



# KLIIMAMINISTEERIUM

Urmas Reinsalu  
Riigikogu Kantselei  
riigikogu@riigikogu.ee

Teie 27.06.2024 nr 2-7/24-155/1

Meie 07.11.2024 nr 19-11/24/3385-3

Pöördumisele vastamine

Austatud Urmas Reinsalu

2024. a juunis toimunud Rail Balticu (edaspidi RB) projekti puudutava arutelu tulemusena pidas riigieelarve kontrolli erikomisjon oluliseks saada täpsem ülevaade Balti riikide iseseisvusajaloo suurima taristuobjekti rahastamisest ja arendamisest. Parema selguse huvides palus komisjon, et Vabariigi Valitsus saadaks uue valminud RB Rail AS tasuvusanalüüsi (2024) ja Rail Baltic Estonia OÜ stsenaariumi ning selgitaks, kuidas lahendatakse eelarve puudujäägi küsimus.

2024. a valminud RB Balti riikide ülese kulu-tuluanalüüsi on tellinud kolme Balti riigi ühisettevõtte RB Rail AS. Soovitud analüüsi põhijäreldustega tutvuda, sealhulgas laadida alla nimetatud analüüs täies ulatuses, saab ühisettevõtte selleks valminud erilehelt: <https://www.railbaltica.org/rail-baltica-global-cost-benefit-analysis/>.

Märgime, et eelviidatud kulu-tuluanalüüsi versioon arvestab RB projekti elluviimisega kogu planeeritud mahus. Praeguseks on veel töös analüüsi stsenaarium, mille kohaselt viiakse projekt Eesti osas ellu etapiti, eesmärgiga tagada esimese etapi lõpuks 2030. a-l piiriülese ühenduse valmimine (kolm Balti riiki on omavahel ning Poolaga uut raudteed kaudu ühendatud), mis samas vastab valdavas osas varem kokku lepitud tehnilistele põhiparameetritele (projektkiirus 249 km/h, läbilaskevõime vastavalt prognoositud liiklusmahule, raudtee on kogu ulatuses elektrifitseeritud, liiklusjuhtimissüsteem on ERTMS tase 2).

Eestisse jääval RB lõigul on investeeringu esimese etapi maksumuse vähendamiseks ning opereerimisvalmiduses raudtee valmimiseks aastaks 2030 võimalikud järgmised meetmed:

- raudtee alusehitis lõigul Soodevahe-Muuga (ainult kaubaveod) ehitatakse üheteelise raudtee tarbeks;
- raudtee pealisehitis (rööpad, liiprid, ballastkillustik) ehitatakse kogu Eesti lõigu ulatuses üheteeliseks (üks rööppaar seni kavandatud kahe asemel);

- jaamadesse, peatustesse ja nn opereerimispunktidestse rajatakse kõrvalteed, mis võimaldavad kahe-suunalist liiklust ühel rööpapaaril ning samasuunalise liikluse puhul kiirematel rongidel aeglasematest mööduda;
- liiklusjuhtimine ehitatakse välja 80% ning raudtee elektrifitseerimine 70% ulatuses esialgu kavandatud mahust (üheteelise pealisehitise ehitamise tõttu ei ole esimeses etapis vaja 100% mahtu ehitada);
- esimeses etapis jääb välja ehitamata ca kümme viadukti, ümbersõit tagatakse teiste lähedusse juba kavandatud ristumiste kaudu;
- esimeses etapis on Ülemiste ja Pärnu rahvusvaheliste reisiterminalide rajamine kavandatud täismahus, selle reservatsiooniga, et lõplik ehitusmaht otsustatakse lõplikult varasemate etappide hangete maksumustest lähtuvalt;
- esimeses etapis lahendatakse kõik 12 kohalikku peatust minimaalse juurdepääsupaketina, st jaamahooneid täismahus ei rajata ning välialad (parklad, haljastus jne) lahendatakse vähendatud mahus. Sellise lahendusega tagatakse reisijatele piisavad tingimused rongiteenuse kasutamiseks. Kaasnevalt hinnatakse võimalusi ja vajadust nn mugavusteenuste etapiviisiliseks laiendamiseks;
- Pärnu kaubaterminali ehitust ei rahastata CEF vahenditest, otsitakse aktiivselt alternatiivseid rahastusallikaid, eelkõige erainvestorite kaasamise teel.

Sellisena on võimalik esimese etapi tulemusel valmiv raudteeühendus reisija- ja kaubaveoks kasutusse anda ning edaspidi rajada teise etappi jäävad elemendid paralleelselt RB kasutusega. Raudteeinvesteeringute puhul on tegemist tavapärase lahendusega, näitena võib tuua ka Eesti olemasoleva raudteevõrgu arendamine, kus 2023.a lõpetati Tallinn-Keila suunal kahe peateega raudtee ehitus.

Rail Baltic Estonia OÜ on hinnanud, et kirjeldatud esimese etapi Eesti osas maksumuseks 3,07 miljardit eurot. Seda toetavad ka 2024.a läbi viidud ehitushangete senised tulemused.

Arutelud projekti elluviimise kohta etappi on aktiivselt käimas ka Lätis ja Leedus. Nende riikide valikute selgumisel uuendatakse ajakohastatud kulu-tuluanalüüsi stsenaarium, mis käsitleb RB etappide kaupa elluviimist. Käesoleva kirja Lisa 1 – „Rail Baltica EE –etapp1 baas-stsenaarium“ on esitatud Rail Baltic Estonia OÜ poolt koostatud projekti esimese etapi elluviimise kava Eestis kavandavate arendustegevuste kohta.

EL eelarvest on RB seni rahastatud 730 miljoni euro mahus koos riigi kaas-finantseeringuga. Viimase CEF 2023. a taotlusvooru taotluste alusel, mille hindamistulemused kinnitati 2024. a juulis, otsustati eraldada RB Eesti osa ehituseks ca 450 miljonit eurot (koos kaasfinantseerimisega). Järgmise CEF taotlusvooru tulemusi on praegu ennatlik prognoosida, taotlusvooru eelarvemaht on ligikaudu miljard eurot ning RB on üks üle-euroopalise transpordivõrgustiku puuduvate ühenduste rajamiseks prioriteetsemaid piiriüleseid projekte. Lisaks võib tekkida Euroopa Liidu 2021.-2027. a eelarveperioodi lõpus täiendavaid võimalusi RB ehituseks toetuse taotlemiseks EL vahenditest.

Hetkel lähtume eelhindangust, et järgmise EL eelarveperioodi (MFF 2028+) vahenditest on võimalik Rail Baltica projektile saada samas suurusjärgus vahendeid kui eelmiste EL eelarveperioodide peale kokku. Selleks, et me riikide ühiseid prioriteete võimalikult hästi arvestatud saada ja kaitsta ning läbirääkimisprotsessides samameelseid otsida-leida, teevad Eesti, Läti ja Leedu tugevat koostööd.

Samaaegselt jätkatakse täiendavate rahastusvõimaluste otsimist. Lisaraha kaasamiseks analüüsitakse edasisi (täpsemaid) stsenaariume pärast seda kui Läti ja Leedu on kinnitanud oma territooriumil RB esimese etapi väljaehitamise maksumuse prognoosi.

Ühtlasi kinnitame, et iga-aastase riigieelarve seaduse seletuskirja lisas, mis kirjeldab Rail Balticu ehitamise tegevuskava, täpsustatakse hetkeseisu maksumust ning pikemat prognoosi aastate lõikes.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)  
Vladimir Svet  
taristuminister

Lisa: Rail Baltica EE – etapp 1 baas-stsenaarium

Teadmiseks: Riigikantselei, Rahandusministeerium

Andres Lindemann, 5844 6406  
andres.lindemann@kliimaministeerium.ee