

Latvijas integrācija Eiropas Savienības transporta sistēmā: *Rail Baltica* projekta attīstība Latvijā

Kristiāns Andžāns

*Rīgas Stradiņa universitāte,
Doktorantūras nodaļa, Latvija
kristians.andzans@gmail.com*

Kopsavilkums

Rakstā tiek analizēta *Rail Baltica* projekta attīstība Latvijā līdz lēmumam par līdzfinansējuma piešķiršanu tā pirmās kārtas realizēšanai. Sākotnēji tiek apskatīta Latvijas integrācija Eiropas Savienības (ES) transporta sistēmā, *Rail Baltica* projekta vēsturiskā attīstība, kā arī iekšpolitiskie notikumi Latvijā, kuri ietekmēja *Rail Baltica* projekta tālāko attīstību Latvijā.

Autors secina, ka *Rail Baltica* projektam, lai arī tas ir visu trīs Baltijas valstu kopīgs infrastruktūras objekts, sākotnēji bija jāizveidojas atbalstošai nacionālajai pozīcijai. Latvijas gadījumā tā realizēšanas nepieciešamību galvenokārt ietekmēja argumentācija, kas saistīta ar tā ekonomiskajiem, savienojuma ar ES centrālo daļu, kā arī militārajiem aspektiem. Ja paustā atbalstošā argumentācija nebūtu izteikta sistēmātiski, netiktu izveidota nacionālā pozīcija *Rail Baltica* projekta īstenošanai. Tādējādi nebūtu iespējams izveidot vienotu Baltijas valstu pozīciju, kas savukārt liegtu pretendēt uz līdzfinansējumu tā realizācijai.

Atslēgvārdi: Rail Baltica projekts, dzelzceļš, ES transporta sistēma, ES centrālā daļa.

Ievads, darba mērķis un metodes

Šobrīd Baltijas valstis ir uzskatāmas par “transporta salu” ES. Tajās ir dzelzceļa sistēma, kas joprojām ir integrēta ar PSRS bijušajām republikām, bet nav sasaistīta ar citām ES dalībvalstīm. Lai gan Baltijas valstīm ir labi attīstīta gaisa satiksme un pieejami autoceļu un jūras ceļu savienojumi, tomēr tie nespēj nodrošināt pastāvīgu un ilgtspējīgu piesaisti kopējai ES transporta sistēmai. Ar *Rail Baltica* projekta starpniecību Baltijas valstis tiks pilnībā integrētas ES transporta sistēmā.

Raksta mērķis ir izanalizēt, kādi notikumi ir ietekmējuši *Rail Baltica* projekta tālāko attīstību Latvijā. Lai sasniegtu šo mērķi, izmantojot kvalitatīvās pētījumu metodes, rakstā tiek analizēta Latvijas integrācija ES transporta sistēmā, *Rail Baltica* projekta attīstība, kā arī iekšpolitiskie notikumi Latvijā, kuri ietekmēja *Rail Baltica* projekta tālāko attīstību Latvijā.

Rail Baltica vēsturiskā attīstība

Eiropas Savienības transporta sistēmā ir izdalāmi trīs transporta veidi – gaisa transports, jūras transports un sauszemes transports (autotransports, dzelzceļš). Lai gan Latvija par ES dalībvalsti kļuva jau 2004. gadā, tā vēl joprojām nav pilnībā integrēta ES transporta sistēmā, jo no Latvijas nokļūt ES centrālajā daļā nav iespējams, izmantojot visus iepriekš minētos transporta veidus.

Latvija ar ES centrālo daļu ir labi savienota ar gaisa transportu, jo no starptautiskās lidostas "Rīga" tiek veikti tiešie reisi uz lielāko daļu no ES dalībvalstīm, kā arī ar autotransportu, jo dažādi starptautisko pasažieru pārvadājumu komersanti nodrošina regulāru satiksmi starp Latviju un citām ES valstīm. Latvija ar ES centrālo daļu ir savienota arī ar jūras transportu, jo no Rīgas ir iespējams nokļūt Zviedrijas galvaspilsētā Stokholmā, savukārt no Ventspils un Liepājas ir iespējams nokļūt Nīneshamnā Zviedrijā un Travemindē Vācijā.

Tajā pašā laikā ar dzelzceļa transportu Latvija gandrīz nav savienota ar citām ES valstīm. Starptautiskie pasažieru pārvadājumi tiek veikti tikai maršrutā no Rīgas uz Latvijas-Igaunijas robežpilsētu Valgu. Vienlaikus Latvija ir labi savienota ar Krieviju un Baltkrieviju, jo tiek veikti starptautiskie pasažieru pārvadājumi uz Maskavu, Sanktpēterburgu un Minsku. Šāda situācija ir izveidojusies tāpēc, ka Latvijā un citās bijušajās PSRS valstīs tiek ekspluatēts dzelzceļš ar 1520 mm sliežu platumu, kas nereti tiek dēvēts arī par "Krievijas" sliežu platumu. Turpretī lielākajā daļā ES valstu tiek izmantots 1435 mm sliežu platums, kas tiek dēvēts arī par "standarta" jeb "Eiropas" sliežu platumu.

Tā kā Latvijā un ES centrālās daļas valstīs tiek ekspluatētas atšķirīga platumā dzelzceļa sliekšņi, vilciena sastāvs, piemēram, no Vācijas vai Polijas, nepārtraucot kustību, nevar nokļūt Latvijā. Proti, vietā, kur mainās sliežu platums, nepieciešams vilciena vagonus pārkaut uz citu vilciena sastāvu vai arī izmantot maināma platumā riteņpārus. Šāda prakse tiek izmantota reti, jo šo darbību izpilde palielina pārvadājumu izmaksas un reisa izpildes laiku (pasažieru vilcieniem līdz 40 minūtēm, kravas vilcieniem vairāk kā divas stundas [5]). Arī uz militārajiem manevriem Latvijā sabiedroto spēku tehnikas vienības galvenokārt tiek nogādātas ar jūras transportu caur Rīgas, Ventspils, Liepājas, Klaipēdas vai Tallinas ostām. Tālāk tehnikas vienības uz Ādažu militārā poligona teritoriju tiek pārvietotas, izmantojot dzelzceļa transportu (uz Garkalnes dzelzceļa staciju) vai arī autotransportu. Patlaban Latvijā dzelzceļš tiek izmantots kā starpposms. Tā kā Latviju ar ES centrālo daļu nesavieno vienota sliežu platumā dzelzceļa līnija, Latvija un pārējās Baltijas valstis ir uzskatāmas par "transporta salu" ES, jo tās nav pilnībā integrētas ES transporta sistēmā. Taču "transporta salas" statuss tiks likvidēts līdz ar *Rail Baltica* projekta realizāciju, jo tā ietvaros plānots izbūvēt 1435 mm sliežu platumā līniju, kas Baltijas valstu galvaspilsētas savienos ar ES centrālo daļu, rezultātā no Latvijas uz ES centrālo daļu un otrādi būs iespējams nokļūt, arī izmantojot dzelzceļa transportu (nepārtraucot kustību).

Pirmās idejas par *Rail Baltica* projekta nepieciešamību tika izteiktas jau pagājušā gadsimta 90. gadu sākumā, taču ieceres tālāka attīstība ir bijusi lēna. Lai gan turpmākajos gados tika panākts progress *Rail Baltica* projekta attīstībā (piemēram, sadarbības līguma noslēgšana starp Baltijas valstu transporta ministriem 2001. gada novembrī, *Rail Baltica* projekta Starptautiskās koordinācijas padomes sēžu organizēšana, sākot no 2002. gada aprīļa), autora skatījumā būtiskākie notikumi, kas ietekmēja *Rail Baltica* projekta tālāko attīstību, ir notikuši pēc Latvijas un pārējo Baltijas valstu iestāšanās ES 2004. gada maijā. Piemēram, neilgi pirms iestāšanās ES, 2004. gada aprīlī ar Eiropas Padomes lēmumu 884/2004/EC, ar kuru tika grozītas Kopienas vadlīnijas Eiropas komunikāciju tīklu (TEN-T) attīstībai, transporta tīkla sarakstā (tika iekļauti kopumā 30 projekti) *Rail Baltica* projekts tika noteikts par ES prioritāro projektu Nr. 27 [6, 8]. Tas nozīmēja, ka *Rail Baltica* projekta realizēšanai varēs piesaistīt ES līdzfinansējumu.

Ņemot vērā, ka *Rail Baltica* projektam bija iespējams piesaistīt ES līdzfinansējumu, 2005. gada martā *Interreg* sekretariātā tika iesniegts *Rail Baltica Interreg IIIB* projekta pieteikums, un šī paša gada jūnijā Eiropas Komisija (EK) izsludināja iepirkumu par *Rail Baltica* projekta priekšizpēti veikšanu. To veica Dānijas konsorcijs AS COWI. Lai gan priekšizpētē tika analizēti trīs maršruti, kādā veidā Tallina varētu tikt savienota ar Varšavu [10], *Rail Baltica* projekta realizācijā iesaistītās valstis kritizēja AS COWI izstrādāto ziņojumu [5], tādējādi vēlāk tika atkārtoti izstrādāts jauns priekšizpēti ziņojums. Nozīmīgs pavērsiens *Rail Baltica* projekta attīstībā bija arī Pavela Teličkas (*Pavel Telička*) iecelšana *Rail Baltica* projekta koordinators amatā 2005. gada jūlijā [2]. Tas bija būtiski, jo *Rail Baltica* projekts ir starpvalstu projekts, tādējādi bija nepieciešama tā tālākā attīstība, koordinācija un realizācijas nodrošināšana katrā no iesaistītajām valstīm.

Arī turpmākajos gados *Rail Baltica* projekts tika aktīvi attīstīts.

2007. gada aprīlī *Rail Baltica* projekta Starptautiskās koordinācijas grupas sanāksmes laikā tā realizēšana tika sadalīta divos posmos:

- 1) esošās sliežu infrastruktūras (1520 mm) uzlabošana Baltijas valstu starpā;
- 2) detalizētas izpētes veikšana par 1435 mm dzelzceļa līnijas izbūvi.

Tā paša gada jūlijā starp Latvijas un Lietuvas satiksmes ministriem, kā arī starp Latvijas satiksmes ministru un Igaunijas ekonomikas un sakaru ministru tika noslēgti saprašanās memorandi par *Rail Baltica* projekta tālāko īstenošanu divos posmos. Ņemot vērā Baltijas valstu starpā nolemtu, 2007. gada jūlijā Latvijas Satiksmes ministrija EK iesniedza projektus TEN-T līdzfinansējuma saņemšanai izbūvētās sliežu infrastruktūras atjaunošanas darbiem, kā arī tehniski ekonomiskā pamatojuma izstrādei par 1435 mm dzelzceļa līnijas izbūvi. Atbilstoši iesniegtajiem projektiem, 2008. gada februārī EK lēma par līdzfinansējuma piešķiršanu TEN-T. Baltijas valstu vārdā 2009. gada oktobrī Latvija izsludināja iepirkumu par 1435 mm dzelzceļa līnijas izbūves tehniski ekonomisko pamatojumu. Iepirkumā uzvarēja Lielbritānijas uzņēmums *Aecom Ltd.*, ar kuru 2010. gada aprīlī tika noslēgts līgums par izpētes veikšanu. Izvērtējums tika saņemts 2011. gada maijā [5].

Autora skatījumā *Aecom Ltd.* izstrādātais izvērtējums bija pagrieziena punkts *Rail Baltica* projekta tālākajā attīstībā, jo tajā bija ietverti kā iespējamie maršruti (kopumā četri), tā arī detalizēti aprēķini, kas Baltijas valstu lēmumu pieņēmējiem radīja vīziju, ka no tā realizēšanas ir sagaidāmi arī reāli ieguvumi. Par vislabāko, balstoties uz izmaksām, brauciena laiku, potenciālajiem ienākumiem, plašākiem ekonomiskajiem ieguvumiem un vides aspektiem, *Aecom Ltd.* atzina "sarkano" maršrutu Tallina–Pērnavā–Rīga–Paņeveža–Kauņa (728 km) [6, 10]. Šis maršruts paredzēja jaunas 1435 mm sliežu līnijas izbūvi ar trases garumu Latvijā – 235 km, Lietuvā – 264 km, bet Igaunijā – 229 km. Šajā maršrutā pasažieru vilcienu vidējais ātrums tiek plānots 170 km/h, taču varēs attīstīt līdz pat 240 km/h lielu ātrumu. Tas nozīmē, ka brauciens ar pasažieru vilcienu no Tallinas līdz Rīgai ilgs aptuveni divas stundas, bet no Tallinas līdz Lietuvas–Polijas robežai, izmantojot pasažieru vilcienu, būs jāpavada ceļā aptuveni četras stundas [6, 15]. Patlaban šādu attālumu pārvarēšana, izmantojot autotransportu, ir divreiz ilgāka. Galu galā "sarkanais" maršruts tika izvēlēts kā īstenojamais no piedāvātajiem variantiem.

Pēc *Aecom Ltd.* publicētā ziņojuma tika pieņemti dažādi lēmumi, kas intensificēja *Rail Baltica* projekta tālāko attīstību. Baltijas valstu premjerministri 2011. gada novembrī konceptuāli vienojās, ka projekta īstenošanai tiks izveidots kopuzņēmums [11]. Tā kā *Rail Baltica* projekts paredz ne tikai Baltijas valstu savstarpēju savienošānu ar "Eiropas" platuma dzelzceļu, bet arī dzelzceļa savienojuma izveidošanu ar ES centrālo daļu, 2011. gada decembrī Baltijas valstu transporta nozares ministri uzaicināja iesaistīties arī Poliju [5]. Tas bija būtiski arī tāpēc, ka Polijas ziemeļu daļā izbūvētā dzelzceļa infrastruktūra nav piemērota, lai pa to vilciena sastāvi varētu pārvietoties ar ātrumu, kādu plānots izmantot atbilstīgi *Rail Baltica* projektam. Līdz ar to bija nepieciešams pārliecināt Poliju attīstīt arī savu dzelzceļa infrastruktūru, lai nākotnē, izveidojot maršrutu, piemēram, no Rīgas uz Varšavu vai Berlīni, varētu tikt nodrošināts vienmērīgs ātrums.

Atbilstoši 2011. gadā konceptuāli nolemtajam, 2012. gada oktobrī tika parakstīts līgums par 1435 mm līnijas izbūves kopuzņēmuma juridisko izpēti, ko veica Baltijas valstu juridisko uzņēmumu apvienība *Trinita* [5]. Apliecinot ieinteresētību *Rail Baltica* projekta tālākā attīstīšanā, 2013. gada aprīlī Baltijas valstu transporta ministri parakstīja deklarāciju par turpmākās sadarbības nodrošināšanu. Nozīmīga bija arī 2013. gada septembrī Baltijas valstu, Somijas un Polijas transporta nozares ministru parakstītā deklarācija, kurā tika iekļauti *Rail Baltica* projekta kopuzņēmuma dibināšanas pamatprincipi [3]. Kopuzņēmums tika dibināts 2014. gada oktobrī, bet šī paša gada novembrī tas tika reģistrēts Latvijas Republikas Uzņēmumu reģistrā kā akciju sabiedrība *RB Rail* [5]. Kopuzņēmuma izveides mērķis bija izveidot ietvaru, caur kuru būtu iespējams pārraudzīt *Rail Baltica* projekta projektēšanu, būvniecību, kā arī marketingu. Tā kā *AS RB Rail* ir Baltijas valstu kopuzņēmums, tā kapitāldaļas 33,33 % apmērā tika sadalītas starp Latvijas uzņēmumu SIA "Eiropas dzelzceļa līnijas", Igaunijas kapitālsabiedrību *OÜ Rail Baltic Estonia* un Lietuvas uzņēmumu *UAB Rail Baltica statyba* [1].

Turpmākajos gados *Rail Baltica* projekta attīstība turpināja strauji attīstīties. Ņemot vērā, ka Baltijas valstis projekta *Rail Baltica* realizācijai, kura izmaksas tiek lēstas aptuveni 3,68 miljardu eiro apmērā, var pretendēt uz 85 % EK līdzfinansējumu [7], *AS RB Rail* 2015. gada februārī Baltijas valstu

vārdā EK iesniedza pieteikumu *Rail Baltica* projekta pirmās kārtas finansējuma piešķiršanai. Līdzās šim pieteikumam papildus tika nosūtīta arī Baltijas valstu transporta nozares ministru parakstītā atbalsta vēstule [5]. 2015. gada jūnijā Baltijas valstu, Polijas un Somijas transporta un infrastruktūras ministri, kā arī EK transporta komisāre Violeta Bulca (*Violet Bulc*) parakstīja deklarāciju, kurā pauda apņemšanos un ieinteresētību realizēt *Rail Baltica* projektu [9]. Iepriekš minētās darbības bija nepieciešamas, lai pārliecinātu citas ES valstis par *Rail Baltica* projekta nozīmīgumu. Rezultātā 2015. gada 10. jūlijā ES dalībvalstis apstiprināja projektu sarakstu, kurā bija iekļauti projekti, kuriem tiek piešķirts finansējums atbilstoši Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentam (*Connecting Europe Facility*). Tas paredzēja 442,2 miljonu eiro līdzfinansējumu jeb 81,83 % piešķiršanu *Rail Baltica* projekta pirmās kārtas īstenošanai [8]. Savukārt 2015. gada novembrī Eiropas Inovācijas un tīklu izpildaģentūra (*Innovation and Networks Executive Agency*) un AS *RB Rail* parakstīja finansēšanas līgumu. Finansējums tika piešķirts darbībām, kuras Baltijas valstis uzsāka 2015. gadā un kuras jāpabeidz līdz 2020. gada beigām – tehniskai izpētei, zemes atsavināšanai, pirmajiem būvdarbiem, atbalsta pasākumiem, komunikācijai ar sabiedrību un darbu uzraudzībai [4].

***Rail Baltica* attīstības politiskais fons**

Lai gan *Rail Baltica* projekts ir Baltijas valstu kopējs infrastruktūras projekts, Latvijā, Lietuvā un Igaunijā ir bijusi atšķirīga izpratne par tā realizēšanas nepieciešamību. Citiem vārdiem sakot, lielu ietekmi uz tā tālāko attīstību atstāja iekšpolitiskie procesi šajās valstīs. No Baltijas valstīm tieši Latvijā bija novērojamas dažādu pušu cīņas – vieni tiecās veicināt tā attīstību, citi – tieši pretēji – panākt tā atcelšanu.

Rail Baltica projekta attīstības nozīmīgākie notikumi norisinājās pēc Baltijas valstu pievienošanās ES. Tas izpaudās arī ar *Rail Baltica* projekta attīstību saistītajos iekšpolitiskajos procesos Latvijā. Dažādi aktori pauduši gan atbalstošus, gan noraidošus uzskatus par *Rail Baltica* projektu saistībā ar tā militārajiem, ekonomiskajiem, savienojuma ar ES centrālo daļu, kā arī vides aspektiem. Visaktīvāk argumentācija “par” un “pret” *Rail Baltica* projekta īstenošanas nepieciešamību tika pausta saistībā ar tā ekonomiskajiem, kā arī savienojuma ar ES centrālo daļu aspektiem.

Rail Baltica tika pasniegts kā ekonomiski pamatots un nozīmīgs projekts, jo pēc tā realizācijas Ziemeļu–Dienvīdus transporta koridorā būtu iespējams pārvadāt dažāda rakstura kravas. Tas ir īpaši būtiski, lai mazinātu Latvijas tranzīta nozares un dzelzceļa kravu pārvadājumu atkarību no Krievijas. Tādējādi šajā argumentācijas virzienā iezīmējas ģeopolitiskās drošības naratīva elementi. Uz tā ekonomisko nozīmīgumu norādīja Latvijas politiķi, no kuriem visaktīvākie bija toreizējais satiksmes ministrs Anrijs Matīss (2014. gada marts, aprīlis, oktobris; 2015. gada janvāris) un Roberts Zīle (2012. gada marts; 2013. gada maijs), uzņēmuma VAS “Latvijas dzelzceļš” pārstāvis, lobisti, kā arī atsevišķu pašvaldību pārstāvji. Vienlaikus ar mērķi panākt finanšu novirzīšanu citām transporta nozares prioritātēm tika norādīts arī uz *Rail Baltica* projekta ekonomisko maznozīmīgumu, apgalvojot, ka no tā realizācijas nebūs ekonomiska piensuma. Uz to norādīja politiķi, no kuriem visaktīvākais bija Ventpils mērs Aivars Lembergs (2011. gada oktobris; 2012. gada augusts; 2013. gada oktobris) un toreizējais satiksmes ministrs Uldis Augulis (2011. gada oktobris, decembris). Ļoti aktīvs bija arī bijušais VAS “Latvijas dzelzceļš” valdes priekšsēdētājs Uģis Magonis (2006. gada maijs; 2008. gada jūnijs; 2009. gada jūnijs, jūlijs; 2011. gada oktobris; 2012. gada februāris, marts).

Līdzīga argumentācija tika pausta saistībā ar *Rail Baltica* projekta nozīmīgumu Latvijas un pārējo Baltijas valstu savienošanā ar ES centrālo daļu, kā rezultātā Latvija kļuvis par pilnībā integrētu valsti ES transporta sistēmā. Visaktīvāk to atbalstīja politiķi R. Zīle (2010. gada decembris; 2011. gada aprīlis), toreizējā Saeimas priekšsēdētāja Solvita Āboltiņa (2012. gada jūnijs; 2014. gada jūlijs) un ārlietu ministrs Edgars Rinkēvičs (2012. gada oktobris; 2015. gada aprīlis). To atzina arī politiskā partija Nacionālā apvienība “Visu Latvijai!” – “Tēvzemei un Brīvībai/LNNK”, arī vairāki transporta nozares eksperti. Vienlaikus bija mēģinājumi *Rail Baltica* projekta vietā realizēt ātrgaitas dzelzceļa līniju no Rīgas uz Maskavu, kā arī norisinājās aktīvi mēģinājumi *Rail Baltica* projektā iesaistīt arī Krieviju, kas principā izgāzta tā tālāko

attīstību, jo visticamāk, ka sliežu ceļš tiktu uzbūvēts līdz Latvijai ar cerību, ka tālāk tas netiks pagarināts. To visaktīvāk pauda Ainārs Šlesers (2004. gada maijs; 2005. gada aprīlis, septembris; 2007. gada septembris, oktobris), ieņemot Ministru prezidenta biedra, kā arī satiksmes ministra amatus, kā arī toreizējais satiksmes ministrs Uldis Augulis (2010. gada decembris; 2011. gada marts, aprīlis, jūnijs). Uz to norādīja arī politisko partiju apvienības “Saskaņas centrs” pārstāvis, bijušais VAS “Latvijas dzelzceļš” valdes priekšsēdētājs U. Magonis, kā arī Satiksmes ministrija. Šajā argumentācijas virzienā tika uzsvērtā Latvijas ģeopolitiskā orientācija. Proti, ka būtiski ir nodrošināt *Rail Baltica* projekta realizāciju, lai Latvija būtu daļa no Eiropas telpas. Vienlaikus tika mēģināts mainīt Latvijas ģeopolitisko kursu Krievijas virzienā.

Tāpat arī autors konstatēja, ka viens no argumentācijas virzieniem ir bijis *Rail Baltica* projektu pozicionēt saistībā ar tā militāro nozīmīgumu. Lai gan Latvijā tas šādi netika plaši pozicionēts no atbalstītāju un noraidītāju puses, tomēr tika identificēta tā pozicionēšana arī kā militāras nozīmes projektam, jo jaunizbūvētā infrastruktūra varētu tikt izmantota militāra rakstura kravu pārvadājumiem. Atbalstītāju retorikā tas izpaudās pēc Ukrainas krīzes sākuma. Viens no tā izteicējiem bija Eiropas Parlamenta deputāts R. Zīle (2014. gada aprīlis), taču to uzsvēra arī Satiksmes ministrijas pārstāvis (2015. gada februāris) un pilnsabiedrība “RB Latvija” (2015. gada jūnijs), pieminot Latvijas aizsardzības resora ieinteresētību.

Lai gan trīs iepriekšminētie virzieni ir saistīti ar ģeopolitiskajiem aspektiem, autors arī secina, ka *Rail Baltica* projektu tika mēģināts pasniegt kā vidi apdraudošu (sākot no 2015. gada marta), lai izmainītu trases novietojumu un, iespējams, padarītu to neīstenojamu. Uz iespējamiem vides riskiem norādīja galvenokārt projektā skarto pašvaldību iedzīvotāji (īpaši Mārupes novada un Rīgas pilsētas), citas pašvaldības, aktivisti (īpaši biedrība “Āgenskalns – mūsu mājas”), kā arī nozīmīgs bija politiķa Andra Amerika paustais viedoklis. Tajā pašā laikā atbalstītāji norādīja, ka tas neradīs vides apdraudējumu, ko pauda Satiksmes ministrijas ierēdņi, aktivisti, kā arī atsevišķu trases skarto pašvaldību iedzīvotāji.

Secinājumi

Visnozīmīgākā ietekme uz *Rail Baltica* projekta tālāko attīstību bija iesaistīto valstu iekšpolitiskajiem procesiem. Latvijas gadījumā nozīmīgu lomu spēlēja argumentācija, kas saistīta ar arī militārajām aspektiem. Savukārt argumentācijai par vides aspektiem bija maza ietekme tā tālākajā attīstībā. Taču, ņemot vērā *Rail Baltica* projekta radīto ietekmi uz vidi (tostarp tiek vērsta uzmanība uz plūstošajām smiltīm Pārdaugavā), jebkurā brīdī *Rail Baltica* projekta radītā vides apdraudējuma riski varēja pārvērsties masveida kustībā, rezultātā tā realizēšana būtu apgrūtināta. Tā kā *Rail Baltica* projekts patlaban ir tikai projektēšanas stadijā, nav izslēdzama intensīva videi radītā apdraudējuma aktualizēšana, un rezultātā var netikt uzsākta tā izbūve.

Rail Baltica projekts tika pasniegts kā vitāli nepieciešams, lai tiktu veicināta izpratne par tā realizēšanas nepieciešamību. Ja *Rail Baltica* projekta daudzinašana kā par nepieciešamu nebūtu bijusi sistemātiska (jo īpaši R. Zīles un A. Matīsa izpildījumā), tad aktoriem (jo īpaši A. Lembergam, U. Augulim, U. Magonim un A. Šleseram) būtu bijis vieglāk pārliecināt Latvijas politisko eliti un lēmumu pieņēmējus, sabiedrību, kā arī starptautisko sabiedrību par savu argumentāciju. Proti, tie piedāvātu attīstīt jaunus dzelzceļa savienojumus Rietumu–Austrumu transporta koridorā (centieni panākt *Rail Baltica* projekta pagarināšanu līdz Krievijai, kā arī realizēt ātrgaitas dzelzceļa līnijas projektu no Rīgas uz Maskavu).

Ja šādiem diskursiem noticētu, tad nebūtu iespējams izveidot kopēju Baltijas valstu pozīciju par *Rail Baltica* projekta īstenošanas nepieciešamību, un tas paliktu tikai ideju līmenī. Savukārt ES nevarētu uzlikt par pienākumu realizēt *Rail Baltica* projektu. Proti, dalībvalstīm pašām jāizrāda iniciatīva, jācenšas ES pārliecināt par plānotā projekta nozīmīgumu, jo infrastruktūras projektu, kuriem ES dalībvalstis tiecas iegūt līdzfinansējumu, ir daudz, turklāt tie savstarpēji konkurē. Ja aktori nebūtu sistemātiski pamatojuši *Rail Baltica* projekta nozīmīgumu, projekts nebūtu attīstīts līdz pašreizējai fāzei. Vienlaikus darba autors secina, ka argumentācija “par” un “pret” *Rail Baltica* projekta īstenošanu turpināsies arī turpmākajos gados, jo līdzfinansējums ir piešķirts tikai pirmajai kārtai.



Latvia's Integration into the Transport System of the European Union: Development of the Project *Rail Baltica* in Latvia

Abstract

The article analyses the development of the project *Rail Baltica* until the decision on co-financing for the first round of its implementation. Initially, Latvia's integration into the transport system of the European Union, historical development of the project *Rail Baltica*, as well as domestic policy development in Latvia, which influenced further development of the project *Rail Baltica* in Latvia, is examined.

The author concludes that although the project *Rail Baltica* is a common infrastructure object of all three Baltic States, initially a supportive national position must have been formed. In Latvia's case the need of its implementation was mainly influenced by arguments related to the economic, connection to the central part of the EU, and also military aspects. If supportive arguments would not have been expressed systematically, a supportive national position on the implementation of the project *Rail Baltica* would have never been established. As a result, it would be impossible to create a common position of the Baltic States, which in turn would put an end to get co-financing for its implementation.

Keywords: project *Rail Baltica*, railway, transport system of the EU, central part of the EU.

Literatūra

1. Darbu sāk Baltijas valstu kopuzņēmums RB Rail. *Pilnsabiedrība "RB Latvija"*. 26.11.2014. Iegūts no: www.railbaltica.info/darbu-sak-baltijas-valstu-kopuznemums-rb-rail/ [sk. 10.06.2016.].
2. EK par "Rail Baltica" projekta koordinātoru iecēlusi bijušo ES komisāru Pavelu Teličku. *LETA*. 21.07.2015. Iegūts no: www.leta.lv/archive/search/?patern=rail+baltica&item=35470205-B4C0-48F8-A01B-71C21E34CACF&date=788911200,1451685600&mode=stem [sk. 10.06.2016.].
3. Joint Declaration between the Minister of Transport of the Republic of Finland, the Minister of Economic Affairs and Communications of the Republic of Estonia, the Minister of Transport of the Republic of Latvia, the Minister of Transport and Communications of the Republics of Lithuania, the Minister of Transport, Construction and Maritime Economy of the Republic of Poland, on the Establishment of Rail Baltica/Rail Baltic, Baltic Joint Venture and on the Enhanced Cooperation in the Rail Baltica/Rail Baltic Project, which is a Conventional High-speed Railway in the Baltic States. *Latvijas Republikas Satiksmes ministrija*. 16.09.2013. Iegūts no: www.sam.gov.lv/images/modules/items/PDF/item_4367_Info_ieviet_majaslapa.pdf [sk. 10.06.2016.].
4. Paraksta līgumu par 442 miljoni eiro ES finansējumu Rail Baltic / Rail Baltica. *Latvijas Republikas Satiksmes ministrija*. 24.11.2015. Iegūts no: www.sam.gov.lv/?cat=8&art_id=5363 [sk. 10.06.2016.].
5. "Rail Baltica". *Latvijas Republikas Satiksmes ministrija*. 24.11.2015. Iegūts no: www.sam.gov.lv/sm/content/?cat=467 [sk. 10.06.2016.].
6. Rail Baltica final report: Executive summary. *AECOM Limited*. 31.05.2011. Iegūts no: www.sam.gov.lv/images/modules/items/PDF/item_3195_Rail_Baltica_Final_Report_Executive_Summary_31_05_11_FINAL_v2.pdf [sk. 10.06.2016.].
7. "Rail Baltica" izmaksātu 3,68 miljardus eiro, Latvijā 1,27 miljardus. *Neatkarīgā Rīta Avīze*. 28.06.2011. Iegūts no: www.nra.lv/ekonomika/50452-rail-baltica-izmaksatu-3-68-miljardus-eiro-latvija-1-27-miljardus.htm [sk. 10.06.2016.].
8. "Rail Baltica" projekts sāksies ar atzara izbūvi no centrālās stacijas uz lidostu. *Pilnsabiedrība "RB Latvija"*. 22.07.2015. Iegūts no: www.railbaltica.info/rail-baltica-projekts-saksies-ar-atzara-izbuvi-no-centralas-stacijas-uz-lidostu/ [sk. 10.06.2016.].
9. Rīgā paraksta deklarāciju par "Rail Baltica" attīstību. *Financenet*. 22.06.2015. Iegūts no: www.financenet.tvnet.lv/zinas/565244-riga-paraksta-deklaraciju-par-rail-baltica-attistibu [sk. 10.06.2016.].
10. Tehniski ekonomiskais pamatojums *Rail Baltica* dzelzceļam, galvenie secinājumi un rekomendācijas. *Eiropas Komisija*. 2007. gada janvāris. Iegūts no: www.ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/evaluation/rail-baltica/concl_lv.PDF [sk. 10.06.2016.].
11. Vēsture. *Pilnsabiedrība "RB Latvija"*. 25.11.2014. Iegūts no: www.railbaltica.info/par-projektu/vesture/ [sk. 10.06.2016.].