilpu un sadārdzina projektu. Mainās ietvars. Bet akcionāru līgumā 2014. gadā teikts, ka tas balstās uz "AECOM" pētījumu, "AECOM" trases tvērumu un T veida pieslēgumu Rīgā bez cilpas.

Iznāk, ka šis dokuments ir svarīgāks par Satiksmes ministrijas 2013. gadā veikto pasūtījumu, jo uz tā bāzes trīs Baltijas valstis vienojās, ko ņemt par pamatu. To ir parakstījis D. Merirands.

Acīmredzot bija jāaptur šis iepirkums, ja īpašnieki vienojušies par to, ka izmantos "AECOM" pētījumu. Tāpēc vai nu bija jāmaina akcionāru līgums, jo tam jau ir cits tvērums, vai jāaptur pasūtījums un jāmaina tā nosacījumi, tāpēc ka akcionāri dokumentu parakstīja 2014. gadā.

Tālāk ir dalībnieku atbildības līgums, kas parakstīts 2016. gadā. Tajā ir atsauce uz "AECOM" variantu, tātad uz "RB Rail" akcionāru līgumu.

Tad Ministru kabinetā iesniegts dokuments, kuram par pamatu ņemts 2013. gada pētījums, kas ir pretrunā ar akcionāru līgumu, kura pamatā ir "AECOM" tvērums.

Sēdes vadītājs lūdz izteikt vērtējumu un skaidrojumu, kāpēc 2016. gadā Ministru kabinets bez finanšu skaidrojuma apstiprinājis dokumentu, kurā ietverta Rīgas cilpa.

Satiksmes ministrija Saeimai ratificēšanai 2017. gadā ir iesniegusi dokumentus ar "AECOM" 2011. gada tvērumu faktiski par 1,2 miljardiem. Nekur nefigurē 1,98 miljardi. Akcionāru līgumā izmaiņas nav notikušas.

A. Driksna skaidro, ka lietas ir attīstījušās secīgi. Pirmais posms – premjerministri apstiprināja "AECOM" pētījumu, pēc tam tika uzdots dibināt kopuzņēmumu un veikt nacionālo izpēti. Lietas virzījās paralēli. Kad tika nolemts dibināt kopuzņēmumu, nebija nekā cita, izņemot "AECOM" pētījumu. Uz kaut ko bija jāatsaucas, līdz ar to par pamatu tika ņemts "AECOM" izpētes rezultāts, ka "Rail Baltica" Baltijas valstīs ir vajadzīgs.

Pēc tam kad visas trīs Baltijas valstis bija veikušas nacionālās izpēti, trase tika precizēta un apstiprināta Ministru kabinetā, un tad arī CBA tika ietverta jau pilnā trase, nevis "AECOM" variants.

Tādā secīgā veidā ir attīstījusies trase, un tas ir izsekojams. Tas, kas šķietami nav izdarīts, – nav veikti atbilstoši grozījumi akcionāru līgumā saskaņā ar faktiskajām trasēm Baltijas valstīs atbilstoši valdību lēmumiem par trases noteikšanu, nacionālajām izpētēm un tā tālāk, jo katrā valstī ir izmaiņas, dažādi tehniskie risinājumi.

Sēdes vadītājs rezumē, ka tādā gadījumā “AECOM” variants bija jāatceļ.

Norāda A. Driksnam, ka grupai, kura pieņēma risinājumu, kurā “RB Latvija” piedāvā “Ernst & Young” izmantotās izmaksu un ieguvumu analīzes, kā arī iesniedza dokumentus Ministru kabinetam, bija jāmaina, pirmkārt, akcionāru līgums un, otrkārt, tas, ko iesniedza Saeimai.

S. Ābrama jautā, kam bija jānorāda uz to, ka “AECOM” tvērums vairs neatbilst?

A. Driksna pieļauj, ka tas ir jautājums par izpēšu secību. Jo, piemēram, ja ir divi normatīvie akti, augstāks spēks ir tam, kurš jaunāks. Tāpat ir attiecībā uz izpētēm. Izpēte ir bijusi, un ir jauns nākamais solis. Ar katru tehnisko projektu neatceļ nacionālo izpēti. Tā ir lielāka detalizācijas pakāpe.

Sēdes vadītājs uzsver, ka Saeimā 2017. gadā ratificētajos dokumentos figurē “AECOM” pētījumā minētie 1,2 miljardi. Nav cita dokumenta. Ir Ministru kabineta rīkojums bez finansiālā ietvara, negrozot akcionāru līgumu. Saeima nav devusi rīkojumu būvēt cilpu Rīgā.

Jautā A. Driksnam kā “RB Rail” valdes priekšsēdētājam, kāpēc netika mainīts akcionāru līgums.

S. Ābrama piebilst, ka “AECOM” dokumentā Viļņas–Kauņas pieslēgums vēl nebija iezīmēts, bija tikai Kauņa. Pēc tam “Lietuvas dzelzceļš” nolēma, ka jābūt. Līdz ar to Lietuva no savas puses akcionāru līgumā izdarīja labojumu un iezīmēja posmu Viļņa–Kauņa. Jautā, kāpēc Latvijas puse nepievienoja Rīgas cilpu, punktveida objektus.

A. Driksna skaidro, ka akcionāru līgums pirmām kārtām nosaka uzņēmuma darbību, definē principus, padomes lomu un sasniedzamo.

S. Ābrama atkārtoti jautājumu, kāpēc Latvijas puse neprecizēja akcionāru līgumu, ja Lietuvas puse to izdarīja.

A. Driksna piekrīt, ka akcionāru līgumu faktiski vajadzēja izmainīt.

S. Ābrama piebilst, ka D. Merirands parakstīja kā “Eiropas dzelzceļa līniju” un arī Satiksmes ministrijas ierēdnis.

A. Driksna paskaidro, ka viņš 2016. gadā strādāja Satiksmes ministrijā, bet “RB Rail” sāka strādāt 2020. gadā. Līdz 2020. gadam ar “RB Rail” viņam nebija nekāda sakara.

Skaidro, ka akcionāru līgumu groza akcionāri, “RB Rail” valde nelemj par akcionāru līguma grozījumiem, tā ir tikai akcionāru kompetence. Akcionāru līgums ir grozīts vairākas reizes, piemēram, nosakot lielākus sliekšņus lēmumu pieņemšanai un deleģējot lielāku mandātu valdei.

Sēdes vadītājs un S. Ābrama turpina jautāt, kāpēc tomēr netika mainīts tāds fundamentāls jautājums.

A. Driksna turpina skaidrot, ka akcionāru līgumu var grozīt akcionārs pēc akcionāra iniciatīvas, nevis valde.

Turklāt nākusi klāt *contracting scheme*. Akcionāru līgums nosaka, kas “RB Rail” ir jā dara, bet tajā nav pateikts, ka “RB Rail” vairs nav atbildīgais par projektēšanu, būvniecību un mārketingu. Ir ļoti daudz lietu, kuras akcionāru līgumā nav grozītas dažādu iemeslu dēļ. Akcionāru līgums tapa sarežģīti, to rakstīja divus gadus, iesaistoties visām trijām Baltijas valstīm, ar komisiju, ar visu pārējo, un katru reizi, kad šo līgumu mēģina vērt vaļā, sākas jautājumi par to, kas vispār ir fundamentālas lietas. Līdz ar to akcionāru līgums tiek grozīts pēc iespējas retāk.

Sēdes vadītājs rezumē, ka šis jautājums tiks uzdots tam, kas dokumentu parakstīja. Saeima nav devusi valdībai mandātu darbībām, kas notiek pašlaik. Saeima juridiski uzskata, ka tiek realizēts “AECOM” projekts. Rodas jautājums, ko dara Finanšu ministrija, kādus finanšu līdzekļus tā paredzējusi kā līdzmaksājumu. Pēc starptautiskajiem dokumentiem Eiropas Komisija acīmredzot uzskata, ka Latvijā saskaņā ar 2011. gada “AECOM” pētījumu būvē pamattrasi.

Jautā, kāda bija nostāja Eiropas Komisijā, kad tika mainīta nacionālā trase un pievienota Rīgas cilpa?

A. Driksna skaidro, ka Eiropas Komisija ir pilnībā informēta par visām nacionālajām darbībām. Eiropas Komisija kontrolē naudas piešķirumu, tai skaitā no *CEF* saņemtais finansējums, arī par Rīgu, iet caur Eiropas Komisiju, kura ir lietas kursā par jebkuru soli.

2018. vai 2019. gadā ir tapuši *implementing decisions*. Respektīvi, lēmums, ar kuru Baltijas valstis Eiropas līmenī ir vienojušās par projekta īstenošanu, un arī tajā definēta Eiropas līdzdalība un informācija.

Sēdes vadītājs jautā, kā Rīgas cilpa tika saskaņota Briselē?

A. Driksna atbild, ka tas notika, piesakot pieteikumu EISI finansējumam, kā arī caur *CBA*, kur ietverts pilnais aplis, tai skaitā vienošanās jau premjera līmenī ar Eiropas Komisijas pārstāvjiem. Pilnīgi visos līmeņos ir informācija par to, ka projekta daļa ir Rīgas aplis. Ir atrunāts, ka pasažieru pamattrase iet caur Rīgu, savukārt caur Salaspili ir kravu apvedceļš.

Tas ir visos dokumentos, nav neviena, kur nebūtu minēts, kā izskatās trase, sākot no apstiprinātajiem finanšu pieteikumiem.

Sēdes vadītājs jautā, kāpēc 2017. gadā Saeimai netika iesniegts risinājums par Rīgas cilpu?

A. Driksna atbild, ka nekad nebija domāts, ka runa ir par “AECOM” pētījumu.

S. Ābrama jautā, kāpēc ir tik daudz slepenības šajā projektā. Piemēram, informatīvie ziņojumi, kas iesniegti Satiksmes ministrijai, vai tas, kā summas veidojās.

A. Driksna atbild, ka noslepenoti tika ziņojumi par *CEF* piesakāmajām summām un apmēru.

S. Ābrama piebilst, ka tā ir nodokļu maksātāju nauda un ir jāzina, cik viss reāli maksā. Tagad noskaidrojas, ka viss maksā piecreiz vairāk.

A. Driksna skaidro, ka bija domāts, lai, piesakoties finansējumam, jau ir skaidri definēts, cik daudz finansējuma kādā aktivitātē nepieciešams. Pēc tam jātaisa iepirkumi un viss pārējais. Bija domāts, ka visi zina kopējo apjomu, cik ir pieteikušies, un tie 240 miljoni, kas jāpiesaka.

S. Ābrama turpina izjautāt ne tikai par finansējuma noslepenošanu, bet arī tvēruma paplašināšanu. Kāpēc visa šī informācija bija slepena? Vai tā bija vienošanās nacionālā līmenī vai ar Eiropas Komisiju?

A. Driksna atbild, ka ietvara dokuments ir pieejams publiski. Parasti, piesakot konkrētas aktivitātes, it īpaši, ja tās ietilpst vienotā kopīgā pieteikumā trijās Baltijas valstīs, tām ir ierobežota pieejamība vismaz līdz brīdim, kad tiek noslēgti līgumi.

S. Ābrama uzsver, ka Latvijas sabiedrība nezināja, kā notiek virzība, tikai tagad varot saprast, kas ir mainījies. Jautā A. Driksnam, kā viņš no “RB Rail” puses vadīja CAPEX, kad uzzināja, ka skiču projekti īsti neatbilst, un, sākoties projektēšanas darbiem, kļūva skaidrs, ka nepietiks finansējuma. 2019. gadā jau bija skaidrs, ka ar 1,9 miljardiem nepietiks. Kas tika darīts?

A. Driksna skaidro, ka 2020. gadā tika noslēgti projektēšanas līgumi. Līdz tam nav bijis citas informācijas kā nacionālā izpēte ar attiecīgajiem aprēķiniem. Sākot no 2020. gada, pakāpeniski pievienojusies informācija no tehniskajiem projektiem.

Jebkura informācija no tehniskajiem projektiem tiek izskatīta “RB Rail” un iesniegta ieviesējiem un ministrijai. Visa informācija, kas bijusi “RB Rail” rīcībā par jebkādam izmaiņām projektā un finansējumā, bija pieejama pilnībā visiem projekta dalībniekiem.

S. Ābrama rezumē, ka visi akcionāri un ministrija informāciju saņēmuši, bet Saeima par to uzzinājusi tikai 2023. gadā.

A. Driksna turpina skaidrot, ka kompānijai “RB Rail” pašai naudas nav. Tā Satiksmes ministrijas vārdā veic darbus ar precīzu deleģējumu un, tiklīdz “RB Rail” pārsniedz budžeta tvērumu, momentā par to informē visus pārējos – gan padomi, gan akcionāru. Tā ka jebkurš nodevums, jebkurš finansējums vai lēmums grozīt kaut ko līgumā ir pilnībā saskaņots visās iestādēs.

S. Ābrama precizē, vai vienīgi “Eiropas dzelzceļa līnijas” tika informētas, ka naudas nepietiek, aprēķini nav precīzi un neko nevar iesākt.

A. Driksna skaidro, ka visa informācija, galīgā CBA ir salikta kopā tikai tagad, pirms gada. Raugoties secīgi, nav tā, ka 2020. gadā pēkšņi parādījās informācija par visu trasi, jo projektēšanā ir dažādas sekcijas un katra ienāk pa daļām. Tiek saņemti tehniskie noteikumi no pašvaldībām, un tad projektētājs iesniedz risinājumu kopā ar potenciālajām izmaksām, šis risinājums tiek iesniegts visām iestādēm.

Sēdes vadītājs jautā, kas un uz kāda pamata ieteica un kas pieņēma lēmumu par Rīgas Centrālās stacijas trešā stāva būvniecību, platformu pārsegu, pāreju no divu sliežu uz četrus sliežu ceļiem un bagāžas līnijas iekļaušanu projektā? Ar ko šis risinājums ir saskaņots Satiksmes ministrijā, un vai par to tika informēts Ministru kabinets?

J. Eiduks atbild, ka tobrīd procesā bija divas izpētes, uzvarēja "AECOM". Viņš pats tolaik nepiedalījās. Viena izpēte bija par multimodālo kravu termināli Latvijā, otra – par Rīgas centrālo pasažieru multimodālo mezglu, un tās tvērums bija diezgan plašs, ne tikai par šo mezglu, bet visu transporta organizāciju un ietekmi uz Rīgu.

Nacionālajā izpētē, pievienojot divus sliežu ceļus, tika secināts, ka esošajam dzelzceļam vajadzētu nedaudz sabīdīties, lai varētu šos ceļus izvietot, un tad bija skaista, varbūt pat politiska vēlme pārtaisīt visu Rīgas Centrālo staciju un iegūt jaunu objektu, kas kalpotu visu pasažieru vajadzībām.

Sēdes vadītājs konstatē, ka tas ir skaidrs palielinājums tvērumam. "Ernst & Young" CBA ir viens sliežu pāris ar jumtiņu stacijā.

J. Eiduks turpina, ka izpēte notika brīdī, kad nacionālā izpēte vēl nebija noslēgusies. Nacionālajā izpētē gan Rīga, gan kravas termināli Salaspilī tika ņemti vērā. Izpildītāji tehniski saskaņoja šos risinājumus.

Sēdes vadītājs skaidro, ka katram saskaņojumam, katram lēmumam ir jābūt ar skaidrojumu, ko tas nozīmē investīcijās un ko tas nozīmē ekspluatācijā.

Sākumā nacionālajā plānā nebija milzu ēkas. Ministru kabineta 2016. gadā pieņemtajā dokumentā nebija šāda objekta.

A. Driksna piebilst, ka "AECOM" sākotnējā plānā Rīgā bija pietura. Bija paredzēts viens vai divi sliežu ceļi. Pēc tam nacionālās izpētes laikā bija atsevišķs iepirkums par Rīgas centrālā multimodālā mezgla un saistītās infrastruktūras izstrādi. To izpildīja "AECOM" un skatīja tehniskos risinājumus, kā novietot sākotnējos divus sliežu ceļus.

Tas bija nacionālās izpētes ietvaros, lai varētu pilnvērtīgi saprast, kā izskatās tehniskais risinājums stacijai, kā nolikt sliedes, jo "AECOM" pētījumā nebija detalizēts, kā ievietot "Rail Baltica" sliedes Rīgas Centrālajā stacijā.

Sēdes vadītājs jautā, kad tika izlemts, ka no divām sliedēm jāpāriet uz četrām sliedēm.

J. Eiduks atbild, ka tas parādījās pēc "RB Rail" darbības plāna izpētes, jo noskaidrojās, ka esošajā dzelzceļā var iekļaut vairāk nekā tikai ātrgaitas vilcienus reizi stundā vai reizi pāris stundās un kravas vilcienus, kā bija "AECOM" izpētē, bet var iekļaut arī reģionālās satiksmes vilcienus. Tāpēc ar diviem sliežu ceļiem, kas bija Rīgas Centrālajā stacijā, nepietika, lai šādu vilcienu daudzumu apkalpotu. Tas parādījās vēlāk, 2017.–2018. gadā, tobrīd jau bija Rīgas stacijas būvnieks, projektētājs, un faktiski viņam vajadzēja plānus pielāgot attiecībā pret sākotnēji pasūtīto.

Sākumā bija varianti būvēt kaut ko un vēlāk pārbūvēt, bet tas bija ļoti nepraktiski, nereāli un riskanti. "RB Rail" speciālisti kopā ar projektētāju sabīdīja sliežu ceļus, lai varētu ievietot četrus.

Sēdes vadītājs jautā J. Eidukam kā “Eiropas dzelzceļa līniju” galvenajam tehniskajam ekspertam, kurš izvērtē idejas, no kurienes tās nāk. Kurš norāda, ka vajadzētu četras līnijas, nevis divas, ka vajag pārbūvēt visu Rīgas Centrālo staciju, ka grib milzīgu bagāžas telpu, “Air-to-Rail” vai “Rail-to-air” risinājumu. Teorētiski vajadzētu skatīties, vai šāds tehniskais risinājums ir iespējams, vai pretī ir izmaksas, ko tas nozīmēs investīcijās un ko tas nozīmēs ekspluatācijā. Kā šis lēmums pieņemts, kāds ir process, jo projektēšanā ir ļoti daudz izmaiņu.

J. Eiduks atbild, ka izmaksas tiek izvērtētas. Visu laiku bija sīva cīņa ar “RB Rail” par to, ko vajag un ko nevajag ieviest. Piemēram, par “Air-to-Rail” palika neatbildēti jautājumi.

Izpētē tā arī netika atbildēts uz jautājumu, vai pārvadātāju business vēlēšies ko tādu realizēt.

Starptautiskos pārvadājumus gan aviācijā, gan dzelzceļā regulē attiecīgas konvencijas, ir noteikts atbildības sadalījums starp pārvadātājiem. Un ir jautājums, kā šīs aviācijas un dzelzceļa prasības var salikt kopā. Vai kāds pārvadātājs, ņemot vērā visus noteikumus, gribēs to realizēt, jo dzelzceļa pārvadātājam un aviācijas pārvadātājam jābūt līgumam. Jautājums palika neatbildēts.

Sēdes vadītājs min līdzību ar automašīnas iegādi, izvēloties pievienot visas iespējamās opcijas ērtībām.

Bet kur atspoguļojas ietekme uz finansēm, cik tas izmaksās?

Piemēram, “RB Rail” saka – būvējiet šo. Vai ir kāda procedūra, kā tiek lemts?

J. Eiduks atbild, ka “RB Rail” pieņem darbības plānu un saka – tas ir jābūvē atbilstoši tam.

S. Ābrama jautā, kāds ir lēmumu pieņemšanas process tehniskajā grupā, kas attiecas uz vadlīniju izmaiņām?

J. Eiduks skaidro, ka operacionālais plāns ir citā grupā, kurai pašlaik nav lemtas tiesību, taču ar jaunajiem nolikumiem tas, iespējams, tiks mainīts. Sākumā ir diskusijas, ieteikumi, pēc tam dokumentu apstiprina.

Tehniskajā references grupā lēmumu pieņemšanas procesu par izmaiņām var ierosināt jebkurš. Sākotnēji izmaiņu procedūra tika veidota, apzinoties, ka vadlīnijas varētu būt nepilnīgas, varētu mainīties ārējais regulējums, līdz ar to jābūt iespējai operatīvi mainīt, bet ļoti daudz jaunu ideju un uzlabojumu arī nāca šajā procesā.

Process ir šāds: ir pieteikuma forma, kurā iekļauts pamatojums, ietekme gan uz CAPEX, gan uz ekspluatācijas izdevumiem, un tad grupas dalībnieki, pieci cilvēki no katras ieviesēja iestādes, attiecīgi balso vai nu “par” vai “pret” šīm izmaiņām.

Sēdes vadītājs jautā par bagāžas nodalījumu.

J. Eiduks atbild, ka tas neietekmē vadlīnijas.

S. Ābrama rezumē, ka operacionālajai daļai nav nekāda lēmumu pieņemšanas procesa. Ko pasaka “RB Rail”, tas tiek darīts.

Sēdes vadītājs jautā, vai tiek vērtēta izmaiņu ietekme uz budžetu?

J. Eiduks atbild, ka attiecībā uz tehniskajām izmaiņām vērtē. Diezgan daudz priekšlikumu ir noraidīti tāpēc, ka nav uzrādīta ietekme.

Pēdējā gada laikā “RB Rail” ir ieviesta atsevišķa izmaiņu ietekmes procedūra neatkarīgi no tehniskā vērtējuma, kur it kā vajadzētu vērtēt finansiāli politiskā līmenī.

Sēdes vadītājs rezumē, ka nav procedūru, lai vērtētu ietekmi uz budžetu, uz izmaksām.

J. Eiduks atbild, ka projektēšanas vadlīnijām ir.

Sēdes vadītājs jautā, kas ir operacionālās lietas.

J. Eiduks skaidro, ka tas ir tas, kā dzelzceļš darbojas, kādi vilcieni un kā kursē, kāda infrastruktūra nepieciešama, cik sliežu ceļu vajag, kurās vietās utt.

Šāds plāns parādījās izpētes rezultātā. Darba procesā tam bija vairāki uzlabojumi, pēc kuriem daļēji darbojas, bet kuri pat nav oficiāli apstiprināti.

S. Ābrama jautā, vai par operacionālajām izmaiņām tiek sastādīti protokoli.

J. Eiduks atbild, ka formāli ir pieņemts sākotnējais dokuments, par pārējo darba procesa izmaiņu dokumentēšanu ir grūti teikt. Tam jābūt fiksētam grupas protokolos.

Vēl periodiski tiek atjauninātas sliežu ceļu izvietojuma shēmas atbilstoši tam, kas mainās. Šis dokuments tiek aktualizēts, periodiski atjaunināts. Tie faktiski ir vienīgie oficiālie atjauninājumi, un attiecībā uz to ir procedūra.

Sēdes vadītājs rezumē, ka šādā gadījumā operacionālas izmaiņas var būt fundamentālas.

Diemžēl nav ietekmes izvērtējuma, cik tas izmaksās būvējot un cik – ekspluatējot.

Vai kolektīvā šie pieci cilvēki ir no katras valsts vai no katras vienības?

J. Eiduks atbild, ka tehniskajā grupā ir no katras vienības: viens no “RB Rail” un četri no nacionālās ieviesēju institūcijas.

Lēmumu apstiprina ar balsu vairākumu. Grupas vadītājam no “RB Rail” ir izšķirošā balss, ja balsis sadalās vienādi.

Līdz šim galalēmumu apstiprināja ar “RB Rail” valdes lēmumu un virzīja tālāk. Tagad ir jauna sistēma, ir ieviesta vadības komiteja – *Steering Committee*.

Sēdes vadītājs jautā, vai “RB Rail” valde skatās, cik tas maksā, un kas notiek tālāk.

J. Eiduks atbild, ka valdei vajadzētu skatīties. Aptuveni pirms gada “RB Rail” iekšienē parādījās atsevišķa izmaksu izvērtēšanas procedūra attiecībā uz visām izmaiņām un visām grupām.

A. Driksna paskaidro, ka procedūra, kas attiecas uz tehniskajām lietām, ir ļoti skaidri atrunāta. Tā ir iekļauta arī finansēšanas līgumos, un faktiski var izdarīt trīs lietas.

Pirmā lieta – ir noteikti trases tehniskie parametri, no kuriem nav vēlams atkāpties. Diemžēl ne visās vietās to iespējams ievērot. Piemēram, prasība 240 kilometri stundā. Rīgā tas nav iespējams. Tāpēc tika definēti iespējamie varianti.

Viens variants ir izpildīt prasības, otrs – atkāpe no prasībām. Grupā iesniedz jautājumu par konkrēto prasību, ka to nevar piemērot, un grupa izvērtē situāciju: jā, patiešām šī prasība nav piemērojama. Un ir trešais variants: jā, prasība ir laba, bet to var ieviest, teiksim, nākamajā posmā.

Attiecībā uz divām vai četrām sliedēm operacionālajā plānā rakstīts, ka četras sliedes būtu mērķtiecīgi ieviest no 2036. vai 2040. gada, kad pasažieru intensitāte būs pieaugusi. Sākotnēji runa ir par divām sliedēm. Tas nenosaka, vai ieviest vai neieviest.

Par izmaksām runa sākas tad, kad ir secinājums, ka to ir mērķtiecīgi ieviest 2036. gadā.

Turklāt tas nav lēmumu pieņemšanas process, tā ir rekomendācija.

Sēdes vadītājs iebilst, ka tā rekomendācija jau tiek īstenota – būvdarbi notiek.

A. Driksna paskaidro, ka rekomendācija izriet no operacionālā plāna, kurā teikts, ka ir jāpilnībā būvē četru sliežu ceļus. Tad tas nonāk pie “Eiropas dzelzceļa līnijām”, kur raugās, vai to ir racionāli darīt tagad vai pēc tam pārbūvēt. Viņi rēķina izmaksas. Ja ir spēkā līgums, izrēķina potenciālās izmaksas un prasa akcionāram – ministrijai –, ko darīt?

Sēdes vadītājs rezumē, ka acīmredzot nav neviena, kas seko, kādu iespaidu katrs lēmums atstāj uz kopējām projekta izmaksām.

Tie visi ir atsevišķi lēmumi, kas sasummējas vienā lielā skaitlī.

A. Driksna piebilst, ka operacionālais plāns ir kā rekomendācija. Tas, kas sasummējas kopā, ir tas, kas veidojas no tehniskajiem projektiem un nodomiem.

Sēdes vadītājs jautā, vai ir kāds, kas pārrauga visa projekta izmaksas Latvijas tvērumā attiecībā pret pieejamo budžetu?

A. Driksna atbild, ka nav. Uzraudzība notiek pret saņemto finansējumu, tāpēc ka projekts tiek finansēts pa daļām un kārtām.

S. Ābrama jautā, kā var zināt, cik tālu var novirzīties, paturot prātā 1,9 miljardus? Tā jau var sasniegt 100 miljardus.

A. Driksna skaidro, ka ir divas dažādas lietas. Viena lieta ir jau noslēgts līgums ar finanšu saistībām.

Otra lieta ir tas, kā veidojas informācija par to, cik projekts beigās izmaksās. Informācija ienāk pa daļām atbilstoši tehniskajam projektam, un tās izmaksas beigās var salikt kopā pret ieguvumu un izdevumu analīzi. Tajā brīdī nav citas informācijas.

Katrs esošais līgums tiek izvērtēts ļoti detalizēti. Savukārt kopējās projekta izmaksas bija plānots reāli precizēt un apkopot jaunajā *CBA*, kad būs pietiekami daudz informācijas.

Sēdes vadītājs jautā, vai ir kāda persona, kas vērtē katru projekta izmaiņu ietekmi uz kopējo budžetu.

A. Driksna norāda, ka viņa laikā tas bijis “RB Rail” tehniskais direktors un valdes loceklis Marks Filips El Bezs.

K. Krištopans grib precizēt, vai līdz 2020. gadam nav bijis pamata uzskatīt, ka izmaksas varētu būt vairāk nekā 1,98 miljardi eiro.

A. Driksna norāda, ka faktiski bija pamats uzskatīt, ka tās var būt lielākas, bet nebija informācijas, kas apstiprinātu vienu vai otru virzienu, jo nav bijis tehniskā projekta. Tas vēl nav sāks. Līdz 2020. gadam operēts ar skaitli 1,98 miljardi.

S. Ābrama vēlreiz jautā, kad A. Driksna kā vadītājs saprata, ka sāk svilt zeme zem kājām.

A. Driksna atbild, ka "RB Rail" regulāri, katru reizi, kad tiek saņemta informācija no projektētāja, to sniedz gan padomei, gan akcionāram, gan valdei.

S. Ābrama jautā, kuru tieši akcionāru A. Driksna informēja.

A. Driksna norāda, ka informējis Latvijas Republikas Satiksmes ministriju, akcionāru padomi. Toreiz Satiksmes ministrijā "Rail Baltica" departamenta vadītāja bijusi Olita Bērziņa.

S. Ābrama lūdz precizēt, pie kā A. Driksna gājis informēt, kad bija "RB Rail" vadītājs.

A. Driksna norāda, ka tajā laikā tikusi izveidota Latvijas filiāle (Igaunijā un Lietuvā visu laiku bijušas administratīvās filiāles), filiālēs dublēti valdes sastāva pienākumi. Ikdienas komunikācija ar ministriju organizēta caur Latvijas filiāli.

S. Ābrama jautā, kāpēc, jau pastāvot grūti izprotamai struktūrai ("Eiropas dzelzceļa līniju" dubultā loma u. tml.), veidota vēl viena filiāle.

A. Driksna norāda, ka tas bijis nepieciešams, lai nodrošinātu vienveidīgu projekta ieviešanu visās trijās Baltijas valstīs.

S. Ābrama iebilst, ka tas nav uzlabojis izmaksu pārvaldību, piemēram, A. Driksna norādījis, ka "Eiropas dzelzceļa līnijas" nodarbojušās ar punktveida objektu iekļaušanu, un jautā, kā tika menedžēta situācija.

A. Driksna norāda, ka iekļaut projektā stacijas bija nacionālie lēmumi.

S. Ābrama norāda, ka tas bija kārtējais sadārdzinājums.

A. Driksna uzsver, ka tas bija politisks lēmums.

S. Ābrama jautā, kā A. Driksna, zinādams, ka staciju būvniecība radīs milzīgus virsrēķinus, uz to reaģēja.

A. Driksna norāda, ka tobrīd nav bijis tehniskā projekta, lai pateiktu, par cik tieši sadārdzināsies projekts, bet bijis skaidrs, ka staciju iekļaušana to sadārdzinās.

Sēdes vadītājs jautā, kad un kā “RB Rail” ziņoja par to, ka projekts Latvijā būs dārgāks nekā 1,98 miljardi eiro, un kādas darbības veiktas, kad to atklāja.

A. Driksna atkārtoti iesaka pārlūkot visu “RB Rail” saraksti ar Satiksmes ministriju.

Sēdes vadītājs grib zināt konkrēti, kad A. Driksna pirmo reizi gājis un par to informējis.

A. Driksna norāda, ka ziņots Satiksmes ministrijai par nodevumiem no projektēšanas un Satiksmes ministrija droši vien informējusi Ministru kabinetu informatīvajos ziņojumos.

Sēdes vadītājs izsaka pieļāvumu, ka A. Driksnas vadībā “RB Rail” pārraudzībā esošajiem būvprojekta līgumiem bija jābeidzas jau 2022. gadā, bet reāli nav pabeigts neviens. Savukārt atjaunotais izmaksu un ieguvumu analīzes dokuments, kuru tikko publicēja “Boston Consulting Group”, tika gaidīts līdz būvprojekta noslēgšanai, jo to nevarēja veikt, kamēr nav būvprojekta. Vienlaikus “RB Rail” iesniedzis *CEF8* un *CEF9* pieteikumus – naudu pamatprasēs būvdarbiem Latvijā, jo projekts jāpabeidz 2030. gadā.

Rezultāts – valsts ir noslēgusi līgumu ar Francijas un Itālijas konsorciju par būvdarbiem, bet faktu, ka tie maksā astoņus miljardus eiro, uzzina tikai no “RB Rail”. Vēl joprojām neesot projektu, ko būvēt.

A. Driksna iebilst un norāda, ka būvniecības līgums noslēgts kā ietvara līgums par 220 vai 230 kilometriem Latvijā un uzdevums tiek dots brīdī, kad ir pabeigts tehniskais projekts atbilstoši prioritātei. Latvijas gadījumā prioritārā sekcija esot starp Lietuvu un Rīgu.

Sēdes vadītājs piebilst, ka būvprojekta nav.

A. Driksna apliecinā, ka būvprojekta pa visu Latviju nav.

Sēdes vadītājs piebilst, ka trase jāpabeidz 2024. gadā.

A. Driksna norāda, ka sākotnēji trases projektēšana bija jāpabeidz 2018. gadā, bet fiziski to sāka darīt tikai 2020. gadā, nevis 2016. gadā, un principā nav iespējams izpildīt iepriekšējo plānu, kurš tagad pagarināts līdz 2024. gadam.

Sēdes vadītājs piebilst, ka tieši vilcināšanās ar projektēšanu un būvēšanu korelē ar inflāciju, radot sadārdzinājumu.

A. Driksna nepiekrīt un norāda, ka “Rail Baltica” nav klasisks projekts. 265 kilometrus nesāk būvēt vienā dienā. Apzinoties pieejamo finansējumu, tiekot plānota projekta prioritizēšana, zemju atsavināšana un finansējuma pieteikšana.

Sēdes vadītājs jautā, kāpēc Latvijā dzelzceļa līniju sāka būvēt ar Rīgas cilpu un kura persona pateica, ka tā jābūvē.

J. Eiduks norāda, ka, no tā laika apsvērumiem skatoties, bijis skaidrs, ka Rīgas objektu būvēšana būs sarežģīta un ilga, tāpēc nolemts sākt ar tiem, lai brīdī, kad pamatlīnija būs pabeigta, viss būtu daudz maz gatavs.

Sēdes vadītājs norāda, ka tehniskajā dokumentācijā par to, kāds būs "Rail Baltica" dzelzceļš, parādotes lēmumi, kas sadārdzina projektu.

J. Eiduks piekrīt, ka mainītie tehniskie risinājumi zināmā mērā ir sadārdzinājuši projektu.

A. Driksna norāda, ka 2018. gadā, kad klajā nākušas projektēšanas vadlīnijas, "RB Rail" konsolidējuši sākotnējos tehniskos risinājumus, kas bijuši no nacionālajām izpētēm, bet precīzu ietekmi esot grūti pateikt, tāpēc ka netika veikti pārrēķini katrai valstij un atsevišķai daļai, jo neesot bijis skaidrs, ko tieši pārrēķināt.

S. Ābrama atkārtoti secina, ka 1,98 miljardi projektam nav bijuši saistoši.

A. Driksna norāda, ka tad, kad tikušas izstrādātas projektēšanas vadlīnijas, viss tehniskais projekts balstīts uz tām.

S. Ābrama secina, ka 1,98 miljardi eiro vairs nav bijusi references summa plānojot.

A. Driksna norāda, ka tā nav bijusi salīdzināma.

Sēdes vadītājs izsaka pieļāvumu, ka iztērēti četri miljoni par izpēti plus 270 tūkstoši "Ernst & Young" par *CBA*, bet dati nav bijuši derīgi, jo tika mainīti tehniskie parametri, kas sadārdzināja projektu.

A. Driksna iebilst, ka *CBA* esot derīgs līdz brīdim, kad nav kādas citas informācijas.

Sēdes vadītājs norāda, ka A. Driksnam kā "RB Rail" valdes priekšsēdētājam tobrīd bija jāziņo, ka mainās izmaksu pozīcijas un iepriekšējie dokumenti vairs nav derīgi.

A. Driksna iebilst un norāda, ka tajā laikā viņš neesot bijis "RB Rail" pat ne tuvu un plānošanas vadlīnijas ir saistošs dokuments Eiropas Komisijas līmenī.

Sēdes vadītājs pauž neizpratni, kā, ieviešot jaunas vadlīnijas, nav veiktas izmaiņas dokumentos, arī akcionāru līgumā.

A. Driksna norāda, ka akcionāru līgums patiesībā ir pamats uzņēmuma darbībai.

Sēdes vadītājs iebilst, ka akcionāru līgumā rakstīts, ka tajā ņemts vērā "AECOM" pētījums, un uz šajā pētījumā norādīto summu balstīti Ministru kabineta un Saeimas normatīvie akti; mainīta izmaksu deleģējuma neesot, un tam ir sekas.

A. Driksna iebilst, ka, protams, esot skaidrs, ka ir sekas, bet precīzu izmaksu kāpumu varot pateikt tikai pēc tam, kad ir projekts.

S. Ābrama lūdz raksturot, kādi bijuši A. Driksnas kā “RB Rail” valdes priekšsēdētāja pienākumi.

A. Driksna norāda, ka bijis atbildīgs par līgumu slēgšanas shēmu, sadalot atbildību par to, kurš uzņēmums ko dara. “RB Rail” pasūta *CBA* un atsevišķas izpētes, ir tieši atbildīgs par elektrifikāciju un signalizācijas sistēmām.

S. Ābrama lūdz precizēt par *CBA* un izmaksām.

A. Driksna norāda, ka *CBA* tikai tagad tiek iegūts.

S. Ābrama iebilst, ka “RB Rail” jau sākuši strādāt ar “Ernst & Young” *CBA*.

A. Driksna norāda, ka *CBA* ir pamats, lai varētu pieteikties finansējumam.

S. Ābrama izsaka pieļāvumu, ka ticis gaidīts *CBA* un cerēts, ka varēs pieprasīt 10 miljardus 1,98 miljardu vietā.

A. Driksna to noliedz un norāda, ka ticis strādāts pie tehniskā projekta, lai saņemtu tehniskos risinājumus.

Sēdes vadītājs iebilst, ka *CBA* nevar saņemt, ja nav projekta.

A. Driksna papildina, ka projekta neesot, jo *CBA* nevar uztaisīt, tāpēc ka neesot pamatinformācijas.

Sēdes vadītājs iebilst, ka “RB Rail” ir atbildīgs par projektēšanu.

A. Driksna piekrīt.

Sēdes vadītājs izsaka pieļāvumu, ka “RB Rail” jātaisa projekts, lai dabūtu *CBA*, bet nedz Ministru kabinets, nedz Saeima netiek informēti, ka projekta izmaksas ir stipri palielinājušās.

S. Ābrama piebilst, ka kavējoties arī vērtēšana, un jautā, kas darīts, lai kaut cik tiktu galā ar pamattrasi.

A. Driksna norāda, ka to tikko izskaidrojis.

Sēdes vadītājs jautā, vai ar Ministru kabineta 2016. gada rīkojumu apstiprinātie “Rail Baltica” nacionālās izpētes tehniskie risinājumi vēlāk ir konceptuāli mainīti.

A. Driksna norāda, ka Ministru kabinets nekad nav apstiprinājis tehniskos parametrus, bet ir apstiprinājis trases novietojumu.

J. Eiduks papildina, ka “RB Rail” veikuši nacionālo izpēšu tā saucamo konsolidāciju.

Sēdes vadītājs jautā, vai tas ir konsolidācijas tehniskais dizains jeb *CPTD*.

J. Eiduks apstiprina un norāda, ka *CPTD* sniegts izvērtējums ieteikumu formā, kur, ko un kā varētu uzlabot, un projektētājiem bija jāveic tā saucamais *value engineering* – variantu izvērtējums. Viņiem bija jābalstās ne tikai uz to risinājumu, kas ir, bet arī uz *CPTD* rekomendācijām un bez sākotnējā risinājuma jāpiedāvā vēl divi citi varianti. Tos izvērtējot ar daudzkritēriju analīzi, bijis jāizraugās labākais variants un jāpiedāvā apstiprināšanai, lai turpinātu projektēšanu.

Sēdes vadītājs precizē, ka notikušas izmaiņas salīdzinājumā ar 2016. gadā noteikto (mainīti augstumi, mazliet mainīts arī trases izvietojums) un atkal izmaiņas nav vērtētas nedz Saeimā, nedz valdībā.

J. Eiduks piebilst, ka līdz galīgajam projektam *CPTD* izmaiņas būtu grūti izvērtēt.

Sēdes vadītājs akcentē, ka notikušas grandiozas izmaiņas no tāda viedokļa, ka tās mainījušas iepriekšējos dokumentus, iepriekšējos pasūtījumus, nauda par pētījumiem iztērēta, bet pētījumi vairs nav relevanti pret to, kas ir mainīts, taču nevienam nav ienācis prātā, ka jāveic pārrēķins, konsultācijas ar Finanšu ministriju, kā arī naudas devēju.

K. Krištopans lūdz komentēt reģionālo staciju iekļaušanu projektā.

A. Driksna norāda, ka nacionālajā izpētē definēts, ka būs divas starptautiskās stacijas, pēc tam konsultācijās ar pašvaldībām vērtēts, kur varētu būt reģionālie pieturas punkti, kas faktiski sasaistoties ar apdzīšanas vietām. Tā bijusi rekomendācija. Nākamreiz reģionālās stacijas minētas 2018. gadā operacionālajā plānā, kur teikts, kas brauks pa šo līniju. 2020. gadā Eiropas Kopienu Tiesa rekomendējusi reģionālās stacijas būvēt kopā ar pamatlīniju. Šo ziņojumu saņēmušas visas trīs Baltijas valstis, un tas bijis politisks lēmums.

Sēdes vadītājs jautā, kurš pieņēmis lēmumu par reģionālajām stacijām.

A. Driksna norāda, ka 16 reģionālo staciju iekļaušana apstiprināta Ministru kabinetā 2021. gadā un tajā laikā satiksmes ministrs bijis Tālis Linkaits.

Sēdes vadītājs jautā, kāda bija Kaspara Briškens loma A. Driksnas darbības laikā.

A. Driksna pieļauj, ka K. Briškens Satiksmes ministrijā bijis no 2011., 2012. gada un bijis ministra padomnieks, kādu laiku arī valsts sekretāra vietnieks. Pēc tam bijis “RB Rail” padomē. Satiksmes ministrijā kā ministra padomnieks darbojies ar loģistikas jautājumiem un ļoti aktīvi strādājis pie tā, lai “Rail Baltica” maksimāli efektīvizētu, tai skaitā savienojot ar lidostām, ostām un visu pārējo. “RB Rail” K. Briškens atbildībā bijis attīstības bloks, kas ietver *CBA* iepirkumu, tirgus izpēti, kad tiek gatavots iepirkums, tai skaitā arī sagatavot priekšlikumus infrastruktūras pārvaldības modelim, pēc valsts pasūtījuma – par vilcieniem.

Sēdes vadītājs jautā, vai K. Briškens skatījies projekta izmaiņas.

A. Driksna apstiprina, ka tehniskās un operacionālās izmaiņas skatījies, piemēram, "Air-to-Rail" nācis no Attīstības un finanšu plānošanas departamenta izpētēm.

Sēdes vadītājs jautā, kāpēc trasē noteikts ātrums 240 km/h, ja realitātē vilcieni tik ātri nebrauks.

J. Eiduks iebilst, ka šāds ātrums (ar nelieliem izņēmumiem) tiks nodrošināts.

K. Krištopans jautā, vai apstāšanās reģionālajās stacijās neierobežos vilcienu ātrumu.

J. Eiduks atbild, ka neierobežos.

Sēdes vadītājs jautā, vai, būvējot vienas, nevis divas sliedes, ir ietaupījums vai sadārdzinājums.

J. Eiduks izskaidro, ka lēmums būvēt vienas sliedes nav racionāls, jo limitē dzelzceļa līnijas iespējas, līdz ar to limitē iespējas piesaistīt pārvadājumus un galu galā samazina ieguvumus no tā, ka tā līnija ir, un būvniecības izmaksas būs stipri lielākas.

A. Saļimovs jautā, kāpēc dzelzceļa līnijas Latvijas kilometrs izmaksās esot pats dārgākais. Igaunijai – 18 miljoni par kilometru, Latvijai – 36 miljoni par kilometru, Lietuvai – 26 miljoni par kilometru.

J. Eiduks norāda, ka esot grūti komentēt, jo jāsaprot, kuras ir objektīvās izmaksas un kuras ir balstītas līgumu piedāvājumos, kur noteikti esot iekšā visi būvnieku riski un tā tālāk. Protams, jāskatās, kurā vietā ir dzelzceļš un, piemēram, kādus pamatnes risinājumus vajag, kādas un cik inženiertehniskās būves.

A. Driksna piebilst, ka visu trasi katrā valstī varot iedalīt trijos sektoros: pirmais – viegli darbi, otrais – vidējas grūtības darbi, trešais – izcili sarežģīti objekti. Visiem objektiem būtu jābūt līdzīgiem izcenojumiem, jo darbaspēks ir līdzīgs, teritorijas līdzīgas, un vidējā cena veidojas no tā, cik proporcionāli liela ir platība ar vienkāršiem darbiem. Jo lielāka platība ar vienkāršiem darbiem un mazāks īpatsvars ar īpaši sarežģītiem darbiem, jo vieglāk veidojas vidējā cena. Līdz ar to pareizi būtu salīdzināt, vai atšķiras cenas starp vienāda tipa darbiem.

A. Saļimovs iebilst, ka, pēc 2017. gada aprēķina, kilometrs Latvijā izmaksā 7,4 miljonus, Igaunijā un Lietuvā – 6,3 miljonus.

Sēdes vadītājs jautā, kādas ir Latvijas uzņemtās saistības pret Eiropas Komisiju un Baltijas partneriem.

A. Driksna norāda, ka no tiešām saistībām šobrīd esot *CEF* pieteikumi, finansējumi un triju Baltijas valstu apņemšanās realizēt projektu. Tas, kādā secībā realizēt projektu, nekur neesot līdz galam nofiksēts.

S. Ābrama jautā, vai ir mēģināts vienoties par vienotu infrastruktūras pārvaldību.

J. Eiduks apliecina, ka tiek intensīvi strādāts pie tā. Katrā valstī pēc regulējuma attiecības tiek veidotas starp valsti un infrastruktūras pārvaldītāju daudzgadu līgumu veidā, un no Eiropas direktīvas izrietot, ka principā (jo arī iespējas nopelnīt ir limitētas regulatīvi) valstij jānodrošina finanšu līdzsvars un jāveido indikatīvā stratēģija.

Tādam vienotam uzņēmumam esot ļoti grūti saprast, kā šādu līgumu ar valsts finanšu saistībām bez šķērssubsīdiju riskiem pa valstīm izveidot ar vienu uzņēmumu.

S. Ābrama secina, ka saprašanās Baltijas mērogā joprojām nav.

J. Eiduks iebilst, ka esot darba grupa, pat trīs ikgadējie ziņojumi, secinājumi par atsevišķām funkcijām. Traucējot tas, ka “Eiropas dzelzceļa līnijām” esot ļoti neskaidrs infrastruktūras pārvaldītāja mandāts, jo šobrīd tas esot noteikts tikai Dzelzceļa likuma pārejas noteikumos un esot daudz spekulāciju par to, kas būs.

S. Ābrama jautā par termiņu attiecībā uz infrastruktūras pārvaldību.

J. Eiduks norāda, ka termiņi noteikti operacionālās gatavības plānā, kuram lēmumam kurā brīdī ir jābūt, un atbilstoši tam arī atsevišķās tēmas tiek prioritizētas. Viena ļoti svarīga lieta – visam šim mehānismam, lai tas strādātu, nepieciešama starpvaldību vienošanās, starpvaldību līgumi.

Sēdes vadītājs akcentē sēdē identificēto pavērsienu saistībā ar Ministru kabineta 2016. gada 24. augusta rīkojumu Nr. 467, ka tā projekts nodots bez finansējuma izvērtējuma.

Komisijas locekļi vienojas:

izprasīt dažādus dokumentus no Satiksmes ministrijas;

lūgt izskaidrot situāciju, kā no Satiksmes ministrijas uz Ministru kabinetu varēja tikt virzīts rīkojuma projekts (kas vēlāk pārtapa 2016. gada 24. augusta rīkojumā Nr. 467 “Par Eiropas standarta platuma publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras līnijas “Rail Baltica” būvniecībai paredzētās darbības akceptu”), tiesību akta projekta anotācijas ailē “Tiesību akta projekta ietekme uz valsts budžetu un pašvaldību budžetiem” norādot: “Projekts šo jomu neskar.”;

lūgt izskaidrot situāciju, kā no Satiksmes ministrijas varēja tikt virzīti tiesību aktu projekti uz Ministru kabinetu un Saeimu ar neatjaunotu informāciju, proti, dokumentos figurē “AECON” 2011. gada ziņojums, nevis vēlākas izpētes dati;

uzrakstīt vēstuli “Ernst & Young” un lūgt izskaidrojumu par dalību (izmaksu analīzes veikšana) Satiksmes ministrijas iepirkumā (2013. gadā) par nacionālo tehnisko un ietekmes uz vidi izpēti un “Ernst & Young” šīs dalības ietekmi vēlāk CBA radīšanā;

noteikt atsevišķu parlamentārās izmeklēšanas komisijas tikšanos, lai apkopotu sešās sēdēs noskaidroto un izvirzītu turpmākās vadlīnijas;

uz nākamo parlamentārās izmeklēšanas komisijas sēdi aicināt Kasparu Vingri, Olitu Bērziņu, “Grupus 93” pārstāvjus, uz kādu no turpmākajām sēdēm – Kasparu Ozoliņu.

Sēdes vadītājs informē, ka nākamā parlamentārās izmeklēšanas komisijas sēde notiks **ceturtdien, 2024. gada 22. augustā, pulksten 10.** Stundu pirms tam paredzēta komisijas tikšanās, lai apspriestu dažādus jautājumus.

Sēdi slēdz pulksten 14.17.

Komisijas priekšsēdētājs _____ Andris Kulbergs

Komisijas sekretārs _____ Kristaps Krištopans

Protokolēja
Stenogrammu un tulkošanas nodrošinājuma dienesta redaktore
Antra Rēķe