

**HINNANG RAUDTEEINFRASTRUKTUURI HOOLDUS- JA
REMONDIKULUDELE RIISIPERE-HAAPSALU-ROHUKÜLA
RAUDTEE NÄITEL, EELDUSEL, ET ESKIISPROJEKTIJÄRGNE
RAUDTEEINFRASTRUKTUUR ON RAJATUD**

Tellija: Lääne Maavalitsus

Teostaja: Konsultatsioonistuudio OÜ

oktoober 2014

ÜLESANDEPÜSTITUS JA METOODIKA

Lähtudes tellija poolt antud ülesandest on käesolevas töös:

- analüüsitud raudteeinfrastruktuuri hooldus- ja remondikulud Riisipere-Haapsalu-Rohuküla raudtee näitel eeldusel, eskiisprojektijärgne raudteeinfrastruktuur on rajatud

Töö koostamisel on lähtunud järgmistest algdokumentidest ja -allikatest:

- Raudteeseadus (<https://www.riigiteataja.ee/akt/739994?leiaKehtiv>)
- Raudteeinfrastruktuuri kasutustasu arvestamise meetoodika (<https://www.riigiteataja.ee/akt/129122010059>)
- Tasuvusuuring (CBA) ühistransporditeenuse pakkumise parandamiseks Lääne-Harjumaal ja Läänemaal, seisuga veebruar 2013 (<http://laane.maavalitsus.ee/et/uuringud>)
- Riisipere-Haapsalu-Rohuküla raudteelõigu eskiisprojekti täpsustamine Riisipere-Haapsalu - 0+300 kuni 53+000 ning Haapsalu-Rohuküla 0+000 kuni 7+040, 2014
- Tasuvusanalüüs Tallinn-Keila-Paldiski ning Keila-Riisipere raudteelõikude rekonstrueerimine, 2009
- Tasuvusuuring Türi-Viljandi raudteelõigu renoveerimine, 2009
- AS Elron (endine Elektriraudtee AS) kulud AS-ilt Eesti Raudtee raudteeinfrastruktuuri kasutamise teenuse ostmiseks
- AS-ilt Eesti Raudtee ja Edelaraudtee Infrastruktuuri AS-ilt saadud sisendnumbrid Riisipere-Haapsalu-Rohuküla raudtee eksploatatsiooni kohta
- Edelaraudtee Infrastruktuuri AS-ilt saadud sisendnumbrid analoogsete raudteelõikude eksploatatsiooni kohta

RAUDTEEINFRASTRUKTUUR RIISIPERE-HAAPSALU-ROHUKÜLA LÕIGUL JA RONGILIIKLUS

Raudtee seaduse kohaselt on raudteeinfrastruktuuriks raudtee ning selle majandamiseks vajalikud hooned ja rajatised, mis on raudteega ehituslikult või sihtotstarbeliselt seotud.

Tabelis 1 on välja toodud raudteeinfrastruktuur Riisipere-Haapsalu-Rohuküla raudtee lõigul eskiisprojektile, selle täiendusele ning täiendavalt kogutud infole tuginedes.

Tabel 1: Riisipere-Haapsalu-Rohuküla raudteeinfrastruktuur

Objekt	Kirjeldus-spetsifikatsioon
Raudteeinfrastruktuuri ehitus	62,4 km (Riisipere-Rohuküla) 55,5 km (Riisipere-Haapsalu)
Teede arv	1 2 teed Paliveres (või Ristil) ja peatuses Haapsalu
Peatuskohad ja platvormid	lisandub 9; vt tabel 3
Maanteeviaduktid	1 Ellamaa
Ülesõidud	18 (mõistlik oleks vähendada; lõplikku otsust veel pole) Riisipere-Haapsalu piir Haapsalus Haapsalu piir-Rohuküla
Sillad	1 (restaureerimine) + 4 (talade vahetamine) + 23 truupi
Elektrifitseerimine	jah osade alastsenaariumide puhul: (Riisipere-Rohuküla) (Riisipere-Haapsalu)
Vealajaam	jah 2 vealajaama, liitumine 35/10 kV Riisiperes ja 10 kV Taeblas (kui otsustatakse elektrifitseerida)

Tabel 2 võtab kokku eskiisprojekti järgsed materjalid, millest rajada raudteeinfrastruktuur.

Tabel 2: Riisipere-Haapsalu-Rohuküla raudteeinfrastruktuuri osade spetsifikatsioon

Raudteeinfrastruktuuri osa	Kirjeldus-spetsifikatsioon
Muldkeha laius	6,6 m
Rööpa tüüp	60E1 uued; keevitatud kokku pikkrööbasteks

Liiprid	kõvapuit tüüp I raudbetoon SWETRAK
Liipriepüür	1840/2000 tk/km
Ballast	graniitkillustik fraktsiooniga 31.5-63 mm, F _{≥50} ,cm.. EVS-EN 13450:2007 lisa. ZA, tab. ZA.1
Ballastikihi paksus liipri all	35 cm
Ballastprisma laius	3,85 m
Pöörangute tüüp	1/11 60 E1
Rööbaste kinnitus	FASTCLIP, KD65

Tee maksimaalseks pikikaldeks on ette nähtud 1,5 ‰ ning vähim horisontaalraadius oleks 350 m. Ülesõidukohad rajatakse betoonkattega, mille laius 7,0 m. Raudtee automaatika, raudtee valgustus ja platvormid lahendatakse standardset Eesti Raudtee AS raudteeinfrastruktuuril kasutatavate lahendustega. Vajadusel teostatakse insenerivõrkude ümbertõstmised. Raudtee elektrifitseerimisel lähtutakse samadest standarditest, mis kasutusel Eesti Raudtee AS raudteeinfrastruktuuri hulka kuuluva kontaktvõrgu juures (sh sarnased tugipostid ja kontaktliinid, mida kasutatud viimase suuema kontaktvõrgu rekonstrueerimise töö juures). Veoalajaamade detailne spetsifikatsioon on koostatud ning see on koherentne Järve veoalajaama spetsifikatsiooniga.

Tabelis 3 on esitatud peatused Riisipere ja Rohuküla vahel eskiisprojekti ja selle täienduse kohaselt.

Tabel 3: Peatused Riisipere-Haapsalu-Rohuküla raudteelõigul

Km	Koht	Tüüp ja teede arv	Platvormi tüüp
53+700 – 52+700	Riisipere	olemasolev peatuskoht, 2 teed	pikk
47 km	Turba	ajalooline peatuskoht, 1 tee	pikk
42 km	Ellamaa	ajalooline peatuskoht, 1 tee	lühike
32 km	Risti	ajalooline peatuskohast nihutatud Tallinna suunas, 1 tee (või 2 teed)	pikk (teedevaheline)
22 km	Palivere	ajalooline peatuskoht, 1 tee	pikk
11 km	Taebla	ajalooline peatuskoht nihutatud Tallinna suunas, 1 tee	pikk
3 km	Uuemõisa	uus peatuskoht, 1 tee	pikk
1 km	„Kastani“	uus peatuskoht, 1 tee	lühike
0 km	Haapsalu	uus peatuskoht ajaloolise jaama vahetus läheduses, 2 teed (vana jaama rekonstrueerimist-väljaarendamist pole ette nähtud, sest selle järgi puudub vajadus; vajadusel võib seal avada dispetšer-punkti a la Riisiperes; Raudteemuuseum saab jaamas ja vanadel jaamateedel edasi tegutseda)	pikk
teises suunas 8 km	Rohuküla	uus peatuskoht, 1 tee (tupik)	pikk

Riisipere-Haapsalu-Rohuküla raudteeinfrastruktuur lubab raudteed kasutada kõikidel Eestis levinud veeremitüüpidel (sh kaubarongidel, mille teljekaal kõrgeim). Siiski ei ole eskiisprojekti kohaselt sellele

lõigule kavandatud kaubavedudeks vajalikku raudteefrastruktuuri, mistõttu raudtee ainukeseks kasutajaks jääksid (esialgsete plaanide kohaselt) reisirongid.

Eestis kasutatavaks reisirongiveeremiks on Stadler FLIRT elektri- ja diislrongid, millega opereerib AS Elron. 4-vagunilise elektrirongi rongikoosseisu pikkus on 75 m, täismass 160 t, veojõud kohaltvõtult (kuni 47 km/h) 200 kN, nimivõimsus 2000 kW ning piirkiirus 160 km/h. Diislrongi koosseisud on mõnevõrra suurema massiga. Koosseise on võimalik kokku haakida ja moodustada nii pikemaid ja raskemaid rongikoosseise. Regulaarse sõiduplaani teenindamiseks, kus on arvestatud 8 veotsa ööpäevas Riisipere-Haapsalu vahel, piisab hinnanguliselt ühest 3- või 4-vagunilisest koosseisust, mis sõltuvalt vajadusest haagitakse soovi korral teise koosseisuga Riisiperes või Keilas. Erirongide puhul (seoses massiürituste teenindamisega) võib osutada vajalikuks isegi kolme haagitud koosseisu saatmine Haapsallu. Mõistagi tuleb arvestada, et reisirongi rikke või avarii korral võib olla vajalik saata koosseisu äratranspordimiseks Riisipere-Haapsalu-Rohuküla raudteelõigule vedur, mille teljekaal on märgatavalt suurem kui eelpool käsitletud reisirongi veeremil.

RAUDTEEFRASTRUKTUURI HOOLDUS- JA REMONTTÖÖDE NORMATIIVNE SAGEDUS

Raudteefrastruktuuri koostisosade eluiga on erinev. Arvestuslik eluiga (mis muuhulgas eeldab „keskmist“ kasutamist) tabelis 2 kirjeldatud raudteefrastruktuurile on toodud tabelis 4.

Tabel 4: Riisipere-Haapsalu-Rohuküla raudteefrastruktuuri osade arvestuslik eluiga

Raudteefrastruktuuri osa	Arvestuslik eluiga
Muldkeha	50 a ¹
Rööpa d	35 a
Liiapid	50 a
Ballast	20 a
Kontaktvõrk ja veoalajaamad	30 a
Ülesõidud	10 a
Platvormid	25 a
Raudtee automaatika ja valgustus	10 a

Raudteefrastruktuuri eluea kindlustamiseks on vajalik läbi viia jooksvaid hooldustöid ja remonttöid. Tabel 5 võtab kokku raudteefrastruktuuri hooldused ja remondid.

¹ Muldkeha elueaks loetakse reeglina 100 aastat. Lähtudes läbiviidud geotehnilistest uuringutest on arvestatud, et Riisipere-Haapsalu-Rohuküla raudteelõigu olemasolev muldkeha on valdavas osas seisus, mis lubab seda kasutada uue pealisehitise rajamiseks. Siiski, võttes arvesse, et tegemist ei ole uue muldkehaga, on konservatiivselt hinnatud selle elueaks 50 aastat.

Tabel 5: Raudteeinfrastruktuuri eluea kindlustamiseks vajalikud jooksvad hooldustööd ja remonttööd

Töö nimetus	Vajadus	Kirjeldus
Jooksvad hooldustööd	pidevalt vastavalt vajadusele	sh jooksva kontrolli käigus avastatud defektsete rööbaste, liiprite, rööpakinnituste, kontaktvõrgukinnituste parandamine või asendamine ning tee rihvigade parandamine
Keskremont	20 aastat pärast tee valmimist või kapitaalremonti	raudtee geomeetria korrigeerimine, defektsete raudtee pealisehitise elementide (rööpad, pöörangud, liiprid) vahetamine, ballastkihi puhastamine
Kapitaalremont	40 aastat pärast tee valmimist või eelmist kapitaalremonti	raudtee geomeetria korrigeerimine, kogu raudtee pealisehitise (rööpad, pöörangud, liiprid, ballast) väljavahetamine, muldkeha ja selle osade taastamistööd

Alternatiiviks on teha keskremonte ennetavalt rihtimis- ja toppimisremonte, mille käigus korrigeeritakse raudtee geomeetria kuni 2 cm ulatuses, reguleeritakse rööpmelaiused ja rööpakinnitused, ning tõsteremonte, mille käigus lisaks rihtimis- ja toppimisremondi töödele tõstetakse teed ca 5 cm koos uue ballastkillustiku lisamisega raudtee pealisehitise alla. Rihtimis- ja toppimisremonte tuleks arvestuslikult teha 7 aastase sammuga, tõsteremonti aga 13 aastase sammuga pärast tee valmimist või viimast kapitaalremonti (seejuures tõsteremondi tegemisel eraldi rihtimis- ja toppimisremonti teha ei tuleks, nagu ka keskremonti tegemisel ei ole eraldi vajadust rihtimis- ja toppimisremondi ega tõsteremondi järele). Selline praktika lubaks keskremonti aja nihutada 26 aasta kaugusele, kapitaalremonti aja aga 50 aasta kaugusele raudtee valmimisest või viimasest kapitaalremondist.

HINNANG RAUDTEEINFRASTRUKTUURI HOOLDUS- JA REMONDIKULUDELE RIISIPERE-HAAPSALU-ROHUKÜLA RAUDTEELÕIGUL

Tulenevalt eri stsenaariumidest Riisipere-Haapsalu-Rohuküla raudtee võimalikul väljaehitamisel vaadatakse jooksvaid hooldus ja remondikulusid järgmiste alternatiivide lõikes:

1. Riisipere-Haapsalu elektrifitseerimata raudtee
2. Riisipere-Haapsalu-Rohuküla elektrifitseerimata raudtee
3. Riisipere-Haapsalu elektrifitseeritud raudtee
4. Riisipere-Haapsalu-Rohuküla elektrifitseeritud raudtee

Kulud on arvestatud aasta keskmise kuluna 30 aastase perioodi kohta, st suurem (ja kallim) osa rajatud raudteeinfrastruktuurist ei ole ületanud oma arvestuslikku eluiga (vt tabel 4) ega ole vajanud seetõttu väljavahetamist. Arvesse on võetud vaid täiendavalt lisanduvad kulud raudteeinfrastruktuuri omanikule, mis on raudteeinfrastruktuuri kasutustasu arvestamise meetodika kohaselt juurdepääsu tagavad põhiteenused². Nende lisandunud kulude eest esitatakse arved raudteevõrgustikku kuuluva

² Juurdepääsu tagavad põhiteenused (edaspidi põhiteenused) on läbilaskevõime taotluse läbivaatamine, jaotatud läbilaskevõimeosa kasutada andmine, raudteejaama, reisiplatvormi ning tee-, side- ja turvanguseadmete kasutamise ja toimimise tagamine, raudteeliikluse

raudteinfrastruktuuri kasutajatele ehk konteksti arvestades (st kui Riisipere-Haapsalu-Rohuküla raudteelõik liidetakse AS Eesti Raudtee raudteevõrgustikku) – valdava osa Riisipere-Haapsalu-Rohuküla raudteega lisanduvatest kuludest peavad kinni maksma kaubavedajad raudteel. Juurdepääsu tagavate lisa- ja abiteenuste eest tasub teenuse kasutaja (antud juhul AS Elron) määral, mis katab ära kõik raudteinfrastruktuuri ettevõtte tehtud kulud antud lisateenuse osutamisel, kapitalikulu, mis seotud eelnevaga ja mõistliku ärikasumi. Seega nende teenuste eest tasuv vaid Riisipere-Haapsalu-Rohuküla raudteelõigu kasutaja ning selle kuluga on arvestatud juba AS Elron kogukulude prognoosis.

Tabel 6 võtab kokku tööde mahud ja maksumused.

Tabel 6: Raudteinfrastruktuuri hooldustööde ja remonttööde maksumused Riisipere-Haapsalu-Rohuküla raudteelõigul

Nr	Töö nimetus	Tegevuse kirjeldus	Maht	Vajadus aastas	Vajadus 30 aasta peale	Kulud 30 aasta peale (2013 hinnad)	Arvestuslikud kulud aastas (2013 hinnad)
1.	Mulle, liiprid, rööpad, ballast						
1.1	Teemeister ülesannetega: - visuaalne kontroll, mõõtmised - tööde koordineerimine	tööjõukulu transpordivahend töövahendite kulud	arvestuslikult 1 in 0,5 koormusega; brutopalk 1500 € / kuu; 0,5 autot 70 tuh € (10 a); hoolduskulu 500 €/kuus	52x	1560x	645 450 €	21 515 €
1.2	Hooldusbrigaad ülesannetega:	tööjõukulu transpordivahend töövahendite kulud	arvestuslikult 4 in täiskoormusega; brutopalk 1000 € / kuu; 1 auto 200 tuh € (10 a); hooldus- ja töövahendite kulu 5000 €/kuus			4 322 400 €	144 080 €
	- rööpakinnituste hooldustööd	kontroll ja osaline vahetus vastavalt vajadusele	materjali kulu (62,4 km)		3x 30a jooksul	45 000 €	1 500 €
	- pöörmete reguleerimine	nõuetele vastavuse tagamine	5 pöörangut	5*12x (a 30 min)	5*360x (a 30 min)	sisaldub hooldusbrigaadi kulus	
	- pöörmete metallosade	kuluvad osad – sulgrööbas ja	5 pöörangut; materjalikulu		2x 30a jooksul	190 000 €	6333 €

korraldamine, elektrilajaamade ja elektri ülekandeliinide kasutamise tagamine, raudteerajatiste valgustus ning raudteeveo-ettevõtjatele jaotatud läbilaskevõimeosa kasutamiseks vajaliku teabe edastamine.

Juurdepääsu tagavad lisateenused (edaspidi lisateenused) on veolajaamade, kontaktvõrgu ja veoelektri ülekandeliinide kasutamise ning veoelektri tarbimise tagamine, reisijate ja kaubasaadetiste teenindamiseks vajalike ehitiste ning hooldus- ja tehnorajatiste, sealhulgas seisuteede kasutada andmine.

Juurdepääsu abiteenused (edaspidi abiteenused) on reisirongide eelsoojendus, juurdepääsuteede kasutamise võimaldamine raudteeveoteenuse osutamiseks vajalike rajatisteneni kütuse tankimise, rongide koostamise ja muude teenuste pakkumise eesmärgil, translatsioonisüsteemile juurdepääsu võimaldamine, raudteeveeremi tehnoulevaatus ja ohtliku veose veo kontrollimine erilepingu alusel.

	vahetamine	riströöbas					
	- pöörmete lihvimine		5 pöörangut			sisaldub hooldusbrigaadi kulus	
	- ülesõitude hooldus		18 ülesõitu	360x	1080x	sisaldub hooldusbrigaadi kulus	
1.3	Pöörmete hooldajad	Paliveres (või Ristil) ja Haapsalus tööjõukulu töövahendite kulud	arvestuslikult 4 in täiskoormusega; brutopalk 600 € / kuu; töövahendid 200 €/kuus			1 225 440 €	40 848 €
1.4	Niitmine ja nähtavuse tagamine ülesõitudel		18 ülesõitu arvestuslikult 4 ha ülesõidu kohta 1,5x suve jooksul	27x	810x	1 296 000 €	43 200 €
1.5	Umbrohutõrje	pritsimine	62,4 km	1x	30x	180 000 €	6 000 €
1.6	Võsa niitmine	raudteemaa puhastus	62,4 km		6x 30a jooksul	tulu võsa müügist katab töö kulu	
1.7	Talvehooldus	jää- ja lumetõrje	62,4 km	5x	150x	2 062 944 €	68 765 €
1.8	Mööduvagun	vedur+mööduvagun sõidab teed läbi	2*62,4 km	12x	360x	900 000 €	30 000 €
1.9	Rööbaste ultraheli kontroll		62,4 km			300 000 €	10 000 €
1.10	Toppimismasina kasutamine	toppimismasina kasutuskulu täiendava killustiku kulu	62,4 km		3x 30a jooksul	1 609 920 €	53 664 €
1.11	Ballasti puhastamine		62,4 km	puudub	puudub	0 €	0€
1.12	Rööbaste vahetus	vahetatakse välja kulunud rööpad kõverates, kus R<1000	62,4 km 18 kõverat, sh 6 kõverat R<1000		1x 30a jooksul	300 000 €	10 000 €
1.13	Rööbaste lihvimine	rööbaste tugevuse tõstmiseks	62,4 km		2x 30a jooksul	1 500 000 €	50 000 €
2.	Foorid, raadioside jm liiklusjuhtimise süsteemid						
2.1	Hooldusbrigaad ülesannetega:	tööjõukulu transpordivahend töövahendite kulud	tööjõukulu sisaldub all; 0,5 autot 15 tuh € (10 a); auto kulu 500 €/kuus			202 500 €	6 750 €
2.2	- puhastustööd, kulunud osade vahetus	visuaalne kontroll ja osaline vahetus vastavalt vajadusele; erialased tehnilised tööd kui sisseostetud teenus (sh asendusseadmed ja varuosad)	ca 20 foori + ca 12 ülesõidufoori	2x	60x	900 000 €	30 000 €
	- rongiraadioside taristu hooldus	puhastamine ja kulunud osade asendamine	3 transleerimismasti; 3 saate- ja vastuvõtijaama			300 000 €	10 000 €
	- HotBox seadmete vahetus				1x	60 000 €	2 000 €

3.	Ülesõidud						
3.1	Ülesõitude hooldus (sh talvehooldus)	nähtavuse ja ohutuse tagamine	18 ülesõitu			sisaldub hooldusbrigaadi kulus osas 1	
3.2	Ülesõitude katendi vahetus		18 ülesõitu		3x 30a jooksul	945 000 €	31 500 €
3.3	Ülesõitude lahti-monteerimine		18 ülesõitu		3x 30a jooksul	300 000 €	10 000 €
4.	Platvormid ja peatuskohad						
4.1	Platvormide elekter	lisateenus - 100% tasub AS Elron					
4.2	Peatuskohtade koristus	platvormide puhastamine (sh lumest), prügikastide puhastamine, niitmine platvormide ümbert	9 platvormi	52x3 (varieerub vastavalt ilma-oludele)	3120x3	648 000 €	21 600 €
4.3	Platvormide jooksvad remonttööd	eluea pikendamiseks vastavalt vajadusele	9 platvormi		54x	540 000 €	18 000 €
5.	Jaamad						
5.1	Jaamakorraldaja tööjõukulu	tööjõukulu töövahendite kulu	arvestuslikult 2 in täiskoormusega; brutopalk 800 € / kuu; töövahendite kulud 300 €/kuus			876 960 €	29 232 €
5.2	Rendipinna kulu jaama funktsioonide täitmiseks ja sanitaarremont	Haapsalus	1 jaam			60 000 €	2 000 €
6.	Muud kulud						
6.1	Muud kulud (sh vandalism, ettenägematud kulud)		arvestusega 10% osade 1-5 kuludest (va personalikulud)			1 518 186	50 606 €
7.	Elektrifitseerimisega kaasnevad kulud (lisateenus - 100% tasub AS Elron)						
7.1	Hooldusbrigaad ülesannetega:	Tööjõukulu transpordivahend töövahendite kulud	arvestuslikult 2 in 0,5 koormusega; brutopalk 900 € / kuu; 0,5 auto 15 tuh € (10 a); hooldus- ja töövahendite kulu 1000 €/kuus			815 040 €	27 168 €
	- elektripaigaldiste käit, hooldus ja remont	autoga läbisõitmine, probleemide tuvastamine ja kõrvaldamine	ülesõidud, platvormid, elektriliinid	104x	3120x	109 200 €	3 640 €
	- arvestite näitude kontroll, näitude kogumine	autoga läbisõitmine	tarbimiskohad	12x	360x	12 600 €	420 €
7.2	Muud kulud (sh vandalism, ettenägematud kulud)		arvestusega 10% osa 7.1 kuludest (va personalikulud)			50 430 €	1 681 €

7.3	Kontaktvõrgu haldamise kulu	lähtudes TJA poolt kinnitatud kulubaasist				5 550 177 €	185 006 €
7.4	Tehnoloogiline elekter	lähtudes arvestusest keskmine kulu km kohta				2 310 000 €	77 000 €

Ülalkirjeldatud alternatiivide lõikes oleksid Riisipere-Haapsalu-Rohuküla raudtee jooksvate hooldustööde ja remonttööde arvestuslikud aastakulu (st juurdepääsu põhiteenuste kulu suurenemine raudteefrastruktuuri ettevõttele) 2013. aasta hindades järgmised:

- | | |
|--|-----------|
| 1. Riisipere-Haapsalu elektrifitseerimata raudtee | 630 tuh € |
| 2. Riisipere-Haapsalu-Rohuküla elektrifitseerimata raudtee | 698 tuh € |

Raudtee elektrifitseerimine Rohukülani tõstab arvestuslikke kulusid aastas 295 tuh € võrra, kuid need kaetakse otse AS Elron kui antud lisateenuse kasutaja poolt raudteefrastruktuuri ettevõttele.

Hinnates tabelis 6 toodud kulusid kriitilise pilguga on suurematest kuludest tõenäoliselt mõningase reserviga real 6.1 toodud muud kulud mahus 51 tuh € aastas (kindlustusega on võimalik mitmed riskid maandada ja kokkuvõtvalt vähem maksta), samuti real 1.7 toodud talvehooldus mahus 69 tuh € aastas (selle arvutamisel on tuginetud Eesti keskmisele; samas Läänemaal on lumekihi paksus ja sademete hulk Eesti keskmisest väiksem, samuti soodustab Läänemaa pinnavorm lume mittekujumist raudteele). Samuti ei ole arvestatud, et värskelt valminud raudtee esimestel aastatel on hooldus- ja remonttööde maht märgatavalt väiksem kui aastate keskmine. 2018. aastaks peaks kõik raudteeside olema üleviidud kiudoptikale, mis peaks hoolduskulusid märgatavalt vähendama ja töökindlust tõstma – seega on ka siin potentsiaalne kokkuhoiu koht (kogukulud praegustes arvutustes ligi 49 tuh € aastas).

Võrdluseks, Edelaraudtee Infrastruktuuri AS, kes 2011. aastal rekonstrueeris Türi-Viljandi raudteelõigu, on kasutanud mõõduvagunit sellel lõigul vaid kaks korda aastas (ülal on arvestatud 12 korda ehk 25 tuh € rohkem kulusid keskmise aasta peale; ülejäänud infrastruktuuril sõidab mõõduvagun 6 korda aastas); kuivõrd Stadler FLIRT veerem on suhteliselt kerge, on küsitav, kas igakuine mõõduvaguni kasutamine Riisipere-Haapsalu-Rohuküla raudteelõigul on mõistlik. Esimese 15 kuu jooksul avastas Edelaraudtee Infrastruktuuri AS Türi-Viljandi raudteelõigul vaid ühe katkise keevituse; muid töid teha polnud vaja. Järeloppimise vajaduse kaotamiseks võib ehitustööde käigus kasutada stabiliseerimismasinat. Pärast Türi-Viljandi raudteelõigu rekonstrueerimist koondas ettevõtte Viljandi hooldusbrigaadi, sest neile ei olnud tööd pakkuda. 2012/2013 sõitis lumepuhastusrong Edelaraudtee AS infrastruktuuri kolm korda (ülal on arvestatud viie korraga ehk ligi 27 tuh € suuremate kuludega).

Teisalt ei ole arvestatud lisanduvate kuludega liiklusjuhtimisele (reaalne lisanduv kulu on siin marginaalne, sest tegemist Riisipere suuna pikendusega ja liikluskoormus väga väike) ning mõningase (arvestusliku) raudteefrastruktuuri ettevõtte üldkulude kasvuga. Arvestades kokkuhoiu kohti ja võimalikke lisakulusid, on eeldatud, et need taandavad teineteist ning ülaltoodud lisanduvate kulude suurused näitavad võrdlemisi täpselt kulude kasvu juurdepääsu põhiteenuste pakkumise eest Riisipere-Haapsalu-Rohuküla raudteelõigule.