

Valsts akciju sabiedrības  
“Latvijas dzelzceļš”  
publiskās lietošanas dzelzceļa  
infrastruktūras

TĪKLA PĀRSKATS  
2022

## VERSIJU KONTROLE

Versija	Datums	Sadaļa	Izmaiņu apraksts
1.0	11.01.2021.	-	Sākotnējā versija
1.1	22.01.2021.	5.2.11., 5.3.(4), 5.3.(5)(c), 5.3.(5)(f).	<i>Saskaņā ar LRN 22.01.2021. vēstuli Nr.L-6.3.1/14-2021 tika veikti šādi grozījumi:</i> <ul style="list-style-type: none"><li>- 5.2.11.apakšnodaļa izteikta jaunā redakcijā;</li><li>- 5.3.apakšpunkta (4) daļa izteikta jaunā redakcijā;</li><li>- 5.3.apakšpunkta (5)(c) un (5)(f) daļas izteiktas jaunā redakcijā.</li></ul>

# SATURA RĀDĪTĀJS

VERSIJU KONTROLE	2
SATURA RĀDĪTĀJS	3
1. VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA	9
1.1. Ievads	9
1.2. Tīkla pārskata mērķis	9
1.3. Tiesiskie aspekti	9
1.3.1. Tiesiskais regulējums	9
1.3.1.1. ES tiesību akti	9
1.3.1.2. Nacionālie tiesību akti	10
1.3.1.3. Uz Dzelzceļa likuma pamata izdotie saistošie normatīvie dokumenti	10
1.3.1.4. Uz Dzelzceļa likuma pamata noslēgtie līgumi	10
1.3.2. Juridiskais statuss un atbildība	11
1.3.3. Sūdzības iesniegšanas procedūra	11
1.4. Tīkla pārskata struktūra	11
1.5. Derīguma termiņš un atjaunināšanas process	12
1.5.1. Derīguma termiņa periods	12
1.5.2. Atjaunināšanas process	12
1.5.3. Publicēšana	12
1.6. Kontakti	13
1.7. Eiropas infrastruktūras pārvaldītāju/infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicēju starptautiskā sadarbība	13
1.7.1. Dzelzceļa kravu koridori	13
1.7.2. RailNetEurope	13
1.7.2.1. Vienas pieturas aģentūra (OSS)	14
1.7.2.2. RNE IT risinājumi	14
1.7.3. Cita starptautiskā sadarbība	15
2. INFRASTRUKTŪRA	18
2.1. Ievads	18
2.2. Tīkla sastāvdaļas	18
2.2.1. Limits / Tīkla robežas	18
2.2.2. Pievienotie dzelzceļa tīkli	19
2.3. Tīkla apraksts	20
2.3.1. Ceļu topoloģija	20
2.3.2. Sliežu ceļa platums	20
2.3.3. Stacijas un mezgli	20
2.3.4. Slodze uz ceļu	21

2.3.5.	Svara ierobežojumi	21
2.3.6.	Gradianti iecirkņos	21
2.3.7.	Maksimālais vilcienu ātrums	21
2.3.8.	Maksimālais vilcienu garums	21
2.3.9.	Elektrifikācija	21
2.3.10.	Signalizācijas sistēmas	21
2.3.11.	Satiksmes kontroles un vadības sistēmas	22
2.3.12.	Sakaru sistēmas	24
2.3.13.	Vilcienu vadības kontrolsistēmas	25
2.4.	Satiksmes ierobežojumi	25
2.4.1.	Specializētā infrastruktūra	25
2.4.2.	Vides ierobežojumi	25
2.4.3.	Bīstamas kravas	25
2.4.4.	Tuneļu ierobežojumi	25
2.4.5.	Tiltu ierobežojumi	25
2.5.	Infrastruktūras pieejamība	26
2.6.	Infrastruktūras attīstība	26
3.	PIEKĻUVES NOSACĪJUMI	28
3.1.	Ievads	28
3.2.	Vispārējās piekļuves prasības	28
3.2.1.	Infrastruktūras jaudas sadales kārtība	28
3.2.2.	Nosacījumi attiecībā uz piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai	28
3.2.3.	Licences	29
3.2.4.	Drošības sertifikāts	29
3.2.5.	Saistību segums	29
3.3.	Komerčiālie nosacījumi	29
3.3.1.	Pamata vienošanās	29
3.3.2.	Līgumi ar dzelzceļa pārvadātājiem	29
3.3.3.	Līgumi ar pieteikumu iesniedzējiem	30
3.3.4.	Vispārīgie noteikumi un nosacījumi	30
3.4.	Īpašas piekļuves prasības	30
3.4.1.	Ritošā sastāva ekspluatācijas prasības	30
3.4.2.	Personāla kvalifikācijas prasības	31
3.4.3.	Ārkārtas kravu pārvadājumi	31
3.4.4.	Bīstamās kravas	31
3.4.5.	Izmēģinājuma braucieni un speciālie vilcieni	32
4.	INFRASTRUKTŪRAS JAUDAS SADALE	34
4.1.	Ievads	34
4.2.	Procesa apraksts	34
4.2.1.	Ikgadējā infrastruktūras jaudas sadale	34

4.2.2.	Infrastruktūras jaudas pieprasījumu pieteikumi ārpusplāna vilcieniem	35
4.2.3.	Vilcienu ceļu iedalīšanas kārtība	35
4.3.	Jaudas spējas rezervēšana pagaidu jaudas ierobežojumiem	36
4.3.1.	Vispārīgie principi	36
4.3.2.	Termiņi un informācijas sniegšanas kārtība pretendentiem	36
4.4.	Pamata vienošanās ietekme	36
4.5.	Vilcienu ceļu piešķiršanas process	36
4.5.1.	Jaudas pieprasījumu pieteikumi gada grafikam	36
4.5.2.	Aizkavētie jaudas pieprasījumu pieteikumi gada grafikam	37
4.5.3.	Jaudas pieprasījumu pieteikumi ārpusplāna vilcieniem	37
4.5.4.	Infrastruktūras jaudas sadales koordinēšanas process	37
4.5.5.	Domstarpību izšķiršanas procedūra	38
4.6.	Pārslogota infrastruktūra	39
4.6.1.	Pārslogota infrastruktūra	39
4.6.2.	Īslaicīga infrastruktūras jaudas nepietiekamība	39
4.7.	Speciālais ritošais sastāvs un bīstamas kravas	40
4.8.	Noteikumi pēc vilcienu ceļa piešķiršanas	40
4.8.1.	Vilcienu kustības gada grafika maiņa	40
4.8.2.	Vilcienu kustības gada grafika grozījumi	40
4.8.3.	Vilcienu ceļu izmantošanas noteikumi	41
4.8.4.	Vilcienu ceļu atcelšanas noteikumi	42
4.9.	Starptautiskā kustības grafika izstrādes procesa (ttr) attīstība	42
4.9.1.	TTR mērķi	42
4.9.2.	Procesa komponenti	43
4.9.3.	Projekta TTR īstenošana	43
4.9.3.1.	Jaudas nepieciešamības paziņojumi	43
4.9.3.2.	Jaudas modelis	44
4.9.4.	TTR izmēģinājuma projekts	44
5.	PAKALPOJUMI UN MAKSA	46
5.1.	Ievads	46
5.2.	Maksas principi	46
5.2.1.	Infrastruktūras maksas pamatprincipi	46
5.2.2.	Pārslodzes maksa	47
5.2.3.	Vides maksa	47
5.2.4.	Projektu maksa	47
5.2.5.	Atlaides	47
5.2.6.	Tīkla darbības uzlabošanas maksa	48
5.2.7.	Maksa par infrastruktūras jaudu, kas izmantota infrastruktūras uzturēšanai un tehnoloģisko procesu nodrošināšanai	48
5.2.8.	Pieteikuma nodrošinājuma maksājums	48

5.2.9.	Uzcenojumi	48
5.2.10.	Tirgus segmentēšanas principi un tirgus segmentēšanas kritēriji	49
5.2.11.	Tirgus segmentu saraksts	49
5.3.	Minimālais piekļuves pakalpojumu komplekss un maksa	50
5.4.	Papildu pakalpojumi un maksa	53
5.5.	Palīgpakalpojumi un maksa	54
5.6.	Finansiālas sankcijas un stimuli	56
5.6.1.	Soda naudas par iedalīto vilcienu ceļu grozīšanu	56
5.6.2.	Soda naudas par iedalīto vilcienu ceļu maiņu	56
5.6.3.	Soda naudas par iedalīto vilcienu ceļu neizlietošanas gadījumā	56
5.6.4.	Soda naudas par iedalīto vilcienu ceļu atcelšanu	56
5.6.5.	Maksas stimuli / Atlaides	56
5.7.	Tīkla darbības uzlabošanas shēma	57
5.7.1.	Vispārīgie principi un mērķi	57
5.7.2.	Vilcienu kustības izpildes kvalitātes kontrole	57
5.7.3.	Finanšu modelis	57
5.7.4.	Pārvaldības un strīdu izšķiršanas sistēma	57
5.8.	Infrastruktūras maksas izmaiņas	57
5.9.	Norēķinu kārtība	58
6.	VILCIENU KUSTĪBAS ORGANIZĒŠANA	61
6.1.	Ievads	61
6.2.	Ekspluatācijas noteikumi	61
6.3.	Ekspluatācijas pasākumi	61
6.3.1.	Principi	61
6.3.2.	Vilcienu kustības organizēšana	61
6.3.3.	Vilcienu kustības traucējumi	61
6.4.	Vilcienu informācijas un monitoringa rīki	61
7.	APKALPES VIETAS	63
7.1.	Ievads	63
7.2.	Servisa iespējas pārskats	63
7.3.	LDz kā apkopes vietas operatora sniegtie pakalpojumi	63
7.3.1.	Vispārīgie noteikumi	63
7.3.2.	Pasažieru stacijās sniegtie pakalpojumi	63
7.3.2.1.	Vispārīga informācija	63
7.3.2.2.	Pakalpojumi	63
7.3.2.3.	Pakalpojuma aprīkojuma apraksts	64
7.3.2.4.	Maksa	64
7.3.2.5.	Piekļuves nosacījumi	66
7.3.2.6.	Pakalpojumu nodrošināšanas iespējas	67
7.3.3.	Kravas termināļu pakalpojumi	67

7.3.4.	Šķirošanas un vilcienu formēšanas pakalpojumi, ieskaitot manevru darbu veikšanas vietas	67
7.3.5.	Stāvēšanas pakalpojumi	67
7.3.6.	Tehniskās apkopes pakalpojumi	67
7.3.7.	Citi tehniskie pakalpojumi, ieskaitot tīrīšanas un mazgāšanas pakalpojumus	67
7.3.8.	Pakalpojumi jūras un iekšzemes ūdens ostās	68
7.3.9.	Palīdzības dienesta pakalpojumi	68
7.3.10.	Degvielas uzpildes pakalpojumi	68
7.4.	Citu apkalpes vietas operatoru sniegtie pakalpojumi	68
PIELIKUMU NUMERĀCIJA		70
JĒDZIENU SARAKSTS		71

# 1

## VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA



# 1. VISPĀRĪGA INFORMĀCIJA

## 1.1. Ievads

(1) Valsts akciju sabiedrība "Latvijas dzelzceļš" (LDz) kā publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs Latvijas Republikā, saskaņā ar Dzelzceļa likumu ir sagatavojusi un publicējusi šo Tīkla pārskatu.

(2) Tīkla pārskata galvenā mērķa grupa ir pieteikumu iesniedzēji, pārvadātāji un citi, kas plāno pieprasīt jaudu LDz pārvaldītājam publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras (LDz infrastruktūra) izmantošanai Latvijā. Tīkla pārskats satur informāciju par LDz infrastruktūru, tajā ir iekļauta arī informācija par savienoto infrastruktūru un apkalpes vietām, kā arī institūcijām, kas piedalās lēmumu pieņemšanā par LDz infrastruktūras izmantošanu (shēma).

<b>Apelācijas iestāde</b>	Tiesa (saskaņā ar Dzelzceļa likuma 31.panta.3.daļu)
<b>Dzelzceļa regulatīvā institūcija</b>	LR Valsts Dzelzceļa administrācija
<b>Infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicējs</b>	AS "LatRailNet"
<b>Infrastruktūras pārvaldītājs</b>	VAS "Latvijas dzelzceļš"

## 1.2. Tīkla pārskata mērķis

Šā Tīkla pārskata mērķis ir informēt pieteikumu iesniedzējus par vispārējiem noteikumiem, termiņiem, procedūrām un kritērijiem attiecībā uz shēmām, kas attiecas uz maksas noteikšanu un jaudas sadali, tostarp papildu informāciju, kas vajadzīga, lai iesniegtu infrastruktūras jaudas pieprasījumus. Tīkla pārskatā ir iekļauta arī informācija par piekļuves nosacījumiem dzelzceļa līnijām, apkalpes vietām un pakalpojumiem šajās vietās.

## 1.3. Tiesiskie aspekti

### 1.3.1. Tiesiskais regulējums

Tīkla pārskats ir sagatavots, pamatojoties uz ES dzelzceļa paketi, kā arī Latvijas Republikas tiesību aktiem. Turpmāk norādīts svarīgāko tiesību aktu, kas saistīti ar dzelzceļa infrastruktūras ekspluatāciju un izmantošanu Latvijā, saraksts. Saraksts nav izsmeļošs.

#### 1.3.1.1. ES tiesību akti

- [EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2012/34/ES \(2012. gada 21. novembris\), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu \(pārstrādāta redakcija\);](#)
- [EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA \(ES\) 2016/2370 \(2016. gada 14. decembris\), ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2012/34/ES groza attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību;](#)
- [EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA \(ES\) Nr. 913/2010 \(2010. gada 22. septembris\) par Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravas pārvadājumiem](#)
- [EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA \(EK\) Nr. 1371/2007 \(2007. gada 23. oktobris\) par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem ;](#)
- [EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA \(EK\) Nr. 1370/2007 \(2007. gada 23. oktobris\) par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu \(EEK\) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu \(EEK\) Nr. 1107/70;](#)

- [KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA \(ES\) 2015/10 \(2015. gada 6. janvāris\) par kritērijiem pieteikuma iesniedzējiem, kas pieteikušies uz dzelzceļa infrastruktūras jaudu, un Īstenošanas regulas \(ES\) Nr. 870/2014 atcelšanu;](#)
- [KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA \(ES\) Nr. 869/2014 \(2014. gada 11. augusts\) par jauniem dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem;](#)
- [KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA \(ES\) 2015/909 \(2015. gada 12. jūnijs\) par kārtību, kā aprēķināt izmaksas, kas tieši radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus;](#)
- [KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA \(ES\) 2015/171 \(2015. gada 4. februāris\) par dažiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanas procedūras aspektiem;](#)
- [KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA \(ES\) 2017/2177 \(2017. gada 22. novembris\) par piekļuvi apkalpes vietām un ar dzelzceļu saistītajiem pakalpojumiem;](#)
- [KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA \(ES\) 2018/763 \(2018. gada 9. aprīlis\), ar ko nosaka praktisku kārtību vienoto drošības sertifikātu izdošanai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu \(ES\) 2016/798 un atceļ Komisijas Regulu \(EK\) Nr.653/2007.](#)

#### **1.3.1.2. Nacionālie tiesību akti**

- [Latvijas Republikas Dzelzceļa likums \(stājās spēkā 1998.gada 1.novembrī\) \(ar grozījumiem\);](#)
- [Ministru kabineta 2016.gada 19.aprīļa noteikumi Nr.244 "Noteikumi par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras tīkla pārskata saturu";](#)
- [Ministru kabineta 2016.gada 15.jūlija noteikumi Nr.472 "Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadales noteikumi";](#)
- [Ministru kabineta 2010.gada 03.augusta noteikumi Nr.724 "Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumi" \(TEN\);](#)
- [Ministru kabineta 2016.gada 16. augusta noteikumi Nr.558 "Dzelzceļa pārvadātāju licencēšanas noteikumi";](#)
- [Ministra kabineta 2004.gada 07. septembra noteikumi Nr.1005 "Kārtība, kādā pārvadātājs nodod tā rīcībā esošos resursus dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam dzelzceļa satiksmes atjaunošanai pēc negadījuma, un kārtība, kādā pārvadātājam atlīdzina resursu vērtību".](#)

#### **1.3.1.3. Uz Dzelzceļa likuma pamata izdotie saistošie normatīvie dokumenti**

- [AS "LatRailNet" 2017.gada 30.jūnija noteikumi Nr.JALP-7.6/01-2017 "Maksas aprēķināšanas shēma";](#)
- [AS "LatRailNet" 2017.gada 30.jūnija noteikumi Nr.JALP-7.6/02-2017 "Maksas iekasēšanas shēma";](#)
- [AS "LatRailNet" 2017.gada 30.jūnija noteikumi Nr.JALP-7.6/03-2017 "Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras tīkla darbības uzlabošanas shēma";](#)
- [AS "LatRailNet" 2016.gada 06.septembra noteikumi Nr.JALP-7.6/01-2016 "Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadales shēma".](#)

#### **1.3.1.4. Uz Dzelzceļa likuma pamata noslēgtie līgumi**

- 2018.gada 09. novembrī starp Satiksmes ministriju un VAS "Latvijas dzelzceļš" noslēgtais Daudz gadu līgums par VAS "Latvijas dzelzceļš" pārvaldīšanā esošās publiskās lietošanas

dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas un attīstības plānošanu un finansēšanu tiek pievienots Tīkla pārskata 1.3.A pielikumā.

### 1.3.2. Juridiskais statuss un atbildība

(1) Tīkla pārskata saturs ir aprakstīts [EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES 2012. gada 21. novembra DIREKTĪVAS 2012/34/ES 27. pantā](#) un IV pielikumā un [Ministru kabineta 2016.gada 19.aprīļa noteikumos Nr.244 "Noteikumi par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras tīkla pārskata saturu"](#).

(2) Tīkla pārskats satur tiesību aktos ietvertā regulējuma kopsavilkumu, lai dotu iespēju sagatavot jaudas pieprasījumu attiecīgajam periodam un nodrošinātu pārredzamu un nediskriminējošu piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai un pakalpojumiem apkalpes vietās, kā arī nepieciešamo informāciju piekļuves tiesību izmantošanai. Pieteikuma iesniedzējam ir pienākums iepazīties ar attiecīgajiem tiesību aktiem un sekot līdzi grozījumiem tajos oficiālajā izdevumā „Latvijas Vēstnesis”. Tiesību akti tiek piemēroti attiecīgajā brīdī spēkā esošajā redakcijā vai tiek piemēroti dokumenti, kas to aizstāj.

(3) Tīkla pārskats satur būtisko funkciju veicēja<sup>1</sup> vai apkalpes vietas operatora<sup>2</sup> sniegto informāciju vai atsauces uz to tīmekļa vietnēm, ko LDz publicē saskaņā ar [Latvijas Republikas Dzelzceļa likuma](#) un ar to saistīto tiesību aktu prasībām. Informācijas sniedzējs nodrošina, ka sniegtā informācija ir pilnīga un patiesa.

(4) LDz nav atbildīga par sekām, kas radušās drukas kļūdu vai nepareizas teksta izpratnes dēļ, kā arī neatbild par dzelzceļa infrastruktūras tīkliem, ko nepārvalda LDz un kas nav iekļauti Tīklā pārskatā.

(5) LDz nav pienākuma īpašā veidā informēt katru pieteikuma iesniedzēju par Tīkla pārskata grozījumiem, jo ikviens interesents ar tiem var iepazīties LDz tīmekļa vietnē [www.ldz.lv](http://www.ldz.lv).

### 1.3.3. Sūdzības iesniegšanas procedūra

(1) Pieteikuma iesniedzējs var pārsūdzēt LDz darbību vai pieņemt lēmumu, tostarp Tīkla pārskata saturu, vērsties pie LDz ar iesniegumu, nosūtot to uz Tīkla pārskata 1.8.punktā norādīto adresi.

(2) Ja Pieteikuma iesniedzēju neapmierina LDz sniegtais iesnieguma izskatīšanas rezultāts vai rodas domstarpības, Pieteikuma iesniedzējam saskaņā ar Dzelzceļa likuma 31.panta astoto daļu ir tiesības vērsties ar sūdzību Valsts Dzelzceļa administrācijā.

## 1.4. Tīkla pārskata struktūra

(1) Šī Tīkla pārskata struktūra atbilst tīkla pārskata kopīgai struktūrai un īstenošanas rokasgrāmatai, ko pieņēmuši, RailNetEurope (RNE) piederšie Eiropas infrastruktūras pārvaldītāji (sk. 1.7.2. punktu), pamatojoties uz piemērojamo Eiropas tiesisko regulējumu. Ar dokumentu var iepazīties RNE tīmekļa vietnē (<http://rne.eu/organisation/network-statements/>). Kopīgās struktūras un īstenošanas rokasgrāmatas mērķis ir panākt, lai visi pieteikumu iesniedzēji un ieinteresētās personas varētu atrast vienu un to pašu informāciju vienā un tajā pašā vietā katrā tīkla pārskatā.

(2) Tādējādi Tīkla pārskats ir strukturēts 7 sadaļās, kas veido dokumenta galveno daļu, un papildinājumos, kas sniedz sīkāku informāciju:

- 1. sadaļā sniegta vispārīga informācija par Tīkla pārskatu un kontaktiem.

---

<sup>1</sup> Būtisko funkciju veicēja sniegtā informācija atrodas šādās Tīkla pārskata apakšsadaļās: 1.6., 1.7.3.(9), 4., 4.1., 4.2., 4.2.1., 4.2.2., 4.2.3., 4.3., 4.3.1., 4.4., 4.5., 4.5.1., 4.5.2., 4.5.3., 4.5.4., 4.5.5., 4.6., 4.7., 4.7.1., 4.7.2., 4.7.3., 4.7.4., 4.8., 4.8.1., 4.8.2., 4.8.3., 4.8.4., 4.9., 5., 5.1., 5.2., 5.2.1., 5.2.2., 5.2.3., 5.2.4., 5.2.5., 5.2.6., 5.2.7., 5.2.8., 5.2.9., 5.2.10., 5.2.11., 5.3., 5.6., 5.6.1., 5.6.2., 5.6.3., 5.6.4., 5.6.5., 5.7., 5.8., 5.9.

<sup>2</sup> Apkalpes vietas operatoru informācija atrodas Tīkla pārskata 7.4. apakšsadaļā.

- 2. sadaļā aprakstīti LDz infrastruktūras tīkla galvenie tehniskie un funkcionālie raksturojumi.
- 3. sadaļā noteiktas likumīgās prasības un piekļuves nosacījumi LDz infrastruktūras tīklam.
- 4. sadaļā noteikta vilcienu ceļu iedalīšanas procedūra.
- 5. sadaļā sniegts pārskats par LDz sniegtajiem pakalpojumiem, kā arī maksa par šiem pakalpojumiem. Stimulēšanas shēmas aprakstītas šajā sadaļā.
- 6. sadaļā aprakstītas satiksmes organizācijas procedūras, tostarp procedūras, kas jāievēro satiksmes negadījuma gadījumā.
- 7. sadaļā sniegts pārskats par tehniskās apkopes iekārtām, kas savienotas ar infrastruktūras pārvaldītāja tīklu.

## 1.5. Derīguma termiņš un atjaunināšanas process

### 1.5.1. Derīguma termiņa periods

Tīkla pārskats attiecas uz jaudas pieprasījumiem un plānoto transporta operāciju (satiksmes kustības) izpildi 2022. gada grafikā, kas sākas svētdienā, 2021. gada 12. decembrī plkst. 00:00. un beidzas sestdienā, 2022. gada 10. decembrī plkst. 24:00.

### 1.5.2. Atjaunināšanas process

(1) Tīkla pārskats ir sagatavots, ņemot vērā likumus un citus tiesību aktus, kas bija spēkā uz 2020. gada 1. decembri.

(2) Ja pēc Tīkla pārskata apstiprināšanas tiks izdarīti grozījumi tiesību aktos, kas regulē jautājumus, kuri aprakstīti Tīkla pārskatā un groza LDz tiesību/pienākumu apjomu, kā arī citos tiesību aktos, uz ko ir atsauce Tīkla pārskatā, piemērojami attiecīgie tiesību akti. Tīkla pārskats šādā gadījumā saprātīgā termiņā var tikt grozīts.

(3) Tīkla pārskats tiks grozīts un/vai papildināts, iekļaujot tajā no trešajām personām saņemto Tīkla pārskatā iekļaujamo informāciju.

(4) LDz var grozīt Tīkla pārskatu arī citos pamatotos gadījumos.

### 1.5.3. Publicēšana

(1) LDz publicē Tīkla pārskatu tikai kā elektronisko dokumentu LDz tīmekļa vietnē, no kura to var lejupielādēt bez maksas.

(2) Tīkla pārskats ir pieejams latviešu un angļu valodā. Dokuments un tā pielikumi ir tulkoti angļu valodā. Nesakrītību gadījumā starp Tīkla pārskata tekstiem angļu un latviešu valodā piemēro tekstu latviešu valodā.

## 1.6. Kontakti

LDz infrastruktūras pārvaldītājs (Pārvaldītājs):	Valsts akciju sabiedrība "Latvijas dzelzceļš", reģistrācijas numurs: 40003032065, juridiskā adrese Gogoļa iela 3, Rīga, Latvija, LV-1547, e-pasta adrese: <a href="mailto:info@ldz.lv">info@ldz.lv</a> . Kontaktpersona jautājumos par vilcienu kustības gada grafika izstrādi: Oļegs Zeļenkovs, +371 6723 4138, <a href="mailto:olegs.zelenkovs@ldz.lv">olegs.zelenkovs@ldz.lv</a>
Veicamās funkcijas:	pārvalda dzelzceļa infrastruktūru (dzelzceļa infrastruktūras uzturēšana, attīstība), plāno, organizē un uzrauga vilcienu un cita ritošā sastāva kustību pa tā pārvaldījumā esošās dzelzceļa infrastruktūras sliežu ceļiem, kā arī atbild par infrastruktūras kontroles un drošības sistēmu vadību.
Publiskās lietošanas infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicējs:	Akciju sabiedrība "LatRailNet", reģistrācijas numurs 40103361063, juridiskā adrese: Turgeņeva iela 21, Rīga, Latvija, LV-1050, e-pasts: <a href="mailto:latrailnet@ldz.lv">latrailnet@ldz.lv</a> vai <a href="mailto:info@lrn.lv">info@lrn.lv</a> . Kontaktpersona jaudas sadales jautājumos: Aleksejs Čerepaha, +371 2953 2364, <a href="mailto:aleksejs.cerepaha@ldz.lv">aleksejs.cerepaha@ldz.lv</a>
Veicamās funkcijas:	— pieņem lēmumus par infrastruktūras jaudas sadali, vilcienu ceļu iedalīšanu, tai skaitā gan par piekļuves noteikšanu un novērtēšanu, gan par atsevišķu vilcienu ceļu iedalīšanu, kā arī — pieņem lēmumus par infrastruktūras maksām, tai skaitā maksas noteikšanu un iekasēšanu.

## 1.7. Eiropas infrastruktūras pārvaldītāju/infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veicēju starptautiskā sadarbība

### 1.7.1. Dzelzceļa kravu koridori

Koridora nosaukums	Koridora numurs	Valstis, kuras šķērso koridors	Koridora maršruts	Līnijas latvijā	Atsauce
Ziemeļjūras – Baltijas jūras	RFC8	NL–BE–DE–CZ–PL–LT–LV–EE	Vilhelmshavena/ Bremerhavena/ Hamburga/Amsterdama/ Roterdama/Antverpe ne – Āhene/ Berlīne – Prāga/Varšava – Tiraspole/Kauņa – Rīga – Tallina	Valsts robeža– Meitene – Jelgava – Šķirotava (Rīga) – Lugaži – Valsts robeža, Daugavpils/Rēzekne* – Krustpils* – Šķirotava (Rīga)*	<a href="http://www.rfc8.eu">http://www.rfc8.eu</a>

\* infrastruktūras iecirkņi līdz Daugavpils un Rēzeknes stacijām, kurās ir organizētas robežšķērsošanas vietas, ir jāvērtē atbilstoši nodomu vēstulei, ievērojot Regulas 913/2010 5.pantā noteikto.

Detalizēta informācija par dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoriem ir publicēta angļu valodā interneta vietnē <http://rfc8.eu/cid/>. Noteikumi, kas reglamentē dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoru izmantošanu, ir sniegti CID, un angļu valodā ir publicēti iepriekšminētajā interneta vietnē.

### 1.7.2. RailNetEurope

(1) LDz un AS "LatRailNet" ir RNE, kura ir Eiropas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju un būtisko funkciju veicēju jumta organizācija, biedri. RNE atvieglo starptautisko dzelzceļa biznesa darbību, izveidojot

saskaņotus starptautiskos biznesa procesus, rokasgrāmatas un vadlīnijas, kā arī informācijas tehnoloģiju instrumentus.

(2) Sadarbība RNE ietvaros ļauj kopīgi izstrādāt saskaņotus ES dzelzceļa koridoru pārvaldības procesus un instrumentus (IT sistēmas) gan kravu pārvadātājiem, gan infrastruktūras pārvaldītājiem, gan jaudas sadales uzņēmumiem.

(3) RNE tika izveidota 2004. gadā, lai palīdzētu risināt izaicinājumus, ar kuriem saskaras starptautiskā dzelzceļa nozare - sniegtu atbalstu saistībā ar atbilstību Eiropas tiesiskajam regulējumam, izstrādājot saskaņotus starptautiskos biznesa procesus, veidnes, rokasgrāmatas, vadlīnijas un sistēmas.

Organizācijas tīmekļa vietne: <https://rne.eu/>.

(4) Informācija par starptautisko sadarbību starp infrastruktūras pārvaldītājiem, kas ir RNE biedri, ir publicēta angļu valodā tīmekļa vietnē <http://rne.eu/organisation/rne-approach-structure/>.

### 1.7.2.1. Vienas pieturas aģentūra (OSS)

(1) OSS tīkls pārstāv infrastruktūras pārvaldītājus starptautiskajā satiksmē. Tā veido vienotu kontaktpunktu visam starptautiskajam dzelzceļa pārvadājumu maršrutam, sākot ar jautājumiem, kas saistīti ar piekļuvi starptautiskajiem ceļiem, līdz darbības pārskatam pēc vilciena brauciena. Infrastruktūras pārvaldītājs – LDz un tā būtisko funkciju veicējs AS "LatRailNet" darbojas RFC NSB OSS:

- (a) darba laiks: 8:00 - 17:00, no pirmdienas līdz piektdienai (izņemot valstī noteiktās svētku dienas);
- (b) OSS kontaktpunktu saraksts un detalizēta informācija par RNE IT risinājumiem ir pieejama: <http://www.rne.eu/>;
- (c) ārvalstu OSS vienību kontaktinformācija tiek publicēta angļu valodā: <http://rne.eu/organisation/oss-c-oss/>.

Funkcija	Atbildība	Kontakti
OSS		Aleksejs Čerepaha +371 2953 2364, <a href="mailto:aleksejs.cerepaha@ldz.lv">aleksejs.cerepaha@ldz.lv</a>
Pārdošana	Infrastruktūras maksas noteikšanas institūcija	Māris Andiņš +371 2964 4550, <a href="mailto:maris.andins@ldz.lv">maris.andins@ldz.lv</a>
Jaudas sadale un vilcienu kustības grafiks	Īstermiņā – ārpusplāna vilcienu saskaņošanas institūcija	Aleksejs Čerepaha +371 2953 2364, <a href="mailto:aleksejs.cerepaha@ldz.lv">aleksejs.cerepaha@ldz.lv</a>
	vilcienu kustības gada grafika izmaiņu institūcija	Oļegs Zeļenkovs +371 6723 4138, <a href="mailto:olegs.zelenkovs@ldz.lv">olegs.zelenkovs@ldz.lv</a>
Juridiskā	Infrastruktūras jaudas sadales institūcija	Juris Šulcs +371 2029 7729, <a href="mailto:juris.sulcs@ldz.lv">juris.sulcs@ldz.lv</a>

### 1.7.2.2. RNE IT risinājumi

(1) PCS ir starptautiska ceļa pieprasījumu koordinēšanas sistēma ceļa pieteicējiem, piem. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem (RU), infrastruktūras pārvaldītājiem (IM) un jaudas piešķiršanas iestādēm (AB). PCS interneta lietotne optimizē starptautisko vilcienu ceļu koordināciju, nodrošinot, ka visas iesaistītās puses saskaņo vilcienu ceļu pieprasījumus un piedāvājumus. Turklāt PCS ir vienīgais instruments, lai publicētu saistošus, iepriekš sagatavotus vilcienu ceļu piedāvājumu par rezervētu infrastruktūras jaudu un pārvaldītu starptautisko RFC vilcienu ceļu pieprasījumus. RNE biedriem piekļuve PCS ir bez maksas. Lietotāja kontu var pieprasīt, izmantojot PCS atbalsta dienestu: [support.pcs@rne.eu](mailto:support.pcs@rne.eu). Vairāk informācijas meklēt: <http://pcs.rne.eu>.

(2) CIS ir infrastruktūras maksas informācijas sistēma, kas paredzēta pieteicējiem, infrastruktūras pārvaldītājiem (IM) un jaudas piešķiršanas iestādēm (AB). CIS tīmekļa lietotjumprogramma nodrošina informāciju par maksām, kas saistītas ar Eiropas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu un novērtē izmaksas par starptautisko vilcienu ceļu, staciju un manevru izmantošanu. Tā ir jumta (apkopojošā)

lietotne vairākām nacionālajām infrastruktūras maksas sistēmām. Piekļuve CIS ir bezmaksas un bez reģistrācijas. Vairāk informācijas meklēt: <http://cis.rne.eu> vai arī pieprasīt caur RNE CIS atbalsta dienestu: [support.cis@rne.eu](mailto:support.cis@rne.eu)

(3) TIS ir vilcienu informācijas sistēma, kas nodrošina starptautisko vilcienu vadību reālā laikā, sniedzot vilcienu datus par starptautiskajiem RFC pasažieru un kravas vilcieniem. Attiecīgie dati tiek iegūst tieši no infrastruktūras pārvaldītāju sistēmām un izmantoti viena vilciena gaitas līniju no tā atiešanas vai izcelsmes punkta līdz galamērķim. Šādā veidā vilcienu var uzraudzīt no sākuma līdz beigām, arī pāri robežām. Dzelzceļa pārvaldītājiem un termināļu operatori var piešķirt piekļuvi TIS, ja tie ir pievienojušies RNE TIS konsultatīvajai padomei. Visi konsultatīvās padomes locekļi nodrošina piekļuvi TIS datiem, viena vilciena gaitā iesaistītiem dalībniekiem. Pretējā gadījumā ir jāparaksta savstarpējā vienošanās ar pārējiem dzelzceļa pārvaldītājiem koridorā un termināļu operatori. RNE biedriem piekļuve TIS ir bez maksas. Lietotāja kontu var pieprasīt, izmantojot RNE TIS atbalsta dienestu: [support.tis@rne.eu](mailto:support.tis@rne.eu). Vairāk informācijas meklēt <http://tis.rne.eu>.

### 1.7.3. Cita starptautiskā sadarbība

(1) **CSŽT** - Sadraudzības dalībvalstu dzelzceļa transporta padome (Совет по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества) (turpmāk - Padome) ir NVS starpvalstu institūcija, kas koordinē dzelzceļa transporta darbību starpvalstu līmenī. Padome tika nodibināta 1992.gada 14.februārī, tās galvenā mītne atrodas Maskavā, oficiālā darba valoda – krievu valoda. Padome apvieno 18 valstu dzelzceļa administrācijas. Latvija valsts līmenī nepiedalās Padomes darbībā.

LDz uz līguma pamata ir Padomes asociētā dalībnieka statuss - tam ir tiesības piedalīties Padomes un tās institūciju sēdēs, izmantot Padomes ietvaros pieņemtos dokumentus un realizēt Padomes ietvaros dzelzceļa administrācijai piešķirtos pilnvarojumus. Darbs ar vilcieniem un vagoniem starptautiskajā kravu un pasažieru satiksmē austrumu virzienā tiek veikts, pamatojoties uz Padomes izstrādātajiem dokumentiem, instrukcijām un elektroniskajām sistēmām. Tiek saskaņoti kravu pārvadājumu apjomi, kravas un starptautisko pasažieru vilcienu kustību grafiki, infrastruktūras posmu caurlaides spējas, kā arī tiek risināti jautājumi par ritošā sastāva kursēšanas nosacījumiem, remontu izpildi, kvalitātes kontroli utt..

Organizācijas tīmekļa vietne: <https://www.sovetgt.org/>

(2) **KSTP** - Koordinācijas Transsibīrijas pārvadājumu padome ir organizācija, kura sekmē un attīsta pārvadājumus virzienā Eiropa – Āzija – Eiropa, apvienojot kravu nosūtītājus, termināļu pārstāvjus, pārvaldītājus un pārējos pārvadājuma procesā iesaistītos, lai veicinātu dzelzceļa kravu pārvadājumu apjoma pieaugumu minētajā virzienā. KSTP sastāvā ir 120 biedri no 24 valstīm.

Organizācijas tīmekļa vietne: <https://icctt.com/>

(3) **OSŽD** ir dzelzceļu sadarbības organizācija, kura ir dibināta 1950. gadā, lai sakārtotu starptautisko pārvadājumu tiesisko regulējumu un ekonomiskos aspektus. Organizācijas vadošās institūcijas sastāvā ir dalībvalstu transporta ministrijas, savukārt izpildinstitūcijas sastāvā – dalībvalstu dzelzceļa nacionālie uzņēmumi. Kopā organizācijā ir pārstāvētas 29 dalībvalstis.

OSŽD nodrošina starptautisko transporta tiesību dokumentu izstrādi un pilnveidošanu. Organizācija arī sekmē dzelzceļa satiksmes attīstību starp Eiropu un Āziju, ieskaitot kombinētos pārvadājumus, sekmē saskaņotas transporta politikas veidošanu starptautisko dzelzceļa pārvadājumu jomā, izstrādā dzelzceļa transporta darbības stratēģijas un nodrošina dzelzceļa transporta lobiju konkurencē ar citiem transporta veidiem.

Organizācijas tīmekļa vietne: <https://osjd.org/>

(4) **CIT** - Starptautiskā dzelzceļa transporta komiteja dibināta 1902.gadā un tās locekļi ir dzelzceļu uzņēmumi un kuģniecības kompānijas. CIT nodrošina Konvencijas par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (COTIF), Vienveida noteikumu attiecībā uz kravu starptautisko dzelzceļa pārvadājumu līgumu (CIM), un Vienveida noteikumu attiecībā uz pasažieru un bagāžas starptautisko dzelzceļa pārvadājumu līgumu (CIV) noteikumu un vienotu piemērošanu un praktisko realizāciju - izstrādā tiesiskos

pamatus līgumiem, kuri regulē attiecības starp klientiem un pārvadātājiem, kā arī savstarpējās attiecības starp pārvadātājiem.

Organizācijas tīmekļa vietne: <https://www.cit-rail.org/en/>

(5) **CER** – Eiropas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju kopiena pārstāv savu biedru intereses ES politikas veidošanā, lai atbalstītu un veicinātu efektīvāku uzņēmējdarbības un normatīvo vidi nozarē. Organizācijā ir vairāk nekā 70 biedru un partneru.

Organizācijas pārziņā ir vides, infrastruktūras, muitas un juridiskie jautājumi, pasažieru un kravu pārvadājumi, aplikācijas TAF TSI izstrāde (aplikācija nodrošina standartizētu informācijas apmaiņu reālā laikā starp pārvadājumu procesā iesaistītajiem dzelzceļa uzņēmumiem, piemēram, par kavējumiem, atceltiem reisiem un nokavētiem savienojumiem), kā arī personāla vadības jautājumi.

Galvenie darba kārtības jautājumi ir Ceturtās dzelzceļa pakotnes Tehniskā plāna ieviešana, Eiropas dzelzceļu sadarbība biļešu sistēmas un datu apmaiņas jomā, inovācijas un digitalizācijas attīstība, tostarp signalizācijas sistēmu un automātiski vadāmu vilcienu jomā, intermodalitātes nosacījumu uzlabošana.

Organizācijas tīmekļa vietne: <https://www.cer.be/>

(6) **UIC** ir senākā un tradīcijām bagātākā starptautiskā dzelzceļu organizācija, kura izveidota, reaģējot uz ģeopolitiskajām izmaiņām pēc Pirmā pasaules kara. Tā dibināta 1922. gadā un jau tās darbības pirmsākumos par pilntiesīgu šīs organizācijas locekli kļuva arī Latvijas Dzelzceļu virsvalde. LDZ atjaunoja Latvijas pārstāvniecību UIC organizācijā 1992. gadā.

UIC koordinē sadarbību aktuālajos jautājumos starp dzelzceļiem, veicinot dzelzceļu sistēmu saskaņotu darbību. Organizācija apvieno 194 biedrus no visas pasaules. UIC izstrādā standartus un veicina inovāciju attīstību dzelzceļā. UIC darba programmas galvenie jautājumi ir Eiropas dzelzceļu tīkla koridoru attīstība, Eiropas – Āzijas transporta koridora attīstība, finansējums infrastruktūras attīstībai, dzelzceļu digitalizācija un ērta, savienota mobilitāte. Turpinās darbs pie vienotu standartu izstrādes, pētniecības un ilgtspējīgas attīstības programmām, kā arī drošības jautājumiem

Organizācijas tīmekļa vietne: <https://uic.org/>

(7) **COLPOFER** - Starptautiskā dzelzceļu policijas un drošības dienestu sadarbības organizācija apvieno dzelzceļa uzņēmumu un dzelzceļa policijas spēkus, lai veidotu kopīgu pieeju drošībai Eiropas dzelzceļu sistēmā.

Organizācijas kopīgais uzdevums ir aizsargāt cilvēkus, tpašumus un aktīvus dzelzceļa teritorijā no graujošām un noziedzīgām darbībām. LDz eksperti šajā organizācijā piedalās darba grupās "Aizsardzība pret terorisma aktivitātēm" un "Kiberdrošība", kurās tiek risināti jautājumi par rīcību terora akta vai draudu gadījumos, kā arī risināti ar IT drošību saistīti jautājumi.

Organizācijas tīmekļa vietne: <http://www.colpofer.org/>

(8) **PRIME**: Eiropas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju sadarbības platforma PRIME (Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe) ir Eiropas Komisijas 2013.gadā izveidota sadarbības organizācija, kuras mērķis ir apvienot galvenos Eiropas Savienības dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājus (uzņēmumus), lai apspriestu, saskaņotu, izstrādātu un pieņemtu lēmumus ES vienotas dzelzceļa telpas un dzelzceļa nozares attīstībai, tādējādi Eiropas Komisijai nodrošinot kvalitatīvāku lēmumu pieņemšanu, ievērojot dalībvalstu intereses un atvieglojot direktīvu ieviešanu dzelzceļa nozarē.

Organizācijas darbības sfērā ir digitalizācijas (IT) jautājumi, dzelzceļa finansējums, infrastruktūras maksa, KPI&BEncxhmarking, juridiskie jautājumi, kā arī dzelzceļa drošības jautājumi.

Organizācijas tīmekļa vietne: [https://webgate.ec.europa.eu/multisite/primeinfrastructure/prime-news\\_en](https://webgate.ec.europa.eu/multisite/primeinfrastructure/prime-news_en)

(9) Būtisko funkciju veicēja sadarbība infrastruktūras jaudas sadalē.

AS "LatRailNet" sadarbojas ar AS "Lietuvas Dzelzceļa infrastruktūru" (noslēgta sadarbības vienošanās) infrastruktūras jaudas sadalē dzelzceļa pārvadājumos starp Latviju un Lietuvu. Plašāka informācija pieejama šeit: [https://www.lrn.lv/wp-content/uploads/2020/04/Vienosanas\\_LT.pdf](https://www.lrn.lv/wp-content/uploads/2020/04/Vienosanas_LT.pdf)



# 2

## INFRASTRUKTŪRA

## 2. INFRASTRUKTŪRA

### 2.1. Ievads

(1) Šajā nodaļā ir sniegts LDz pārvaldītās dzelzceļa infrastruktūras funkcionālo un tehnisko īpašību apraksts. Tas ir formulēts ar mērķi apmierināt nodrošināt esošo un jauno dzelzceļa uzņēmumu informācijas vajadzības pēc informācijas saistībā ar to dzelzceļa satiksmes plānošanu.

(2) LDz dzelzceļa infrastruktūras tīkla shēma ir attēlota Tīkla pārskata 2.1.A pielikumā.

(3) Informācija par LDz infrastruktūras tehnisko attīstību ir attēlota Tīkla pārskata 2.1.B pielikumā.

### 2.2. Tīkla sastāvdaļas

#### 2.2.1. Limits / Tīkla robežas

(1) LDz infrastruktūras tīkls atrodas Latvijas Republikas ģeogrāfiskajās robežās.

(2) LDz infrastruktūras līnijas reģistrētas Valsts dzelzceļa administrācijas reģistrā saskaņā ar [Ministru kabineta 1998.gada 29. decembra noteikumu Nr. 489 "Dzelzceļa infrastruktūras \(sliežu ceļu\) valsts reģistrācijas un uzskaites kārtība"](#) prasībām.

(3) Pamatojoties uz [Ministru kabineta 2018.gada 15. marta rīkojumu Nr.215 "Par publiskas lietošanas dzelzceļa infrastruktūras statusa piešķiršanu"](#), publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras statuss ir piešķirts šādiem dzelzceļa iecirkņiem:

Dzelzceļa infrastruktūras valsts reģistrācijas indekss	Dzelzceļa iecirknis	Dzelzceļa infrastruktūras valsts reģistrācijas indekss	Dzelzceļa iecirknis
01	Ventspils-Tukums II	17	Rīga Pasažieru-Lugaži-valsts robeža
02	Tukums II-Jelgava	18	Torņakalns-Tukums II
03	Jelgava-Krustpils	19	Zemitāni-Skulte
04	Krustpils-Daugavpils	20	Čiekurkalns-Rīga Krasta <sup>1)</sup>
05	Daugavpils-Indra-valsts robeža	21	Glūda-Reņģe-valsts robeža
06	Rīga Pasažieru-Krustpils	22	Zasulauks-Bolderāja <sup>2)</sup>
07	Krustpils-Rēzekne II	23	valsts robeža-Vaiņode-Priekule-valsts robeža <sup>3)</sup>
08	Rēzekne II-Zilupe-valsts robeža	24	Rīga Preču-Saurieši <sup>4)</sup>
09	valsts robeža-Kārsava-Rēzekne I	25	Zemitāni-Šķīrotava
10	Rēzekne I-Daugavpils	26	ceļa postenis 191. km-ceļa postenis 524. km <sup>5)</sup>
11	Daugavpils-Kurcums-valsts robeža	27	Pļaviņas-Gulbene
12	valsts robeža-Eglaine-Daugavpils	32	Gulbene-Alūksne <sup>6)</sup>
13	ceļa postenis 524. km-ceļa postenis 401. km	36	Jaunkalsnava-Veseta
14	Rīga Pasažieru-Jelgava	37	Daugavpils mezgla atzarojumi
15	Jelgava-Liepāja	38	Rēzeknes mezgla atzarojumi
16	Jelgava-Meitene-valsts robeža	42	Bolderāja-Krievu sala

- 1) – vilcienu kustība ir atvērta ceļa posmā no Čiekurkalna stacijas līdz Ceļa postenim 3.km;
- 2) – Lāčupe – Ilģuciems iecirknis ir atvērts tikai manevru darbu veikšanai;
- 3) – Vilcienu kustība ir slēgta;
- 4) – vilcienu kustība ir atvērta ceļa posmā no stacijas Šķirotava (A un J parkiem) līdz stacijai Rīga Preču. Rīga Preču – Saurieši iecirknis ir atvērts tikai manevru darbu veikšanai;
- 5) – vilcienu kustība ir atvērta ceļa posmā no Ceļa posteņa 191.km. līdz Ceļa posteņa 383.km;
- 6) – šaursliežu dzelzceļa iecirknis.

## 2.2.2. Pievienotie dzelzceļa tīkli

(1) LDz infrastruktūras robežpunkti ar kaimiņvalstu dzelzceļiem:

Uzskaites robežpunkts	Kaimiņvalstu dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs
Lugaži-eksp. (km 166.3)	Igaunijas dzelzceļš – AS EESTI RAUDTEE (EVR) <a href="https://www.evr.ee">https://www.evr.ee</a>
Kārsava-eksp. (km 396.1)	Krievijas dzelzceļš – ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) <a href="http://www.rzd.ru/">http://www.rzd.ru/</a>
Zilupe-eksp. (km 283.3)	Krievijas dzelzceļš – ОАО "Российские железные дороги" (РЖД) <a href="http://www.rzd.ru/">http://www.rzd.ru/</a>
Indra-eksp. (km 466.6)	Baltkrievijas dzelzceļš – Государственное Объединение "Белорусская железная дорога" (БЧ) <a href="https://www.rw.by/">https://www.rw.by/</a>
Kurcums-eksp. (km 553.5)	Lietuvas dzelzceļš – AB "Lietuvos geležinkeliai" (LG) <a href="https://www.litrail.lt/">https://www.litrail.lt/</a>
Eglaine-eksp. (km 168.0)	Lietuvas dzelzceļš – AB "Lietuvos geležinkeliai" (LG) <a href="https://www.litrail.lt/">https://www.litrail.lt/</a>
Meitene-eksp. (km 75.9)	Lietuvas dzelzceļš – AB "Lietuvos geležinkeliai" (LG) <a href="https://www.litrail.lt/">https://www.litrail.lt/</a>
Reņģe-eksp. (km 118.4)	Lietuvas dzelzceļš – AB "Lietuvos geležinkeliai" (LG) <a href="https://www.litrail.lt/">https://www.litrail.lt/</a>

(2) Valsts robežas šķērsošanas vietas, dzelzceļa stacijas, kur veic robežpārbaudi un muitas kontroli, ir noteiktas Ministru kabineta 2010.gada 27. jūlija noteikumos Nr.704 "Noteikumi par robežšķērsošanas vietām un tajās veicamajām pārbaudēm".

(3) Robežšķērsošanas vietas

(a) uz valsts robežas ar Krievijas Federāciju:

- Kārsava;
- Zilupe;
- Rēzeknes preču stacija (tikai attiecībā uz kravas vilcienā pārvietojamām precēm);
- Rīgas dzelzceļa pasažieru stacijas bagāžas nodaļa (tikai attiecībā uz pasažieru vilciena bagāžas vagonā pārvietojamām precēm);

(b) uz valsts robežas ar Baltkrievijas Republiku:

- Indra;
- Daugavpils preču stacija (tikai attiecībā uz kravas vilcienā pārvietojamām precēm);
- Rīgas dzelzceļa pasažieru stacijas bagāžas nodaļa (tikai attiecībā uz pasažieru vilciena bagāžas vagonā pārvietojamām precēm)

(c) robežšķērsošanas vietas, kurās veic muitas kontroli:

- Kravas vilcieniem: Indra, Kārsava, Zilupe, Daugavpils preču, Rēzekne preču stacijās;
- Pasažieru vilcieniem: Indra, Kārsava, Rīga pas., Zilupe stacijās.

(d) robežšķērsošanas vietas, kurās veic radiometrisko kontroli: Indra, Kārsava, Zilupe stacijās.

(4) LDz infrastruktūras robežpunkti ar citiem publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājiem Latvijas Republikas teritorijā:

Uzskaites robežpunkts	Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāis
C.p.3.km-eksp (uz Kundziņsalu) (km 2,8)	Rīgas brīvdostas pārvalde

## 2.3. Tīkla apraksts

### 2.3.1. Ceļu topoloģija

Kopējais LDz infrastruktūras sliežu ceļu garums ir 1779 km.

No tiem:

(a) attiecībā uz sliežu ceļu skaitu iecirkņos:

- vienceļa iecirkņi – 1421 km;
- divceļu iecirkņi – 350 km.;
- daudzceļu iecirkņi – 8 km.

(b) attiecībā uz sliežu ceļu platumu:

- pamata platumā (1520 mm) – 1746 km;
- šaursliežu platumā (750 mm) – 33 km.

(c) attiecībā uz sliežu ceļu aprīkošanu ar kontakttīklu:

- sliežu ceļi aprīkoti ar kontakttīklu – 250 km (elektrificēto ceļu izvērsta garums – 502 km);
- sliežu ceļi nav aprīkoti ar kontakttīklu – 1529 km.

(d) attiecībā uz sliežu ceļu aprīkošanu ar bloķēšanas sistēmu:

- sliežu ceļi aprīkoti ar dispečercentralizācijas sistēmām – 1150 km;
- sliežu ceļi aprīkoti ar autobloķēšanas sistēmām – 202 km;
- sliežu ceļi aprīkoti ar pusautomātiskās bloķēšanas sistēmām – 367 km;
- kustība organizēta ar dispečeru rīkojumiem vai ar manevru sastāviem – 60 km.

### 2.3.2. Sliežu ceļa platums

(1) Sliežu ceļu platums LDz infrastruktūrā ir 1520 mm, izņemot līniju Gulbene – Alūksne, kuras sliežu ceļu platums ir 750 mm.

(2) Gabarīti atbilst Latvijas Valsts standartā LVS 282:2015 “Dzelzceļa būvju tuvinājuma un ritošā sastāva gabarīti” noteiktajiem gabarītiem.

### 2.3.3. Stacijas un mezgli

(1) LDz infrastruktūrā atrodas:

- 140 stacijas (uzrādītas Tīkla pārskata 2.3.3.A pielikumā), no tām 75 stacijās un 2 kravas punktos ir iespējams veikt operācijas ar kravu (kravas pieņemšana un izsniegšana, iekraušana/izkraušana utt.);
- 21 izmaiņas punkts (tai skaitā dzelzceļa blokposteni un ceļa posteni) (uzrādīts Tīkla pārskata 2.3.3.B pielikumā);

- 128 pieturas punkti (uzrādīti Tīkla pārskata 2.3.3.C pielikumā), no tiem 66 pieturas punkti atvērti pasažieru izkāpšanas un iekāpšanas operāciju veikšanai.

(2) LDz infrastruktūras stacijas un pieturas punkti ir aprīkoti ar pasažieru platformām. Pasažieru platformu saraksts ir uzrādīts Tīkla pārskata 2.3.3.D pielikumā.

#### **2.3.4. Slodze uz ceļu**

LDz infrastruktūras tīklā ir pieļaujama slodze uz ceļu – 25 t/ass pēc LVS EN 15528 klases E4 tipa vagoniem, un izklīdētā slodze ne vairāk par 8,5 t/m sešas un astoņas vagoniem un cisternām.

#### **2.3.5. Svara ierobežojumi**

(1) Vilcienu svara normas ir uzrādītas Tīkla pārskata 2.3.5.A pielikumā.

(2) Kravas vagonu veidi, kuriem ir atļauts bez papildus saskaņošanas pārvietoties LDz infrastruktūrā, ir uzrādīti Tīkla pārskata 2.3.5.B pielikumā.

#### **2.3.6. Gradienti iecirkņos**

Iecirkņu pamata gradienti ir uzrādīti Tīkla pārskata 2.3.6.A pielikumā.

#### **2.3.7. Maksimālais vilcienu ātrums**

(1) Maksimālais vilcienu kustības pieļaujamais ātrums LDz infrastruktūrā pasažieru vilcieniem ir noteikts līdz 120 km/h, kravas vilcieniem – līdz 90 km/h.

(2) LDz infrastruktūras vilcienu kustības ātruma ierobežojumi un īpatnības ir noteikti 20.06.2017. rīkojumā Nr.D-1.14./128-2017 “Par vilcienu kustības ātrumu noteikšanu” (ar grozījumiem).

(3) Rīkojums ir publicēts LDz tīmekļa vietnē [www.ldz.lv](http://www.ldz.lv), sadaļā “Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja normatīvie dokumenti”.

#### **2.3.8. Maksimālais vilcienu garums**

Vilcienu garuma un svara normas ir uzrādītas Tīkla pārskata 2.3.5.A pielikumā.

#### **2.3.9. Elektrifikācija**

(1) LDz infrastruktūrā ir šādi elektrificēti iecirkņi:

- Rīgas Pasažieru stacija – Jelgava;
- Torņakalns – Tukums II;
- Rīgas Pasažieru stacija – Zemitāni – Skulte;
- Rīgas Pasažieru stacija – Aizkraukle;
- Zemitāni – Šķirotava.

(2) Elektrificēto līniju līdzstrāvas spriegums ir 3,3 kV.

#### **2.3.10. Signalizācijas sistēmas**

(1) Latvijas teritorijā esošajam 1520 mm sliežu platuma dzelzceļa tīklam ir vēsturiski izveidojusies pilnīga savstarpējā izmantojamība ar kaimiņvalstu - ES dalībvalstu (Lietuva un Igaunija) dzelzceļiem, kā arī citu kaimiņvalstu (Krievija un Baltkrievija) dzelzceļiem. Tas attiecas arī uz savstarpējās izmantojamības

tehnisko specifikāciju attiecībā uz Eiropas parasto dzelzceļa sistēmas vilcienu vadības iekārtu un signalizācijas apakšsistēmu (SITS) pielikumā minēto "B" klases sistēmu ALS. Šo valstu jaunās sistēmas (piemēram KLUK, VEPS) ir balstītas uz ALS standartu un faktiski veido tās jaunāko paveidu.

(2) Iecirkņi: Rēzekne II – Krustpils; Daugavpils – Krustpils; Jelgava – Ventspils; Ventspils – Jelgava; Rēzekne II – Daugavpils; Jelgava – Krustpils; Rīga Pasažieru – Šķirotava – Krustpils; Jelgava – Rīga Pasažieru; Rīga Pasažieru – Lugaži – Valsts robeža; Daugavpils – Indra – Valsts robeža; Rēzekne II – Zilupe; Rēzekne II – Kārsava – Valsts robeža; Torņakalns – Tukums II; Rīga Pasažieru – Skulte; ir aprīkoti ar 50 Hz frekvences nepārtrauktas darbības automātisku lokomotīvu signalizācijas (ALSN) sistēmu.

(3) Atbilstoši [Ministru kabineta 2010.gada 3.augusta noteikumu Nr.724 \(TEN\) 380.2.apakšpunkta prasībām](#) vilces līdzekļus aprīko ar (ALSN, ETCS u.tml.) ierīcēm jeb signalizācijas sistēmas ārējiem specifiskiem pārraides borta moduļiem (STM), ja vilces līdzekļi paredzēti ekspluatācijai attiecīgi aprīkotā dzelzceļa infrastruktūrā. ALSN sistēma aprakstīta SITS pielikumā kā "B" klases STM sistēma. STM moduļa tehniskās prasības publicētas dokumentā "[Eiropas vilcienu kustības vadības sistēmas \(ERTMS\) Nacionālais ieviešanas plāns](#)" Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas tīmekļa vietnē [www.vdzt.gov.lv](http://www.vdzt.gov.lv) sadaļas "[ES normatīvie akti](#)" apakšsadaļas "[Savstarpējās izmantojamības tehniskās specifikācijas](#)" punktā "[Signalizācija](#)".

(4) ALSN borta ierīču apkalpošanu veic apkalpes vietas operatori. LDz apkalpes vietas operatora funkcijas veic Elektrotehniskā pārvalde (EP) reģionālajos kontrolpunktos atbilstoši [2014.gada 18.decembrī ar LDz Prezidentu padomes lēmumu Nr. PP-31/494 apstiprināto noteikumu "Noteikumi par vilcienu un stacijas radiosakaru, divpusējo parka skaļruņu sakaru ierīču ekspluatāciju"](#) 1.pielikumā norādītajām adresēm. Noteikumi publicēti LDz tīmekļa vietnē [www.ldz.lv](http://www.ldz.lv), sadaļā "[Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja normatīvie dokumenti](#)". EP adrese: Gogoļa iela 3, Rīga, LV-1547, tālrunis 67232240, fakss: 67233444, e-pasts: [ep@ldz.lv](mailto:ep@ldz.lv).

(5) Saskaņā ar [Ministru kabineta 2010.gada 3.augusta noteikumu Nr.724 "Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumi" 476.punktu](#) ALS ierīču lietošanas kārtību nosaka:

- Ar LDz 2011.gada 30.maija rīkojumu Nr.D-3/269-2011 apstiprinātā kārtība "Vilces līdzekļu automātiskās lokomotīvu signalizācijas un mašīnista modrības kontroles ierīču darbības traucējumu uzskaites un izskatīšanas kārtība", kas publicēta LDz tīmekļa vietnē [www.ldz.lv](http://www.ldz.lv), sadaļā "Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja normatīvie dokumenti";
- Ar LDz 2012.gada 30.maija rīkojumu Nr.D-3.1./369-2012 apstiprinātā instrukcija "Instrukcija par rīcību vilces līdzekļu sakaru un drošības ierīču darbības traucējumu gadījumos", kas publicēta LDz tīmekļa vietnē [www.ldz.lv](http://www.ldz.lv), sadaļā "Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja normatīvie dokumenti".

(6) LDz infrastruktūras tehniskais aprīkojums ar signalizācijas un bloķēšanas sakaru sistēmām, kā arī vilcienu kontroliekārtu izvietojums ir norādīts Tīkla pārskata 2.3.10.A pielikumā.

### 2.3.11. Satiksmes kontroles un vadības sistēmas

(1) Dzelzceļa vilcienu kustības vadības sistēmas nodrošina drošu vilcienu kustību ar ātrumu līdz 120 km/h.

(2) Vilcienu kustības vadības sistēmas tiek iedalītas stacijas vilcienu kustības vadības sistēmās un ceļa posmu bloķēšanās.

(a) Staciju vilcienu kustības vadības sistēmas iedala šādi:

- **EC8, EC9, MRC12, MRC13 tipa releju centralizācijas.** Visi lauka objekti (atkarībā no Vilcienu kustības vadības sistēmas tipa katrā stacijā): pārmiju pārvedas, luksofori, sliežu ķēdes ir releju vadītas.
- **Pārmiju pārvedu un luksoforu bloķēšanas iekārtas RCCM.** Vecākā tipa centralizācijas sistēma. Stacijās ir vadības paneļi vilcienu kustības pārraudzīšanai, vilcienu kustība tiek nodrošināta ar releju centralizāciju, tomēr ierīces (pārmiju pārvedas) tiek pārliktas manuāli.

- **Mikroprocesoru centralizācijas.** Mikroprocesoru centralizācijas sistēmas ierīkotas modernizētajos dzelzceļa posmos. LDz tiek izmantotas divu veidu mikroprocesoru centralizācijas sistēmas: Ebilock 950, kas uzstādītas modernizēto posmu stacijās Krustpils-Daugavpils, Krustpils-Rēzeknes, Rīga-Zasulauks-Bolderāja; ESTW L90 5, kas uzstādītas modernizēto posmu stacijās Ventspils2 - Jelgava (izņemot Jelgavu, kur uzstādīta Ebilock 950), Jelgava (izņemot Jelgavu, kur uzstādīta Ebilock 950) – Krustpils (izņemot Krustpili, kur uzstādīta Ebilock 950) un Naujene – Indra.
- (b) Ceļa posmu bloķēšanas ir šādas:
- **Automātiskā bloķēšana (AB).** Tā regulē vilcienu kustību ceļa posmos starp stacijām (ceļa posmā starp stacijām atkarībā no bloku sekciju skaita šādos posmos var atrasties vairāki vilcieni vienlaicīgi). LDz infrastruktūras tīklā tiek izmantoti šādi AB paveidi:
    - **AB ar asu skaitītājiem bez garāmejas luksoforiem.** Tās izmanto maznoslogotajos ceļa posmos, kur nav iespējams vai nav lietderīgi aprīkot ceļa posmu ar sliežu ķēdēm. Vienlaikus ceļa posmā var atrasties tikai viens vilciens. Ceļa posma brīvība no vilciena tiek kontrolēta ar asu skaitītāju starpniecību. Nav aprīkota ar garāmejas luksoforiem un ALSN (nepārtraukto automātisko lokomotīvu signalizāciju) ceļa posmā.
    - **AB bez garāmejas luksoforiem.** Tās izmanto maznoslogotajos vai īsajos ceļa posmos. Ceļa posma brīvības un sliežu ceļa veseluma kontrole notiek ar sliežu ķēžu starpniecību. Nav aprīkota ar garāmejas luksoforiem. Var būt aprīkota ar ALSN ceļa posmā.
    - **AB ar garāmejas luksoforiem un ALSN.** To izmanto kopā ar ALSN (nepārtraukto automātisko lokomotīvu signalizāciju) vilcienu drošības sistēmu. Automātiskās vilcienu apstāšanās ierīces uzstāda kabīnē, kas automātiski aptur vilcienu aizliedzošā signāla gadījumā, ja vilciena vadītājs laikus neaptur vilcienu. ALSN nepārtraukti pārraida signālus no luksoforiem, kuriem tuvojas vilciens, uz vilciena vadītāja kabīni pa bloķēšanas sekciju un pa stacijas kodētajiem ceļiem. Sistēmā tiek izmantoti kodēti strāvas signāli, kas plūst sliedēs;
  - **Releju pusautomātiskā bloķēšana (RPB).** Tā regulē vilcienu kustību posmos starp divām stacijām (tikai vienam vilcienam atļauts atrasties vienā posmā), un tās izmanto maznoslogotajos ceļa posmos, neizmantojot lauka luksoforus. Vilciena nosūtīšanai jāsaņem atļauja no kaimiņstacijas. Ceļa posma brīvība (vilciena pienākšana pilnā sastāvā) tiek kontrolēta ar dežurējošo darbinieku starpniecību.
  - **Mikroprocesoru pusautomātiskā bloķēšana (MPB).** Regulē vilcienu kustību maznoslogotajos ceļa posmos. Darbojas līdzīgi RPB, bet ceļa posma brīvība no vilciena tiek kontrolēta ar asu skaitītāju starpniecību.
- (c) **Dispečervadība (DC).** Rīgā un Daugavpilī atrodas dispečeru centri. Šie centri ir atbildīgi par vilcienu kustības drošību visā valstī, dati tiek centralizēti savākti no dzelzceļa iekārtām un informācijas sistēmām un apstrādāti, 94 stacijas tiek kontrolētas no DC. Dispečeru vadības centra ierīces nodrošina iespēju no vienas vietas vadīt un kontrolēt staciju un pievedceļu pārmiju pārvedas un luksoforus. Centri ir atbildīgi par vilcienu kustības organizēšanu valstī, vilcienu kustības grafiku sastādīšanu un mainīšanu, dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanai un remontam nepieciešamo satiksmes pārtraukumu koordinēšanu, ātru reaģēšanu situācijās, kas ietekmē satiksmes drošību un efektivitāti.
- (3) LDz nosaka ritošā sastāva tehniskā stāvokļa kontroli, izmantojot tehniskos (FUES kontrollīdzekļi, WILD kontrollīdzekļi, gabarīta kontroles ierīces) un vizuālos (drošības posteņi) līdzekļus.
- (a) **Tehniskie kontrollīdzekļi** - Braucoša vilciena ritošā sastāva tehniskā stāvokļa automātiskie kontrollīdzekļi, kas sastāv no FUES un WILD kontrollīdzekļiem un ir palīgierīces vilcienu kustības drošības paaugstināšanai.
- **FUES kontrollīdzekļi** - Sistēmu komplekss, kas atklāj ritošā sastāva pārkarsušās bukses un nobremzētus ritošā sastāva ritenpārus braucošā vilcienā, nodod informāciju par to

mašīnistam ar bukšu pārkaršanas rādītāja un runas informatora palīdzību, stacijas dežurantam (vilcienu dispečeram) un citiem lietotājiem ar RAD sistēmas palīdzību.

- **WILD kontrollīdzekļi** - Sistēma, kas atklāj riteņa velšanās loka defektus braucošā vilcienā, un nodod informāciju par to VTAP operatoram un citiem lietotājiem ar RAD sistēmas palīdzību.

(b) **Vizuālie kontrollīdzekļi** (drošības posteņi) ir noteikti ar LDz 2011.gada 25.janvāra rīkojumu Nr.D-3/39-2011 apstiprinātā instrukcijā „Instrukcija ritošā sastāva tehniskā stāvokļa kontrolei vilciena gaitā uz publiskās lietošanas infrastruktūras sliežu ceļiem”.

(4) Pavisam LDz dzelzceļa infrastruktūras iecirkņos uzstādīti 58 kontrolposteņi, kuros izvietotas 47 FUES sistēmas vienceļa iecirkņiem, 11 FUES sistēmas divceļa iecirkņiem un 7 WILD sistēmas.

(5) Saskaņā ar [Ministru kabineta 2010.gada 3.augusta noteikumu Nr.724 “Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumi” 476.punktu](#) garāmbraucošo vilcienu sakarsušo bukšu automātisko atklāšanas ierīču lietošanas kārtība noteikta ar LDz 2011.gada 25.janvāra rīkojumu Nr.D-3/39-2011 apstiprinātā instrukcijā „Instrukcija ritošā sastāva tehniskā stāvokļa kontrolei vilciena gaitā uz publiskās lietošanas infrastruktūras sliežu ceļiem”.

(6) Visi šie dokumenti ir publicēti LDz tīmekļa vietnē [www.ldz.lv](http://www.ldz.lv), sadaļā “[Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja normatīvie dokumenti](#)”.

(7) LDz infrastruktūras tehniskais aprīkojums ar signalizācijas un bloķēšanas sakaru sistēmām, kā arī vilcienu kontroliekārtu izvietojums ir norādīts Tīkla pārskata 2.3.10.A pielikumā.

### 2.3.12. Sakaru sistēmas

(1) Dzelzceļa iecirkņus aprīko ar vilcienu dispečera un stacijas radiosakariem un citiem LDz iekšējiem sakariem. Vilcienu analogie radiosakari darbojas 2,13-2,15 MHz diapazonā un stacijas radiosakari darbojas 150 MHz vai 450 MHz diapazonā. Līdz 2022.gada beigām LDz plāno pabeigt pāreju no vilcienu analogajiem radiosakariem uz vilcienu ciparu radiosakariem 156MHz – 160MHz diapazonā.

(2) Vilcienu radiosakaru ierīces nodrošina nepārtrauktus un drošus divpusējos vilces līdzekļu vadītāja (mašīnista) sakarus ar vilcienu dispečeru (dispečeriecirkņa robežās), staciju dežurantiem (stacijai piegulošo posmu robežās) un citiem vilces līdzekļu vadītājiem (mašīnistiem), kuri atrodas vienā posmā.

(3) Atbilstoši [Ministru kabineta 2010.gada 3.augusta noteikumu Nr.724 “Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumi” 380.5. apakšpunktam](#) vilces līdzekļus aprīko ar radiosakaru borta ierīcēm, kas piemērotas ekspluatējamai LDz infrastruktūrai.

(4) Vilcienu radiosakaru apkalpošanu veic apkalpes vietas operatori. LDz apkalpes vietas operatora funkcijas veic EP reģionālajos kontrolpunktos un remonta punktos saskaņā ar [2014.gada 18.decembrī ar LDz Prezidentu padomes lēmumu Nr. PP-31/494 apstiprināto noteikumu “Noteikumi par vilcienu un stacijas radiosakaru, divpusējo parka skaļruņu sakaru ierīču ekspluatāciju”](#) 1.pielikumā norādītajām adresēm. Noteikumi publicēti LDz tīmekļa vietnē [www.ldz.lv](http://www.ldz.lv), sadaļā “[Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja normatīvie dokumenti](#)”.

(5) Saskaņā ar [Ministru kabineta 2010.gada 3.augusta noteikumu Nr.724 “Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumi” 476.punktu](#) vilcienu radiosakaru lietošanu nosaka:

- Ar LDz Prezidentu padomes 2014.gada 18.decembra lēmumu apstiprinātie noteikumi Nr.PP-31/494 “Noteikumi par vilcienu un stacijas radiosakaru, divpusējo parka skaļruņu sakaru ierīču ekspluatāciju”;
- Ar LDz 2012.gadā 30.maija rīkojumu Nr.D-3.1./369-2012 apstiprinātā instrukcija “Instrukcija par rīcību vilces līdzekļu sakaru un drošības ierīču darbības traucējumu gadījumos”, kas publicēta LDz tīmekļa vietnē [www.ldz.lv](http://www.ldz.lv), sadaļā “[Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja normatīvie dokumenti](#)”.



### 2.3.13. Vilcienu vadības kontrolsistēmas

(1) Vilces līdzekļiem, kurus paredzēts ekspluatēt uz LDz infrastruktūras, jābūt aprīkoti ar atbilstoši [Ministru kabineta 2010.gada 03.augusta noteikumu Nr.724 "Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumi" 380.punkta prasībām](#).

(2) Vilces līdzekļu signalizācijas sistēmas borta ierīcēm jābūt saderīgām ar 50Hz nepārtrauktas darbības automātisku lokomotīvu signalizācijas (ALSN) sistēmu.

(3) Tehniskās prasības vilces līdzekļu signalizācijas sistēmas un modrības pārbaudes borta ierīcēm ir noteiktas 29.02.1996. instrukcijā Nr.L-23/96 "Nepārtraukta tipa automātiskās lokomotīvu signalizācijas un mašīnista modrības kontroles ierīču tehniskās apkalpošanas instrukcija".

(4) Vilces līdzekļu radiosakaru ierīcēm jāatbilst ["Noteikumiem par vilcienu un stacijas radiosakaru, divpusējo parka skaļruņu sakaru ierīču ekspluatāciju"](#), kas apstiprināti 2014.gada 18.decembrī ar LDz Prezidentu padomes lēmumu Nr. PP-31/494.

## 2.4. Satiksmes ierobežojumi

### 2.4.1. Specializētā infrastruktūra

Pašlaik nav piešķirts specializētās infrastruktūras statuss saskaņā ar [Dzelzceļa likuma 27.<sup>3</sup> pantu](#).

### 2.4.2. Vides ierobežojumi

(1) Latvijā vides troksni regulē [2001.gada 15.marta likums "Par piesārņojumu"](#) un nosaka: trokšņu stratēģisko karšu izstrādes nepieciešamību; rīcības plānu trokšņu samazināšanai izstrādes nepieciešamību; trokšņu stratēģisko karšu un rīcības plānu trokšņu samazināšanai izstrādes termiņus un atbildīgos.

(2) [Ministru kabineta 2014.gada 7.janvāra noteikumi Nr.16 "Trokšņa novērtēšanas un pārvaldības kārtība"](#) nosaka: trokšņa rādītājus, to piemērošanas kārtību un novērtēšanas metodes; prasības un termiņus trokšņa kartēšanai, kā arī trokšņa stratēģisko karšu un rīcības plāna trokšņa samazināšanai izstrādei; vides trokšņa radīto kaitīgo seku novērtēšanas metodes.

### 2.4.3. Bīstamas kravas

(1) Pamatojoties uz LDz 2014.gada 31. janvāra rīkojumu Nr.D-1.14./353-2014 "Pa īpaši bīstamo kravu pārvadājumiem" ir noteikts:

- īpaši bīstamo kravu saraksts;
- staciju saraksts, kur atļauts izvietot vilcienu sastāvus ar īpaši bīstamām kravām krautiem vagoniem;
- LDz infrastruktūras iecirkņu saraksts, kur atļauts caurlaist vilcienus ar īpaši bīstamām kravām krautiem vagoniem.

(2) Rīkojums pievienots Tīkla pārskata 2.4.3.A pielikumā.

### 2.4.4. Tuneļu ierobežojumi

LDz infrastruktūrā nav tuneļu objektu.

### 2.4.5. Tiltu ierobežojumi

(1) LDz infrastruktūras tiltu ierobežojumi un īpatnības ir noteikti LDz 2017.gada 20.jūnija rīkojuma Nr.D-1.14./128-2017 "Par vilcienu kustības ātrumu noteikšanu" (ar grozījumiem) 3.pielikumā.

(2) Rīkojums ir publicēts LDz tīmekļa vietnē [www.ldz.lv](http://www.ldz.lv), sadaļā “Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja normatīvie dokumenti”.

## 2.5. Infrastruktūras pieejamība

(1) LDz infrastruktūras iecirkņu caurlaides spēja jaudas sadalei 2022.gada grafikam ir norādīta Tīkla pārskata 2.5.A pielikumā.

(2) Informācija par jaudas ierobežojumiem atbilstoši [Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2012/34/ES](#), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, [VII pielikuma \(apstiprināts ar Komisijas deleģēto 4.09.2017. lēmumu \(ES\) 2017/2075\) 15.punktam](#) tiek pievienota Tīkla pārskata 2.5.B pielikumā.

## 2.6. Infrastruktūras attīstība

(1) LDz kā publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja attīstība notiek saskaņā ar Ministru kabineta 2018.gada 6.novembra rīkojumu Nr.588 apstiprināto “Indikatīvais dzelzceļa infrastruktūras attīstības plānu 2018.-2022.gadam”, un saskaņā ar to 2018.gada 9.novembrī ar Satiksmes ministriju noslēgto un parakstīto Daudzgaļu līgumu par LDz pārvaldīšanā esošās publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas un attīstības plānošanu un finansēšanu.

(2) „Indikatīvais dzelzceļa infrastruktūras attīstības plāns 2018.-2022.gadam” pieejams: <https://likumi.lv/ta/id/302833-par-indikativo-dzelzcela-infrastrukturas-attistibas-planu-2018-2022-gadam>

(3) 2018.gada 9.novembrī ar Satiksmes ministriju noslēgtais un parakstītais Daudzgaļu līgums tiek pievienots Tīkla pārskata 1.3.A pielikumā.

# 3

## PIEKĻUVES NOSACĪJUMI

## 3. PIEKĻUVES NOSACĪJUMI

### 3.1. Ievads

(1) Tīkla pārskata 3. sadaļā ir aprakstīti noteikumi un nosacījumi attiecībā uz piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai LDz sniegto piekļuves pakalpojumu (vilcienu ceļu) minimālajai paketei.

(2) Šie noteikumi un nosacījumi attiecas arī uz to starptautisko kravu koridoru daļu, kas šķērso LDz infrastruktūru.

### 3.2. Vispārējās piekļuves prasības

#### 3.2.1. Infrastruktūras jaudas sadales kārtība

(1) Infrastruktūras jaudas sadales kārtība ir noteikta Dzelzceļa likuma 27.pantā.

(2) Būtisko funkciju veicējs ir atbildīgs par infrastruktūras jaudas sadali un vilcienu ceļu iedalīšanu, nodrošinot infrastruktūras jaudas piešķiršanu taisnīgā un nediskriminējošā veidā. Pieteikuma iesniedzējam ir pienākums noslēgt vienošanos ar būtisko funkciju veicēju par norēķinu datiem un oficiālajiem saziņas līdzekļiem, kā arī par maksām par infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veikšanu (pieteikuma nodrošinājuma maksājumiem), kas ir noteiktas 6.nodaļā. Infrastruktūras jaudas sadales procesu nosaka saskaņā ar 4.nodaļā minētajiem nosacījumiem.

(3) Infrastruktūras jaudas pieprasījuma pieteikumus var iesniegt:

(a) dzelzceļa pārvadātājs –gadījumā, ja pārvadājumi notiek no trešās valsts vai uz trešo valsti;

(b) dzelzceļa pārvadātājs un pieteikuma iesniedzējs, kas nav dzelzceļa pārvadātājs, bet ir subjekts, kuram ir sabiedriska vai komerciāla interese iegūt infrastruktūras jaudu pārvadājumu veikšanai – pārējiem pārvadājumiem.

(4) Infrastruktūras jaudas pieprasījuma pieteikumus par infrastruktūras jaudas piešķiršanu iesniedz un izskata saskaņā ar Tīkla pārskata 4.1., 4.2., 4.3. un 4.4. apakšsadaļās minētajiem nosacījumiem.

(5) Pieteikuma iesniedzējam piešķirto infrastruktūras jaudu nevar izmantot transporta pakalpojumiem, kas nav norādīti infrastruktūras jaudas pieprasījuma pieteikumā.

(6) Pieteikuma iesniedzējam, kuram piešķirta noteikta infrastruktūras jauda, nav tiesību šo infrastruktūras jaudu par atlīdzību vai bez atlīdzības nodot citiem pieteikumu iesniedzējiem, izņemot gadījumu, kad šo infrastruktūras jaudu izmanto dzelzceļa pārvadātājs tāda pieteikuma iesniedzēja uzdevumā, kurš nav dzelzceļa pārvadātājs. Citāda infrastruktūras jaudas nodošana ir aizliegta un noved pie izslēgšanas no turpmākā infrastruktūras jaudas sadales procesa.

#### 3.2.2. Nosacījumi attiecībā uz piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai

Dzelzceļa likuma 5.<sup>1</sup> pants nosaka piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai.

(1) Pārvadātājam tiesības piekļūt publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai, lai tas varētu sniegt visu veidu dzelzceļa kravas pārvadājumu pakalpojumus, piešķir saskaņā ar taisnīgiem, nediskriminējošiem un pārredzamiem nosacījumiem. Šīs tiesības ietver arī piekļuvi infrastruktūrai, kas savieno jūras un iekšzemes ostas un citas Dzelzceļa likuma 12.<sup>1</sup> panta otrajā daļā minētās apkalpes vietas, un infrastruktūrai, kas kalpo vai var kalpot vairāk nekā vienam galapatērētājam.

(2) Neskarot Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra regulu (EK) Nr. 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes regulu (EEK) Nr. 1107/70 noteikumu piemērošanu, pārvadātājam tiesības piekļūt publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūrai, lai tas varētu sniegt dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, piešķir saskaņā ar taisnīgiem, nediskriminējošiem un pārredzamiem nosacījumiem. Pārvadātājam ir tiesības uzņemt un izlaist pasažierus jebkurā stacijā vai

pieturas punktā. Šīs tiesības ietver arī piekļuvi infrastruktūrai, kas savieno ar Dzelzceļa likuma 12.<sup>1</sup> panta otrajā daļā minētajām apkalpes vietām.”

### 3.2.3. Licences

(1) Lai iegūtu tiesības veikt pārvadājumus, izmantojot LDz infrastruktūru, komersantam jāsaņem pārvadātāja licence.

(2) Pārvadātāja licences saņemšanas nosacījumus nosaka [Dzelzceļa likuma 34.pants](#) un uz tā pamata izdoti attiecīgie [Ministru kabineta 2016. gada 16 augusta noteikumi Nr.558 “Dzelzceļa pārvadātāju licencēšanas noteikumi”](#).

### 3.2.4. Drošības sertifikāts

(1) Vienoto drošības sertifikātu izdošanu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem reglamentē [Komisijas Īstenošanas regula \(ES\) 2018/763 \(2018. gada 9. aprīlis\)](#), ar ko nosaka praktisku kārtību vienoto drošības sertifikātu izdošanai dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2016/798 un atceļ Komisijas Regulu (EK) Nr.653/2007 (turpmāk – Regula Nr.[2018/763](#)).

(2) Kārtība, kādā Regula Nr.[2018/763](#) tiek piemērota Latvijā, noteikta [Ministru kabineta 2020.gada 09.jūnija noteikumos Nr.375 “Dzelzceļa drošības noteikumi”](#).

### 3.2.5. Saistību segums

Saskaņā ar [Ministru kabineta 2016 gada 16 augusta noteikumu Nr.558 “Dzelzceļa pārvadātāju licencēšanas noteikumi”](#) prasībām:

“6. Prasība par civiltiesiskās atbildības segumu ir izpildīta, ja komercsabiedrībai ir pienācīga apdrošināšana vai tirgus nosacījumiem atbilstošas garantijas saistību izpildei, ja notiek dzelzceļa satiksmes negadījums, kā arī ja iestājas civiltiesiskā atbildība attiecībā uz pasažieriem, bagāžu, kravu, pasta sūtījumiem un trešajām personām. Civiltiesiskās atbildības seguma apmērs ir pietiekams dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojuma sniegšanai, ja seguma summa ir vismaz 3 000 000 euro, dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojuma sniegšanai, ja seguma summa ir vismaz 2 000 000 euro, un dzelzceļa pārvadājumu pakalpojuma sniegšanai šaursliežu (750 mm) dzelzceļa tīklā, ja seguma summa ir vismaz 150 000 euro.”

## 3.3. Komerčiālie nosacījumi

### 3.3.1. Pamata vienošanās

Līguma paraugs [Dzelzceļa likuma 27.<sup>2</sup> pantā](#) minētās pamata vienošanās noslēgšanai starp būtisko funkciju veicēju (arī infrastruktūras pārvaldītāju, ja tiek skarta tā darbības joma) un pieteikuma iesniedzēju nav iekļauts, jo infrastruktūras pārvaldītājs un būtisko funkciju veicējs nepiedāvā šādas vienošanās noslēgšanu. Atsevišķas vienošanās ierosinājums un šādas vienošanās slēgšanas nepieciešamība tiks izskatīta tiesību aktos noteiktā kārtībā.

### 3.3.2. Līgumi ar dzelzceļa pārvadātājiem

(1) Saskaņā ar [Dzelzceļa likuma 12.<sup>1</sup> pantu](#):

- (a) Dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāji nediskriminējošā veidā visiem pārvadātājiem sniedz minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu.
- (b) Apkalpes vietu operatori nediskriminējošā veidā visiem pārvadātājiem nodrošina piekļuvi (arī piekļuvi pa sliežu ceļiem) šādām apkalpes vietām, ja tādas ir, un pakalpojumiem, ko sniedz šādās vietās.”

(2) Dzelzceļa pārvadātāja tiesības izmantot publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūru (piekļuve dzelzceļa infrastruktūrai) var rasties pēc drošības sertifikāta saņemšanas un līguma noslēgšanas ar dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju par minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksa un par piekļuvi infrastruktūrai, kas savieno infrastruktūru ar apkalpes vietām, izmantošanu.

(3) Līguma paraugi ir pievienoti kā:

- Tīkla pārskata 3.3.2.A pielikums – pasažieru pārvadājumiem;
- Tīkla pārskata 3.3.2.B pielikums – kravu pārvadājumiem.

(4) Saskaņā ar [Dzelzceļa likuma 27.1 pantu](#), dzelzceļa pārvadātājs slēdz nepieciešamos līgumus ar izmantojamās publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju. Šādu līgumu noteikumi ir nediskriminējoši un pārredzami.

(5) Saskaņā ar maksas iekasēšanas shēmu būtisko funkciju veicējs noslēdz līgumu ar dzelzceļa pārvadātājiem par norēķinu rekvizītiem un oficiālajām e-pasta adresēm saistībā ar maksājumu, kas jāveic par piešķirto infrastruktūras jaudas daļu pirms vilcienu ceļu piešķiršanas.

(6) Vienošanās paraugs ir pievienots kā Tīkla pārskata 3.3.2.C pielikums, un tas ir obligāts.

### 3.3.3. Līgumi ar pieteikumu iesniedzējiem

(1) Saskaņā ar [Dzelzceļa likuma 27.panta \(2\) daļu](#), “infrastruktūras jaudas pieprasījumus var iesniegt pieteikuma iesniedzēji. Lai varētu izmantot infrastruktūras jaudu, pieteikuma iesniedzēji, kuri nav pārvadātāji, izraugās pārvadātāju, kas saskaņā ar [Dzelzceļa likuma 27.1 pantu](#) noslēdz līgumu ar infrastruktūras pārvaldītāju. Pieteikuma iesniedzējs var prasīt, lai infrastruktūras pārvaldītājs noslēdz tādu līgumu, kas piešķir tiesības pašam pieteikuma iesniedzējam samaksāt par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu.”

(2) Saskaņā ar [Dzelzceļa likuma 13.1 panta trešo daļu](#) un lekasēšanas shēmu, būtisko funkciju veicējs noslēdz līgumu ar pieteikumu iesniedzējiem par norēķinu rekvizītiem un oficiālajām e-pasta adresēm saistībā ar maksājumu, kas jāveic par piešķirto infrastruktūras jaudas daļu pirms vilcienu ceļu piešķiršanas, ja pieteikumu iesniedzējiem, kas nav dzelzceļa pārvadātāji, pieprasa tiesības maksāt par infrastruktūras izmantošanu saskaņā ar [Dzelzceļa likuma 27.panta otro daļu](#).

(3) Vienošanās paraugs ir pievienots kā Tīkla pārskata 3.3.3.A pielikums, un tas ir obligāts.

### 3.3.4. Vispārīgie noteikumi un nosacījumi

(1) Komerciālās saistības un atbildību dzelzceļa pārvadājumu veikšanas jomā reglamentē Dzelzceļa likums.

(2) LDz nepiemēro RNE/CIT 2014.gada 1.septembra vienošanos Nr.E-GTC-I “European General Terms and Conditions of use of railway infrastructure”.

## 3.4. Īpašas piekļuves prasības

### 3.4.1. Ritošā sastāva ekspluatācijas prasības

Latvijas Republikā ir pieņemti šādi tiesību akti, kas regulē ritošā sastāva ekspluatācijas prasības:

- [Ministru kabineta 2012.gada 31.janvāra noteikumi Nr.92 “Dzelzceļa ritošā sastāva reģistrācijas kārtība”](#);
- [Ministru kabineta 2020.gada 09. jūnija noteikumi Nr.374 “Dzelzceļa savstarpējās izmantojamības noteikumi”](#).

### 3.4.2. Personāla kvalifikācijas prasības

Latvijas Republikā ir pieņemti šādi tiesību akti, kas regulē dzelzceļa speciālistiem izvirzītās prasības:

- Ministru kabineta 2014.gada 19.augusta noteikumi Nr.499 "Noteikumi par būvinspektoriem";
- Ministru kabineta 2010.gada 14.septembra noteikumi Nr.873 "Noteikumi par vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) kvalifikācijas un vilces līdzekļa vadīšanas tiesību iegūšanu";
- Ministru kabineta 2009.gada 10.marta noteikumi Nr.219 "Kārtība, kādā veicama obligātā veselības pārbaude";
- Ministru kabineta 2006.gada 2.maija noteikumi Nr.360 "Noteikumi par dzelzceļa speciālistiem";
- Ministru kabineta 2006.gada 28.marta noteikumi Nr.236 "Noteikumi par vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) instruktora un vilces līdzekļa vadītāja (mašīnista) palīga kvalifikācijas prasībām un sertifikācijas kārtību".

### 3.4.3. Ārkārtas kravu pārvadājumi

Saskaņojot iekraušanas dokumentāciju kravām ar 1.-2. pakāpes apakšējo, 1.-3. pakāpes sānu un 1.-2. pakāpes augšējo negabarīti uz platformām vai pusvagonos LDz saskaņojums nav vajadzīgs. Visos citos gadījumos uzņēmumam (pārvadātājam) jāaskaņo lielgabarīta un smagsvara kravas pārvadājumus ar LDz Vilcienu kustības pārvaldi. LDz kontaktpersona – vecākā ekspluatācijas darba un negabarīta kravu pārvadājumu inženiere Olga Masaļska tālr. +371 6723 3974, e-pasts [olga.masalska@ldz.lv](mailto:olga.masalska@ldz.lv).

### 3.4.4. Bīstamās kravas

(1) ES un Latvijas Republikā ir pieņemti šādi tiesību akti, kas regulē bīstamo kravu pārvadājumus pa dzelzceļu:

- EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2008/68/EK (2008. gada 24. septembris) par bīstamo kravu iekšzemes pārvadājumiem;
- Dzelzceļa pārvadājumu likums;
- Bīstamo kravu aprites likums;
- Ministru kabineta 2003.gada 29.aprīļa noteikumi Nr.226 "Noteikumi par bīstamo kravu pārvadāšanu pa dzelzceļu" ;
- Ministru kabineta 2006.gada 21.februāra noteikumi Nr.156 "Noteikumi par drošības konsultantu (padomnieku) norīkošanu, to profesionālo kvalifikāciju un darbību bīstamo kravu pārvadājumu jomā";
- Ministru kabineta 2011.gada 1.jūlija noteikumi Nr.500 "Noteikumi par transportējamām spiedieniekārtām";
- Ministru kabineta 2004.gada 22.aprīļa noteikumi Nr.377 "Noteikumi par lejamkravu pārvadāšanu cisternās un bunkura pusvagonos";
- Ministru kabineta 2009.gada 17.jūnija noteikumi Nr.539 "Bīstamo kravu pārvadāšanai pa dzelzceļu paredzēto cisternu un konteineru atbilstības novērtēšanas noteikumi";
- Ministru kabineta 2011.gada 21.jūnija noteikumi Nr.464 "Bīstamo kravu ar īpašu riska potenciālu aprites aizsardzības pasākumu plānošanas, īstenošanas un kontroles kārtība";
- Ministru kabineta 05.07.2011. noteikumi Nr.541 "Bīstamo kravu aprites kontroles kārtība".

(2) Latvijas Republikai saistošās konvencijas un līgumi:

- Konvencijas par starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem (COTIF) C papildinājums un tā pielikums "Noteikumi par bīstamo kravu starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem" (RID)

(2019.gada redakcija). Oficiāla versija pieejama Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF) tīmekļa vietnē;

- Nolīguma par starptautisko dzelzceļa kravu satiksmi (SMGS) 2.pielikums "Bīstamo kravu pārvadājumu noteikumi".

#### **3.4.5. Izmēģinājuma braucieni un speciālie vilcieni**

(1) Izmēģinājuma braucienu organizēšana un izpilde notiek atbilstoši Ministru kabineta 2020.gada 09.jūnija noteikumiem Nr.374 "Dzelzceļa savstarpējās izmantojamības noteikumi".

(2) Lēmumu par speciālo (tehnoloģisko) vilcienu nozīmēšanu LDz pieņem katrā atsevišķā gadījumā pēc pārvadātāja vai citas ieinteresētās personas puses pieteikuma saņemšanas.



# 4

## INFRASTRUKTŪRAS JAUDAS SADALE

## 4. INFRASTRUKTŪRAS JAUDAS SADALE

Informācija šajā nodaļā aptver infrastruktūras jaudas sadali gan iekšzemes, gan starptautiskajai satiksmei.

### 4.1. Ievads

Infrastruktūras jaudas sadales procedūras un ar tām saistītie termini noteikti [Dzelzceļa likuma 27.pantā](#), Jaudas noteikumos un jaudas sadales shēmā, kas pieejama šeit: <http://www.lrn.lv/tiesibu-akti/>, kā arī Komisijas lēmumā.

### 4.2. Procesa apraksts

#### 4.2.1. Ikgadējā infrastruktūras jaudas sadale

(1) Ikgadējā infrastruktūras jauda tiek sadalīta, pamatojoties uz infrastruktūras jaudas pieprasījumu pieteikumiem, kurus pieteikumu iesniedzēji iesniedz būtisko funkciju veicējam, kas atbild par infrastruktūras jaudas sadali, izmantojot oficiālos saziņas līdzekļus:

- (a) adrese: Turgeņeva iela 21, Rīga, LV-1050;
- (b) e-pasts: [info@lrn.lv](mailto:info@lrn.lv);
- (c) infrastruktūras jaudas pieprasījumu pieteikums par starptautisko kravas vilcienu satiksmi infrastruktūras iecirkņos, kuri iekļauti RFC NSB, tiek sastādīts, izmantojot PCS, kuru nodrošina RNE;
- (d) JSP elektroniskais risinājums (jaudas pieteikumu sistēma) būtisko funkciju veicēja portālā.

(2) Infrastruktūras jaudas pieprasījumu pieteikuma veidlapa ir pieejama Tīkla pārskata 4.2.A pielikumā. Pieteikuma iesniedzējs infrastruktūras jaudas pieprasījumu pieteikumam pievieno:

- (a) iepriekšējā gadā piešķirtās infrastruktūras jaudas (ja tāda bija) izmantošanas analīzi;
- (b) informāciju par infrastruktūras pakalpojumu apmaksu iepriekšējā infrastruktūras jaudas piešķiršanas periodā, maksājumu garantijas, ja līdzšinējās saistības par infrastruktūras izmantošanu nav izpildītas;
- (c) dokumentu, kas apliecina garantijas par to, ko infrastruktūras pārvaldītājs pamatoti sagaida attiecībā uz ieņēmumiem un infrastruktūras izmantošanu nākotnē;
- (d) dokumentus, kas apliecina dzelzceļa pārvadājumu pakalpojuma prioritāti, ja infrastruktūras jauda tiek pieprasīta tādu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai, kam saskaņā ar [Dzelzceļa likuma 27. panta trešo daļu](#) ir prioritāte infrastruktūras jaudas sadalē;
- (e) infrastruktūras jaudas pieprasījuma pamatojumu par iespējamiem pārvadājumu apjomiem;
- (f) pieteikuma iesniedzēji, kas nav dzelzceļa pārvadātāji, norāda arī sākotnēji izraudzīto dzelzceļa pārvadātāju.

(3) Infrastruktūras jaudas pieprasījumu pieteikumi var tikt iesniegti gan latviešu, gan angļu valodā.

(4) Infrastruktūras jaudas pieprasījumu pieteikumus izskata tikai tādos gadījumos, ja tajos ir iekļauta informācija, kas norādīta Tīkla pārskata 4.2.A pielikumā (par katru tirgus segmentu). Ja infrastruktūras jaudas pieprasījuma pieteikumā nepieciešami grozījumi vai papildinājumi, būtisko funkciju veicējs par to paziņo pieteikuma iesniedzējam, izmantojot oficiālos elektroniskos saziņas līdzekļus. Pieteikuma iesniedzējs izdara nepieciešamos grozījumus vai papildinājumus infrastruktūras jaudas pieprasījumu pieteikumā un piecu darbdienu laikā no paziņošanas brīža rakstveidā iesniedz tos būtisko funkciju veicējam.

(5) Papildus nosacījumi, kurus ņem vērā, sadalot infrastruktūras jaudu:

- (a) starp būtisko funkciju veicēju un Lietuvas publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju "LG Infrastruktūra", kurš no 2019.gada 08.decembra veic būtiskās funkcijas Lietuvā,

ir sagatavots līgums par sadarbību infrastruktūras jaudas piešķiršanā vairāk nekā vienā tīklā starp Latviju un Lietuvu;

(b) infrastruktūras iecirkņos, kas iekļauti RFC NSB un kas minēti 1.7.1. apakšnodaļā, provizoriskos starptautiskos vilcienu ceļus un rezerves infrastruktūras jaudu piešķir C-OSS. Noteikumi un procedūras vilcienu ceļu piešķiršanai, izmantojot C-OSS, ir publicēti koridoru informācijas grāmatās. Sīkāka informācija ir pieejama angļu valodā vietnē [www.rfc8.eu](http://www.rfc8.eu).

(6) Pieteikumu iesniedzējiem ir tiesības iesniegt infrastruktūras jaudas pieprasījumu pieteikumu grozījumus, un tos izskata šādā kārtībā:

(a) infrastruktūras jaudas pieprasījumu pieteikumu grozījumus var iesniegt vienu reizi, bet ne vēlāk kā divus mēnešus pirms vilcienu kustības gada grafika projekta publicēšanas termiņa, kas noteikts Tīkla pārskata 4.5.1. apakšnodaļas tabulas (3) punktā;

(b) infrastruktūras jaudas pieprasījumu pieteikumu grozījumi, kas iesniegti pēc Tīkla pārskata 4.5.1. apakšnodaļas tabulas (3) punktā minētā termiņa, bet ne vēlāk kā divus mēnešus pirms vilcienu kustības gada grafika maiņas, tiek izskatīti un var tikt apmierināti, ja tie neskar citu pieteikumu iesniedzēju intereses un tie attiecas tikai uz vienu dzelzceļa līnijas maršrutu, neietekmējot citu dzelzceļu līniju maršrutus;

(c) infrastruktūras jaudas pieprasījumu pieteikumu grozījumi, kas iesniegti mazāk nekā divus mēnešus pirms vilcienu kustības gada grafika maiņas 4.5.1. apakšnodaļas tabulas (5) punktā minētā termiņa, tiek uzskatīti par infrastruktūras jaudas pieprasījumu pieteikumiem grozījumiem vilcienu kustības gada grafikā.

#### **4.2.2. Infrastruktūras jaudas pieprasījumu pieteikumi ārpusplāna vilcieniem**

(1) Pieteikuma iesniedzējs iesniedz infrastruktūras jaudas pieprasījuma pieteikumu ārpusplāna vilcieniem, elektroniski nosūtot to uz e-pasta adresi [info@lrn.lv](mailto:info@lrn.lv), kā arī tā kopiju nosūtot uz e-pasta adresi [aleksejs.cerepaha@ldz.lv](mailto:aleksejs.cerepaha@ldz.lv).

(2) Infrastruktūras jaudas pieprasījumu pieteikumu veidlapa ārpusplāna vilcieniem ir pieejama Tīkla pārskata 4.2.A. pielikumā. Pieteikuma iesniedzējs jaudas pieprasījumu pieteikumam pievieno:

(a) dokumentus, kas apliecina dzelzceļa pārvadājumu pakalpojuma prioritāti, ja infrastruktūras jauda tiek pieprasīta tādu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai, kuriem atbilstoši [Dzelzceļa likuma 27. panta trešo daļu](#) ir prioritāte infrastruktūras jaudas sadalē;

(b) ja pieteikuma iesniedzējs nav dzelzceļa pārvadātājs – dokumentus, kas apliecina, ka pieteikuma iesniedzēja izvēlētais dzelzceļa pārvadātājs piekrīt veikt konkrēto pārvadājumu.

#### **4.2.3. Vilcienu ceļu iedalīšanas kārtība**

(1) Ja infrastruktūras jaudas pieprasījumu pieteikumos nav norādīti aptuvenie vilcienu nosūtīšanas vai pienākšanas laiki, būtisko funkciju veicējs apmierina pieprasījumus, iedalot tiem norādīto vilcienu ceļu skaitu vidēji diennaktī. Konkrēto vilcienu nosūtīšanas vai pienākšanas laiku šādiem pieprasījumiem būtisko funkciju veicējs nosaka, veicot vilcienu ceļu iedalīšanu.

(2) Ja jaudas sadales procesā netika iedalīti konkrēti vilcienu ceļi, dzelzceļa pārvadātāji elektroniski uz e-pasta adresi: [LRNjsd1@ldz.lv](mailto:LRNjsd1@ldz.lv) sniedz jaudas sadalītājam priekšlikumus (ja tādi ir) par vilcienu ceļu iedalīšanu atbilstoši Tīkla pārskata 4.2.B pielikumā norādītajai veidlapai, norādot vilcienu ceļu maršrutus atbilstoši dzelzceļa līniju maršrutu sarakstam pamatojoties uz Tīkla pārskata 4.2.C pielikumu.

## 4.3. Jaudas spējas rezervēšana pagaidu jaudas ierobežojumiem

### 4.3.1. Vispārīgie principi

(1) Par plānotajiem apkopes darbiem infrastruktūras pārvaldītājs katru gadu līdz 1.maijam rakstveidā iesniedz būtisko funkciju veicējam apkopes darbu veikšanas paziņojumu atbilstoši Tīkla pārskata 4.3.A pielikumā norādītajai veidlapai.

(2) Infrastruktūras jaudas sadales plāna izstrādes procesā, būtisko funkciju veicējs nosaka sadalāmo infrastruktūras jaudu, atlicinot infrastruktūras jaudas daļu infrastruktūras pārvaldītāja plānotajiem apkopes darbiem, pamatojoties uz apkopes darbu veikšanas paziņojumu.

(3) Informāciju par jaudas ierobežojumiem atbilstoši [Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2012/34/ES](#), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, [VII pielikuma \(apstiprināts ar Komisijas deleģēto 4.09.2017. lēmumu \(ES\) 2017/2075\) 15.punktam](#) apkopo un apstrādā LDz.

(4) Pamatojoties uz [Ministru kabineta 2016.gada 19.aprīļa noteikumiem Nr.244 "Noteikumi par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras tīkla pārskata saturu"](#) LDz publicē informāciju par jaudas ierobežojumiem Tīkla pārskatā. Informācija par plānotiem jaudas ierobežojumiem atrodas Tīkla pārskata 2.5. apakšsadaļā.

### 4.3.2. Termiņi un informācijas sniegšanas kārtība pretendentiem

Visiem pretendentiem, kuri plāno veikt savus būvdarbus, saistītus ar vilcienu kustības ierobežojumiem LDz infrastruktūras robežās, ir nepieciešams informēt LDz par to, izmantojot oficiālus saziņas līdzekļus ne vēlāk kā 1 mēnesi pirms [Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2012/34/ES](#), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu, [VII pielikumā \(apstiprināts ar Komisijas deleģēto 4.09.2017. lēmumu \(ES\) 2017/2075\) 8. un 12.punktos](#) noteiktiem publicēšanas termiņiem.

## 4.4. Pamata vienošanās ietekme

Līguma paraugs [Dzelzceļa likuma 27.<sup>2</sup> pantā](#) minētās pamata vienošanās noslēgšanai starp būtisko funkciju veicēju (arī infrastruktūras pārvaldītāju, ja tiek skarta tā darbības joma) un pieteikuma iesniedzēju nav iekļauts, jo infrastruktūras pārvaldītājs un būtisko funkciju veicējs nepiedāvā šādas vienošanās noslēgšanu. Atsevišķas vienošanās ierosinājums un šādas vienošanās slēgšanas nepieciešamība tiks izskatīta tiesību aktos noteiktā kārtībā.

## 4.5. Vilcienu ceļu piešķiršanas process

Infrastruktūras jaudas sadales procedūras un ar to saistītie termiņi ir noteikti [Dzelzceļa likuma 27.pantā](#), [Jaudas noteikumos](#) un [Jaudas shēmā](#), [Eiropas Parlamenta un Padomes 2012.gada 21.novembra Direktīvas Nr. 2012/34/ES](#), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu [43. pantā](#) un [IV pielikuma 3.c punktā](#), kā arī Komisijas lēmumā.

### 4.5.1. Jaudas pieprasījumu pieteikumi gada grafikam

Vilcienu kustības gada grafiks tiek sagatavots, pamatojoties uz infrastruktūras jaudas pieprasījumu pieteikumiem, kuri atbilst Tīkla pārskata 4.2.1. apakšnodaļas prasībām, un saskaņā ar šādu grafiku:

Nr.	Procedūra	Termiņš
1.	Infrastruktūras jaudas pieprasījumu pieteikumu iesniegšana	līdz 2021.gada 15.maijam – dzelzceļa pārvadātājiem līdz 2021.gada 1.maijam – pieteikuma iesniedzējiem, kas nav dzelzceļa pārvadātāji
2.	Lēmums par infrastruktūras jaudas sadali	līdz 2021.gada 15.jūlijam

3.	Vilcienu kustības gada grafika projekts	līdz 2021.gada 15.oktobrim
4.	Apspriešanās ar pieteikuma iesniedzējiem par vilcienu kustības gada grafika projektu	līdz 2021.gada 15.novembrim
5.	Vilcienu kustības gada grafika spēkā stāšanās	2021.gada 12.decembrī plkst. 00:00

#### 4.5.2. Aizkavētie jaudas pieprasījumu pieteikumi gada grafikam

Pieteikumu iesniedzējiem ir iespēja infrastruktūras jaudas pieprasījumu pieteikumus iesniegt laikposmā pēc Tīkla pārskata 4.5.1. apakšnodaļā norādītiem termiņiem, šādā gadījumā pieteikumu iesniedzēji var pretendēt uz sadalāmās infrastruktūras jaudas daļu, kuru nepieprasīja pieteikumu iesniedzēji, kas iesniedza jaudas pieprasījumu pieteikumus saskaņā ar iepriekšminētajiem termiņiem.

#### 4.5.3. Jaudas pieprasījumu pieteikumi ārpusplāna vilcieniem

(1) Būtisko funkciju veicējs izskata infrastruktūras jaudas pieprasījuma pieteikumu ārpusplāna vilcieniem un piecu darbdienu laikā, izmantojot oficiālos elektroniskās saziņas līdzekļus, sniedz atbildi par iespēju iedalīt infrastruktūras jaudu.

(2) Ja pieprasītā infrastruktūras jauda atbilst būtisko funkciju veicēja rezervētajai infrastruktūras jaudai ārpusplāna vilcieniem, tad infrastruktūras jauda tiek iedalīta bez koordinēšanas, šajā gadījumā būtisko funkciju veicējs cik ātri vien iespējams, bet ne vēlāk kā desmit darbdienu laikā pieņem lēmumu par infrastruktūras jaudas iedalīšanu ārpusplāna vilcieniem, informējot par to, izmantojot oficiālos elektroniskās saziņas līdzekļus, pieteikuma iesniedzēju un infrastruktūras pārvaldītāju.

(3) Ja pieprasītā infrastruktūras jauda ārpusplāna vilcieniem skar citu pieteikumu iesniedzēju intereses, tad lēmums par infrastruktūras jaudas iedalīšanu tiek pieņemts pēc koordinēšanas atbilstoši Tīkla pārskata 4.5.4. apakšnodaļai. Šajā gadījumā būtisko funkciju veicējs cik ātri vien iespējams, bet ne vēlāk kā četrpadsmit darbdienu laikā pieņem lēmumu par infrastruktūras jaudas iedalīšanu ārpusplāna vilcieniem un, izmantojot oficiālos elektroniskās saziņas līdzekļus, informē par to pieteikuma iesniedzēju un infrastruktūras pārvaldītāju.

#### 4.5.4. Infrastruktūras jaudas sadales koordinēšanas process

(1) Atbilstoši [Jaudas noteikumu 23.punktam](#), ja pieprasītā infrastruktūras jauda ir lielāka nekā sadalāmā infrastruktūras jauda un infrastruktūras jaudas pieprasījumu pieteikumus nav iespējams apmierināt bez koordinēšanas, būtisko funkciju veicējs, koordinējot infrastruktūras jaudas pieprasījumu pieteikumus, var piedāvāt infrastruktūras jaudu, kas atšķiras no pieprasītās infrastruktūras jaudas, šajā nolūkā piedāvājot pieteikuma iesniedzējiem, attiecīgi grozot infrastruktūras jaudas pieprasījumu pieteikumus, veikt šādus pasākumus:

- izvēlēties citu pieteiktā maršruta laiku (ja pieteikumā minēts laiks);
- izvēlēties citu maršrutu, nekā norādīts jaudas pieprasījumu pieteikumā;
- samazināt pasažieru vilcienu braukšanas ilgumu, samazinot pieturu skaitu vai citādi;
- izmantot vilces līdzekļus ar labākiem tehniskajiem parametriem;
- atteikties no kādas pieprasītās infrastruktūras jaudas daļas.

(2) Ja pieteikuma iesniedzēji nepiekrīt būtisko funkciju veicēja piedāvātajai infrastruktūras jaudas sadalei, nespēj vienoties un nepiekrīt grozīt jaudas pieprasījuma pieteikumus, būtisko funkciju veicējs:

- nekavējoties paziņo zināmajiem pieteikumu iesniedzējiem un infrastruktūras pārvaldītājam, ka koordinēšanas gaitā nav iespējams pienācīgi apmierināt infrastruktūras jaudas pieprasījuma pieteikumus un attiecīgais infrastruktūras iecirknis ir pārslogots;
- samazina vai nepiešķir infrastruktūras jaudu tiem pieteikumu iesniedzējiem, kuru vilcienu tehniskie parametri nenodrošina efektīvu infrastruktūras izmantošanu;

- (c) sadala infrastruktūras jaudu, ievērojot Dzelzceļa likuma 27.panta trešajā daļā noteiktās prioritātes pārvadājumu pakalpojumiem:
- kuri tiek sniegti uz valsts vai pašvaldības dzelzceļa pārvadājumu pasūtījuma līguma pamata;
  - ārvalstu bruņoto spēku vai Nacionālo bruņoto spēku atbalstam;
  - pilnīgi vai daļēji tiek sniegti, izmantojot īpašiem nolūkiem (ātrgaitas, kravas un tamlīdzīgiem pārvadājumiem);
- (d) piedāvā pieteikuma iesniedzējiem Jaudas noteikumos noteiktos pasākumus, kā arī atbilstoši starptautiskajiem līgumiem, sadarbībai un infrastruktūras iecirkņu noslogotībai papildus ievēro šādus kritērijus:
- pakalpojuma sabiedrisko nozīmību salīdzinājumā ar jebkuru citu pakalpojumu, kas attiecīgi vairs nebūs pieejams;
  - specializētā infrastruktūrā var dot priekšroku specializētam satiksmes veidam. Šāda izraudzīšanās nekavē izmantot šo infrastruktūru cita veida satiksmei, ja infrastruktūras jauda tajā ir pieejama;
  - dzelzceļa pārvadātāja un infrastruktūras pārvaldītāja sadarbības pieredzi, ja tāda ir;
  - plānoto infrastruktūras izmantošanas regularitāti, intensitāti un ilgumu;
  - vilcienu tehnisko parametru atbilstību efektīvas infrastruktūras izmantošanas nodrošināšanai;
  - informāciju par infrastruktūras pakalpojumu apmaksu iepriekšējā infrastruktūras jaudas piešķiršanas periodā, ja tāda ir.

(3) Ja pieteikuma iesniedzēji nepiekrīt grozīt infrastruktūras jaudas pieprasījumu pieteikumus, tad var piemērot domstarpību izšķiršanas procedūru, kas norādīta Tīkla pārskata 4.5.5.apakšnodaļā.

(4) Būtisko funkciju veicējs sekmē piešķirtās, bet neizmantotās infrastruktūras jaudas izmantošanu, piedāvājot to citiem pieteikuma iesniedzējiem vai citām vajadzībām, lai nodrošinātu efektīvu infrastruktūras izmantošanu.

#### **4.5.5. Domstarpību izšķiršanas procedūra**

(1) Domstarpību izšķiršanas procedūru būtisko funkciju veicējs piemēro no brīža, kad no pieteikuma iesniedzēja rakstveidā (izmantojot oficiālos, tajā skaitā elektroniskos saziņas līdzekļus) saņemti iebildumi par infrastruktūras jaudas sadali:

- (a) adrese: Turgeņeva iela 21, Rīga, LV-1050;
- (b) e-pasts: [info@lrn.lv](mailto:info@lrn.lv)

(2) Būtisko funkciju veicējam ir pienākums divu darbdienu laikā no iebildumu saņemšanas brīža izskatīt tos un piedāvāt pieteikuma iesniedzējam veikt konkrētus pasākumus, nepieciešamības gadījumā grozot infrastruktūras jaudas pieprasījuma pieteikumu. Par minēto būtisko funkciju veicējam ir pienākums nekavējoties rakstveidā (izmantojot oficiālos, tajā skaitā elektroniskos saziņas līdzekļus) informēt pieteikuma iesniedzēju.

(3) Pieteikuma iesniedzējam ir pienākums piecu darbdienu laikā no iebildumu iesniegšanas brīža rakstveidā (izmantojot oficiālos, tajā skaitā elektroniskos saziņas līdzekļus) iesniegt atbildi būtisko funkciju veicējam par piekrišanu vai atteikšanos grozīt infrastruktūras jaudas pieprasījuma pieteikumu.

(4) Būtisko funkciju veicējs pieņem lēmumu par infrastruktūras jaudas sadali desmit darbdienu laikā no domstarpību izšķiršanas procedūras uzsākšanas brīža (iebildumu saņemšanas). Būtisko funkciju veicējs pieņem lēmumu par infrastruktūras jaudas sadali ne vēlāk kā līdz kārtējā gada 15. jūlijam.

(5) Apspriešana veicama samērīgā laikā, ievērojot konfidencialitāti (neizpaužot citu pieteikuma iesniedzēju identitāti, ja vien attiecīgie pieteikuma iesniedzēji nav piekrituši šādai izpaušanai), bezmaksas rakstiskā vai elektroniskā veidā.

## 4.6. Pārslogota infrastruktūra

### 4.6.1. Pārslogota infrastruktūra

(1) Dzelzceļa likuma 27.panta devītajā daļā minētajā gadījumā, ja pēc pieprasītās infrastruktūras jaudas koordinēšanas un apspriešanās ar pieteikuma iesniedzējiem nav iespējams pienācīgi apmierināt infrastruktūras jaudas pieprasījumu pieteikumus, būtisko funkciju veicējs nekavējoties paziņo, ka attiecīgā infrastruktūras daļa ir pārslogota. To dara arī attiecībā uz infrastruktūru, kur infrastruktūras jauda tuvākajā laikā var kļūt nepietiekama. Minētajā gadījumā būtisko funkciju veicējs brīdina zināmos pieteikumu iesniedzējus, dzelzceļa pārvadātājus un infrastruktūras pārvaldītāju, ka var tikt piemērota Dzelzceļa likuma 11.panta trešajā daļā minētā papildu maksa.

(2) Ja netiek piemērota papildu maksa saskaņā ar Dzelzceļa likuma 11.panta trešo daļu vai, ja tā nav sniegusi gaidīto rezultātu un infrastruktūra ir atzīta par pārslogotu, būtisko funkciju veicējs, sadalot infrastruktūras jaudu, papildus piemēro šādus kritērijus:

- (a) pakalpojuma sabiedrisko nozīmību salīdzinājumā ar jebkuru citu pakalpojumu, kas attiecīgi vairs nebūs pieejams;
- (b) dzelzceļa pārvadātāja un infrastruktūras pārvaldītāja sadarbības pieredzi, ja tāda ir;
- (c) plānoto infrastruktūras izmantošanas regularitāti, intensitāti un ilgumu;
- (d) vilcienu tehnisko parametru atbilstību efektīvas infrastruktūras izmantošanas nodrošināšanai;
- (e) informāciju par infrastruktūras pakalpojumu apmaksu iepriekšējā infrastruktūras jaudas sadales periodā, ja tāda ir.

(3) Ja ir konstatēts, ka infrastruktūras iecirknis saskaņā ar Dzelzceļa likuma 27.panta devīto daļu ir pārslogots, būtisko funkciju veicējs, lai konstatētu infrastruktūras jaudas ierobežojumus, veic infrastruktūras jaudas analīzi, kurā aplūko infrastruktūru, tās darbību, dažādo piedāvāto pakalpojumu specifiku un visu šo faktoru ietekmi uz infrastruktūras jaudu. Būtisko funkciju veicējs iesaista infrastruktūras pārvaldītāju infrastruktūras jaudas analīzē, pieprasot iesniegt priekšlikumus par metodēm un pasākumiem, ko varētu veikt, lai mazinātu pārslogotību šā un vidēji ilgā laikposmā. Iespējamie pasākumi ietver jo īpaši maršrutu maiņu, pakalpojuma sniegšanas laika maiņu, kustības ātruma maiņu un infrastruktūras uzlabojumus. Infrastruktūras jaudas analīzi pabeidz ne vēlāk kā sešus mēnešus pēc tam, kad infrastruktūra atbilstoši Dzelzceļa likuma 27.panta devītajai daļai ir atzīta par pārslogotu.

(4) Pēc apspriešanās ar pārslogotās infrastruktūras lietotājiem par pārslodzes iemeslu novēršanas piedāvājumiem un, pamatojoties uz ierosināto pasākumu izmaksu un ieguvumu analīzi, infrastruktūras pārvaldītājs ne vēlāk kā sešus mēnešus pēc analīzes rezultātu saņemšanas no būtisko funkciju veicēja, izstrādā un apstiprina infrastruktūras jaudas palielināšanas plānu.

(5) Infrastruktūras pārvaldītājs var piedāvāt pieteikuma iesniedzējiem piedalīties infrastruktūras jaudas palielināšanas pasākumos konkrētajā infrastruktūras iecirknī vai tā daļā.

### 4.6.2. Īslaicīga infrastruktūras jaudas nepietiekamība

(1) Saskaņā ar Jaudas noteikumu 56.punktu infrastruktūras jaudas īslaicīgas nepietiekamības gadījumā var piemērot īpašus pasākumus, ja priekšlikumi par vilcienu ceļu iedalīšanu, kas minēti Tīkla pārskata 4.2.3.apakšodaļā, pārsniedz infrastruktūras iecirkņu caurlaides spēju.

(2) Infrastruktūras jaudas īslaicīgas nepietiekamības gadījumā izmanto to dzelzceļa pārvadātāju infrastruktūras jaudas daļu, kam nav nosūtīšanai sagatavotu vilcienu, un norīko tādas dzelzceļa pārvadātāju vilcienus, kuri ir gatavi nosūtīšanai un tiks pieņemti galastacijā.

(3) Ja būtisko funkciju veicējs ir saņēmis ziņojumu no stacijas (dzelzceļa mezgla) priekšnieka par stacijas (dzelzceļa mezgla) pārslogošību un konstatē, ka pārslodzes iemeslus var novērst vilcienu ceļu iedalīšanas procesa ietvaros, tas piedāvā infrastruktūras pārvaldītājam un dzelzceļa pārvadātājiem piedalīties šādos operatīvajos pasākumos:

- (a) nozīmēt papildus vilcienus, ja pastāv tāda iespēja;

- (b) nodrošināt vilcienu caurlaišanu pa apvedceļiem un alternatīviem maršrutiem, ja tādi ir:
    - saskaņojot ar dzelzceļa pārvadātāju, ja caurlaides spēja ierobežota plānveida apkopes darbu veikšanai;
    - informējot dzelzceļa pārvadātāju, lai normalizētu mezgla stacijas darbu;
  - (c) samazināt iedalīto infrastruktūras jaudu līdz faktiski nepieciešamajai tiem dzelzceļa pārvadātājiem, kuriem nav sagatavoti vilcieni nosūtīšanai;
  - (d) lemt par vilcienu ceļu iedalīšanu tādiem dzelzceļa pārvadātāju vilcieniem, kuri ir gatavi nosūtīšanai un tiks pieņemti galastacijā;
  - (e) caurlaist viena dzelzceļa pārvadātāja kravas vagonu sastāvu ar cita dzelzceļa pārvadātāja vilci, par to dzelzceļa pārvadātājiem atsevišķi savstarpēji vienojoties;
  - (f) atstādināt kravas sastāvu starpstacijā, kā arī kravas sastāvu izvešanu no mezgla stacijas uz starpstacijām, šajā gadījumā konkrēto sastāvu nosaka tās stacijas (dzelzceļa mezgla) priekšnieks, kuras infrastruktūra ir pārslogota, un nosūta ziņojumu elektroniski uz e-pasta adresi: [LRNjds1@ldz.lv](mailto:LRNjds1@ldz.lv);
  - (g) pārskatīt vilcienu nosūtīšanas secību, ja netiek nodrošināta kravas izkraušana;
  - (h) lemt par vilcienu ar mazāku svaru un īsāku garumu izvešanas kārtību infrastruktūras ietvaros;
  - (i) ar attiecīgo dzelzceļa pārvadātāju piekrišanu iekļaut viena dzelzceļa pārvadātāja vilci cita dzelzceļa pārvadātāja kravas vilcienā;
  - (j) noteikt citus pasākumus atbilstoši tiesību aktos noteiktajam.
- (4) Gadījumā, ja ir nepieciešams mainīt noteikto vilcienu kustības secību, būtisko funkciju veicējs aktualizē operatīvo infrastruktūras jaudas sadales plānu un informē pa tālruni (nodrošinot sarunas ierakstu) dzelzceļa pārvadātājus par veiktajām izmaiņām.

## 4.7. Speciālais ritošais sastāvs un bīstamas kravas

Papildu noteikumi nav piemērojami.

## 4.8. Noteikumi pēc vilcienu ceļa piešķiršanas

### 4.8.1. Vilcienu kustības gada grafika maiņa

- (1) Pieteikuma iesniedzējam ir tiesības iesniegt iesniegumu par vilcienu kustības gada grafika izstrādi atbilstoši 4.5.1. apakšpunkta prasībām.
- (2) Vilcienu kustības gada grafika maiņa notiek decembra otrās sestdienas pusnaktī.

### 4.8.2. Vilcienu kustības gada grafika grozījumi

- (1) Pieteikuma iesniedzējam ir tiesības iesniegt iesniegumu par grozījumiem vilcienu kustības gada grafikā (piemēram, citu maršrutu izmantošana vai esošā maršruta paplašināšana, apstāšanās vietas un laika maiņa), ja tas attiecas uz vilcieniem, kas jau ir iekļauti apstiprinātajā vilcienu kustības gada grafikā.



(2) Iesniegumus par vilcienu kustības gada grafika grozījumiem iesniedz un paziņo sekojošos termiņos:

Nr.	Vilciena veids	Pieteikuma	Grozījumu
		iesniegšanas termiņš	paziņošanas termiņš
		Diennaktis pirms plānotajiem grozījumiem	
<b>1</b>	<b>Grozījumi nepārsniedz 25 procentus no pieteikuma iesniedzējam attiecīgajā iecirknī piešķirtās infrastruktūras jaudas</b>		
1.1	Starptautiskais pasažieru vilciens	75 diennaktis	60 diennaktis
1.2	Iekšzemes pasažieru vilciens, izņemot 1.3.punktā minēto	30 diennaktis	10 diennaktis
1.3	Neregulārs iekšzemes pasažieru vilciens, ja tas neietekmē citu dzelzceļa pārvadātāju vilcienu kustību	10 darbdienas	3 diennaktis
1.4	Kravas vilciens	25 diennaktis	5 diennaktis
<b>2</b>	<b>Grozījumi pārsniedz 25 procentus no pieteikuma iesniedzējam attiecīgajā iecirknī piešķirtās infrastruktūras jaudas</b>		
2.1	Starptautiskais pasažieru vilciens	75 diennaktis	60 diennaktis
2.2	Iekšzemes pasažieru vilciens	75 diennaktis	10 diennaktis
2.3	Kravas vilciens	75 diennaktis	5 diennaktis

(3) Ja nepieciešamas izmaiņas vilcienu kustības gada grafikā, tās stājas spēkā:

- (a) marta pēdējā svētdienā – sakarā ar pāreju uz vasaras laiku;
- (b) jūnija otrajā svētdienā – sakarā ar reģionālo pasažieru pārvadājumu sezonālītāti;
- (c) oktobra pēdējā svētdienā – sakarā ar pāreju uz ziemas laiku;
- (d) citā datumā – ja rodas tāda nepieciešamība.

(4) Ja tas neietekmē apstiprināto infrastruktūras jaudas sadales plānu, vilcienu kustības gada grafiku var grozīt, lai veiktu plānotos apkopes darbus vai pēc pieteikuma iesniedzēja rakstiska iesnieguma saņemšanas.

(5) Ja grozījumi vilcienu kustības gada grafikā ietekmē apstiprināto infrastruktūras jaudas sadales plānu, grozījumus vilcienu kustības gada grafikā izdara tikai pēc tam, kad būtisko funkciju veicējs izdarījis attiecīgus grozījumus infrastruktūras jaudas sadales plānā, ievērojot šādas prasības:

- (a) ja pieteikuma iesniedzēja ierosinātie grozījumi vilcienu kustības gada grafikā neskar citu pieteikuma iesniedzēju intereses, tad būtisko funkciju veicējs akceptē pieteikuma iesniedzēja ierosinātos grozījumus cik ātri vien iespējams;
- (b) ja pieteikuma iesniedzēja ierosinātie grozījumi vilcienu kustības gada grafikā ietekmē citu pārvadātāju vilcienu kustības sarakstu vai samazina tam piešķirto infrastruktūras jaudu, būtisko funkciju veicējs veic koordinācijas pasākumus atbilstoši Tīkla pārskata 4.5.4.apakšnodalā minētajām prasībām.

(6) Grozot vilcienu kustības gada grafiku, tiek ievērotas Dzelzceļa likuma 27.panta trešajā daļā noteiktās prioritāšu prasības.

### 4.8.3. Vilcienu ceļu izmantošanas noteikumi

(1) Kritēriji, pēc kuriem konstatē, ka iepriekš rezervēti vilcienu ceļi netiek izmantoti

Iepriekš rezervētu vilcienu ceļu neizmantošana tiek uzskatīta par pieteikuma iesniedzēja vainu, ja trūkst šādu iemeslu un, ja attiecīgais dzelzceļa pārvadātājs nav piekritis izmantot alternatīvu vilcienu ceļu, kuru piedāvā un nodrošina infrastruktūras pārvaldītājs:

- (a) tehnoloģisko pārtraukumu ("logu") pagarināšana (nenosūtīto vilcienu skaits);
- (b) infrastruktūras uzturēšana netiek nodrošināta infrastruktūras tīkla pārskatā noteiktajā līmenī (atcelto vilcienu skaits).

Šādā gadījumā maksas, kas minētas Tīkla pārskata 5.3.(5) (e) apakšpunktā, nav atmaksājamas.

(2) Kritēriji, pēc kuriem konstatē, ka vilcienu ceļi (izņemot iepriekš rezervētus) netiek izmantoti. Būtisko funkciju veicējs vilcienu ceļu neizmantošanu konstatē pēc šādiem kritērijiem:

- (a) pieteikuma iesniedzēju vainas dēļ:
  - dzelzceļa pārvadātāji nesavlaicīgi (četras un vairāk stundas pirms vilcienu ceļu iedalīšanas plānošanas perioda sākuma) informē vai vispār neinformē būtisko funkciju veicēju par vilcienu nosūtīšanas izmaiņām (neizmantoto vilcienu ceļu skaits);
  - vilcienu ceļu iedalīšana netiek plānota dēļ tā, ka kravas saņēmējs atsakās pieņemt vagonus izkraušanai vai kravas izkraušana nenotiek saskaņotajā apjomā (nenosūtīto vilcienu skaits);
  - vilcieni, kuri infrastruktūras jaudas pieprasījuma pieteikumā ir norādīti kā nosūtāmi pēc saraksta, neizmanto piešķirtos vilcienu ceļu vismaz piecas reizes mēnesī (vai atbilstoši infrastruktūras tīkla pārskatā norādītajai robežkvotai), ja vien tas nav noticis tādu iemeslu dēļ, kuriem nav ekonomiska rakstura un kurus pieteikuma iesniedzējs nevarēja ietekmēt;
- (b) infrastruktūras pārvaldītāja vainas dēļ:
  - tehnoloģisko pārtraukumu ("logu") pagarināšana (nenosūtīto vilcienu skaits);
  - infrastruktūras uzturēšana netiek nodrošināta infrastruktūras tīkla pārskatā noteiktajā līmenī (atcelto vilcienu skaits).

#### 4.8.4. Vilcienu ceļu atcelšanas noteikumi

Īpaši pārslogotas infrastruktūras gadījumā būtisko funkciju veicējs pieprasa tāda iepriekš piešķirtā vilcienu ceļa atcelšanu, kas vismaz vienu mēnesi ir ticis izmantots mazāk kā piecas kalendārās dienas (vai atbilstoši infrastruktūras tīkla pārskatā norādītajai robežkvotai), ja vien tas nav noticis tādu iemeslu dēļ, kuriem nav ekonomiska rakstura un kurus pieteikuma iesniedzējs nevarēja ietekmēt.

## 4.9. Starptautiskā kustības grafika izstrādes procesa (ttr) attīstība

### 4.9.1. TTR mērķi

(1) RailNetEurope (RNE) un Forum Train Europe (FTE), ko atbalsta Eiropas Dzelzceļa kravu asociācija (ERFA), pašlaik strādā pie starptautiskā kustības grafika izstrādes procesa (TTR) attīstības. TTR attīstības mērķis ir saskaņot un uzlabot Eiropas dzelzceļa kustības grafiku sistēmu, lai būtiski palielinātu dzelzceļa pārvadājumu konkurētspēju.

(2) TTR ietver dažādus komponentus, tostarp īpaši uzlabotu infrastruktūras jaudas sadales plānošanu (tostarp pagaidu jaudas ierobežojumus) un jaunu jaudas piešķiršanas procesu ieviešanu.

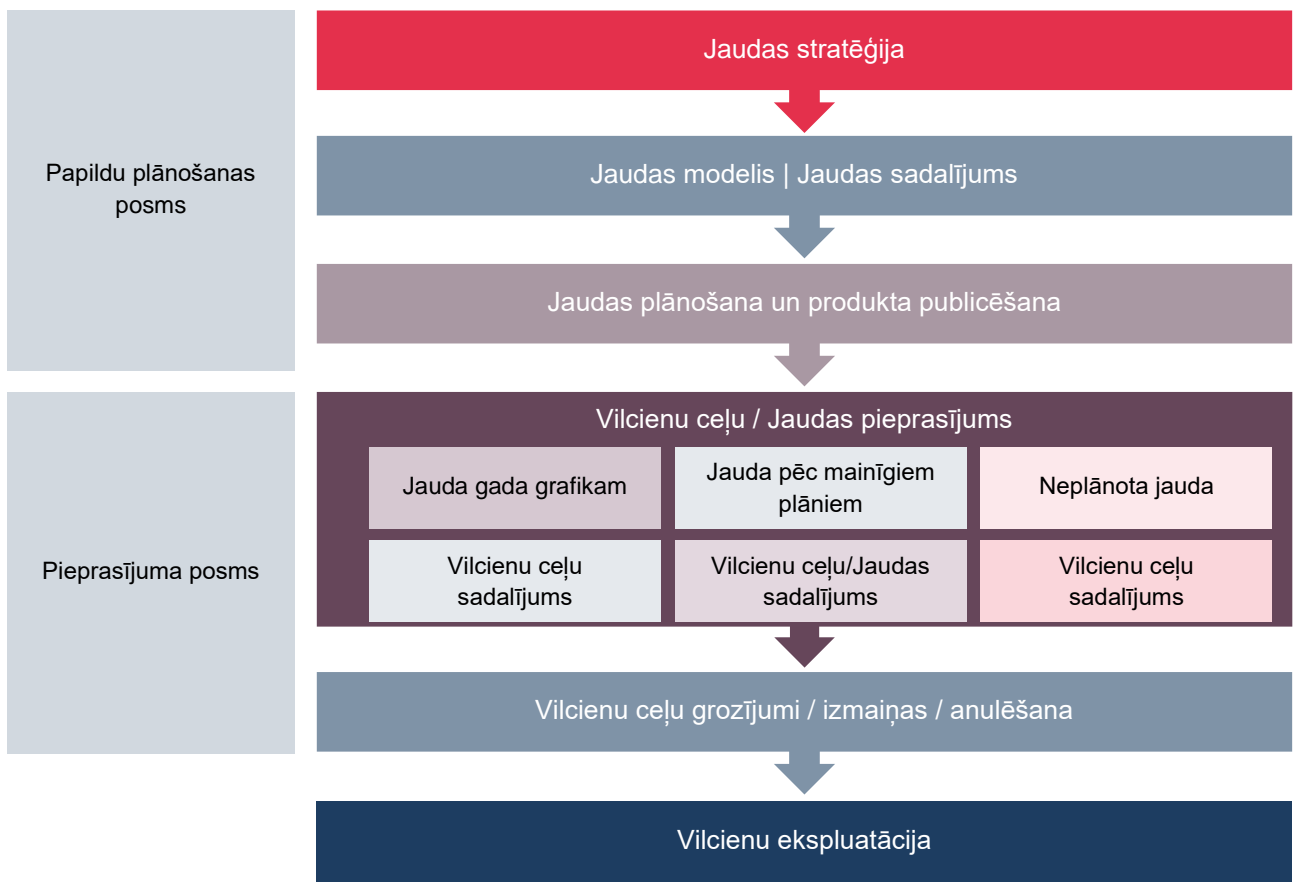
(3) Mērķis ir labāk apmierināt visas tirgus vajadzības un panākt esošo infrastruktūras jaudu optimālu izmantošanu. Jo īpaši attiecībā uz pasažieru satiksmi tas nozīmēs agrāku galīgā grafika pieejamību, ļaujot pasažieriem iegādāties biļetes agrāk un drošāk. Attiecībā uz lielāko daļu kravu pārvadājumu tas nozīmēs vairāk iespēju īstermiņa ceļu pieprasījumiem un tādējādi lielāku elastību, lai labāk apmierinātu klientu vajadzības.

(4) Detalizētu informāciju par projektu var atrast [ttr.rne.eu](http://www.forumtraineurope.eu/services/ttr/) un <http://www.forumtraineurope.eu/services/ttr/>

(5) TTR ir plānots pilnībā īstenot attiecībā uz vilcienu kustības 2025.gada grafiku, ja to atbalstīs Eiropas un valstu tiesiskais regulējums.

## 4.9.2. Procesa komponenti

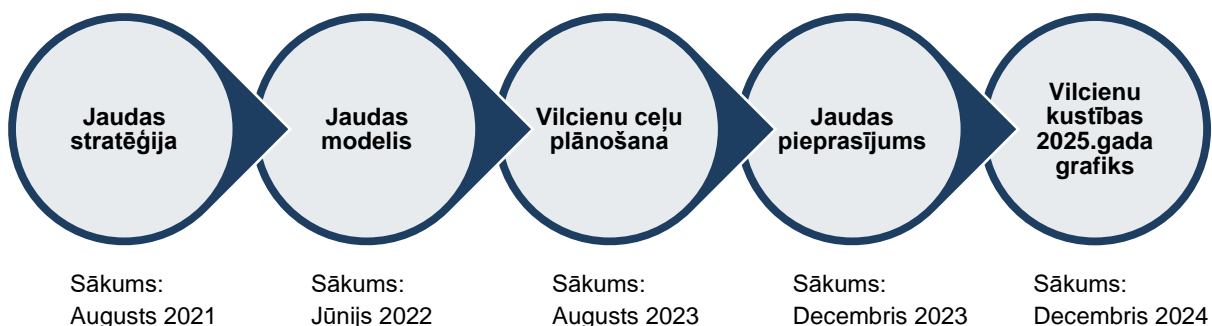
TTR process ir veidots no šādiem komponentiem:



## 4.9.3. Projekta TTR īstenošana

(1) LDz piedalās projekta īstenošanā Latvijā, saskaņā ar kopējo projekta grafiku, kā aprakstīts grafikā. TTR pieeju īpaši novatoriskos procesa komponentus testē pilonos (sk. Tīkla pārskata 4.9.4. apakšnodaļu), lai novērtētu sistēmu un nodrošinātu iespējamās korekcijas vai uzlabojumus projektā pirms TTR procesa īstenošanas Latvijā (plašāku informāciju skatīt Tīkla pārskata 4.9.4. apakšnodaļu).

(2) Kā procesa īstenošanas pirmo soli Latvijā, LDz plāno izstrādāt jaudas modeli laika grafikā 2021.-2022. gadam.



### 4.9.3.1. Jaudas nepieciešamības paziņojumi

Infrastrukturā pārvaldītāji turpinās publicēt infrastruktūras sadalāmās jaudas apjomus Tīkla pārskatā.

#### 4.9.3.2. Jaudas modelis

Jaudas modeļa pamatā ir LDz jaudas stratēģija, tirgus prasības (piemēram, jauni pakalpojumu plāni) un infrastruktūras jaudas plānotiem ierobežojumiem (TCRs - Temporary Capacity Restrictions, skatīt Tīkla pārskata 2.5. apakšsadaļu), un tas kalpo par pamatscenāriju visiem jaudas pieprasījumiem. Lai īstenotu šo mērķi, tiek piešķirta jauda dažādām komerciālām un tehniskām vajadzībām ("jaudas sadalīšana"), kas parasti ir:

- TCRs vajadzīgā jauda;
- apjoms, kas pieejams ikgadējiem pieprasījumiem (skatīt Tīkla pārskata 4.9.2. apakšnodaļu);
- jaudas nodrošināšana mainīgiem plānošanas pieprasījumiem (skatīt Tīkla pārskata 4.9.2. apakšnodaļu);
- neplānotā jauda.

#### 4.9.4. TTR izmēģinājuma projekts

(1) Pašreizējie procesa komponenti ir racionalizēti un uzlaboti, un daži novatoriski procesa komponenti un produkti ir jaunizveidoti, lai pilnībā aptvertu visas tirgus prasības.

(2) Lai pārbaudītu jauno procesu, jo īpaši novatoriskā procesa elementus, visā Eiropā izmēģinājuma projekti vairākās Eiropas valstīs ir darbojušies kopš grafika 2019. –2020. gadam. Mērķis ir novērtēt vai jaunais TTR process efektīvi atbilst attiecīgajiem mērķiem. Tai būtu arī jānodrošina iespēja pielāgot visus kritiskos aspektus un veikt turpmākas korekcijas pirms projekta faktiskās īstenošanas, un jāparāda pirmie ieguvumi tirgum.

(3) Jo īpaši pilota projektos ir iespēja pirmo reizi izmantot jaudas modeli, un testēt priekšrocības, ko gūst no ritošā sastāva plānošanas pieprasījumu tirgus.

(4) Izmēģinājuma līnijas uz pieciem dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoriem, kur tiek testēta jaunā sistēma, ir šādas:

- Manheima - Miranda de Ebro (Atlantijas dzelzceļa kravu pārvadājumu koridorā);
- Antverpene - Roterdama (Ziemeļjūras – Vidusjūras dzelzceļa kravu pārvadājumu koridorā);
- Minhene - Verona (Skandināvijas – Vidusjūras dzelzceļa kravu pārvadājumu koridorā);
- Manheima - Ziemeļitālija (Reina – Alpu dzelzceļa kravu pārvadājumu koridorā);
- Bržeclava - Tarvīzio/ Jesenice / Špilfelda (Baltijas – Adrijas dzelzceļa kravu pārvadājumu koridorā).

# 5

## PAKALPOJUMI UN MAKSA

## 5. PAKALPOJUMI UN MAKSA

### 5.1. Ievads

Turpmākajās apakšnodaļās ir aprakstīti LDz infrastruktūras pakalpojumi, maksas principi, maksas sistēmas vispārējs pārskats un infrastruktūras pārvaldītāja sniegto pakalpojumu izcenojumi. Informācija par maksas principiem, maksas shēmām un pakalpojumu maksām apkalpes vietās ir pieejama Tīkla pārskata 7.nodaļā.

### 5.2. Maksas principi

#### 5.2.1. Infrastruktūras maksas pamatprincipi

(1) Izņemot gadījumus, kad ir noslēgts sadarbības līgums par īpašas infrastruktūras maksas sistēmas izveidošanu par vilcienu satiksmes pakalpojumu sniegšanu, kas skar vairāk nekā vienu dzelzceļa sistēmas infrastruktūras tīklu Eiropas Savienībā, būtisko funkciju veicējs nodrošina, ka maksas aprēķināšanas shēmas pamatā ir vieni un tie paši principi visā attiecīgajā tīklā, un, šo shēmu, piemērojot dažādiem dzelzceļa pārvadātājiem, kas sniedz līdzvērtīga rakstura pakalpojumus līdzīgās tirgus daļās, tiek piemērotas līdzvērtīgas un nediskriminējošas maksas atbilstoši Dzelzceļa likuma 11.panta pirmajai daļai. Esošā Tīkla pārskata periodā sadarbības līgumi par īpašas maksas sistēmas izveidošanu netika noslēgti.

(2) Ņemot vērā, ka vērtības vai tehniskie parametri, kas minēti [Komisijas Īstenošanas Regulas 2015/909 5.panta 2.punktā](#), ir būtiski atšķirīgi infrastruktūras pārvaldītāja pārvaldītā tīkla dažādās daļās – šaursliežu (750mm) iecirkņi Gulbene – Alūksne un platsliežu (1520mm) pamattīklā, infrastruktūras maksas šajās tīkla daļās tiek noteiktas atsevišķi.

(3) Būtisko funkciju veicējs nosaka infrastruktūras maksas, ievērojot tiešo izmaksu principu atbilstoši [Dzelzceļa likuma 11.panta otrajai daļai](#) un [Komisijas Īstenošanas Regulai 2015/909](#), un nosaka tirgus situācijai atbilstošus infrastruktūras maksas uzcenojumus un nodrošina infrastruktūras maksas diferencēšanu, lai dažādiem dzelzceļa pārvadātājiem, kas sniedz līdzvērtīga rakstura pakalpojumus līdzīgos tirgus segmentos tiktu piemērotas līdzvērtīgas un nediskriminējošas infrastruktūras maksas.

(4) Būtisko funkciju veicējs pēc konsultēšanās ar pieteikuma iesniedzējiem un infrastruktūras pārvaldītāju izstrādā un apstiprina maksas aprēķināšanas shēmu attiecībā uz minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu un piekļuvi infrastruktūrai, kas savieno infrastruktūru ar apkalpes vietām, kā arī minētās maksas iekasēšanas shēmu. Maksas aprēķināšanas un maksas iekasēšanas shēmu spēkā esošās redakcijas un šo shēmu grozījumi pieejami būtisko funkciju veicēja tīmekļa vietnē, sekojot saitei: <http://www.lrn.lv/tiesibu-akti/>.

(5) Infrastruktūras pārvaldītājs atbilstoši izmaksu attiecināšanas metodei no visām savām kopējām izmaksām uz minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu un piekļuvi infrastruktūrai, kas savieno infrastruktūru ar apkalpes vietām, uz kravu un pasažieru pakalpojumu grupām attiecina pilnās izmaksas, kas ir nepieciešamas, lai nodrošinātu vienotas piekļuves tiesības visā infrastruktūrā, izmantojot maksas aprēķināšanas shēmas 1.pielikumā noteiktos izmaksu virzītājus. Infrastruktūras vidējās tiešās izmaksas visā tīklā tiek aprēķinātas kā starpība starp maksas aprēķināšanas shēmas 1.pielikumā minētajām katra izmaksu parametra pilnajām izmaksām kravu un pasažieru pakalpojumu grupās un katra izmaksu parametra pilnajās izmaksās ietvertajām izmaksām, kas saskaņā ar Komisijas Īstenošanas Regulu 2015/909 uzskatāmas par neattiecināmajām izmaksām. Augstāk minētie izmaksu parametri atbilstoši maksas aprēķināšanas shēmas 1.pielikumam ir šādi:

- (a) pilnās infrastruktūras uzturēšanas un vispārējās izmaksas (ceļ uztur);
- (b) infrastruktūras, kas nodrošina piekļuvi infrastruktūrai, kas savieno to ar apkalpes vietām, uzturēšanas un kustības vadības izmaksas (mez uztur);
- (c) infrastruktūras, kas nodrošina minimālā piekļuves pakalpojumu kompleksa un piekļuves infrastruktūrai, kas savieno to ar apkalpes vietām, atjaunošanas izmaksas (atj);
- (d) vilces elektroapgādes iekārtu izmaksas (elektr);

(e) infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veikšanas izmaksas ( $M_{bfv}$ ).

(6) Būtisko funkciju veicējs nosaka vidējās tiešās izmaksas visā tīklā un konkrētu tirgus segmentu (s) infrastruktūras maksas uzcenojumus katram no augstāk minētajiem izmaksu parametriem, tādējādi paredzot daudzparametru piekļuves infrastruktūras maksas dažādām darbības rādītāju vienībām:

(a)  $M_{ceļ\ uztur\ gr\ s}$  – EUR / vilcienu kilometrs;

(b)  $M_{mez\ uztur\ gr\ s}$  – EUR / vagonis;

(c)  $M_{atj\ gr\ s}$  – EUR / bruto tonnu kilometrs;

(d)  $M_{elektr\ gr\ s}$  – EUR / vilcienu kilometrs;

(e)  $M_{bfv\ gr\ s}$  – EUR / vilcienu ceļš.

(7) Lai mainītu vai pielāgotu tīkla piekļuves infrastruktūras maksu lielumu atbilstoši specifiskiem apstākļiem, būtisko funkciju veicējs atbilstoši maksas aprēķināšanas shēmai jebkurai no infrastruktūras maksas parametru komponentēm var piemērot konkrētus infrastruktūras maksas diferenciācijas instrumentus, kas minēti Tīkla pārskata 5.2.apakšnodaļā.

### 5.2.2. Pārslodzes maksa

Būtisko funkciju veicējs var lemt par papildu maksas, kas atspoguļo infrastruktūras jaudas nepietiekamību, pievienošanu noteiktā infrastruktūras daļā pārslogotības laikposmos, nosakot pārslodzes maksu. Pārslodzes maksas lielums tiek noteikts atbilstoši infrastruktūras izmaksu izmaiņām, ko rada ar infrastruktūras jaudas palielināšanas plānu saistītās uzturēšanas izmaksas un infrastruktūras pārvaldītāja paredzēto ilgtermiņa ieguldījumu aizņemtā kapitāla piesaistīšanas izmaksas. Esošā tīkla pārskata periodā pārslodzes maksas netiek piemērotas.

### 5.2.3. Vides maksa

Infrastruktūras maksu var mainīt, lai ņemtu vērā izmaksas, ko radījusi vilcienu satiksmes ietekme uz vidi. Lēmumu par vides maksu pieņem atbilstoši daudzgadu līgumā paredzētajiem uz galalietotājiem orientētiem darbības mērķiem vides aizsardzības jomā, Dzelzceļa likuma 11.panta vienpadsmitajā daļā minētajam Ministru kabineta lēmumam par kompensācijas piešķiršanu, apmēru un izmaksāšanas kārtību, kā arī regulatīvās iestādes izstrādātajai dzelzceļa vides aizsardzības politikai un tās rīcības programmai. Esošā tīkla pārskata periodā vides maksas netiek piemērotas.

### 5.2.4. Projektu maksa

Būtisko funkciju veicējs var noteikt augstāku infrastruktūras maksu attiecībā uz konkrētiem ieguldījumu projektiem, kuri nav paredzēti daudzgadu līgumā, bet kas palielina pieteikumu iesniedzēju darbības efektivitāti vai izmaksu lietderību, un, ja to citādi nevarēja vai nevarētu sasniegt. Projektu maksas lielumu nosaka, ņemot vērā izmaksu izmaiņas, kas saistītas ar konkrētu ieguldījumu projektu (t.sk. ilgtermiņa ieguldījumu vērtības plānošanas periodā norakstāmā daļa, kas nepārsniedz pieteikumu iesniedzēju ar darbības efektivitāti saistīto ietaupījumu). Esošā tīkla pārskata periodā projektu maksas netiek piemērotas.

### 5.2.5. Atlaides

Būtisko funkciju veicējs var piemērot šādas atlaides:

(a) apjoma atlaidi konkrētam tirgus segmentam, ja plānošanas periodā konkrētā tirgus segmenta pārvaldājumu apjoms pārsniedz prognozējamo vilcienu kilometru apjomu (kas noteikts, nosakot attiecīgā tirgus segmenta infrastruktūras maksas uzcenojumu);

- (b) tīkla noslodzes optimizēšanas atlaidi konkrētā infrastruktūras daļā, kur konstatē, ka infrastruktūras jaudas pieprasījums nesasniedz optimālu noslodzi un kur, pamatojoties uz efektīviem, pārredzamiem un nediskriminējošiem principiem, var konstatēt, ka atlaide var stimulēt infrastruktūras jaudas izmantošanu.

#### **5.2.6. Tīkla darbības uzlabošanas maksa**

Būtisko funkciju veicējs var piemērot sankcijas par rīcību, kas traucē infrastruktūras darbībai, kompensācijas infrastruktūras pārvaldītājam vai dzelzceļa pārvadātājiem, kam traucējumu dēļ rodas zaudējumi, un prēmijas, ja kavējums pārsniedz tīkla darbības uzlabošanas shēmā noteiktās pieļaujamās kavējumu robežas un, ja kavējumi ir izraisījuši citu dzelzceļa pārvadātāju vilcienu kavējumus. Šobrīd infrastruktūras pārvaldītājs informāciju par kavējumiem un to cēloņiem uzkrāj, bet maksājumus par tiem nepiemēro.

#### **5.2.7. Maksa par infrastruktūras jaudu, kas izmantota infrastruktūras uzturēšanai un tehnoloģisko procesu nodrošināšanai**

(1) Infrastruktūras maksas netiek piemērotas infrastruktūras pārvaldītāja nozīmētiem vilcieniem un ritošam sastāvam, kas nepiedalās dzelzceļa kravu vai pasažieru pārvadājumos pa dzelzceļu, bet ir saistīti ar avārijas sekas novēršanu vai likvidēšanu, infrastruktūras uzturēšanu, visu remonta darbu veikšanu, ja tiek ievēroti jaudas sadales shēmā minētie noteikumi attiecībā uz apkopes darbu veikšanas paziņojumiem, pretējā gadījumā piemērojot nosacījumus atbilstoši tīkla darbības uzlabošanas shēmai.

(2) Infrastruktūras maksu par infrastruktūras jaudu, ko izmanto dzelzceļa pārvadātāju un atsevišķu tehnoloģisko procesu veicēju ritošais sastāvs un vilcieni, kuri nepiedalās dzelzceļa kravu vai pasažieru pārvadājumos pa dzelzceļu, bet nodrošina tehnoloģiskos procesus (infrastruktūras tehniskā aprīkojuma būvniecību, remontu un tehnisko apkopi, dzelzceļa ritošā sastāva modernizāciju, remontu, vilcienu un lokomotīvu sagatavošanu pārvadājumu veikšanai, lokomotīvu kustību u.c.), nosaka vienības tiešo dzelzceļa infrastruktūras, kas nodrošina minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu, uzturēšanas un vilcienu kustības vadības izmaksu apmērā.

(3) Šobrīd augstāk minētajām maksām ir noteikts pakāpeniskas ieviešanas plāns atbilstoši AS "LatRailNet" 2019.gada 04.jūlija valdes lēmumam Nr.JALP-1.3/49-2019 "Par pakāpeniskas ieviešanas plāna piemērošanu maksām par jaudu, ko izmanto tehnoloģisko procesu nodrošināšanai periodam pēc 2019.gada 1.jūlija".

#### **5.2.8. Pieteikuma nodrošinājuma maksājums**

Būtisko funkciju veicējs nosaka pieteikuma nodrošinājuma maksājumu par infrastruktūras jaudu, kas ir iedalīta infrastruktūras jaudas sadales plānā (neatkarīgi no tā, vai infrastruktūras jauda faktiski tiek izlietota) atbilstoši vienības pilnajām izmaksām par Dzelzceļa likuma 1.panta 23.punktā minēto būtisko funkciju veikšanu.

#### **5.2.9. Uzcenojumi**

(1) Infrastruktūras maksas uzcenojumus piemēro, pamatojoties uz efektīviem, pārredzamiem un nediskriminējošiem principiem, vienlaikus garantējot optimālu dzelzceļa konkurētspēju. Infrastruktūras maksas sistēmā tiek ievērots dzelzceļa pārvadātāju sasniegtais produktivitātes pieaugums. Infrastruktūras maksas līmenis neliedz infrastruktūru izmantot tādiem tirgus segmentiem, kas var segt vismaz tiešās izmaksas, ko rada vilcienu satiksme, kā arī peļņas normu, ko pieļauj tirgus situācija.

(2) Būtisko funkciju veicējs izvērtē uzcenojumu nozīmi konkrētos tirgus segmentos, kā arī izvērtē nepieciešamību noteikto tirgus segmentu sīkākai iedalīšanai pēc pārvadātājam kravām vai pasažieriem, ja:



- (a) pieteikumu iesniedzēji infrastruktūras jaudas pieprasījuma pieteikumos nosaka specifiskus infrastruktūras izmantošanas nosacījumus, kas ļauj tiem pielāgoties gala lietotāju vēlmēm (iegūstot papildus konkurences priekšrocības) vai pašu tehnoloģiskām neveiksmēm, un kas izraisa infrastruktūras pārvaldītājam izmaksas, kuras citādi būtu novēršamas un nav iekļaujamas infrastruktūras maksā;
- (b) infrastruktūras pārvaldītāja pakalpojumi uzlabo gala lietotāju pakalpojuma pasūtīšanas lēmuma pieņemšanas kritērijus salīdzinājumā ar konkurējošiem transporta veidiem un infrastruktūras tīkliem;
- (c) var konstatēt tādas vides aizsardzības, negadījumu un infrastruktūras izmaksas, kuras nesedz konkurējošie transporta veidi un par kuriem Ministru kabinets atbilstoši Dzelzceļa likuma 11.panta vienpadsmitās daļas prasībām ir pieņēmis lēmumu par kompensācijas piešķiršanu, apmēru un izmaksāšanas kārtību.

### 5.2.10. Tirgus segmentēšanas principi un tirgus segmentēšanas kritēriji

- (1) Esošā tirgus segmentācija ir balstīta uz dažādu infrastruktūras izmantošanas veidu ietekmi uz infrastruktūras izmaksām, uz dzelzceļa pārvadātāju sasniegto produktivitātes pieaugumu vai uz pieļaujamā infrastruktūras maksas uzcenojuma lieluma ietekmi uz gala pakalpojumu konkurētspēju.
- (2) Pieteikumu iesniedzēji ne vēlāk kā 4 mēnešus pirms tīkla pārskata publicēšanas termiņa būtisko funkciju veicējam var iesniegt pierādījumus, ka spēkā esošo tirgus segmentu ietvaros plānošanas periodā paredzamajos tirgus apstākļos maksas aprēķināšanas shēmā izklāstītie kritēriji un to vērtības nav līdzvērtīgi dažādiem infrastruktūras izmantošanas veidiem, tirgus situācija neļauj segt spēkā esošo infrastruktūras maksu vai pastāv konkrēti tirgus segmenti, kuros dzelzceļa pārvadātāji attiecīgajā brīdī nedarbojas, bet kuros tie var sniegt savus pakalpojumus.
- (3) Tirgus segmentēšanas kritēriji sīkāk aprakstīti maksas aprēķināšanas shēmas 3.pielikumā.

### 5.2.11. Tirgus segmentu saraksts

Atbilstoši maksas aprēķināšanas shēmai spēkā esošajā tirgus segmentu sarakstā ir iekļauti šādi tirgus segmenti:

- (a) pasažieru pārvadājumu pakalpojumi, ko sniedz saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu (platsliežu tīkla daļā);
- (b) pasažieru pārvadājumu pakalpojumi, ko sniedz saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu (šaursliežu tīkla daļā);
- (c) citi pasažieru pārvadājumu pakalpojumi (platsliežu tīkla daļā);
- (d) citi pasažieru pārvadājumu pakalpojumi (šaursliežu tīkla daļā);
- (e) regulāras satiksmes iekšzemes kravu pārvadājumi ar savācējvilcieniem un izvedvilcieniem, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus;
- (f) neregulāras satiksmes iekšzemes kravu pārvadājumi ar savācējvilcieniem un izvedvilcieniem;
- (g) konteineru kravu pārvadājumi iekšzemē un Eiropas Ekonomiskās zonas ietvaros, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus;
- (h) citi kravu pārvadājumi, izņemot starptautisko 1520 kustību, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus;
- (i) konteinerkravu pārvadājumi starptautiskajā 1520 kustībā;
- (j) akmeņogļu kravu pārvadājumi starptautiskajā 1520 kustībā savienojumos ar pieostu stacijām LDz tīklā;
- (k) citi kravu pārvadājumi starptautiskajā 1520 kustībā.

### 5.3. Minimālais piekļuves pakalpojumu komplekss un maksa

(1) Minimālajā piekļuves pakalpojumu kompleksā iekļauts:

- (a) infrastruktūras jaudas pieteikumu pieprasījumu izskatīšana: lēmumu pieņemšana par infrastruktūras jaudas sadali, vilcienu ceļu iedalīšanu, tai skaitā gan par piekļuves noteikšanu un novērtēšanu, gan par atsevišķu vilcienu ceļu iedalīšanu, kā arī lēmumu pieņemšana par infrastruktūras maksām, tai skaitā maksas noteikšanu un iekasēšanu
- (b) tiesības izmantot piešķirto infrastruktūras jaudu: tiesību aktos noteiktā nozares administrēšana un infrastruktūras pārvaldītāja darbībā;
- (c) infrastruktūras izmantošana, t.sk. sliežu ceļu (arī atzarojumu un pārmiju), platformas, civilās infrastruktūras un saistīto pastāvīgo ierīču un drošības objekti, kas ir nepieciešami vilcienu pieņemšanas, caurlaišanas un aizlaišanas nodrošināšanai, pasažieru platformas, kas minētas Tīkla pārskata 2.3.3.D pielikumā un saistītais ārējā apgaismojuma aprīkojums;
- (d) vilcienu kustības vadība, ietverot signalizēšanu, regulēšanu, dispečera pakalpojumus un saziņu, kā arī informācijas sniegšanu par vilcienu kustību;
- (e) vilces elektroapgādes iekārtu izmantošana, kur tās ir pieejamas – pēc pieprasījuma;
- (f) visa cita informācija, kas nepieciešama, lai ieviestu vai sniegtu pakalpojumu, kam iedalīta infrastruktūras jauda.

(2) Būtisko funkciju veicējs ir noteicis infrastruktūras maksas par infrastruktūras uzturēšanu un kustības vadību minimālā pakalpojumu kompleksa ietvaros. Papildus minimālajam piekļuves pakalpojumu kompleksam tīkla piekļuves infrastruktūras maksas ietver citus izmaksu parametrus (infrastruktūras uzturēšana un kustības vadība tīkla mezglos, infrastruktūras atjaunošana un vilces elektroapgādes iekārtu izmantošanas uzturēšana un atjaunošana).

(3) Kopējais gala maksājums ietver vismaz 5.2.1.5.apakšnodaļā minēto izmaksu parametru komponentu tiešās izmaksas, kā arī attiecīgos infrastruktūras maksas uzcenojumus (ja tādi ir piemēroti). Diferenciācijas instrumenti (atlaides, tīkla darbības uzlabošanas maksas un/vai citi), kas minēti tīkla pārskata 5.2.apakšnodaļā, var tikt piemēroti dažādu parametru infrastruktūras maksas lielumiem konkrētā tirgus segmentā, lai infrastruktūras maksas mainītu vai pielāgotu specifiskiem tirgus apstākļiem.

(4) Šobrīd spēkā esošās tīkla piekļuves infrastruktūras maksas ir noteiktas šādos būtisko funkciju veicēja lēmumos:

- (a) AS "LatRailNet" 2020.gada 09.novembra valdes lēmums Nr.JALP-1.3/78-2020 (prot. Nr.JALP-1.2/78-2020) "Par infrastruktūras maksas lielumu indeksāciju periodam no 2021.gada 1.janvāra";
- (b) AS "LatRailNet" 2020.gada 14.oktobra valdes lēmums Nr.JALP-1.3/74-2020 (prot.Nr.JALP-1.2./74-2020) "Par maksas par būtisko funkciju veikšanu periodam no 2020.gada 13.decembra līdz 2021.gada 11.decembrim noteikšanu";
- (c) AS "LatRailNet" 2019.gada 4.jūlija valdes lēmums Nr.JALP-1.3/49-2019 "Par pakāpeniskas ieviešanas plāna piemērošanu maksām par jaudu, ko izmanto tehnoloģisko procesu nodrošināšanai periodam pēc 2019.gada 1.jūlija";
- (d) AS "LatRailNet" 2020.gada 13.jūnija valdes lēmums Nr.JALP-1.3./54-2020 (prot. Nr.JALP-1.2./54-2020) "Par tīkla noslodzes optimizēšanas atlaides noteikšanu publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras tīkla iecirkņa Jelgava – Liepāja daļā posmā Brocēni – Liepāja".
- (e) AS "LatRailNet" 2020.gada 29.decembra valdes lēmums Nr.JALP-1.3/86-2020 (prot. Nr.JALP-1.2/86-2020) "Par infrastruktūras maksas lielumu noteikšanu tirgus segmentos "akmeņogļu kravu pārvadājumi starptautiskajā 1520 kustībā savienojumos ar pieostu stacijām LDZ tīklā" un "konteinerkravu pārvadājumi starptautiskajā 1520 kustībā" periodam no 2021.gada 1.janvāra".

(5) Šobrīd spēkā esošās tīkla piekļuves infrastruktūras maksas ir noteiktas šādā apmērā:

(a) Spēkā esošās vienības vidējās tiešās izmaksas ( $TI_{param gr s}$ ) visā tīklā visiem izmaksu parametriem kravu un pasažieru pakalpojumu grupās:

Pakalpojumu grupas	Izmaksu parametri	Dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanas un kustības vadība minimālajā pakalpojumu kompleksā	Dzelzceļa infrastruktūras uzturēšana un kustības vadība tīkla mezglos	Dzelzceļa infrastruktūras atjaunošana	Vilces elektroapgādes iekārtu izmantošanas uzturēšana un atjaunošana (Vilcieniem, kas izmanto elektrovilci)
		EUR / vilcienu km	EUR / 1 vagon	EUR / bruto tonnu km	EUR / vilcienu km
Kravu pārvadājumi		2,84	4,28	0,00029925	nepiemēro
Pasažieru pārvadājumi		0,86	nepiemēro	0,00029925	0,14
Pasažieru pārvadājumi (šaursliežu tīkla daļā)		2,79	nepiemēro	nepiemēro	nepiemēro

(b) Spēkā esošās visu izmaksu parametru vienības vidējās tiešās izmaksas ( $TI_{rezer gr s}$ ) par 1vilcienu kilometra darbības rādītāja vienību visā tīklā kravu pārvadājumos tirgus segmentos, kuros pārvadājumus veic, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus:

Pakalpojumu grupa	Visiem izmaksu parametriem kopumā EUR / vilcienu km
Kravu pārvadājumi (t.sk. starptautiskajā 1520 kustībā)	4,47

(c) Spēkā esošās visu izmaksu parametru infrastruktūras maksas lielumi konkrētos tirgus segmentos:

Tirgus segments	Infrastruktūras maksas lieluma apzīmējums	Vienība	Infrastruktūras maksas lielums, EUR par vienību
pasažieru pārvadājumu pakalpojumi, ko sniedz saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu (platsliežu tīkla daļā)	<b>M</b> ceļ uzt pas sab pak pas	vilcienu km	<b>0,86</b>
	<b>M</b> atj pas sab pak pas	bruto tonnu km	<b>0,00029925</b>
	<b>M</b> elektr pas sab pak pas	vilcienu km elektrovilcieniem	<b>0,14</b>
pasažieru pārvadājumu pakalpojumi, ko sniedz saistībā ar sabiedrisko pakalpojumu līgumu (šaursliežu tīkla daļā)	<b>M</b> ceļ uzt pas sab pak pas šs	vilcienu km	<b>2,79</b>
citi pasažieru pārvadājumu pakalpojumi (platsliežu tīkla daļā)	<b>M</b> ceļ uzt pas citi pas	vilcienu km	<b>5,12</b>
	<b>M</b> atj pas citi pas	bruto tonnu km	<b>0,00346044</b>
	<b>M</b> elektr pas citi pas	vilcienu km elektrovilcieniem	<b>1,43</b>
citi pasažieru pārvadājumu pakalpojumi (šaursliežu tīkla daļā)	<b>M</b> ceļ uzt pas citi pas šs	vilcienu km	<b>2,79</b>
regulāras satiksmes iekšzemes kravu pārvadājumi ar savācējvilcieniem un izvedvilcieniem, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus*	<b>M</b> ceļ uzt krav reg sviv krav	vilcienu km	<b>5,35</b>
	<b>M</b> mez uzt krav reg sviv krav	vagonu skaits	<b>8,04</b>
	<b>M</b> atj krav reg sviv krav	bruto tonnu km	<b>0,00044436</b>

neregulāras satiksmes iekšzemes kravu pārvadājumi ar savācējvilcieniem un izvedvilcieniem	<b>M</b> ceļ uzt krav nereg sviv krav	vilcienu km	<b>7,99</b>
	<b>M</b> mez uzt krav nereg sviv krav	vagonu skaits	<b>12,01</b>
	<b>M</b> atj krav nereg sviv krav	bruto tonnu km	<b>0,00059715</b>
konteineru kravu pārvadājumi iekšzemē un Eiropas Ekonomiskās zonas ietvaros, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus*	<b>M</b> ceļ uzt krav kontein krav	vilcienu km	<b>2,84</b>
	<b>M</b> mez uzt krav kontein krav	vagonu skaits	<b>4,28</b>
	<b>M</b> atj krav kontein krav	bruto tonnu km	<b>0,00029925</b>
citi kravu pārvadājumi, izņemot starptautisko 1520 kustību, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus*	<b>M</b> ceļ uzt krav citi krav	vilcienu km	<b>7,32</b>
	<b>M</b> mez uzt krav citi krav	vagonu skaits	<b>10,99</b>
	<b>M</b> atj krav citi krav	bruto tonnu km	<b>0,00055829</b>
konteinerkravu pārvadājumi starptautiskajā 1520 kustībā	<b>M</b> ceļ uzt 1520 kontein 1520	vilcienu km	<b>3,55</b>
	<b>M</b> mez uzt 1520 kontein 1520	vilcienu skaits	<b>192,60</b>
akmeņogļu kravu pārvadājumi starptautiskajā 1520 kustībā savienojumos ar pieostu stacijām LDz tīklā	<b>M</b> ceļ uzt 1520 ogļ 1520	vilcienu km	<b>5,36</b>
	<b>M</b> mez uzt 1520 ogļ 1520	vilcienu skaits	<b>316,93</b>
citi kravu pārvadājumi starptautiskajā 1520 kustībā	<b>M</b> ceļ uzt 1520 citi 1520	vilcienu km	<b>9,96</b>
	<b>M</b> mez uzt 1520 citi 1520	vilcienu skaits	<b>612,83</b>

\* segmentiem, kas atzīmēti ar (\*), tiek piemērotas infrastruktūras jaudas nodrošinājuma maksas, kas minētas tīkla pārskata 5.3. apakšnodaļas (5) (f) daļā.

(d) Spēkā esošās infrastruktūras maksas par infrastruktūras jaudu, kas tiek izmantota infrastruktūras uzturēšanai un tehnoloģisko procesu nodrošināšanai:

Kustības veids	Infrastruktūras maksas (M <sup>tehpr gr</sup> ) lielums, EUR par vilcienu km
Pasažieru kustībā	0,71
Kravu kustībā	1,32

(e) Spēkā esošās infrastruktūras maksas par infrastruktūras pārvaldītāja būtisko funkciju veikšanu (pieteikuma nodrošinājuma maksājums) periodā no 2020.gada 13.decembra līdz 2021.gada 11.decembrim:

Kustības veids	Infrastruktūras maksas par infrastruktūras jaudas sadales plānā iedalīto infrastruktūras jaudas daļu lielums konkrētai pakalpojumu grupai, Eur par 1 iedalīto vilcienu ceļu	Infrastruktūras maksas par ārpusplāna pieteikuma izskatīšanu lielums konkrētai pakalpojumu grupai, eur par 1 iedalīto vilcienu ceļu	Infrastruktūras maksas par koordinēšanas procedūru lielums konkrētai pakalpojumu grupai, Eur par pieteikumu
Kravu kustībā	<b>M</b> rezer bfv krav 10,49	<b>M</b> ārpus rezer bfv krav 26,05	<b>M</b> koord rezer bfv krav 375,03
Pasažieru kustībā	<b>M</b> rezer bfv pas 4,67	<b>M</b> ārpus rezer bfv pas 26,05	<b>M</b> koord rezer bfv pas 375,03

(f) Spēkā esošās infrastruktūras jaudas nodrošinājuma maksas tirgus segmentos, kuros pārvadājumus veic, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus ir šādas:

Tirgus segments	Infrastrukturās maksas lieluma apzīmējums	Vienība	Infrastrukturās jaudas nodrošinājuma maksa, EUR par vienību
Regulāras satiksmes iekšzemes kravu pārvadājumi ar savācējvilcieniem un izvedvilcieniem, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus	M <sub>rezer krav reg sviv krav</sub>	vilcienu km	8,05
Konteineru kravu pārvadājumi iekšzemē un Eiropas Ekonomiskās zonas ietvaros, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus	M <sub>rezer krav kontein krav</sub>	vilcienu km	4,33
Citi kravu pārvadājumi, izņemot starptautisko 1520 kustību, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus	M <sub>rezer krav citi krav</sub>	vilcienu km	10,98

(g) Spēkā esošās maksas ar atlaidēm konkrētos tirgus segmentos un tīkla daļās:

Infrastrukturās maksas atlaide	Infrastrukturās maksas ar atlaidi lieluma apzīmējums	Vienība	Infrastrukturās maksas ar atlaidi lielums, EUR par vienību
Tīkla noslodzes optimizēšanas atlaide iecirknī Rēzekne – Daugavpils (tirgus segmentā "citi kravu pārvadājumi starptautiskajā 1520 kustībā" kravas vilcieniem, kuru bruto svars (bez lokomotīves) nepārsniedz 1000 tonnas un kuru sastāva garums nepārsniedz 10 nosacītos vagonus)	M <sub>aratlaidi ceļ uz 1520 citi 1520</sub>	vilcienu km	8,06
Tīkla noslodzes optimizēšanas atlaide posmā Brocēni – Liepāja (tirgus segmentā "regulāras satiksmes iekšzemes kravu pārvadājumi ar savācējvilcieniem un izvedvilcieniem" kravas vilcieniem, kuru sastāva garums nepārsniedz 40 nosacītos vagonus)	M <sub>aratlaidi rezer krav reg sviv krav</sub>	vilcienu km	6,21

## 5.4. Papildu pakalpojumi un maksa

Vilces strāvas elektroenerģijas piegādes pakalpojumi:

LDz infrastruktūra ir aprīkota ar 11 vilces apakšstacijām, kuras nodrošina 3,3 kV līdzstrāvas sprieguma elektroenerģijas piegādi kontakttīklā Tīkla pārskata 2.3.9. apakšpunktā minētos elektrificētos iecirkņos tikai pasažieru pārvadājumiem.

Informācija par LDz pakalpojumiem ir pieejama LDz tīmekļa vietnē [www.ldz.lv](http://www.ldz.lv) sadaļā "BIZNESAM. Vilces strāvas elektroenerģijas piegāde (Apkalpes vietas operatora pakalpojumi)".

## 5.5. Palīgpakalpojumi un maksa

### (a) Pakalpojums “Vilces līdzekļu automātiskās lokomotīvu signalizācijas (ALS) ierīču remonts”:

pakalpojums “vilces līdzekļu ALS ierīču remonts” tiek veikts Instrukcijas Nr.D-3.1./369 “ALSN ierīču darbības pārbaude” 10.sadaļā noteiktajā apmērā un periodiskumā. Informācija par LDz pakalpojuma “Vilces līdzekļu **automātiskās lokomotīvu signalizācijas** ALS ierīču remonts” sniegšanas noteikumiem un vietām ir pieejama LDz tīmekļa vietnē [www.ldz.lv](http://www.ldz.lv) sadaļā “Biznesam. Vilces līdzekļu borta ierīces (Apkalpes vietas operatora pakalpojumi)”.

### (b) Pakalpojums “Vilces līdzekļu radiosakaru ierīču remonts”:

pakalpojums “Vilces līdzekļu radiosakaru ierīču remonts” tiek veikts ar Prezidentu padomes 2014.gada 18.decembra lēmumu Nr.PP-31/494 apstiprināto noteikumu “Radiosakaru ierīču tehniskās apkopes pasākumi un periodiskums” 2.pielikumā noteiktajā apmērā un periodiskumā. Informācija par LDz pakalpojuma “Vilces līdzekļu radiosakaru ierīču remonts” sniegšanas noteikumiem un vietām ir pieejama LDz tīmekļa vietnē [www.ldz.lv](http://www.ldz.lv) sadaļā “Biznesam. Vilces līdzekļu borta ierīces (Apkalpes vietas operatora pakalpojumi)”.

### (c) Papildus aprīkojums stacijās un pieturas punktos ir pieejams pēc pārvadātāju pieprasījumiem vai atbilstoši valsts budžeta programmai:

- 1) Rīgas pasažieru stacijā nodrošināta un ir pieejama pasažieru bagāžas glabātuve.
- 2) Ar bērnu pārtinamajiem galdiņiem ir aprīkotas telpas stacijās un pieturas punktos: Rīgas pasažieru stacija, Olaine, Cukurfabrika, Jelgava, Zolitūde, Imanta, Babīte, Lielupe, Bulduri, Dzintari, Majori, Dubulti, Pumpuri, Melluži, Asari, Vaivari, Sloka.
- 3) Video novērošanas sistēmas nodrošinājums pasažieriem paredzētajās telpās ir stacijās un pieturas punktos: Rīgas pasažieru stacija, Olaine, Jelgava, Cukurfabrika, Liepāja, Sigulda (pašvaldības īpašumā), Zolitūde, Imanta, Babīte, Lielupe, Bulduri, Dzintari, Majori, Dubulti, Pumpuri, Melluži, Asari, Vaivari, Sloka, Ikšķile, Ogre, Lielvārde, Saulkrasti, Ventspils.
- 4) Ugunsdrošības un trauksmes signalizācijas nodrošinājums ir:
  - šādās stacijās un pieturas punktos, kur notiek pasažieru vilcienu satiksme - Rīgas pasažieru stacija, Krustpils, Trepe, Līvāni, Jersika, Vabole, Līksna, Daugavpils, Krāslava, Salaspils, Ogre, Ķegums, Lielvārde, Skrīveri, Aizkraukle, Koknese, Pļaviņas, Kūkas, Mežāre, Atašiene, Stīrniene, Varakļāni, Viļāni, Sakstagals, Rēzekne II, Taudejāni, Cirma, Ludza, Istalsna, Nerza, Zilupe, Torņakalns, Cukurfabrika, Jelgava, Glūda, Dobeles, Biksti, Saldus, Skrunda, Kalvene, Ilmāja, Tore, Liepāja, Garkalne, Sigulda, Līgatne, Cēsis, Lode, Valmiera, Zasulauks, Zolitūde, Imanta, Babīte, Lielupe, Bulduri, Dzintari, Majori, Dubulti, Pumpuri, Melluži, Asari, Vaivari, Sloka, Ķemeru, Tukums I, Tukums II, Sarkandaugava, Mangaļi, Ziemeļblāzma, Vecāķi, Gauja, Lilaste, Saulkrasti, Skulte, Jaunkalsnava, Gulbene.
  - sekojošās stacijās un pieturas punktos, kur nenotiek pasažieru vilcienu satiksme – Ventspils, Ventspils II, Elkšķene, Ugāle, Usma, Spāre, Līči, Stende, Sabile, Kandava, Zvāre, Slampe, Līvbērze.
- 5) Fiziskās apsardzes nodrošinājums ir Rīgas pasažieru stacijā.
- 6) Stacijas teritorijas norobežojums ar žogu ir stacijās un pieturas punktos: Rīgas pasažieru stacija, Vagonu parks, Jāņavārti, Daugmale, Šķirotava, Ogre, Skrīveri, Aizkraukle, Koknese, Pļaviņas, Cukurfabrika, Jelgava, Zemitāni, Sigulda, Cēsis, Zolitūde, Imanta, Babīte, Lielupe, Bulduri, Dzintari, Majori, Dubulti, Pumpuri, Melluži, Asari, Vaivari, Sloka.
- 7) Cilvēkiem ar ierobežotu mobilitāti no perona uz peronu nodrošināta vides pieejamība:
  - uzbraukšanas-nobraukšanas pandas stacijās un pieturas punktos Krustpils, Daugavpils, Pārogre, Dendrārijs, Muldakmens, Aizkraukle, Koknese, Alotene, Pļaviņas, Ozolsala, Rēzekne II, Olaine, Cukurfabrika, Jelgava, Zemitāni, Čiekurkalns, Inčukalns, Sigulda, Cēsis,

Zolitūde, Imanta, Babīte, Lielupe, Bulduri, Dzintari, Majori, Dubulti, Pumpuri, Melluži, Asari, Vaivari, Sloka, Ziemeļblāzma, Saulkrasti;

- taktilais brīdinājuma segums peronu malās stacijās un pieturas punktos: Jelgava, Ikšķīle, Aizkraukle, Muldakmens, Koknese, Pļaviņas, Ozolsala, Krustpils, Olaine, Cukurfabrika, Sigulda, Cēsis, Zolitūde, Imanta, Babīte, Lielupe, Bulduri, Dzintari, Majori, Dubulti, Pumpuri, Melluži, Asari, Vaivari, Sloka, Ziemeļblāzma;
  - pārvietošanas pakalpojums nodrošinot iecelšanu/izcelšanu ritošajā sastāvā - Rīgas pasažieru stacijā un stacijās Krustpils, Daugavpils, Rēzekne II, Jelgava, Dubulti, Vaivari, Sigulda, Saulkrasti.
- 8) Rīgas pasažieru stacijas biļešu kase ir aprīkota ar instalācijas komplektu vājdzirdīgajiem, kas staciju nodrošina vēl pieejamāku cilvēkiem ar ierobežotām spējām.
- 9) Ar velosipēdu novietnēm nodrošinātas sekojošas stacijas un pieturas punkti: Rīgas pasažieru stacija, Ikšķīle, Jaunogre, Ogre, Lielvārde, Skrīveri, Aizkraukle, Torņakalns, Zolitūde, Imanta, Babīte, Priedaine, Lielupe, Bulduri, Dzintari, Majori, Dubulti, Pumpuri, Melluži, Asari, Vaivari, Sloka, Ķemeri, Mangaļi, Pabaži, Saulkrasti, Skulte, Zemitāni, Cēsis, Valmiera, Olaine, Cukurfabrika, Skrunda, Liepāja, Brocēni.

Pēc pārvadātāja pieprasījuma vai atbilstoši valsts budžeta programmai infrastruktūras pārvaldītājs var nodrošināt papildus aprīkojumu konkrētā stacijā vai pieturas punktā (piemēram, elektrības vai datu kabeļi, wi-fi, drošības sistēmas, velosipēdu novietnes). Izmaksas par šāda aprīkojuma ieviešanu sedz pārvadātājs, vienojoties ar infrastruktūras pārvaldītāju, ja valsts budžeta finansējums to neparedz.

#### **(d) Elektronisko sakaru pakalpojumi:**

- 1) publiskā fiksētā elektronisko sakaru tīkla balss telefonijas pakalpojumi

Pakalpojumu apraksta spēkā esošā redakcija ir pieejama LDz tīmekļa vietnē [www.ldz.lv](http://www.ldz.lv) sadaļā "[Biznesam. Publisko elektronisko sakaru pakalpojumi](#)".

- 2) citi elektronisko sakaru pakalpojumi:

- Datu pārraides pakalpojumi;
- Nomāto līniju pakalpojumi;
- Piekļuves pakalpojumi LDz elektronisko sakaru tīkla infrastruktūrai (tai skaitā optiskajam tīklam, kabeļu kanalizācijai un radioreleju torņiem).

Šajā punktā minētie pakalpojumi tiek piedāvāti tikai vairumtirdzniecībā un netiek sniegti galalietotājiem.

#### **(e) Informatīvie pakalpojumi:**

- 1) informācija par kravas vagoniem (pēc kravas saņēmēja koda);
- 2) informācija par kravas vagoniem (pēc vagonu numuriem);
- 3) informācija par konteineriem (pēc konteineru numuriem);
- 4) informācija par vagona nobraukumu un tehnisko stāvokli;
- 5) informācija par vagoniem vilciena sastāvā (pēc kravas saņēmēja koda).

Pakalpojumu spēkā esošā redakcija ir pieejama LDz tīmekļa vietnē [www.ldz.lv](http://www.ldz.lv) sadaļā "[Biznesam. IT pakalpojumi](#)".

#### **(f) Dažāda rakstura informācijas tehnoloģiju pakalpojumi:**

- 1) Pakalpojums "Piekļuve Automatizētajai pārvadājumu operatīvās vadības sistēmai - APOVS";
- 2) Pakalpojums "Piekļuve Vilcienu kustības negadījumu uzskaites sistēmai - KVC";
- 3) Pakalpojums "Piekļuve Staciju plānu dokumentācijas uzskaites sistēmai - SPDB";
- 4) Pakalpojums "Stacionāro Alkometru informācijas sistēma - SAIS funkcionalitātes izmantošana";

5) Pakalpojums "Kravu pārvadājumu sistēma - KPS funkcionalitātes izmantošana".

Pakalpojumi tiek sniegti komersantiem - pārvadātājiem, vagona remonta uzņēmumiem, manevru darbu veicējiem.

## 5.6. Finansiālas sankcijas un stimuli

### 5.6.1. Soda naudas par iedalīto vilcienu ceļu grozīšanu

Šī Tīkla pārskata periodā soda naudas par iedalīto vilcienu ceļu grozīšanu netiek piemērotas.

### 5.6.2. Soda naudas par iedalīto vilcienu ceļu maiņu

Šī Tīkla pārskata periodā soda naudas par iedalīto vilcienu ceļu maiņu netiek piemērotas.

### 5.6.3. Soda naudas par iedalīto vilcienu ceļu neizlietošanas gadījumā

Tīkla pārskata 5.3.4.(d) apakšpunktā minēto infrastruktūras maksu (pieteikuma nodrošinājuma maksājums par infrastruktūras jaudas sadales plānā iedalīto infrastruktūras jaudas daļu) un 5.3.4.(e) apakšpunktā minēto infrastruktūras maksu (jaudas nodrošinājuma maksājums) pieteikumu iesniedzēji apmaksā, piesakot infrastruktūras jaudu, un šie maksājumi netiek atmaksāti infrastruktūras jaudas neizlietošanas gadījumā. Infrastruktūras jaudas nodrošinājuma maksas, kas minētas tīkla pārskata 5.3.4.(e) apakšpunktā, tiek atmaksātas gadījumos, ja vilcienu ceļu atcelšana notikusi infrastruktūras pārvaldītāja vainas dēļ un attiecīgais pieteikumu iesniedzējs nav piekritis tā pārceļšanai citā infrastruktūras pārvaldītāja piedāvātajā laikā vai maršrutā. Pieteikumu iesniedzējs patur tiesības Tīkla pārskata 5.2.11.(e), 5.2.11.(g) un 5.2.11.(h) apakšpunktos minētajos tirgus segmentos pieprasīt iepriekš rezervētu vilcienu ceļu, par kuriem ir veikta apmaksāta, atceļšanu nākamajā kalendārajā mēnesī, ne vēlāk kā 15 kalendāro dienu laikā pirms nākamā kalendārā mēneša pirmā datuma, kurā paredzēta iepriekš rezervēta vilcienu ceļa izmantošana, jaudas sadalītājam un infrastruktūras pārvaldītājam nosūtot attiecīgu pieprasījuma iesniegumu par konkrētu vilcienu ceļu atteikšanu nākamajā kalendārajā mēnesī, par kuriem infrastruktūras pārvaldītājs atbilstoši Maksas iekasēšanas shēmai kompensē iekasēto sākotnējo jaudas nodrošinājuma maksājumu.

### 5.6.4. Soda naudas par iedalīto vilcienu ceļu atceļšanu

Šī Tīkla pārskata periodā soda naudas par iedalīto vilcienu ceļu atceļšanu netiek piemērotas.

### 5.6.5. Maksas stimuli / Atlaides

Šī Tīkla pārskata periodā tiek piemērotas šādas atlaides:

- (a) Tīkla noslodzes optimizēšanas atlaide iecirknī Rēzekne – Daugavpils (tirgus segmentā "citi kravu pārvadājumi starptautiskajā 1520 kustībā" kravas vilcieniem, kuru bruto svars (bez lokomotīves) nepārsniedz 1000 tonnas un kuru sastāva garums nepārsniedz 10 nosacītos vagonus, veicot pārvadājumus vagonu piesūtišanai starp Rēzeknes un Daugavpils stacijām pilnsastāva vilcienu formēšanai), paredzot maksas lielumu ar atlaidi par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu pārvadājumiem (**M** aratlaidi ceļ uzt 1520 citi 1520) 7,93 euro apmērā par vilcienu kilometru (bez pievienotās vērtības nodokļa);
- (b) Tīkla noslodzes optimizēšanas atlaide dzelzceļa infrastruktūras tīkla iecirkņa Jelgava – Liepāja daļā posmā Brocēni – Liepāja (tirgus segmentā "regulāras satiksmes iekšzemes kravu pārvadājumi ar savācējvilcieniem un izvedvilcieniem" kravas vilcieniem, kuru sastāva garums nepārsniedz 40 nosacītos vagonus un kuru formēšanas stacija ir Brocēni un gala stacija Liepāja vai formēšanas stacija Liepāja un gala stacija Brocēni), paredzot maksas lielumu ar atlaidi par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu pārvadājumiem (**M** aratlaidi rezer krav reg sviv krav) 6,11 euro apmērā par vilcienu kilometru (bez pievienotās vērtības nodokļa).



## 5.7. Tīkla darbības uzlabošanas shēma

### 5.7.1. Vispārīgie principi un mērķi

(1) Maksas aprēķināšanas shēma stimulē dzelzceļa pārvadātājus un infrastruktūras pārvaldītāju līdz minimumam samazināt traucējumus un uzlabot tīkla darbību, izmantojot tīkla darbības uzlabošanas shēmu, kuru apstiprina būtisko funkciju veicējs.

(2) Tīkla darbības uzlabošanas shēmas mērķis ir noteikt sankcijas par konkrētām rīcībām, kas traucē tīkla darbībai, kompensācijas tiem, kam traucējumu dēļ rodas zaudējumi, un prēmijas tīkla lietotājiem, kuru darbības rādītāju izpilde ir labāka par plānoto. Minētās tīkla darbības uzlabošanas shēmas spēkā esošā redakcija un šīs shēmas grozījumi pieejami būtisko funkciju veicēja tīmekļa vietnē, sekojot saitei: <http://www.lrn.lv/tiesibu-akti/>.

### 5.7.2. Vilcienu kustības izpildes kvalitātes kontrole

Infrastrukturā pārvaldītājs uzkrāj informāciju par vilcienu kustības kavējumiem un to cēloņiem. Informācija par vilcienu kustības kavējumiem un to cēloņiem tiek analizēta un uzskaitīta nākamajā vilcienu kustības gada grafika izstrādes procesā.

### 5.7.3. Finanšu modelis

LDz nepiemēro maksājumus par vilcienu kustības kavējumiem.

### 5.7.4. Pārvaldības un strīdu izšķiršanas sistēma

(1) Ja dzelzceļa pārvadātājs vai būtisko funkciju veicējs nepiekrīt LDz noteiktiem kavējumiem un to cēloņiem, izrakstītajam rēķinam vai sarakstam, dzelzceļa pārvadātājs vai būtisko funkciju veicējs 5 darba dienu laikā ir tiesīgs nosūtīt LDz iesniegumu ar pamatotiem iebildumiem.

(2) Domstarpību izšķiršanas procedūras piemērošanas gadījumā dzelzceļa pārvadātājs vai LRN netiek atbrīvots no rēķina apmaksas.

(3) Ja dzelzceļa pārvadātājs vai LRN nepiekrīt ar noteiktiem kavējumiem cēloņiem un detalizētam rēķina pamatojumam, tas ir tiesīgs iesniegt sūdzību Valsts dzelzceļa administrācijā atbilstoši [Dzelzceļa likumā](#) noteiktajam.

## 5.8. Infrastruktūras maksas izmaiņas

(1) Būtisko funkciju veicējs lēmumu pieņemšanā attiecībā uz infrastruktūras maksu, tostarp maksas lielumu izmaiņām, ievēro lēmumu pieņemšanas termiņus, kas noteikti maksas aprēķināšanas shēmas 56.punktā.

(2) Saskaņā ar nosacījumiem, kas ietverti "[Indikatīvajā dzelzceļa infrastruktūras attīstības plānā 2018.-2022.gadam](#)" (apstiprināts ar Ministru kabineta 2018.gada 6.novembra rīkojumu Nr.588, prot. nr.51 41. §) infrastruktūras maksu paredzēts saglabāt 2018.gada līmenī, pieļaujot tās pieaugumu tikai par inflācijas līmeņa valstī pieaugumu. Pārskata perioda izmaksu attiecināšanai uz plānošanas periodu izmaksu indeksēšanai var piemērot maksas aprēķināšanas shēmas 2.pielikumā norādītos normalizēšanas koeficientus.

(3) Jebkādas izmaiņas attiecībā uz būtiskiem maksāšanas sistēmas elementiem tiek izziņotas publiski vismaz trīs mēnešus pirms tīkla pārskata publicēšanas termiņa saskaņā ar [Dzelzceļa likuma 11.1.panta astoto daļu](#). Izmaiņas vai labojumi attiecībā par infrastruktūras maksām, maksas aprēķināšanas, iekasēšanas un tīkla darbības uzlabošanas shēmām tiek izziņotas publiski būtisko funkciju veicēja tīmekļa vietnē <https://www.lrn.lv/>.

## 5.9. Norēķinu kārtība

(1) Būtisko funkciju veicējs ir apstiprinājis maksas iekasēšanas shēmu, kas nosaka kārtību, kādā infrastruktūras pārvaldītājs no dzelzceļa pārvaldītājiem, pieteikumu iesniedzējiem un atsevišķu tehnoloģisko procesu veicējiem iekasē infrastruktūras maksu. Maksas iekasēšanas shēmas spēkā esošā redakcija un šīs shēmas grozījumi pieejami būtisko funkciju veicēja tīmekļa vietnē, sekojot saitei: <http://www.lrn.lv/tiesibu-akti/>.

(2) Pārskats par rēķinu izrakstīšanas un apmaksas termiņiem, kas noteikti maksas iekasēšanas shēmā, ir atspoguļots šajā tabulā:

Maksājums (apzīmējums)	Rēķina izsniedzējs	Rēķina izrakstīšanas termiņš	Norēķinu periods	Apmaksas termiņš
Maksājums par minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu pasažieru kustībā <b>(KM pas s)</b>	LDz	līdz katra mēneša 10.datumam, savukārt, ja tā ir brīvdiena vai svētku diena – nākamajā darba dienā	laika posms no iepriekšējā mēneša 20.datuma līdz iepriekšējā mēneša pēdējam datumam ieskaitot	5 darba dienu laikā pēc rēķina saņemšanas
		līdz katra mēneša 15.datumam, savukārt, ja tā ir brīvdiena vai svētku diena – nākamajā darba dienā	laika posms no attiecīgā mēneša 1.datuma līdz attiecīgā mēneša 10.datumam ieskaitot	5 darba dienu laikā pēc rēķina saņemšanas
		līdz katra mēneša 25.datumam, savukārt, ja tā ir brīvdiena vai svētku diena – nākamajā darba dienā	laika posms no attiecīgā mēneša 11.datuma līdz attiecīgā mēneša 20.datumam ieskaitot	5 darba dienu laikā pēc rēķina saņemšanas
Maksājums par minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu un piekļuvi infrastruktūrai, kas savieno ar apkalpes vietām kravu kustībā <b>(KM krav s)</b>	LDz	rēķinu izraksta katras kalendāra nedēļas pirmdienā, savukārt, ja tā ir brīvdiena vai svētku diena – nākamajā darba dienā	laika posms no iepriekšējās nedēļas pirmdienas līdz trešdienai ieskaitot	5 darba dienu laikā pēc rēķina saņemšanas
		rēķinu izraksta katras kalendāra nedēļas trešdienā, savukārt, ja tā ir brīvdiena vai svētku diena – nākamajā darba dienā)	laika posms no iepriekšējās nedēļas ceturtdienas līdz svētdienai ieskaitot	5 darba dienu laikā pēc rēķina saņemšanas
Maksājums par infrastruktūras jaudu, ko izmanto tehnoloģisko procesu nodrošināšanai <b>(KM tehpr gr)</b>	LDz	vienu reizi mēnesī, bet ne vēlāk, kā līdz nākamā kalendārā mēneša 10.datumam	laika posms iepriekšējā kalendārajā mēnesī	5 darba dienu laikā pēc rēķina saņemšanas
Pieteikuma nodrošinājuma maksājums <b>(NKM rezer bfv gr)</b>	LRN	vienu kalendāro mēnesi pirms vilcienu kustības gada grafika, uz kuru attiecas lēmums par infrastruktūras jaudas sadali, spēkā stāšanās	vilcienu kustības gada grafika, uz kuru attiecas lēmums par infrastruktūras jaudas sadali, periods	15 darba dienu laikā pēc rēķina saņemšanas
Ārpusplāna pieteikuma maksājums par iedalīto infrastruktūras jaudas daļu <b>(ĀKM rezer bfv gr)</b>	LRN	vienlaikus ar lēmumu par ārpusplāna infrastruktūras jaudas sadali	attiecīgais laika posms, kurā iedalīta ārpusplāna infrastruktūras jauda	15 darba dienu laikā pēc rēķina saņemšanas

Maksājums (apzīmējums)	Rēķina izsniedzējs	Rēķina izrakstīšanas termiņš	Norēķinu periods	Apmaksas termiņš
Pieteikuma nodrošinājuma maksājuma par iedalīto infrastruktūras jaudas daļu pārrēķins <b>(NKM rezer bfv gr)</b>	LRN	vienu reizi ceturksnī, bet ne vēlāk kā līdz nākamā ceturkšņa pirmā mēneša 15.datumam	laika posms iepriekšējā ceturksnī	15 darba dienu laikā pēc rēķina saņemšanas
Pieteikumu iesniedzēja veicamais gala maksājums par iedalīto infrastruktūras jaudas daļu <b>(KM rezer bfv gr)</b>	LRN	30 kalendāro dienu laikā pēc vilcienu kustības gada grafika, uz kuru attiecas lēmums par infrastruktūras jaudas sadali, perioda beigām	vilcienu kustības gada grafika, uz kuru attiecas lēmums par infrastruktūras jaudas sadali, periods	15 darba dienu laikā pēc rēķina saņemšanas
Sākotnējais infrastruktūras jaudas nodrošinājuma maksājums, ja pārvadājumus veic, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus <b>(NKM rezer gr s)</b>	LDz	20 kalendārās dienas pirms vilcienu kustības gada grafika, uz kuru attiecas lēmums par infrastruktūras jaudas sadali, vai tā grozījumu spēkā stāšanās (starptautiskajā 1520 kustībā ne vēlāk kā 5 dienas pirms sekojošā kalendārā mēneša pirmās dienas)	vilcienu kustības gada grafika, uz kuru attiecas lēmums par infrastruktūras jaudas sadali, periods	15 kalendārās dienas pēc rēķina izrakstīšanas
Gala maksājums par infrastruktūras faktiski izmantoto jaudu, ja pārvadājumus veic, izmantojot iepriekš rezervētus vilcienu ceļus <b>(KM rezer gr s)</b>	LDz	rēķinu izraksta katras kalendāra nedēļas pirmdienā, savukārt, ja tā ir brīvdiena vai svētku diena – nākamajā darba dienā	laika posms no iepriekšējās nedēļas pirmdienas līdz trešdienai ieskaitot	5 darba dienu laikā pēc rēķina saņemšanas
		rēķinu izraksta katras kalendāra nedēļas trešdienā, savukārt, ja tā ir brīvdiena vai svētku diena – nākamajā darba dienā)	laika posms no iepriekšējās nedēļas ceturtdienas līdz svētdienai ieskaitot	5 darba dienu laikā pēc rēķina saņemšanas

# 6

## VILCIENU KUSTĪBAS ORGANIZĒŠANA

## 6. VILCIENU KUSTĪBAS ORGANIZĒŠANA

### 6.1. Ievads

Šajā sadaļā ir informācija par prasībām un nosacījumiem, kas tiek noteikti vilcienu kustības organizēšanā.

### 6.2. Eksploatācijas noteikumi

Eksploatācijas pamatnoteikumi noteikti saskaņā ar Ministru kabineta 2010.gada 3.augusta noteikumu Nr.724 "Dzelzceļa tehniskās eksploatācijas noteikumi" prasībām.

### 6.3. Eksploatācijas pasākumi

#### 6.3.1. Principi

(1) LDz organizē vilcienu kustību saskaņā ar Dzelzceļa likuma un uz tā pamata izdoto tiesību aktu normām, kā arī atbilstoši Dzelzceļa likuma 5. panta 2.<sup>1</sup> punktam saņemtajam deleģējumam, izstrādājamiem dokumentiem, kas reglamentē vilcienu formēšanas un kustības kārtību, satiksmes drošību, kā arī atsevišķus pārvadājumus, kas prasa īpašus kustības apstākļus. Dokumentus iespējams atrast Interneta vietnē: [www.ldz.lv](http://www.ldz.lv), sadaļā "Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja normatīvie dokumenti"

(2) Saskaņā ar Ministru kabineta 2010.gada 3.augusta noteikumu Nr.724 "Dzelzceļa tehniskās eksploatācijas noteikumi" 8.6.sadaļu vilcienu kustību iecirknī vada tikai vilcienu dispečers (554.punkts). Visi dzelzceļa speciālisti, kuri tieši saistīti ar vilcienu kustības nodrošināšanu, vilcienu dispečera rīkojumus izpilda bez ierunām (555.punkts).

#### 6.3.2. Vilcienu kustības organizēšana

(1) Saskaņā ar Ministru kabineta 2010.gada 3.augusta noteikumu Nr.724 "Dzelzceļa tehniskās eksploatācijas noteikumi" 500.punkta prasībām vilcienu kustības organizēšana notiek pamatojoties uz vilcienu kustības gada grafiku. Pasažieru vilcienu norīkošana tiek īstenota pamatojoties uz LDz norādījumiem, ievērojot vilcienu kustības gada grafiku. Kravas vilcienu norīkošana tiek īstenota pamatojoties uz būtisko funkciju veicēja apstiprināto infrastruktūras jaudas sadales operatīvo plānu.

(2) Saskaņā ar Ministru kabineta 2010.gada 3.augusta noteikumu Nr.724 "Dzelzceļa tehniskās eksploatācijas noteikumi" 508. un 509.punktiem citu vilcienu nozīmēšana un caurlaide notiek pamatojoties uz LDz norādījumiem.

#### 6.3.3. Vilcienu kustības traucējumi

(1) Saskaņā ar Ministru kabineta 2010.gada 3.augusta noteikumu Nr.724 "Dzelzceļa tehniskās eksploatācijas noteikumi" 8.17., 8.18. un 8.19.sadaļām gadījumā, ja ar vilcienu ceļā notiek nestandarta situācija, vilcienu dispečers veic visas darbības, kas nepieciešamas vilcienu kustības atjaunošanai.

(2) Vilcienu kustības traucējumu seku novēršanu organizē stacijas priekšnieks, kurš koordinē citu dzelzceļa speciālistu darbu un nodrošina valsts institūciju informēšanu. .

### 6.4. Vilcienu informācijas un monitoringa rīki

(1) Pārvadātājs saskaņā ar līgumu par infrastruktūras izmantošanu, sniedz LDz informāciju par vilciena sastāvu, ievērojot Vilcienu natūrlapas sastādīšanas, koriģēšanas un iesniegšanas pārvadātājiem noteikumus (apstiprināti ar 2019.gada 28.jūnija rīkojumu Nr.DV-1.14/100-2019)

(2) Vilcienu dispečers, izmantojot LDz rīcībā esošās IT sistēmas, kontrolē pārvadātāja sniegto informāciju un salīdzina to ar faktiski pārvadāto vilcienu datiem.

# 7

## APKALPES VIETAS

## 7. APKALPES VIETAS

### 7.1. Ievads

Apkalpes vieta (arī zemes platība, ēka un aprīkojums), kura kopumā vai kuras daļa ir ierīkota, lai varētu sniegt [Dzelzceļa likuma 12.1 pantā](#) minētos pakalpojumus. Apkalpes vietu operatori nediskriminējošā veidā visiem pārvadātājiem nodrošina piekļuvi (arī piekļuvi pa sliežu ceļiem) apkalpes vietām, ja tādas ir, un pakalpojumiem, ko sniedz stacijās un pieturas punktos.

### 7.2. Servisa iespējas pārskats

Apkalpes vietas pakalpojumu kompleksu nosaka [Dzelzceļa likums 12.1 pantā](#).

### 7.3. LDz kā apkalpes vietas operatora sniegtie pakalpojumi

#### 7.3.1. Vispārīgie noteikumi

Maksa par piekļuvi sliežu ceļiem LDz apkalpes vietās un šādās vietās sniegtajiem pakalpojumiem tiek noteikta saskaņā ar [Dzelzceļa likuma 11.2 pantu](#) un nav iekļauta maksā par minimālo pakalpojumu kompleksu.

#### 7.3.2. Pasažieru stacijās sniegtie pakalpojumi

##### 7.3.2.1. Vispārīga informācija

LDz apkalpes vietas ir aprīkotas ar:

- (a) biļešu pārdošanas vietām šādās stacijās un pieturas punktos: Rīgas pasažieru stacija, Krustpils, Līvāni, Daugavpils, Jāņavārti, Šķirotava, Dole, Salaspils, Saulkalne, Ikšķile, Jaunogre, Ogre, Pārogre, Ķegums, Lielvārde, Jumprava, Skrīveri, Aizkraukle, Koknese, Pļaviņas, Rēzekne II, Ludza, Torņakalns, Biznesa augstskola "Turība", Tīraine, Jaunolaine, Olaine, Ozolnieki, Cukurfabrika, Jelgava, Liepāja, Zemitāni, Inčukalns, Cēsis, Zaslauks, Zolitūde, Imanta, Babīte, Priedaine, Lielupe, Bulduri, Dzintari, Majori, Dubulti, Pumpuri, Melluži, Asari, Vaivari, Sloka, Ķemeri, Tukums I, Brasa, Sarkandaugava, Mangaļi, Ziemeļblāzma, Vecāķi, Kalngale, Garciems, Carnikava, Gauja, Saulkrasti.
- (b) pasažieriem paredzētām telpām šādās stacijās un pieturas punktos: Rīgas pasažieru stacija, Krustpils, Līvāni, Nīcgale, Līksna, Daugavpils, Šķirotava, Dole, Salaspils, Saulkalne, Ikšķile, Ogre, Pārogre, Ķegums, Lielvārde, Jumprava, Skrīveri, Aizkraukle, Koknese, Pļaviņas, Stirniene, Viļāni, Rēzekne II, Ludza, Nerza, Zilupe, Torņakalns, Olaine, Cena, Dalbe, Ozolnieki, Cukurfabrika, Jelgava, Dobeles, Biksti, Saldus, Skrunda, Liepāja, Zemitāni, Garkalne, Krievupe, Vangaži, Inčukalns, Līgatne, Cēsis, Lode, Valmiera, Zaslauks, Zolitūde, Imanta, Babīte, Priedaine, Lielupe, Bulduri, Dzintari, Majori, Jaundubulti, Pumpuri, Melluži, Asari, Sloka, Ķemeri, Tukums I, Tukums II, Sarkandaugava, Mangaļi, Ziemeļblāzma, Vecāķi, Carnikava, Lilaste, Saulkrasti, Skulte, Jaunkalsnava, Madona.
- (c) aprīkojumu satiksmes informācijas sniegšanai šādās stacijās un pieturas punktos: Rīgas pasažieru stacija, Olaine, Cukurfabrika, Jelgava, Zolitūde, Imanta, Babīte, Lielupe, Bulduri, Dzintari, Majori, Dubulti, Pumpuri, Melluži, Asari, Vaivari, Sloka, Daugavpils.

##### 7.3.2.2. Pakalpojumi

LDz piedāvā pakalpojumus:

###### (a) biļešu pārdošanas vietu lietošana;

Pakalpojums ir pieejams Tīkla pārskata 7.3.2.1. apakšnodaļas (a) apakšpunktā minētos objektos.

Pakalpojuma sastāvā kopā ar tiesībām izmantot biļešu pārdošanas vietu, iekļauti visi apkopes darbi – sanitārā apkope un tehniskā uzturēšana, tajā skaitā komunālo pakalpojumu – elektroenerģijas, siltumenerģijas, ūdensapgādes un kanalizācijas – nodrošināšana. Pieejamības laiks ir pēc pārvadātāja pasūtījuma.

**(b) pasažieriem paredzēto telpu lietošana;**

Pakalpojums ir pieejams Tīkla pārskata 7.3.2.1. apakšnodaļas (b) apakšpunktā minētos objektos.

Pakalpojums sevī ietver tiesības izmantot stacijas telpas, kā arī lai nodrošinātu pasažieru piekļuvi biļešu pārdošanas vietām.

Pasažieriem paredzētās telpas ir pieejamas vismaz tajā diennakts periodā, kurā kursē vilcieni (no pirmā vilciena pienākšanas līdz pēdējā vilciena atiešanai), un vismaz 30 minūtes pirms pirmā vilciena atiešanas saskaņā ar [Ministru kabineta 2010.gada 03.augusta noteikumu Nr.724 "Dzelzceļa tehniskās ekspluatācijas noteikumi" 304.panta prasībām.](#)

**(c) pasažieru apziņošana par pasažieru vilcienu kustību apkopes vietās;**

Pakalpojums ir pieejams Tīkla pārskata 7.3.2.1. apakšnodaļas (c) apakšpunktā minētos objektos.

Pakalpojums ietver tehnisko un programmisko līdzekļu kopumu ar stacijas iekārtām – displejiem un/vai audio apziņošanas iekārtu pieejamību (atkarībā no apkopes vietas aprīkojuma), kā arī pasažieru informēšanu izmantojot LDz uzziņas tālruni 80021181 par vilcienu pienākšanas un atiešanas laikiem.

Pakalpojumi pieejami saskaņā ar pārvadātāja pieprasījumu par vilciena apstāšanos konkrētās stacijās un pieturas punktos, ko tas iesniedz infrastruktūras pārvaldītājam pēc infrastruktūras jaudas sadales plāna apstiprināšanas.

Rīgas pasažieru stacijā un Torņakalna stacijā ir pasažieru apziņošanas sistēma (VAPIS), ar atbilstošām stacijas iekārtām – displejiem (tikai Rīgas pasažieru stacijā) un audio apziņošanas sistēmām un pasažieru pārvadātājiem iespēja sniegt informatīvu paziņojumu ar displeju vai audio starpniecību. Pasažieru ar ierobežotām pārvietošanās iespējām vajadzībām, iekārtota konsole saziņai ar Dzelzceļa uzziņām Rīgas pasažieru stacijas ēkas Centrālajā zālē. Pārējās stacijās vai pieturas punktos ir pasažieru apziņošanas sistēma (PAS) ar atbilstošām stacijas iekārtām – displejiem un/vai audio apziņošanas iekārtu pieejamību atkarībā no apkopes vietas aprīkojuma.

Aprīkojuma nodrošināšanas un satiksmes informācijas sniegšanas pakalpojuma noteikumi pieejami Tīkla pārskata 7.3.2.A pielikumā.

### **7.3.2.3. Pakalpojuma aprīkojuma apraksts**

Informācija par pakalpojuma aprīkojumu ir norādīta Tīkla pārskata 7.3.2.2. apakšnodaļā.

### **7.3.2.4. Maksa**

LDz nosaka maksu par:

**(a) biļešu pārdošanas vietas lietošanas pakalpojumu katra konkrētā pasažieru stacijā un pieturas punktā par vienu kvadrātmetru mēnesī.**

Maksa pakalpojumam Biļešu pārdošanas vietas lietošanas pilna servisa pakalpojumam par tiesībām izmantot telpu biļešu pārdošanai tiek noteikta par vienu kvadrātmetru mēnesī atbilstoši biļešu pārdošanas telpu platībai katrai konkrētai stacijai un pieturas punktam. Kvadrātmetra veido izmantoto biļešu pārdošanas telpas uzturēšanai nepieciešamās izmaksas un peļņas daļa. Peļņas daļa tiek rēķināta: uzturēšanas izmaksas reizinot ar 7,5 % (septiņi komats pieci procenti).

Pilna servisa pakalpojumam Biļešu pārdošanas vietas lietošana kopā ar tiesībām izmantot biļešu pārdošanas vietu, iekļauti visi apkopes darbi – sanitārā apkope un tehniskā uzturēšana, tajā skaitā



komunālo pakalpojumu – elektroenerģijas, siltumenerģijas, ūdensapgādes un kanalizācijas – nodrošināšana.

Pakalpojuma maksa ir atkarīga no stacijas un pieturas punkta uzturēšanas izmaksām. Pakalpojumam tiek nozīmēta kontaktpersona, kura risina visus ar pakalpojumu saistītos jautājumus: Latvijas dzelzceļš Nekustamā īpašuma pārvaldes Komercdarbības daļas vadītājs Alberts Bogdanovs, tālr. 6723 3756; 2953 1998.

\*) Atsevišķi tiek piedāvāts nepilna servisa pakalpojums Biļešu pārdošanas vietās lietošana, iepriekš savstarpēji vienojoties ar pārvadātāju, kad pakalpojuma saņēmējs veic biļešu pārdošanas vietā sanitāro apkopi pašu spēkiem, kopējā pakalpojuma maksā tiek iekļautas tikai stacijas vai pieturas punkta ēkai pieguļošās teritorijas apsaimniekošanas izmaksas.

**(b) pasažieriem paredzēto telpu lietošanas pakalpojumu par vienu pasažieru vilcienu apstāšanās reizi, atbilstoši stacijas vai pieturas punkta kategorijai.**

Maksa pakalpojumam Pasažieriem paredzētās telpas lietošana tiek noteikta par vienu pasažieru vilcienu apstāšanās reizi, atbilstoši stacijas vai pieturas punkta kategorijai. Staciju vai pieturas punkta kategorijas ir atkarīga no gada vidējās pasažieru plūsmas stacijā vai pieturas punktā. Pakalpojumam noteikts vilciena gala stacijas maksājums par vilciena pieturēšanu un atiešanu.

Pakalpojuma maksā iekļautas attiecīgās kategorijas staciju un pieturas punktu pasažieriem paredzēto telpu gadā uzturēšanas izmaksu kopsumma, apsardzes pakalpojumi attiecīgās stacijas ēkas pasažieriem paredzēto telpu atvēršanas un aizvēršanas nodrošināšanai, samērīgā peļņas daļa attiecīgai gradācijai atkarībā no staciju un pieturas punktu iedalījuma kategorijās.

Maksai paredz 6 veidu gradāciju atkarībā no staciju un pieturas punktu iedalījuma kategorijās no 0,26 – 1,30 EUR bez PVN par apstāšanās reizi apkalpes vietās. Maksas gradācija par vienu apstāšanās reizi apkalpes vietā (stacijā vai pieturas punktā) ir plānota šāda:

0. Apkalpes vietu kategorija	1. Apkalpes vietu kategorija	2. Apkalpes vietu kategorija	3. Apkalpes vietu kategorija	4. Apkalpes vietu kategorija	5. Apkalpes vietu kategorija
0,26 EUR	0,50 EUR	0,40 EUR	0,80 EUR	1,00 EUR	1,30 EUR

Pakalpojums paredzēts šādās stacijās:

- līdz 7 000 pasažieru gadā - Līksna, Stirniene, Nerza, Biksti, Saldus, Skrunda, Strenči, Jaunkalsnava, Madona (5.kategorija);
- no 7 000 – 57 000 pasažieri gadā - Nīcgale, Viļāni, Ludza, Zilupe, Cena, Dobeļe, Liepāja, Garkalne, Krievupe, Vangaži, Līgatne, Lode, Valmiera (4.kategorija);
- no 57 000 – 157 000 pasažieri gadā - Līvāni, Dole, Saulkalne, Jumprava, Koknese, Pļaviņas, Rēzekne II, Inčukalns, Cēsis, Jaundubulti, Pumpuri, Tukums II, Lilaste, Skulte (3.kategorija);
- no 157 000 – 570 000 pasažieri gadā - Daugavpils, Krustpils, Šķirotava, Pārogre, Ķegums, Skrīveri, Aizkraukle, Ozolnieki, Cukurfabrika, Babīte, Priedaine, Lielupe, Melluži, Asari, Ķemeri Tukums I, Sarkandaugava, Mangaļi, Ziemeļblāzma, Vecāķi, Carnikava, Saulkrasti (2.kategorija);
- no 570 000 – 1 570 000 pasažieri gadā - Salaspils, Ikšķile, Ogre, Lielvārde, Jelgava, Olaine, Torņakalns, Zaslauks, Zolitūde, Imanta, Bulduri, Dzintari, Majori, Sloka, Zemitāni (1.kategorija);
- virs 1 570 000 pasažieri gadā - Rīgas pasažieru stacija (0.kategorija).

Peļņas daļa tiek rēķināta: uzturēšanas izmaksas reizinot ar 7,5 % (septiņi komats pieci procenti).

**(c) aprīkojuma nodrošināšanu un satiksmes informācijas sniegšanas pakalpojumu noteikts vilciena gala stacijas maksājums par vilciena iebraukšanu un izbraukšanu.**

Maksas par pakalpojumu Aprīkojuma nodrošināšana un satiksmes informācijas sniegšana.

Stacijas/pieturas punkta nosaukums	Maksa pakalpojumam par vienu vilciena apstāšanās reizi, bez PVN, EUR	Stacijas/pieturas punkta nosaukums	Maksa pakalpojumam par vienu vilciena apstāšanās reizi, bez PVN, EUR
Rīga pasažieru	<b>2,70</b>	Dzintari	<b>0,38</b>
Torņakalns	<b>0,38</b>	Majori	<b>0,38</b>
Olaine	<b>0,38</b>	Dubulti	<b>0,38</b>
Cukurfabrika	<b>0,38</b>	Pumpuri	<b>0,38</b>
Jelgava	<b>0,38</b>	Melluži	<b>0,38</b>
Zolitūde	<b>0,38</b>	Asari	<b>0,38</b>
Imanta	<b>0,38</b>	Vaivari	<b>0,38</b>
Babīte	<b>0,38</b>	Sloka	<b>0,38</b>
Lielupe	<b>0,38</b>	Daugavpils	<b>0,38</b>
Bulduri	<b>0,38</b>		

### 7.3.2.5. Piekļuves nosacījumi

Pakalpojumu, ko sniedz apkalpes vietās, nodrošināšanas nosacījumi

Par piekļuvi un pakalpojuma saņemšanu apkalpes vietā(ās) pasažieru dzelzceļa pārvadātājs iesniedz LDz iesniegumu (turpmāk – Iesniegums), nosūtot pa pastu uz adresi: Gogoļa iela 3, Rīga, LV-1547, vai ar drošu elektronisko parakstu parakstītu uz e-pasta adresi: [info@ldz.lv](mailto:info@ldz.lv), par pakalpojumiem:

- Biļešu pārdošanas vietu lietošanas līgumam apkalpes vietās. Iesnieguma paraugs pievienots Tīklā pārskata Biļešu pārdošanas vietu lietošanai apkalpes vietās. Iesnieguma paraugs pievienots Tīkla pārskata 7.3.2.B pielikumā;
- Pasažieriem paredzēto telpu lietošanai apkalpes vietās. Iesnieguma paraugs pievienots Tīkla pārskata 7.3.2.C pielikumā;
- Aprīkojuma nodrošināšanai un satiksmes informācijas sniegšanai apkalpes vietās. Iesnieguma paraugs pievienots Tīkla pārskata 7.3.2.D pielikumā.

Iesniegumus LDz izskata un sniedz atbildi normatīvajā regulējumā noteiktajā kārtībā (1 mēneša laikā).

Par piekļuvi un pakalpojuma saņemšanu apkalpes vietā(ās) LDz un pasažieru dzelzceļa pārvadātājs noslēdz rakstveida līgumu.

Līgumu paraugi ir pievienoti:

- Biļešu pārdošanas vietu lietošanas līgumam apkalpes vietās – Tīkla pārskata 7.3.2.E pielikumā.
- Pasažieriem paredzēto telpu lietošanas līgumam apkalpes vietās – Tīkla pārskata 7.3.2.F pielikumā;
- Aprīkojuma nodrošināšanai un satiksmes informācijas sniegšanai apkalpes vietās – Tīkla pārskata 7.3.2.G pielikumā.

Ja LDz veic pakalpojumu apraksta un/vai samaksas nosacījumu grozījumus, grozījumi un to spēkā stāšanās datums tiks publicēti Tīkla pārskatā.

Spēkā esošiem līgumiem grozījumi tiek piemēroti ne agrāk, kā pēc 30 (trīsdesmit) kalendārām dienām no grozījumu spēkā stāšanās dienas, ja LDz un pārvadātājs nav vienojušies par grozījumu ātrāku piemērošanu.

#### 7.3.2.6. Pakalpojumu nodrošināšanas iespējas

Pakalpojumi, ievērojot tiesību aktos noteikto, tiek sniegti atkarībā no pakalpojuma nodrošināšanas iespējām.

#### 7.3.3. Kravas termināļu pakalpojumi

LDz infrastruktūrā nav kravas termināļu iekārtu, kas saistītas ar dzelzceļa darbību un LDz nesniedz pakalpojumus kravas termināļos.

#### 7.3.4. Šķirošanas un vilcienu formēšanas pakalpojumi, ieskaitot manevru darbu veikšanas vietas

LDz infrastruktūra ir aprīkota ar šādām vilcienu šķirošanas un formēšanas vietām:

- Daugavpils stacija ir aprīkota ar uzkalnu iekārtām ar 26 šķirošanas ceļiem;
- Rēzeknes stacija ir aprīkota ar vienu manevru rajonu ar 10 šķirošanas ceļiem;
- Jelgavas stacija ir aprīkota ar diviem manevru rajoniem ar 15 šķirošanas ceļiem;
- Šķirotavas stacija ir aprīkota ar uzkalnu iekārtām ar 26 šķirošanas ceļiem;
- Krustpils stacija ir aprīkota ar diviem manevru rajoniem ar 5 šķirošanas ceļiem;
- Zemitānu stacija ir aprīkota ar vienu manevru rajonu ar 4 šķirošanas ceļiem;
- Ventspils stacija ir aprīkota ar uzkalnu iekārtām ar 14 šķirošanas ceļiem;
- Liepājas stacija ir aprīkota ar diviem manevru rajoniem ar 10 pieņemšanas-nosūtīšanas un vagonu stāvēšanas ceļiem.
- Mangaļu stacija ir aprīkota ar vienu manevru rajonu ar 1 šķirošanas un 3 vagonu stāvēšanas ceļiem;
- Krievu salas stacija ir aprīkota ar diviem manevru rajoniem ar 6 šķirošanas ceļiem.

Pakalpojumi “vagonu apstrāde”, “vilcienu apstrāde” un “vietējo vagonu apstrāde”:

Informācija par LDz pakalpojumiem ir pieejama LDz tīmekļa vietnē [www.ldz.lv](http://www.ldz.lv) sadaļā “BIZNESAM. Kravas vagoni (Apkalpes vietas operatora pakalpojumi)”

#### 7.3.5. Stāvēšanas pakalpojumi

LDz nesniedz stāvēšanas pakalpojumus.

#### 7.3.6. Tehniskās apkopes pakalpojumi

LDz infrastruktūrā ir 6 vagonu tehniskās apkopes punkti un tie atrodas: Jelgavas, Daugavpils, Liepājas, Rēzeknes, Šķirotavas un Ventspils stacijās.

Pakalpojums “kravas vagonu tehniskā apkope”:

Informācija par LDz pakalpojumu ir pieejama LDz tīmekļa vietnē [www.ldz.lv](http://www.ldz.lv) sadaļā “BIZNESAM. Kravas vagoni (Apkalpes vietas operatora pakalpojumi)”

#### 7.3.7. Citi tehniskie pakalpojumi, ieskaitot tīrīšanas un mazgāšanas pakalpojumus

LDz nesniedz citus tehniskos pakalpojumus.

### 7.3.8. Pakalpojumi jūras un iekšzemes ūdens ostās

LDz nesniedz pakalpojumus jūras un iekšzemes ūdens ostās.

### 7.3.9. Palīdzības dienesta pakalpojumi

LDz nesniedz palīdzības dienesta pakalpojumus, kuri neattiecas uz LDz infrastruktūras saglabāšanu, atjaunošanu, uzturēšanu vai rekonstrukciju.

### 7.3.10. Degvielas uzpildes pakalpojumi

LDz nesniedz degvielas uzpildes pakalpojumus.

## 7.4. Citu apkalpes vietas operatoru sniegtie pakalpojumi

No apkalpes vietu operatoriem saņemta šāda informācija par apkalpes vietām un sniegtajiem pakalpojumiem:

- (a) **Apkalpes vietas operators – Akciju sabiedrība „Baltijas Ekspresis”**, reģistrācijas numurs: 41203009997, juridiskā adrese: Dzintaru iela 20A, Ventspils, Latvija, LV-3602, e-pasta adrese: [be@asbe.lv](mailto:be@asbe.lv).

AS “Baltijas Ekspresis” kā apkalpes vietas operators apkalpes vietā Depo ielā 17, Ventspilī sniedz šādus pakalpojumus:

- tehniskā apkope TA-2 ČME-3, TEM-2, 2M62 un 2TE116 sērijas dīzeļlokomotīvēm;
- tehniskā apkope TA-3 ČME-3 un TEM-2 sērijas dīzeļlokomotīvēm;
- tehniskais remonts TR-1 ČME-3 sērijas dīzeļlokomotīvēm;
- lokomotīvu uzraudzības nodrošināšana un lokomotīvu dīzeļdzinēju temperatūras režīma (sildīšana) nodrošināšana norīkojuma starplaikā;
- lokomotīvu brigāžu maršruta lapu noformēšana;
- lokomotīvu ekipēšanas pakalpojumi (smilts, dzesējamais ūdens);
- dzelzceļa ritošā sastāva gaisa rezervuāru ārējās apskates un hidrauliskās pārbaudes;

Informācija, atbilstoši MK noteikumu Nr.244 “Noteikumi par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras tīkla pārskata saturu” 5.6.3. apakšpunktam, pieejama AS “Baltijas Ekspresis” tīmekļa vietnē: [www.asbe.lv](http://www.asbe.lv) sadaļā “Apkalpes vietas pakalpojumi”.

- (b) **Apkalpes vietas operators - Akciju sabiedrība „Pasažieru vilciens”**, reģistrācijas numurs: 40003567907, juridiskā adrese: Turgeņeva iela 14, Rīga, Latvija, LV-1050, e-pasta adrese: [pv@pv.lv](mailto:pv@pv.lv).

Akciju sabiedrība „Pasažieru vilciens” ir apkalpes vietu operators **Daugavpils** un **Rēzeknes** biļešu kasēs, kurās veic braukšanas dokumentu noformēšanu starptautiskajiem pasažieru pārvadājumiem. Detalizētāka informācija pieejama AS “Pasažieru vilciens” tīmekļa vietnē [www.pv.lv](http://www.pv.lv) sadaļā “Informācija pasažieriem”, “Starptautisko biļešu tirdzniecība”.

- (c) **Apkalpes vietas operators - Sabiedrība ar ierobežotu atbildību “LDz ritošā sastāva serviss”**, reģistrācijas numurs 40003788351, juridiskā adrese: Turgeņeva iela 21, Rīga, Latvija, LV-1050, e-pasta adrese [ldz\\_rss@ldz.lv](mailto:ldz_rss@ldz.lv).

Apkalpes vietās tiek sniegti šādi pakalpojumi: dīzeļlokomotīvu tehniskā apkope, lokomotīvu uzturēšana rezerves bāzē un dīzeļlokomotīvu ekipēšana.

Pakalpojumi: **dīzeļlokomotīvu tehniskā apkope un dīzeļlokomotīvu ekipēšana** tiek nodrošināta šādā SIA "LDZ ritošā sastāva serviss" struktūrvienībās:

- Rīgas lokomotīvu remonta centrā – Krustpils ielā 24, Rīgā.
- Rīgas lokomotīvu remonta centra Jelgavas cehā – Prohorova ielā 30, Jelgavā.
- Rīgas lokomotīvu remonta centra Liepājas cehā – Brīvības ielā 103, Liepājā.
- Daugavpils lokomotīvu remonta centrā – 2.Preču ielā 30, Daugavpilī.
- Daugavpils lokomotīvu remonta centra Rēzeknes cehā – Lokomotīvu ielā 23, Rēzeknē.

Pakalpojums lokomotīvu uzturēšana rezerves bāzē:

- Daugavpils lokomotīvu remonta centra Rēzeknes bāzē – Lokomotīvu ielā 23, Rēzeknē.

Pamatojoties uz Dzelzceļa likuma 12.<sup>1</sup> panta otro daļu un atbilstoši MK noteikumu Nr.244 "Noteikumi par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras tīkla pārskata saturu" 5.6.3. apakšpunkta prasībām informācija par pakalpojumiem ir pieejama sabiedrības tīmekļa vietnē <https://rss.ldz.lv/lv/content/apkalpes-vietas-operatora-pakalpojumi>.

- (d) **Apkalpes vietas operators – Akciju sabiedrība "Daugavpils lokomotīvu remonta rūpnīca"**, reģistrācijas numurs 40003030219, juridiskā adrese: Marijas iela 1, Daugavpils, Latvija, LV-5404, e-pasta adrese [info@dlrr.lv](mailto:info@dlrr.lv).

Atbilstoši MK noteikumu Nr.244 "Noteikumi par publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras tīkla pārskata saturu" 3. un 5.6. punktu prasībām informācija par pakalpojumiem ir izvietota un pieejama sabiedrības tīmekļa vietnē: <http://www.dlrr.lv/index.php/lv/rolling-stock/citi-pakalpojumi>.

## PIELIKUMU NUMERĀCIJA

1.3.A pielikums	DAUDZGADU LĪGUMS;
2.1.A pielikums	LDZ VILCIENU KUSTĪBAS UN KRAVAS DARBA ORGANIZĀCIJAS SHĒMA;
2.1.B pielikums	LDZ INFRASTRUKTŪRAS TEHNISKĀ ATTĪSTĪBA;
2.3.3.A pielikums	DZELZCEĻA STACIJU SARAKSTS;
2.3.3.B pielikums	DZELZCEĻA IZMAIŅAS PUNKTU (TAI SKAITĀ DZELZCEĻA BLOKPOSTEŅU UN CEĻA POSTEŅU) SARAKSTS;
2.3.3.C pielikums	DZELZCEĻA PIETURAS PUNKTU SARAKSTS;
2.3.3.D pielikums	LDZ INFRASTRUKTŪRAS EKSPLOATĒJAMO PASAŽIERU PLATFORMU SARAKSTS;
2.3.5.A pielikums	LDZ KRAVAS VILCIENU SVARA UN GARUMA NORMAS;
2.3.5.B pielikums	LDZ KRAVAS VAGONU VEIDI;
2.3.6.A pielikums	LDZ IECIRKŅU PAMATA GRADIENTI;
2.3.10.A pielikums	LDZ IECIRKŅU APRĪKOJUMS;
2.4.3.A pielikums	LDZ PAR ĪPAŠI BĪSTAMO KRAVU PĀRVADĀJUMIEM;
2.5.A pielikums	LDZ CAURLAIDES SPĒJA JAUDAS SADALEI;
2.5.B pielikums	IEROBEŽOJUMU PĀRSKATS (2021-2023);
3.3.2.A pielikums	LĪGUMA PARAUGS PASAŽIERU PĀRVADĀJUMIEM;
3.3.2.B pielikums	LĪGUMA PARAUGS KRAVU PĀRVADĀJUMIEM;
3.3.2.C pielikums	VIENOŠANĀS PAR NORĒĶINU REKVIZĪTIEM;
3.3.3.A pielikums	VIENOŠANĀS PAR NORĒĶINU REKVIZĪTIEM;
4.2.A pielikums	JAUDAS PIEPRASĪJUMA PIETEIKUMS;
4.2.B pielikums	PRIEKŠLIKUMI OPERATĪVĀ JAUDAS SADALES PLĀNA SASTĀDĪŠANAI;
4.2.C pielikums	DZELZCEĻA LĪNIJU MARŠRUTU SARAKSTS;
4.3.A pielikums	APKOPES DARBU VEIKŠANAS PAZIŅOJUMS;
7.3.2.A pielikums	APRĪKOJUMA NODROŠINĀŠANAS UN SATIKSMES INFORMĀCIJAS SNIEGŠANAS PAKALPOJUMA NOTEIKUMI;
7.3.2.B pielikums	IESNIEGUMA PARAUGS BIĻEŠU PĀRDOŠANAS VIETU LIETOŠANAS LĪGUMAM;
7.3.2.C pielikums	IESNIEGUMA PARAUGS PASAŽIERIEM PAREDZĒTO TELPU LIETOŠANAS LĪGUMAM;
7.3.2.D pielikums	IESNIEGUMA PARAUGS APRĪKOJUMA NODROŠINĀŠANAI UN SATIKSMES INFORMĀCIJAS SNIEGŠANAI;
7.3.2.E pielikums	LĪGUMA PARAUGS BIĻEŠU PĀRDOŠANAS VIETU LIETOŠANAI;
7.3.2.F pielikums	LĪGUMA PARAUGS PASAŽIERIEM PAREDZĒTO TELPU LIETOŠANAI;
7.3.2.G pielikums	LĪGUMA PARAUGS PASAŽIERU APZIŅOŠANAI PAR PASAŽIERU VILCIENU KUSTĪBU APKALPES VIETĀS.

## JĒDZIENU SARAKSTS

<b>ALS</b>	automātiska lokomotīvu signalizācija
<b>būtisko funkciju veicējs</b>	akciju sabiedrība "LatRailNet", kas atbilstoši Dzelzceļa likuma Pārejas noteikumu 35.punktam veic infrastruktūras pārvaldītāja būtiskās funkcijas – lēmuma pieņemšanu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas maksu, dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadali, kā arī lēmuma pieņemšana par konkrēta pārvadātāja vilciena nozīmēšanu
<b>C-OSS</b>	vienas pieturas aģentūra dzelzceļa kravu koridorā (RFC) (angl. Fright Corridor One-stop-shop)
<b>CID</b>	koridora informācijas dokuments (angl. Corridor Information Document)
<b>CIS</b>	informācijas sistēma, kas nodrošina infrastruktūras maksas informāciju
<b>ES</b>	Eiropas Savienība
<b>ETCS</b>	Eiropas vilcienu vadības sistēma ir Eiropas dzelzceļa satiksmes vadības sistēmas signalizācijas un kontroles sastāvdaļa (angl. European Train Control System)
<b>FUES</b>	Sistēmu komplekss, kas atklāj ritošā sastāva pārkarsušās bukses un nobremzētus ritošā sastāva riteņpārus braucošā vilcienā (angl. hot-box detectors)
<b>infrastruktūras atjaunošana</b>	tehnoloģisks process, kas nepieciešams, lai atgrieztu dzelzceļa infrastruktūru noteiktā ekspluatācijas stāvoklī, nemainot vispārējos darbības rādītājus, aizvietojojot tās elementus ar tādām pašām vai līdzīgām vienībām, atbilstoši maksas aprēķināšanas shēmai
<b>infrastruktūra</b>	publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūra
<b>infrastruktūras pārvaldītājs</b>	publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs – valsts akciju sabiedrība "Latvijas dzelzceļš"
<b>infrastruktūras uzturēšana</b>	tehnoloģisks process, kas nepieciešams, lai nodrošinātu noteiktu dzelzceļa infrastruktūras ekspluatācijas stāvokli vai atgrieztu to tādā stāvoklī, neveicot aizvietošanu, atbilstoši maksas aprēķināšanas shēmai
<b>jaudas noteikumi</b>	Ministru kabineta 2016.gada 15.jūlija noteikumos Nr.472 "Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadales noteikumi"
<b>jaudas sadales shēma</b>	būtisko funkciju veicēja izstrādāti 2016.gada 06.septembra noteikumi Nr.JALP-7.6./01-2016 "Publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadales shēma"
<b>infrastruktūras maksas</b>	maksas par minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu un par piekļuvi apkalpes vietām un pakalpojumiem, ko sniedz šādās vietās pa sliežu ceļiem Komisijas 2017.gada 4.septembra deleģētais lēmums (ES) 2017/2075, ar kuru aizstāj VII pielikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai 2012/34/ES, ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu
<b>komisijas lēmums</b>	
<b>LDz</b>	valsts akciju sabiedrība "Latvijas dzelzceļš"
<b>LDz infrastruktūra</b>	VAS "Latvijas dzelzceļš" pārvaldībā esošā publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūra (arī – LDz Tīkls)
<b>maksas aprēķināšanas shēma</b>	atbilstoši Dzelzceļa likuma 1.panta 42.punktam apstiprināti AS "LatRailNet" 2017.gada 30.jūnija noteikumi Nr.JALP-7.6/01 - 2017 "Maksas aprēķināšanas shēma"
<b>maksas iekasēšanas shēma</b>	atbilstoši Dzelzceļa likuma 1.panta 43.punktam apstiprināti AS "LatRailNet" 2017.gada 30.jūnija noteikumi Nr.JALP-7.6/02 - 2017 "Maksas iekasēšanas shēma"

<b>operatīvā jaudas sadale</b>	ikdienas plānošanas process, kurā konkrētiem dzelzceļa pārvadātājiem norāda iedalītos vilcienu ceļus uz 24 stundu periodu, kas sākas plkst.18.00 (plkst.17.00 ziemas laikā) un tiek sadalīts divos operatīvās plānošanas periodos
<b>operatīvās plānošanas periods</b>	12 stundu laika periodi, kuri sākas plkst.18.00 (plkst.17.00 ziemas laikā) un plkst.6.00 (plkst.5.00 ziemas laikā)
<b>OSS</b>	vienas pieturas aģentūra (angl. One-stop-shop)
<b>PCS</b>	vilcienu ceļu koordinēšanas sistēma (angl. Path Coordination System)
<b>pieteikumu iesniedzējs</b>	pārvadātājs gadījumā, kad pārvadājums notiek no trešās valsts, kura nav Eiropas Savienības dalībvalsts, vai uz trešo valsti, pārējos gadījumos – pārvadātājs vai cita persona, kam ir ar sabiedriskajiem pakalpojumiem saistīta vai komerciāla interese iegūt infrastruktūras jaudu pārvadājumu veikšanai
<b>Regula 2015/909</b>	Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2015/909 (2015.gada 12.jūnijs) par kārtību, kā aprēķināt izmaksas, kas tieši radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus
<b>Regula 913/2010</b>	Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 913/2010 (2010.gada 22.septembris) par Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravas pārvadājumiem
<b>RFC</b>	dzelzceļa kravu koridors Regulas 913/2010 izpratnē (angl. Rail Freight Corridor)
<b>RFC NSB</b>	Ziemeļjūras – Baltijas jūras dzelzceļa kravu koridors (angl. North Sea – Baltic Rail Freight Corridor)
<b>RNE</b>	Rail Net Europe - bezpeļņas organizācija, kuras mērķis ir nodrošināt ātru un vienkāršu piekļuvi vienotajai Eiropas dzelzceļa telpai
<b>TIS</b>	RNE vilcienu informācijas sistēma (angl. Train Information System)
<b>tīkla pārskats</b>	pārskats, kurā sīki izklāstīti vispārīgie noteikumi, termiņi, procedūras un kritēriji maksas aprēķināšanas, maksas iekasēšanas un jaudas sadales shēmām, arī cita informācija, kas vajadzīga, lai varētu pieprasīt infrastruktūras jaudu
<b>trešā valsts</b>	valsts, kura nav Eiropas Savienības dalībvalsts
<b>VTAP</b>	LDz Vagonu tehniskās apskates punkts
<b>WILD</b>	Sistēma, kas atklāj riteņa velšanās loka defektus braucošā vilcienā (angl. wheel damage detectors)