

Euroopa Komisjon
Regionaalpoliitika Peadirektoraat
Rail Baltica raudtee
teostatavusuuring
Peamised järeldused ja soovitused

Jaanuar 2007

COWI



NEA
a member of Panteia



Universität Karlsruhe



Uuringu on läbi viinud Euroopa Komisjoni regionaalpoliitika peadirektoraadi tellimusel COWI A/S juhitud konsortsium. Uuringu sisu ja selles esitatud arvamuste eest vastutab konsultant.

Euroopa Komisjon
Regionaalpoliitika Peadirektoraat

Rail Baltica raudtee teostatavusuuring

Peamised järeldused ja soovitused

Jaanuar 2007

Aruande nr 4
Väljaande nr 2
Väljaandmise kuupäev Jaanuar 2007

Koostanud KSP, EWI, TOD, MPN
Kontrollinud KSP, MBI
Heaks kiitnud KSP

Sisukord

1	Peamised järeldused ja soovitused	1
1.1	Rail Baltica – poliitika- ja planeerimiskontekst	1
1.2	Majanduslik areng ja tulevane transpordinõudlus	2
1.3	Arendusvõimalused	2
1.4	Kolme investeerimispaketi analüüs	9
1.5	Soovitatav arendus- ja investeerimisstrateegia	14
1.6	Arendusstrateegia rakendamine	16

1 Peamised järeldused ja soovitused

Rail Baltica raudtee strateegiline uuring viidi läbi Euroopa Komisjoni regionaalpoliitika peadirektoraadi tellimisel 2005. aasta novembrist kuni 2006. aasta detsembrini. Teostatavuse eeluuringu eesmärk on strateegiliselt hinnata üldist vajadust ja potentsiaali Rail Baltica arendamiseks ja anda soovitusi projektis kõige sobilikuma arendusvõimaluse rakendamiseks trassi paiknemise, tehniliste standardite ja korralduse osas.

Nimi Rail Baltica on mõtteline, strateegiline ja jätkusuutlik põhjast lõunasse ulatuv raudteeprojekt, mis ühendab Eesti pealinna Tallinnat Poola pealinna Varssaviga läbi Läti ja Leedu. Kuigi Rail Baltica on üks üleeuroopalise transpordivõrgu prioriteetsetest projektidest, on ilmselge, et vastavates riikides on projektiga seonduva eriplaneerimise ja -analüüsiga vähe tegeletud.

Ka teised käimasolevad uuringud, näiteks EC INTERREG IIIB uurimus pealkirjaga „Rail Baltica – Transnational Integration through Coordinated Infrastructure and Regional Development”, uurivad Rail Balticat puudutavate otsuste langetamisega seonduvaid teemasid. Eesmärgiks on analüüsida Rail Baltica raudteeühendust ruumiplaneeringu ja regionaalarengu seisukohalt ja tösta teadlikkust atraktiivse raudteeühenduse eelistest Läänemere regioonis.

1.1 Rail Baltica – poliitika- ja planeerimiskontekst

Rail Baltica on üleeuroopalise transpordivõrgu 27. prioriteetne projekt, nagu sätestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta otsuses nr 884/2004/EÜ, millega muudetakse üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevaid ühenduse suuniseid. Rail Baltica on osa I koridorist, mis koosneb Via Baltica (maanteelõik) ja A-harust Kaliningradini (Via Hanseatica).

Hetkel kasutavad Balti riigid põhja-lõuna suunaliseks rahvusvaheliseks reisijate- ja kaubaveoks raudteed vähe. Olemasolev põhja-lõuna suunaline teedevõrk on halva kvaliteediga. Teeninduse tase ja kiirus on madal ning ülejäänud ELi riikide puhul takistavad raudteed kasutamast erinevad standardid, eelkõige erinev rööpmelaius.

Läänemere riigid töötasid 1990. aastate alguses välja Läänemere regiooni visiooni ja strateegia ning tähtsa elemendina Läänemere regiooni ruumilises arengus esitati Rail Baltica idee 1994. aastal esmakordselt ühises poliitilises dokumendis „Läänemeremaade (ruumilise arengu) visioon ja strateegiad

aastaks 2010”. Dokumenti ajakohastati viimati 2001. aastal. Hiljem, 15. septembril 2003 leppis Rail Baltica koordinaatorirühm (Poola, Leedu, Läti ja Eesti) kokku võtmeküsimustes, millega arvestatakse tulevastel Rail Baltica investeerimisuuringutes. 27. märtsil 2006 allkirjastasid nelja riigi regionaalning transpordiministrid Soomes tahteavalduse.

Rail Baltica peamine eesmärk on arendada kõrgekvaliteedilist reisijate- ja kaubaveo ühendust Balti riikide ja Poola ning ka teiste ELi riikide vahel Varssavis asuva keskuse kaudu. Paranenud raudteeliinid tagavad tõhusama maismaaühenduse Balti riikide ja Põhjamaade (eelkõige Soome) vahel ja ulatuvad pikemas perspektiivis ka kaugemale Kesk-Aasiasse. Paranenud raudteeühendus toob kasu ka keskkonnale, leevendab ummikuid Euroopa maanteedel, parandab ligipääsu Balti riikidesse ja kiirendab võib-olla ka projektis osalevate riikide regionaalarengut.

Hea ja majanduslikult tõhus transpordisüsteem on tugeva majanduskasvu säilitamise ja Euroopa integratsiooni parandamise eelduseks.

1.2 Majanduslik areng ja tulevane transpordinõudlus

Muu hulgas, tänu majanduslikule integratsioonile ülejäänud Euroopaga valitseb projektis osalevates riikides hetkel tugev majanduskasv, mille tagajärjel transpordisektor kogeb suurenenud liiklust.

Tulevase transpordinõudluse maht ja liik sõltub ühest küljest nii Rail Baltica kui ka teiste Euroopa riikide majanduslikust ja demograafilisest arengust ning teisest küljest pakutavate transporditeenuste liigist ja kvaliteedist. Teenuste pakkumine sõltub näiteks investeeringutest transpordisektoris ja Euroopa rahastamise/maksustamise, ühtlustamise, keskkonnasäästlikkuse ning regionaalarengu poliitika raamistikust.

Üldist tulevast transpordinõudlust hinnatakse komplekskes Euroopa kaubandus- ja liikluse mudeli prognoosisüsteemis, mis hõlmab kogu Euroopat. Balti riikide tulevane põhja-lõuna suunaline raudteeliiklus on seotud üldise transpordinõudlusega, eriti aga transporditeenustega, mida on võimalik pakkuda. Rail Balticaga seotud raudteeteenuste tulevast nõudlust analüüsitakse kõrvuti sellise olukorraga, kus võrreldes tänapäevaga pole põhja-lõuna suunalise raudteekoridori infrastruktuurides erilisi parandusi tehtud¹. Seejärel tehakse arendusvõimaluste/investeeringupakettide lõikes liiklusanalüüs, et arvestada muutustega liiklusstruktuuris pärast nende võimaluste rakendamist.

1.3 Arendusvõimalused

Üleeuroopalise transpordivõrgu üldkavas on toodud Rail Baltica soovituslik marsruut ning see on aluseks Rail Baltica võimalike suundade kindlaksmääramisel. Projektis osalevates riikides on arutatud mitmeid

¹ Kõnealuste riikide investeerimisplaanide järgi paraneb eeldatavalt kogu transpordi infrastruktuur. Seda nimetatakse võrdlusolukorraks.

võimalikke trasside paigutusi ja tehnilisi arendusvõimalusi. Erinevate kombinatsioonidega on kokku üle 20 arendusvõimaluse.

Võimaluste kõikide kombinatsioonide kohta korraldati uurimus, milles võeti arvesse järgmisi kriteeriume: eelinvesteeringute prognoositav maht, liikluse eeldatav maht, keskkonnaga seotud probleemid ja vajadus arvestada nii Vene kui ka Euroopa standardrööpavahega. Valiti välja kolm peamist investeerimispaketti, mille kohta tehti majanduslik- ja finantsanalüüs.

1.3.1 1. pakett: kavandatav miinimumkiirus 120 km/h

Esimeses pakettis kavandatakse miinimumkiiruseks Tallinnast Varssavini 120 km/h.

Pakett kirjeldab olukorda, milles säilitatakse Vene standardid Eestis, Lätis ja Leedus – v.a lõik Kaunasest Leedu-Poola piirini, kuhu kavandatakse juba kokkulepitud standardite põhjal uut liini vastavalt Euroopa standarditele (ei ole elektrirongiliin). Pakett hõlmab ka 185 km, osaliselt uue ja senisest otsema liini ehitamist, mis suundub Joniškisest Radviliškise kaudu Kaunasesse. Teiseks võimaluseks on juba olemasoleva liini parendamine/laiendamine. Seda peetakse 1. paketi alamvariandiks.

Selle paketi eeltingimuseks on ümberlaadimisjaama või logistikakeskuse rajamine Kaunase piirkonda.

Joonis 1.1 1. pakett graafiliselt:



Märkus: Lõik Kaunasest Poola-Leedu piirini ei ole 1. paketi elektrifitseeritud.

1.3.2 2. pakett: kavandatav miinimumkiirus 160 km/h

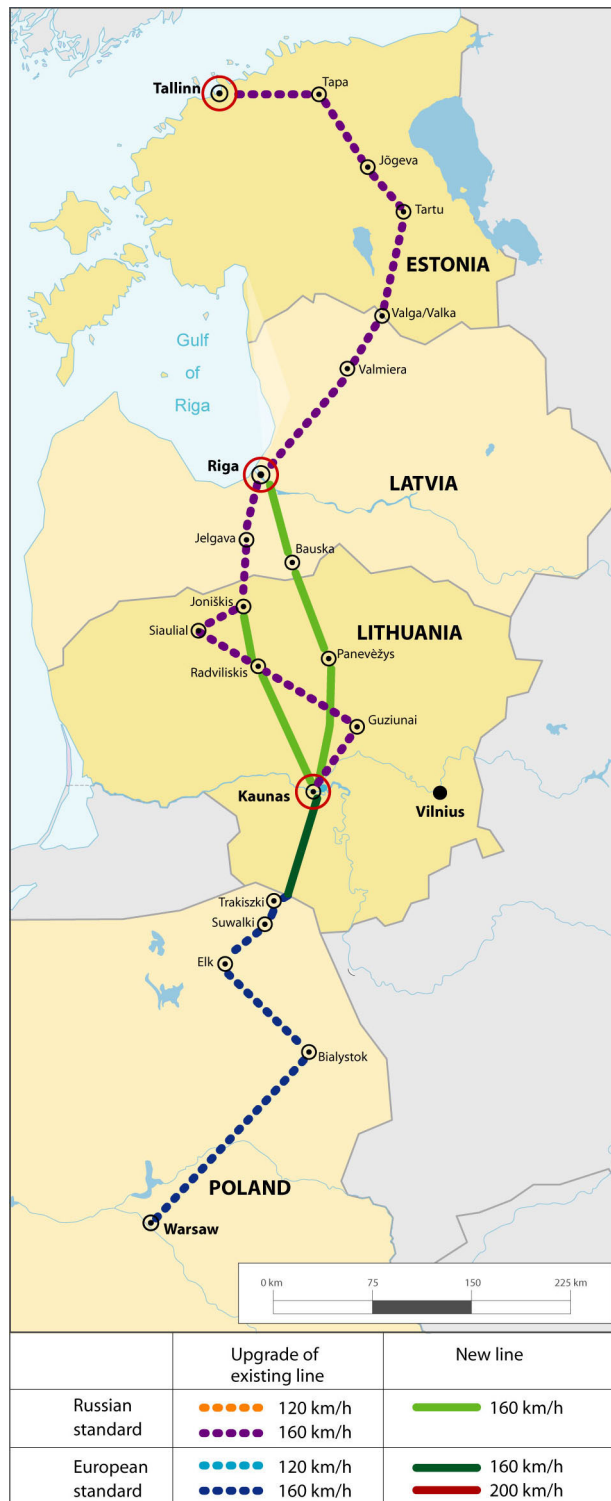
Teine pakett on võrdlemisi ambitsioonikas Rail Baltica rakendamisplaan. See hõlmab põhja-lõuna ühendust, mille kavandatav miinimumkiirus on 160 km/h.

Pakett sisaldab ka uue, Euroopa standarditel põhineva liini ehitamist Kaunasest Leedu-Poola piirini (elektrifitseerimata). Selle eelduseks on ümberlaadimisjaama või logistikakeskuse rajamine Kaunase piirkonda.

Peamiseks võimaluseks on uue ja senisest otsema liini ehitamine, mis suundub Joniškisest Radviliškise kaudu Kaunasesse, kuid 1. paketiga võrreldes on alamvariandiks nende linnade vahelise liini parendamine.

Arvestatud on ka teise alamvariandiga, mille järgi rajatakse uus liin Riiast Bauska ja Panevėžys kaudu Kaunasesse.

Joonis 1.2 2. pakett graafiliselt:



Märkus: Lõik Kaunasest Poola-Leedu piirini ei ole 1. paketi elektrifitseeritud.

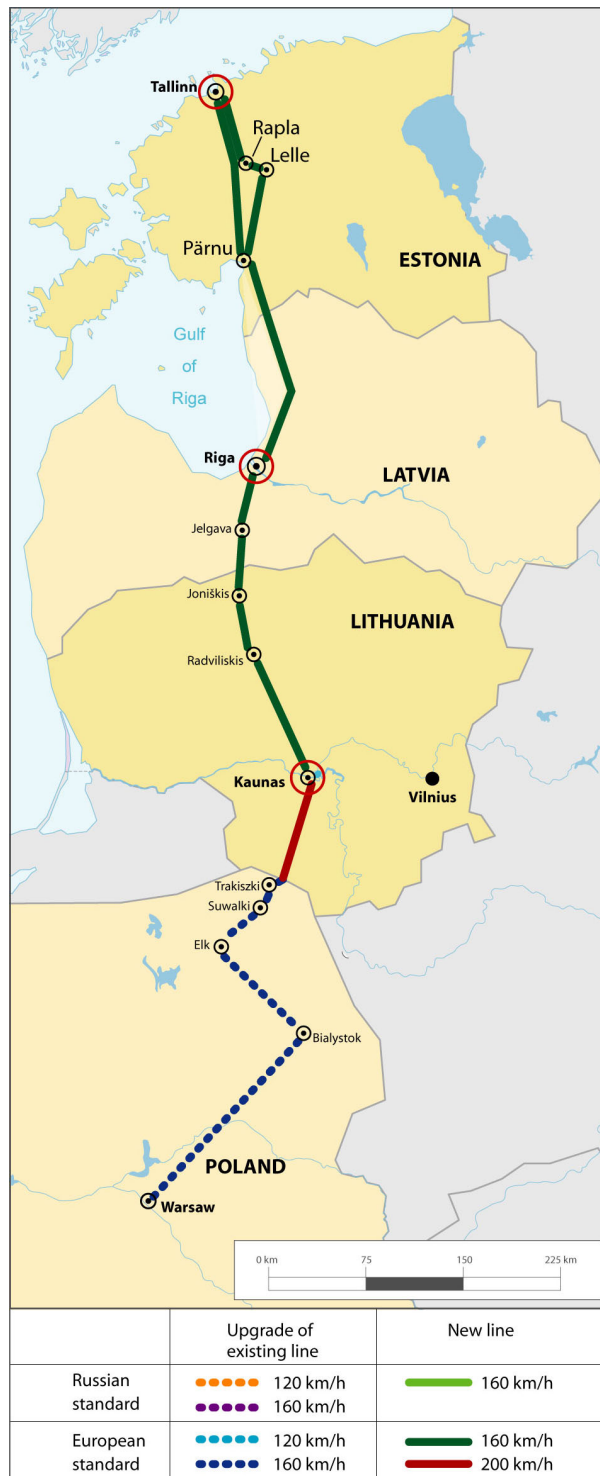
1.3.3 3. pakett: Euroopa standardrööpmelaius

Kolmas pakett on Rail Baltica rakendamisel kõige ambitsioonikam. Pakett näeb ette Euroopa standardrööpmelaiuse kehtestamist kõikidel põhjast lõunasse ulatuvatel lõikudel.

Tee Tallinna ja Riia vahel kulgeb läbi Pärnu (lühim marsruut) ning lõik Riia ja Kaunase vahel läbi Radviliškise (lühim marsruut). Kaunasest Leedu-Poola piirini rajatakse uus liin, mille kavandatud kiirus on 200 km/h. Lõigu Poola-poolsel osal (läbi Elki) määratakse miinimumkiiruseks 160 km/h ja lõik Białystokist Leedu-Poola piirini elektrifitseeritakse.

3. pakett sisaldab kaht alamvarianti. Esiteks on võimalik rajada Tallinna ja Pärnu otseühenduse asemel uus liin läbi Lelle/Pärnu. Teise variandi puhul kaalutakse tagajärgi, mida toob kaasa see, kui elektrifitseerimist ei jätkata.

Joonis 1.3 3. pakett graafiliselt:



Märkus: Lõik Kaunasest Poola/Leedu piirini on 3. paketi elektrifitseeritud. Teise variandi kohaselt ei ole Białystokist põhja poole lõik elektrifitseeritud.

1.4 Kolme investeerimispaketi analüüs

Analüüsiti kolme investeerimispaketti, kusjuures võeti arvesse reisijate- ja kaubaveoga seonduvaid tagajärgi ja võrreldi olukorraga, kus Rail Baltica koridori arendamiseks ei tehta investeeringuid (võrdlusolukord). Hinnati pakettide finants- ja majanduslikku tasuvust võrreldes võrdlussituatsiooniga ning teostati ka keskkonnauuring.

Liiklusanalüüs

Liiklus modelleeriti võrgule, mis katab ELi ja idapoolseid riike nagu Valgevene ja Venemaa. Seega on Rail Baltica infrastruktuuri paranemise mõjusid analüüsitud kogu võrku silmas pidades.

Reisijatevedu

Hetkel iseloomustavad reisijatevedu järgnevad aspektid:

- Eestis ja Lätis on raudteetranspordi turuosa eriti madal;
- rahvusvaheline reisijatevedu Rail Baltica koridoris on väga väike ning eelisseisus on maanteetransport;
- reisijateveo seisukohalt on ainuke Rail Baltica arvestatav raudteelõik Varssavi ja Bialystoki vahel.

1. investeerimispaketi rakendamine peaks oodatavalt suurendama reisijatevedu Rail Baltica koridoris, mis on tingitud nii transpordiliikide vahelisest muutusest kui ka muutustest marsruudi valikul. 1. investeerimispaketi rakendamise tulemusena peaks mõningal määral tõusma ka reisijate nõudlus Rail Baltica koridori tootvatel liinidel, nagu näiteks Liepaja–Jelgava või Klaipeda–Šiauliai. Rail Baltica mõjud on lõuna pool silmapaistvamad kui põhjas. Üheks põhjuseks on Tartu–Tallinna lõigu nendest investeerimispakettidest eraldiseisev uuendamine. 2034. aastal prognoositakse Bialystoki ja Elki vahelisel lõigul reisijate arvuks 1,9 miljonit inimest ning uuel liinil Kaunase ja Radviliškise vahel 1,5 miljonit inimest ja Leedu-Poola piiri ületab eeldatavalt 1,2 miljonit inimest.

2. paketi investeeringute tulemuseks ennustatakse nõudluse jätkuvat kasvu Rail Baltica koridori lõunapoolses osas. Kaunase ja Radviliškise vahelisel uuel lõigul on reisijateveo maht 2034. aastaks eeldatavalt kuni 1,6 miljonit reisijat aastas.

Kolmanda paketi puhul on Rail Baltica prognoositav iga-aastane reisijateveo maht veidi väiksem. Eeldatavalt on reisijate hulk uuel Riia–Pärnu–Tallinn lõigul suhteliselt madal. Ennustatav reisijate maht 2034. aastal on nendel lõikudel 0,3 kuni 0,5 miljonit reisijat aastas.

Kaubavedu

Kuigi Balti riigid on võrreldes teiste ELi ja naaberriikidega väikesed nii pindala, rahvastiku tiheduse kui ka majanduse poolest, läbib suur osa

rahvusvahelisest ja transiitkaubaveost Balti riike. Selles osas on Poola arvestatavaks Balti riikide kaubavoo transiiditeeks EL-25 riikidesse ja ELi-välisesse Kagu-Euroopa riikidesse ning vastupidi. Üldiselt on neis riikides suur osa raudteekaubaveost ida-lääne suunaline (välja arvatud Eesti).

1. investeerimispaketi rakendamisel ennustatakse tulevikus mõõdukat 1,5 tonnilist nihet maanteetranspordilt raudteele.

Võrreldes 1. paketiga parandaks 2. paketi rakendamine kaubarongide töökiirust väga vähe, kuna seda saab teha vaid kindla piirini. Mõnel lõigul kasutab Rail Baltica samasid teid küllaltki intensiivse Läänemere poole suunduva ida-lääne liiklusega. 2. investeerimispaketi transpordivood on suures osas sarnased esimeses paketi tooduga.

3. investeerimispaketi rakendamisel oleks olukord Rail Baltica raudteevõrgus teistsugune, kuna kogu liin kasutab ühtset rööpavahet ja seetõttu väheneb kaupade ümberlaadimise vajadus. Töökiirus on suhteliselt kõrge ja marsruut lühim. Rail Baltica kaubarongide korrapärase talitluse korral (st kõrgekvaliteedilised rongid) võib maanteetranspordilt tulla raudteetranspordile rohkem kui 4 tonni kaupa. Konkurentsivõimelise hinnakujunduspoliitika korral võib efekt isegi suurem olla. Peamiseks lisanduvaks liikidevahelise jaotuse muutuse põhjuseks võib olla Soomega seotud transpordi osa vähenemine.

1.4.2 Investeerimiskulud

Rail Baltica rakendamisega seotud kulutused infrastruktuuri on ära toodud alljärgnevas tabelis. Tabelis on esitatud kolme investeerimispaketi ja ilma elektrivarustusega kolmanda investeerimispaketi esmased oodatavad investeerimiskulud (ehitus, vajalikud seadmed, soetamismaksumus). Prognoositavad kulud ei hõlma ümberehitustöid linnades ega uutes jaamades, kuna need on osa suuremast skeemist, mille eesmärgid on Rail Balticast laiahaardelisemad. Veeremile tehtavad kapitalikulutused on kaasatud veeremite kapitalikulu elementidena, mitte osana alljärgnevatest infrastruktuurile tehtavatest investeerimiskuludest.

Tabel 1.1 *Infrastruktuuri investeerimiskulud (miljonit eurot, 2006 hinnatase)*

	1. pakett	2. pakett	3. pakett	3. pakett elektrivarustusega
Investeerimiskulud	979	1546	2369	1830

Märkus: ei sisalda käibemaksu.

Kuluhindamine näitab, et elektrivarustusele tehtavad kulutused moodustavad 3. paketi rakendamiskuludest võrdlemisi suure osa. Leedus Kaunasest põhja pool asuva liini uuendamine vähendab võrreldes uue liini ehitamisega investeerimiskulusid umbes 150 miljoni euro ulatuses.

Arvestades seda, et projekt on alles planeerimise algjärgus, on investeerimispakettide kohta vähe andmeid ning hinnangud ei ole eriti kindlad.

Loodetakse, et puhtad ehituskulud jäävad reaalhindades aja jooksul samaks, kuid maaostuga seotud kulud on mitme teguri tõttu väga ebapüsivad, muu hulgas ekspordiga seotud seaduste võimalike muudatuste tõttu. Kuluhindamise järgi moodustavad maaostukulutused aga ainult väikese osa investeeringute kogukuludest.

1.4.3 Finants- ja majanduslik hinnang

Analüüsi käigus hinnati investeerimispakettide nii finants- kui ka majanduslikku otstarbekust. Analüüsi aluseks võeti täiendkulu meetod, st investeerimispakett hinnati kõrvuti võrdlussituatsiooniga. Hinnang viidi läbi kõigi nelja riigi osas tervikuna, hõlmates kõiki mõjusid nende riikide raudteevõrgule, mitte ainult mõjusid Rail Baltica liinile.

Finantsanalüüs annab ülevaate investeeringute rahavoogudest, tegevuskuludest ja tuludest terve projekti eluea jooksul ning arvestab investeeringute kogumahu sisemist tulumäära ja omakapitali tulumäära, eeldades, et EL tagab 60% investeeringute kogumaksumusest. Finantsanalüüs lähtub tulude ja kulude prognoosimisel järgnevast kolmest esindajast:

- 1 Infrastruktuuri haldaja
- 2 Reisijateveo ettevõtte
- 3 Kaubaveo ettevõtte

Tabel 1.2 Finantsanalüüsi tulemused (NPV: miljonit eurot)

	1. pakett	2. pakett	3. pakett
<u>Infrastruktuuri haldaja</u>			
Finantsiline nüüdispuhasväärtus (FNPV)	-10	-109	-274
Omakapitali tulumäär (FRR/K)	4,7%	3,4%	2,6%
<u>Reisijateveo ettevõtte</u>			
Finantsiline nüüdispuhasväärtus (FNPV)	-26	-105	-96
<u>Kaubaveo ettevõtte</u>			
Finantsiline nüüdispuhasväärtus (FNPV)	33	39	70

Märkus: Finantspuudujääk on kõikide pakettide investeerimiskulude puhul suurem kui 60%. ELi toetuse määr ei ole kindel, kuid 60% võib pidada reaalseks ootuseks.

Finantsanalüüsi tulemused näitavad, et ühelgi investeerimispaketil ei ole selgeid eeliseid. Erinevad finantsperspektiivid on tingitud investeerimispakettide eelistustest.

Võrreldes 3. paketi põhitulemuse, parandab elektrivarustuseta alamvariant raudtee infrastruktuuri haldaja majandustulemuse 3,4% (omakapitali tulumäär).

Praeguste eelduste ja liiklusanalüüsi põhjal ei ole ükski pakettidest raudtee infrastruktuuri haldajale finantsiliselt otstarbekas, eeldades ELi toetust 60% ulatuses investeeringute kogumahust, seega on finantspuudujääk kõikide pakettide puhul suurem kui 60% kogu investeeringute mahust. Raudtee infrastruktuuri haldaja seisukohalt on 1. pakett kõige atraktiivsem valik ning 3. pakett kõige vähem. Võrreldes 1. paketi kaalu 2. ja 3. pakettide prognoositav suurem tulu üles kõrgemaid investeerimiskulusid.

Reisijateveo ettevõtte seisukohalt ei ole ükski pakettidest või alamvariantidest finantsiliselt otstarbekas. See tähendab, et liiklusanalüüsis kindlaksmääratud reisijateveo teenuse säilitamiseks läheb vaja riiklikke dotatsioone. 1. paketi puhul on puhaskaotus väikseim.

Kaubaveo ettevõtte seisukohalt on kõik investeerimispaketid finantsiliselt otstarbekad. Kõige tulusam on 3. pakett ja kõige vähem atraktiivsem 1. pakett. Arvestades ka olukorra määramatust, on tulemused kõigi kolme paketi puhul peaaegu samaväärsed.

Rõhutada tuleks, et ülaltoodud järeldused põhinevad eeldusel, et säilib praegune maksude ja infrastruktuuri juurdepääsutasude hinnatase. Ka raudtee infrastruktuuri haldaja tegelikud halduskulud ja raudteeveo ettevõtete tegevus- ja halduskulud on ebakindlad.

Projekti majandusanalüüs sisaldab lisaks projekti rahalisele tasuvusele ka näiteks kasutaja kasusid ja väliskulusid (õhusaaste, CO₂ heitmed ja õnnetusjuhtumid) ning enamik projekti andmeid kulude ja kasude kohta on toodud finantsanalüüsis. Tasuvusanalüüsi tulemused on esitatud nüüdispuhasväärtuse (NPV), sisemise tulumäära (IRR) ja tasuvusindeksina (B/C suhe).

Tabel 1.3 Majandusanalüüsi tulemused

	1. pakett	2. pakett	3. pakett	3. pakett elektrivarustus eta
Nüüdispuhasväärtus, miljonit eurot	1044	1304	1496	1856
Sisemine tulumäär	13,3%	10,8%	9,0%	10,9%
Tasuvusindeks	2,8	2,3	1,9	2,5

Majandusanalüüs näitab, et majanduslikult on kõik kolm paketti tulusad.

Nüüdispuhasväärtuse seisukohalt on 3. pakett parimate tulemustega, millele järgneb 2. pakett ja seejärel 1. pakett. Vaadates sisemist tulumäära ja tasuvusindeksit, annab parimaid tulemusi 1. pakett, seejärel 2. pakett ja lõpuks 3. pakett. 3. paketi elektrivarustuseta variandi puhul on sisemine tulumäär 2. paketi tasemel.

Seega sõltub kõige otstarbekam lahendus olemasolevast investeerimiskapitalist ja lisainvesteeringute tasuvusest.

Investeeringute suurimaks kasuks on reisijate ajakulu vähenemine. Rakendatavad ajasäästu väärtused järgivad ELi hiljutises uuringus toodud soovitusi, kuid on kõrged teistes riikides kasutatavate ajaväärtustega. Kui rakendada rahvuslikke väärtusi, väheneb kõikide pakettide majanduslik tasuvus märkimisväärselt, kuid nad on siiski tasuvad (kolme paketi sisemised tulumäärad on vastavalt 7,7%, 5,3% ja 6,3%).

Kaubaveoga seonduva ajakulu vähenemine ja raudteeteenustelt saadav kõrgem tulu suurendavad raudteeliikluse käitaja kasumit märkimisväärselt.

1. ja 2. pakettide järgi ületab oodatav reisijate ajakulu vähenemine investeerimiskulusid. Lisaks on kõikide pakettide eeliseks kaubaveoga seonduva ajakulu vähenemine. Kaubaveoga seonduva ajakulu vähenemine on eriti märkimisväärne 3. paketi puhul, seda tänu Vene ja Euroopa rööpavahede erinevustest tingitud kaupade ümberlaadimise vajaduse vähenemisele.

Raudteeliikluse käitaja tulud on põhjustatud sõitja-kilomeetri ja tonni-kilomeetri arvude ning tariifide suurenemisest. Tulude suurenemine ei too kaasa transpordihindade alanemist kasutajate jaoks.

Väliskulude mõju on piiratud. Kõigi kolme paketi puhul on väliste teguritega seotud puhaskasu positiivne, mis tuleneb nii liiklusõnnetuste arvu vähenemisest kui ka õhusaaste vähenemisega seotud kokkuhoiust. Ka vähenenud CO₂ heitkogus aitab natuke kaasa puhaskasu suurenemisele.

1.4.4 Keskkonnamõju hindamine

Iga arendusvõimalus, mis hõlmab Rail Baltica liini rajamiseks vajalikku maaostu, avaldab keskkonnale teatavat mõju. Pidades silmas keskkonnamõju, on uue raudteeliini (3. pakett) rajamisel kõige suuremad tagajärjed. Raudteeliini rajamisel olemasolevate rööbaste kõrvale on mõju väiksem ning olemasoleva raudtee uuendamise puhul on mõju veelgi väiksem. (Mõningatel juhtudel võib uuendamine isegi parandada teatud liikide elutingimusi).

Teisest küljest väheneb kõikide investeerimispakettide puhul õhusaaste ja transpordist tuleneva CO₂ heitkogus tänu maanteetranspordi osa vähenemisele ja raudteetranspordi osa suurenemisele.

Kokkuvõtvalt võivad keskkonnaga seonduvad piirangud olla peamiseks takistuseks Rail Baltica mõningate lõikude rajamisel, kuid pöörates piisavat tähelepanu põhilistele keskkonnamõjudele, on võimalik negatiivset mõju vähendada.

Keskkonnaga seonduvad piirangud tõusevad kõige enam esile Kaunase ja Varssavi vahele rajataval Via Sokolka nimelisel lõigul.

Strateegilise keskkonnanahhingu ja detailse keskkonnamõju hindamise läbiviimine jääb kõikide detailsete Rail Baltica lõikude rakendamisega seotud ehitusprojektide kohaselt pädevate riiklike keskkonnaasutuste ülesandeks.

1.5 Soovitatav arendus- ja investeerimisstrateegia

Majandustulemused

Kõiki kolme investeerimispaketti võib pidada majanduslikult-, kuid mitte finantsiliselt otstarbekaks. Ükski nendest ei tõuse teistega võrreldes esile, kuigi 1. paketti võib pidada majanduslikult kõige jõulisemaks lahenduseks, kuna see tagab kõrgeima investeeringutasuvuse. Seega tuleb langetada strateegiline otsus, kas Rail Baltica rakendamisel parandatakse ja uuendatakse olemasolevat laiarööpmelist süsteemi või ehitatakse uus, Euroopa rööpasüsteemile vastav süsteem.

Kõigi kolme investeerimispaketi tulemused on võrdlemisi sarnased ja sisemised tulumäärad on peaaegu samad. 1. paketi puhul on sisemine tulumäär võrreldes 2. paketi ja elektrivarustusega 3. paketiga veidi kõrgem ning kahe viimase sisemised tulumäärad on samal tasemel. Seega on soovitatav 3. paketi puhul kaaluda elektrivarustuse välistamist ja lükata sellekohase otsuse langetamine edasi, kuni riikide raudteevõrgu elektrifitseerimist arutatakse laiemal tasandil.

Finantskaalutlused

Rail Baltica rahastamine riigieelarvetest, ühtekuuluvusfondist ja üleeuroopalise transpordivõrgu eelarvest perioodil 2007–2013 on selgelt limiteeritud. Raudtee infrastruktuuri investeeringud meelitavad suure ebakindluse tõttu ligi üldiselt vähe erasektori riskikapitali. Rail Baltica ei ole erakapitali jaoks lühiajalises ja keskpikas perspektiivis reaalne valik, arvestades tuluga seotud riske. Valmisolek ja võimalus saada investeeringuid avalikust sektorist on Rail Baltica puhul lähiajal võtmeküsimusteks.

Selleks, et parandada nii raudteeveo ettevõtete kui ka infrastruktuuri haldajate finantsolukorda, on soovitatav sõltumata investeeringuvõimalustest viia läbi erianalüüs, et hinnata praeguste raudtee juurdepääsu- ja raudtee tariifide optimaalsust haldajate, ettevõtete ja kasutajate seisukohalt vaadatuna.

Reisijatevedu ei pruugi olla finantsiliselt otstarbekas, seega peavad projektis osalevad riigid doteerima vedajaid ELi seaduste raames, et realiseerida raudteetranspordi prognoositavat kasvu.

Kahesuguse rööpmelaiuse käitamine

Euroopa rööpmelaiuse lahenduse põhilisteks eelisteks on koostalitlusvõime ja sobivus Euroopa võrguga, mis suurendab transpordituru liberaliseerumist ja infrastruktuuri osade kättesaadavust konkurentsivõimeliste hindadega.

Euroopa rööpmelaiuse peamiseks miinuseks on aga see, et see muutub võrkudes n-õ isoleeritud süsteemiks ja ei sobi oluliseks kaubatranspordiks väljaspool ELi ja ka enamikus rahvuslikes võrkudes. Kahesuguse rööpmelaiuse kasutuselevõtmist rahvuslikes kauba- ja reisijateetranspordi võrkudes välditakse

teistes riikides nii kulude kui ka käitamisega seotud põhjustel, seega on kogemused kahesuguse rööpmelaiuse süsteemiga piiratud ja ei kergenda tegevuse optimeerimist.

Olemasoleva võrgu koostalitlusvõimet on võimalik parandada, rajades uusi ümberlaadimisjaamasid või logistikakeskusi, mis sarnanevad olemasolevatele keskustele Kaunase piirkonnas. Kahesuguse rööpmelaiuse käituskulud on keeruline hinnata, kuid neid on tõenäoliselt analüüsis alahinnatud, eriti seoses logistikakeskustega.

Juhtimine ja korraldus

Projektis osalevas neljas riigis on välja kujunenud koordineerimiskord, mis on eelduseks kokkulepitud arenguplaanide rakendamiseks ühtse juhtimiskorra loomisel.

Ühtne arendustegevus on eriti 3. paketi elluviimisel kohustuslik, kuna see eeldab detailset ühtset planeerimist ja juhtimist, riikidevahelisi kokkuleppeid kõikide tehniliste üksikasjade ja marsruutide osas. Tähtis on ka erinevate lõikude ehitamise ajastamine, mis tähendab ka finantsplaanide ühtlustamise vajalikkust. Ühiseks juhtimiseks on soovitatav luua ühtne organisatsiooniline struktuur, milles osaleks inimesi kõigist projektiriikidest. Sellist organisatsiooni peaks juhtima poliitikakomitee, millel oleks õigus protsessi käigus vajalikke otsuseid vastu võtta.

Integreeritud planeerimise ja rahastamisega seonduvad nõuded on 1. ja 2. paketi arendamise puhul võrreldes 3. paketiga tunduvalt madalamad, kuna nendes pakettides ettenähtud lõikude arendamine on pikaajalisi põhja-lõuna liiniga seonduvaid eesmärke silmas pidades palju iseseisvam.

Esimeseks soovitatavaks sammuks on leppida kokku:

- detailses teostatavusuuringu kavas, keskkonnamõtjude hindamise osas jne;
- otsuste vastuvõtmise protsessi osas;

Järgnevas 5–10aastaseks arendusperioodiks on soovitatav säilitada või suurendada põhja-lõuna suunalise raudteetranspordi atraktiivsust, et kindlustada tugev põhi Rail Baltica investeringute rakendamiseks.

Riskitegurid

Järgnevaid aspekte võib pidada kõige suuremateks riskiteguriteks, mis võivad mõjutada nii investeerimiskulusid kui ka projekti ajakava:

- investeerimiskulude tõus on väga suur risk;
- transpordinõudlus on väga suur risk;
- vähene kogemus kahesuguse rööpmelaiusega raudtee käitamisel;
- tõsiste keskkonnaohtude riskid võivad olla kõrged;
- rahvusliku planeerimisega seonduvad riskid võivad olla kõrged;

- ühise juhtimisega seotud riskid võivad olla kõrged;
- ka puudulik rahastamine võib osutuda riskiteguriks.

Üldiselt suurenevad kõik riskid järk-järgult 1. paketist alates ning on kõrgemad teise ning veelgi kõrgemad kolmanda paketi puhul, kuna valikute ulatus ja keerukusaste suurenevad.

1.6 Arendusstrateegia rakendamine

Tegevuskava

Kuna ükski arendusvõimalus ei ole teistega võrreldes majanduslikult eelistatum, peab riikidevaheline Rail Baltica arendus- ja investeerimisstrateegia arvestama:

- investeringute majanduslikku tõhusust;
- toetuste piiranguid;
- riskiteadlikkust;
- raudteevõrkude tehnilist ühtlustatust;
- transpordi- ja regionaalpoliitika prioriteete;
- keskkonnakaalutlusi.

Kõige vähem kulukal paketil (1) on kõrgeim sisemine tulumäär ja tasuvusindeks ning hinnangute järgi on see kõige jõulisem lahendus, mida võib aja jooksul nõudluse kasvades edasi arendada. See on ka kiireim ja lihtsaim rakendamise seisukohalt, kuid kaubaveo tulud on sel juhul piiratud.

Kõige ambitsioonikamal ja kulukamal paketil (3) on kõikide parameetrite järgi suurimad riskid, kuid see on ka variant, mis suunaks kaubatranspordi maanteedelt raudteele, ja kui maanteekaubaveole seatakse tulevikus veelgi enam piiranguid, on see parimaks lahenduseks.

Kõigi analüüsitud arendusvõimaluse rakendamine aitab realiseerida pikaajalist visiooni muuta Rail Baltica kujuteldavast ja poliitilisest projektist strateegiliseks ja jätkusuutlikuks, kuid samas praktiliseks põhja-lõuna suunaliseks raudteekoridoriks, mis tagab projektis osalevates riikides nõudluse kasvule vastava ja tulusa transporditeenuse.

Selleks, et säilitada põhja-lõuna suunaline raudteeühendus realistliku transpordivõimalusena nii lühiajalises kui ka keskpikas perspektiivis, on soovitatav investeringutega alustada nii kiiresti kui võimalik.

1. pakett või selle alamvariandid on hinnanguliselt kõige mõistlikum valik, mida on sõltuvalt nõudluse kasvust võimalik ka edasi arendada, olles nii majanduslikult ja finantsiliselt jõuline ning kombineerides edukalt ka finantspiiranguid ja riskiprofiile.

Rakendamine

Eelistatud investeerimispaketi rakendamiseks on mitu võimalust, mis sõltuvad eelistatava pakkumise strateegiast ja riikide juhtimisoskusest. Hinnanguliselt läheb kolme investeerimispaketi rakendamiseks pärast selle teostatavusuuringu aruande avaldamist 1. jaanuaril 2007 vähemalt 4 kuni 8,5 aastat. Eelduseks on siinkohal loomulikult see, et planeerimisprotsessile ei kulutata aega, seega võib toodud ajakava pidada optimistlikuks.

Peamised ebamäärasused on seotud ajaga, mis valitsustel ja Euroopa Komisjoni kulub erinevate otsuste vastuvõtmiseks, ja mitme tegevuse samaaegse haldamisvõimega. Ehitusperiood on 3. paketi puhul pikem kui palju lihtsama 1. paketi puhul.

Järk-järguline rakendamine

Mõttekust silmas pidades tuleb Euroopa rööpasüsteem arendada suunas lõunast põhja, kuid kui Rail Balticat arendatakse olemasolevat laiarööpmelist süsteemi uuendades, on soovitatav viia läbi detailuuringud, et selgitada välja võrku tehtavate investeeringute optimaalsem järjestus.

Käesoleva analüüsi põhjal võib eelistada:

- suuremate linnade ümbruses olevaid teelõike, sest märkimisväärne osa kasudest on seotud regionaalse transpordiga;
- lõike, mida kasutatakse ka ida-lääne suunalisel transpordil, sest sellel on suur osa projektis osalevates riikides.

Lisaks sellele võib osutada optimaalseks alustada olemasolevate infrastruktuuride uuendamist põhjaosas, sest koridori põhjaosas on liiklus tihedam.