

"Rail Baltica" projekts atmaksājas; tā liktenis Baltijas valstu valdību rokās

09.11.2011 20:12

Informāciju sagatavoja Rolands Pētersons, Eiropas Parlamenta Eiropas Konservatīvo un reformistu grupas preses asistents.

Baltijas valstis un Poliju savienošais "Rail Baltica" otrās kārtas projekts, kas paredz jaunas Eiropas platuma sliežu līnijas izbūvi no Lietuvas un Polijas robežas līdz Tallinai, viennozīmīgi atmaksājas, liecina vakar Eiropas Parlamenta Baltijas Eiropas Intergrupas sēdē prezentētais starptautiskās kompānijas *AECOM* pētījums.

AECOM aprēķini liecina, ka no četriem iespējamajiem jaunās līnijas maršrutiem optimālākais ir maršruts gandrīz taisnā līnijā no Lietuvas un Polijas robežas pie Marijamoples caur Kauņu, Paņevēžiem, Rīgu, Pērnavu uz Tallinu. Jauno līniju varētu izbūvēt līdz 2024. gadam; tās kopējās izmaksas ieskaitot uzturēšanas izdevumus līdz 2054. gadam visās trijās Baltijas valstīs kopā sasniedz 3,5 miljardus eiro. Paredzēts, ka investīciju atdeve 30 gados pēc līnijas izbūves varētu sasniegt 9,3%, un pēc līnijas izbūves papildus subsīdijas vairs nebūtu nepieciešamas.

AECOM pētījumā tiek pieņemts, ka no 3,6 miljardu eiro kopējām izmaksām 56% jeb 2 miljardus eiro segtu ES fondu līdzekļi, bet 1,5 miljardus eiro vajadzētu atrast trīs Baltijas valstu valdībām. Latvijas daļa tādā gadījumā būtu 536 miljoni eiro, kas jāiegulda pakāpeniski vairāku gadu gaitā.

Jaunās līnijas garums sākot no Lietuvas un Polijas robežas ir 728 kilometri ar sešām stacijām - Kauņu, Paņevēžiem, Rīgu, Pērnavu, Tallinas lidostu un Tallinas centrālo staciju. Paredzamais pasažieru vilcienu kustības maksimālais ātrums ir līdz 240 km/h, vidējais ātrums - 170 km/h. Kravas vilcienu vidējais ātrums - ap 70 km/h. Braucot šādā ātrumā pasažieru vilcieni no Tallinas līdz Lietuvas un Polijas robežai nokļūtu aptuveni 4 stundās, bet no Rīgas - 2 stundās.

Jau ziņots, ka Eiropas Komisija 19. oktobrī publiskoja sarakstu ar Eiropas nozīmes transporta projektiem, kurus nākamajā finansēšanas periodā no 2014. līdz 2020.gadam varētu atbalstīt no ES jaunās programmas lielo infrastruktūras projektu finansēšanai "Savienojot Eiropu" (Connecting Europe Facility, CEF). Šajā sarakstā ir paredzēta arī jaunas Eiropas platuma sliežu līnijas izbūve no Varšavas līdz Tallinai. Programmas kopējais apjoms ir 50 miljardi eiro (40 miljardi CEF un 10 rezervēti miljardi no Kohēzijas fonda transporta projektiem), no kuriem 31,6 miljardi eiro paredzēti transporta projektiem.

Kā vakar Eiropas Parlamenta Baltijas Eiropas Intergrupas sēdē Baltijas valstu deputātiem atzina ES Transporta komisārs Sīms Kallass, Baltijas valstu savienojums ar Poliju, kas faktiski ir Baltijas - Adrijas jūras koridora daļa, ir viens no ES prioritārajiem transporta projektiem. Taču šī projekta turpmākā īstenošana ir pilnībā atkarīga no Baltijas valstu un Polijas valdības spējas politiskās izšķiršanās un spējas savstarpēji sadarboties. "Līnija ir uz kartes, līdzekļi tai tiks paredzēti - tagad viss ir atkarīgs no attiecīgo ES dalībvalstu valdībām un to pieņemtajiem lēmumiem", uzsvēra S. Kallass.

Viņš arī teica, ka uz "Rail Baltica" projektu nevar raudzīties no šodienas apstākļiem, bet uz to ir "jāpalūkojas mūsu bērnu acīm". Projekts tiks īstenots pēc daudziem gadiem, kad Baltijas valstu ekonomikas būs ievērojami augušas, pieaugusi iedzīvotāju turība un uzņēmēju nepieciešamība pēc ērta kravu transporta Baltijas valstīs Dienvidu - Ziemeļu virzienā. "Polijas puse man ir pilnībā apliecinājusi savu gatavību iesaistīties projektā; tā ir gatava arī atjaunot Varšavas - Berlīnes līniju. Tagad ir svarīgi, lai vienošanos panāktu Baltijas valstis", uzsvēra S. Kallass.

Viņš arī informēja, ka, pretēji vairāku Latvijas amatpersonu paustajai skepsei par projekta milzīgajām izmaksām, no kurām ES segtu tikai 25%, kopējais ES finansējuma apjoms, kuru veidotu gan CEF, gan piesaistītie Kohēzijas fonda līdzekļi, var sasniegt līdz pat 85% no projekta izmaksām. Līdz ar to *AECOM* pētījumā paredzētais 56% ES finansējums ir visai piesardzīga prognoze. "Lai gan daži "Rail Baltica" ir nodēvējuši par Kallasa un Roberta Zīles projektu, tas noteikti ir visas ES projekts, kas pilnībā atbilst gan CEF, gan Kohēzijas fonda mērķiem", uzsvēra S. Kallass.

Eiropas Parlamenta deputāts Roberts Zīle savukārt atzina, ka vienīgie šķēršļi projekta īstenošanai varētu būt tikai politiska rakstura, jo dažas interešu grupas Latvijā par katru cenu grib Kohēzijas fonda naudu izmantot Austrumu - Rietumu virziena attīstīšanai.

"Taču ir pilnīgi skaidrs, ka Eiropas nodokļu maksātāju nauda ir izmantojama tikai ES transporta tīklu, nevis Vladimira Putina iecerētās Eirāzijas savienības transporta tīklu būvēšanai", viņš uzsvēra, aicinot Latvijas valdību pielikt visas pūles, lai netiktu palaista garām iespēja panākt modernu dzelzceļa savienojumu ar Eiropu. "Šī izšķiršanās skaidri parādīs, kādu politisko kursu grib ieturēt jaunā valdība - vai tas ir vērsts uz mūsu dziļāku integrēšanos ES, vai arī uz integrēšanos Eirāzijas savienībā", teica R. Zīle.