



Majandusaasta aruanne 2024

aruandeaasta algus: 01.01.2024

aruandeaasta lõpp: 31.12.2024

ärinimi: osäühing Rail Baltic Estonia

registrikood: 12734109

tänava/talu nimi, maja ja korteri number: Veskiposti 2/1

linn: Tallinn

maakond: Harju maakond

posti sihtnumber: 10138

telefon: +372 6867067

e-posti aadress: info@rbe.ee

veebilehe aadress: www.rbestonia.ee

Sisukord

| | |
|---|-----------|
| Juhatuse esimehe pöördumine | 5 |
| Tegevusaruanne | 8 |
| Lühidalt Rail Baltic Estoniast | 8 |
| Missioon ja visioon | 9 |
| Olulisemad sündmused ja arengud aastal 2024 | 9 |
| RBE: strateegiline roll Balti regioonis | 10 |
| Rail Baltica ja piirkondlik julgeolek: ühenduste strateegiline tähtsus | 11 |
| Koostöö- ja lepingupartnerid | 12 |
| Koostööpartnerid meist | 14 |
| Kestlikkus ja sotsiaalne vastutus | 16 |
| Liikmelisus rahvusvahelistes organisatsioonides ja kestliku arengu koostöövõrgustikes | 17 |
| Raudteeohutusalane koostöö OLE-ga | 17 |
| Kogukonnad ja partnerlused: koostöö kohalike omavalitsuste ja elanikega | 18 |
| Kestlikkus | 18 |
| Keskonnamõjude hindamine, järelevalve ja seire | 19 |
| Kestlik ehitus ja uuenduslikud lahendused | 21 |
| Roheline kontor ja kasvuhoonegaaside jalajälg | 21 |
| Eesmärgid ja tegevused 2025 | 22 |
| Ettevõtte areng | 23 |
| Inimesed Rail Baltic Estonias | 23 |
| Mitmekesisus ja võrdsed võimalused | 24 |
| Töötajate väärtustamine ja kaasamine | 24 |
| Värbamine aastal 2024 | 24 |
| 2025 personaliplaan ja fookus | 25 |
| Noorte kaasamine | 25 |
| Tööohutus | 26 |

| | |
|--|---------------|
| Ülevaade projektidest | 27 |
| Ülemiste ühisterminal | 27 |
| Kohalikud peatused | 28 |
| Pärnu reisiterminal | 29 |
| Põhitrass | 29 |
| Rajatised | 31 |
| Ülemiste veeremidepoo | 31 |
| Infrastruktuuri hoolduskeskused | 32 |
| Soodevahe kuivsadam | 32 |
| Kontaktliini liitumised elektrivõrguga | 33 |
| Õhuliini- ja gaasiristumised | 33 |
| Maade omandamine | 33 |
| RBE 2025. aasta tegevuskava | 34 |
| Innovatsioon ja tulevikusuunad | 34 |
| Projekteerimistegevused | 35 |
| Kohalike peatuste projekteerimine | 36 |
| Ehitustegevused | 37 |
| Põhitrassi arendused | 37 |
| Kohalikud peatused ja uued transpordisõlmed | 37 |
| Rahvusvaheline koostöö ja regulatiivsed ettevalmistused | 38 |
| Opereerimise ettevalmistus | 38 |
| Tasuvusanalüüs: Rail Baltica majanduslik potentsiaal | 39 |
| Raamatupidamise aastaaruanne | 40 |
| Raamatupidamise aastaaruande lisad | 46 |

Juhatuse esimehe pöördumine

Hea lugeja!

Et 2024. aasta Rail Baltica raudteeprojekti Eestis toimunud tegevusi süvitsi kirjeldada ja analüüsida, jääb etteantud tähe-märkide arvust väheseks. Teisalt on see hea indikaator sellest, et meie regiooni kõige olu-lisema taristuprojekti edenemine Eestis oli 2024. aastal ilmne ning märk sellest, et raudtee ehitamine on hoogsalt käima läinud, leiab tänaseks pea kõikidest omavalitsustest, mida Rail Baltica tulevikus läbima hakkab.

Loodetavasti annab käesolev aastaraamat kõikidele huvilistele siiski piisavalt ammendava ülevaate oma 10. tegutsemisaastat tähistanud Rail Baltic Estonia (RBE) tegemistest rahvusvahelise raudteeprojekti arendamisel.

Algasid tööd Rail Baltica Eesti põhitrassi ehitusel

2024 võib pidada aastaks, kus lõikasime jõudsalt dividende varasematel aastatel tehtud eeltööst. Kui meie eesmärgiks sellele eelneval, 2023. aastal oli panna piir nn jooksvatele hilinemistele, mis olid tingitud projekteerimistööde viibimisest, siis 2024. aasta pidi aitama meid tagasi realselt saavutatavas graafikusse, mis võimaldaks veendumusega öelda, et rongiliikluse avamine 2030. aasta lõpus on teostatav.

Selle jaoks oli kriitilise tähtsusega hakata realiseerima hankeid ning alustada uue hankestrateegia rakendamisega.

Juba 2024. aasta jaanuaris sõlmisime Eesti põhitrassi alusehituse esimese lõigu ehituslepingu, millele lisandusid aasta jooksul veel seitsme põhitrassi lõigu



ehituslepingud, need kokku tähistavad rohkem kui 73 kilomeetri jagu Rail Baltica alusehitust koos sinna juurde kuuluva taristuga. Lisaks sai ehitusküpsiks veel üle 30 kilomeetri põhitras-sist, mille osas lepinguteni oleme jõudmas 2025. aasta alguses. Füüsilises keskkonnas tähendab see suuremahuliste ehitustöödega alustamist trajektoiril Tallinnast Tootsini Põhja-Pärnumaa vallas ning moodustab ligikaudu poole Eesti Rail Baltica trassist.

Samas oli juba 2023. aasta lõpus selge, et ehituse kiiremaks edenemiseks peame muutma oma lähenemist ning 2024. aasta kevadel võtsime selge suuna liikuda edasi allianssmudelil põhineva strateegiaga, mis võimaldaks võtta ette vajalikus ulatuses põhitrassi ehitustöid. Aasta viimases kvartalis algatasime vastavad han- ked, mille tulemused selguvad juba 2025. aasta kevadel. Seejärel saame öelda, et pea kogu Eesti põhitrass on ehituslepingutega kaetud. On hea- meel tõdeda, et hankestrateegia muutmine on toonud mahukate lepingute nimel Eesti ettevõ- tetega koostöös võistlema ka nimekad Euroopa ehitusettevõtted. See toob meie regiooni maail- matasemel raudteekompetentsi ning tõstab ka kodumaiste tegijate konkurentsivõimet.

Suure sammu astusime edasi ka ristuvate raja- tiste ehitamisega – ehituslikult said joone alla rohkem kui kümme erinevat ristumist Rail Bal- tica põhitrassil, maanteeviaduktid, ökoduktid, raudteesillad, kergliiklustunnel. See tähendab, et oleme täitmas endale seatud eesmärki, saada 2025. aasta alguseks valmis 30 ristumist, mis olu- liselt leevendavad kohalike inimeste igapäevast liikumist raudtee põhitrassi ehituse ajal.

Uhkust tasub tunda ka tõeliselt ägeda progressi üle, mida näeme Rail Baltica Ülemiste terminali ehitusel. Lõviosa 2024. aastal teostatud tööde tulemusena on tänaseks Ülemiste terminali ehi- tusega seotult sõlmitud neli erinevat lepingut ning valminud mastaapsed ooteplatvormid, betoonist tugistruktuurid, mis annavad tänava- pildis aimu ehitise imposantsusest. 2024. aasta

maikuus saime pidulikult tähistada ka Ülemiste terminalile, kui Rail Baltica raudtee nullpunktile, nurgakivi asetamist.

Terminalihoonele lisaks toimub ehitusmaal ka järk-järguline rööbasteede ümberpaigutamine ja ehitamine, et juba peagi saaksid esimesed reisi- jad rongilt maha astuda Ülemiste terminali uutel perroonidel. Huvi arhitektuurselt silmapaistva hoone vastu on kõrge ning seda saime 2024. aas- tal tutvustada kümnetele kodumaistele ja rah- vusvahelistele delegatsioonidele.

Ka ei ole me unustanud teist Rail Baltica rahvus- vahelist terminali Eestis. 2024. aastal valmis järje- kordne ligipääs kavandatavale terminalihoonele, seekord Liivi tee kergliiklustunneli näol. Nii Pär- numaal kui Harjumaal valmisid edasist ehitamist toetavad mahukad ehitusbaasid, kus hakatakse juba lähiaastatel ladustama põhitrassi ehitami- seks vajalikke materjale, sealhulgas rööpaid ja liipreid.

Rail Baltica ehitus on tõepoolest üha kaalukama- tes mastaapides jõudmas igasse Eestimaa nurka, mida tulevikuraudtee läbima hakkab. 2024. aas- tal liikusime edasi ka Lõuna-Pärnumaad puudu- tava planeeringu uuendamisega, kuid selle lõplik kehtestamine jääb siiski veel 2025. aastasse ning nõuab kõigilt asjaosalistelt seetõttu veelgi inten- siivsemat pingutust, et aidata projekteerimis- ja ehitusfaasis kaotatud aega tagasi teha.

Kui 2023. aastal ulatusid Rail Baltica investee- ringud pisut enam kui 53 miljoni euroni, siis 2024. aasta lõpu seisuga on Rail Baltica projekti Eesti osas tehtud väljamakseid rohkem kui 200 miljoni eest ning lepingud sõlmitud pea 800 miljoni euro eest. 2024. aasta oli ehitusturg jätkuvalt tellijat soosiv – konkurentsitihedas ehitussektoris oli võimalik sõlmida lepinguid mõistlikul hinnatase- mel ja saavutada prognooseelarvetega võrdluses ka teatavat säästu. Tänases geopoliitilises olukor- ras on keeruline adekvaatselt prognoosida järg- miste aastate trende, kuid argiloogika ütleb, et ükski asi ei lähe ajas üldiselt odavamaks, mistõttu

on mõistlik mitte ootama jääda, vaid hoida võimalusel tänaseks saavutatud head tempot.

On ütlematagi selge, et Rail Baltica vahetu ehitus- aegne majandusmõju Eesti riigile on positiivne, panustades nii riigi eelarvesse, ettevõtete tulubaasi, lisandväärtuse ja töökohtade loomisesse.

Edu võti on kompetentne meeskond ja hea koostöö

Tunnen uhkust, et oleme ka 2024. aastal suutnud jätkata oma organisatsiooni täiendamist pädevate spetsialistidega. Aasta lõpu seisuga töötas RBE meeskonnas rohkem kui 140 oma valdkonna tugevat professionaali, neist valdava osa moodustavad projektijuhid ja inseneeriakutsega spetsialistid, jõudsalt on kasvanud ka meie keskkonnanävisimustega tegelev üksus. Oleme selgemaks teinud organisatsiooni struktuure, mis võimaldab üksustel ja inimestel paremas koostöös täita neile antud ülesandeid. Olulise muudatusena on uue tehnilise juhi lisandumisega 2024. aasta novembris kasvanud RBE juhatuse kolmeliikmeliseks.

Organisatsiooni kasv, rahvusvahelistumine, paindliku tööaja rakendamine aga ka üha kasvavad tööülesanded, toovad endaga kaasa oma jagu väljakutseid, kuid inimeste motiveeritus ja valmisolek sageli ka keerukatele probleemidele lahendusi leida püsib kõrge. Olen veendunud, et tänase meeskonnaga, mis koosneb riigi parimatest ja jätkab mõõdukat kasvamist, on võimalik meile usaldatud eesmärk saavutada.

Lootus püsib keeruliste aegade kiuste

Oleme Rail Baltica tähtsusest ja vajalikkusest rääkides alati rõhutanud erinevaid aspekte – tavakasutaja vaatest saab see teenus olema mugavam, kiirem ja turvalisem. Loomulikult ei pääse mööda sellest, et raudtee on opereerimisfaasis ainus tõeliselt jätkusuutlik, et mitte öelda keskkonnasõbralik massitranspordi võimaldaja, seda nii inimeste kui kaupade liigutamisel.

Kuigi Rail Baltica arendamise algusaastatel ei rõhutatud liialt selle ühenduse julgeolekulist vajalikkust, arvestati selle gabariitides juba toona vajadusega militaarmasinain transportida. Täna- ses maailmas näeme, et raudteed võib meil eluliselt tarvis minna ka sellistes olukordades. Oleks hea, kui see nii ei oleks ning saaksime raudteed vaid tsiviilotstarbele mõeldes arendada. Paraku räägib reaalsus muud keelt ning näitab läbi Ukraina kogemuse seda, kui vastupidav võib raudtee transporditeenuse pakkujana olla isegi kineetilise konflikti ajal.

Tahan uskuda, et raudteede jätkuvast olulisusest inimeste ja kohtade ühendajana saavad aru ka tänased ja homsed otsustajad, kes peavad jõudma kokkuleppeni, mis tagaks raudteede arenguks vajaliku rahastamise nii meil siin Eestis, Baltikumis aga ka kõikjal mujal Euroopas.

Anvar Salomets

RBE juhatuse esimees



Rail Baltic Estonia OÜ

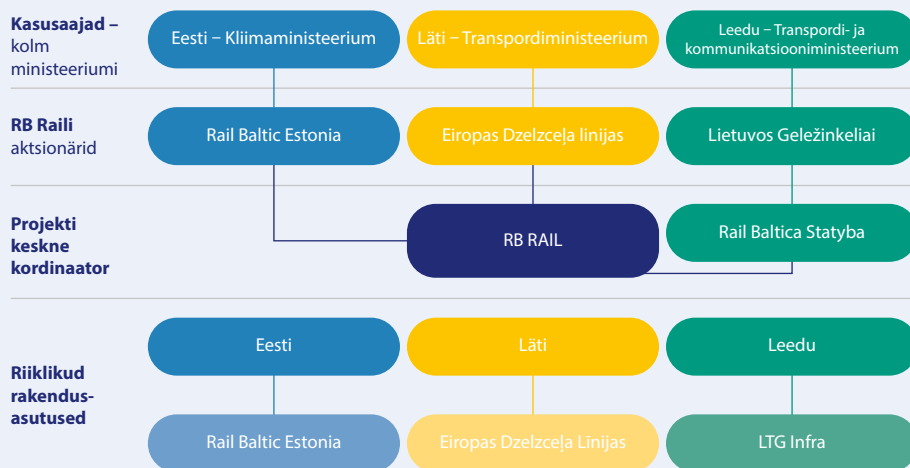
2024. aasta

tegevusaruanne

Lühidalt Rail Baltic Estoniast

Rail Baltic Estonia OÜ on 100% Eesti Vabariigi omandis olev äriühing, mis asutati 10.10.2014 seoses Rail Baltica projektiga, mille eesmärk on uue, Euroopa 1435 mm rööpmelaiusega trassi rajamine Tallinnast Leedu-Poola piirini. RB lahendab seni puuduva raudteeühenduse Euroopa Liidu riikidega, liites Eesti nii reisijate kui kaupadega TEN-T raudteevõrgustikku Põhjamere-Balti koridoris. RBE tegevust rahastatakse riigieelarvelistest vahenditest ja Euroopa Liidu kaasrahastusest.

Rail Baltica struktuur



RBE lähtub oma tegevustes 17.07.2024 otsusega kinnitatud omaniku ootustest, mis on järgnevad:

- Rail Baltica raudteeinfrastruktuuri arendamine ja rajamine Eesti Vabariigi territooriumil Eesti Vabariigi huvides, samuti osalemine riikidevahelises koostöös, mis on vajalik teravikliku Rail Baltica raudteeinfrastruktuuri rajamiseks.
- Tagada transpordi ja liikuvuse arengukava 2021-2035 elluviimine Rail Baltica raudtee, infrastruktuuri ja sellega seonduvate ehitiste rajamist ja haldamist puudutavas osas ning kindlustada Rail Baltica raudtee vastavus ohutusnõuetele, kaasaegsetele tehnilistele normidele ja avatud veoturu ootustele.
- Järgida raudteeseaduse ning Euroopa Liidu õigusaktide nõudeid, et oleks võimalik taotleda raudteeinfrastruktuuri ettevõtja tegevusluba Rail Baltica raudtee valmimisel ja avalikuks kasutuseks määramisel.
- Teha koostööd Läti ja Leedu Rail Baltica raudtee infrastruktuuri haldajatega, et sõlmitud kokkulepete tulemusel luua alused Rail Baltica raudteele seatud eesmärkide saavutamiseks esimesel võimalusel.
- Pakkuda taristukeskkonda, mis toetab riigiasutuse põhitegevust, on optimaalsete elueakuludega ja on kooskõlas valdkondlike strateegiate eesmärkidega.
- Olla Kliimaministeeriumile strateegiline partner riigi transpordipoliitika kujundamisel, kestliku taristu arendamisel ja riigieelarve protsessi sisendi andmisel.
- Olla targa tellijana avaliku sektori eeskuju, transpordivaldkonna innovatsiooni ja kestlikusse eestvedaja, parimate praktikate looja ja levitaja.
- Arvestada taristu kavandamisel (sh elektrifitseerimisel) mõju avalikule ruumile, elukeskkonnale ja regionaalarengule sealhulgas pidades silmas kohaliku arengu võimestamist.

Missioon ja visioon

- RBE missioon on rajada 2030. aastaks kiire, keskkonnasõbralik, turvaline ja toimiv raudteeühendus Balti riikide ja ülejäänud Euroopa vahel.
- RBE visioon on võimaldada nii reisijatele kui kaupadele kiiret, mugavat ja turvalist liikumist Euroopas, põhjast lõunasse ning vastupidi.

Olulisemad sündmused ja arengud aastal 2024

- **Rail Baltica põhitrassi ehituse algus Harjumaal**
 - Ülemiste-Soodevahe (4,8 km)
 - Soodevahe jaam – Kangru (9,2 km)
 - Kangru-Saku (8,7 km)
2024 veel ehituse ettevalmistuses
 - Saku – Harju-Rapla maakonnapiir (10,5 km)
- **Rail Baltica põhitrassi ehituse algus Raplamaal**
 - Harju-Rapla maakonnapiir – Loone (Sihi tee) (9,7 km)
 - Loone-Hagudi (7,1 km)
 - Hagudi (Kuku) – Alu (7 km)
 - Alu-Kärpla (17,2 km)
2024 veel ehituse ettevalmistuses
- Alliansshangete konsultatsioonilepingu sõlmimine.
- Ülemiste raudteejaama "Tunnel nr 5" ehituslepingu sõlmimine.
- Ülemiste terminali nurgakivi asetamine.
- Ülemiste reisiterminali põhjapoolsete väli-alade ehituslepingu allkirjastamine.

RB strateegiline roll Balti regioonis

Regiooni Euroopaga ühendava raudteevõrgu rajamist on Balti riigid oodanud aastakümneid. Euroopa Liidu toetusel rajatav Rail Baltica suurprojekt muudab Balti riigid isoleeritud äärealast Kesk-Euroopa majandusruumi lahutamatuks osaks. See pole pelgalt raudtee – see on geopoliitiline ja majanduslik julgeolekutelg, mis kujundab regiooni kaubandus-, reisijate- ja ärivõimalusi järgnevatel kümnenditel.

Rail Baltica loob täiesti uue transpordikoridori, mille elektrifitseeritud Euroopa standardlausega (1435 mm) raudteeühendus tagab kiire ja tõhusa ühenduse Põhja- ja Kesk-Euroopa vahel.

Ajal, mil Euroopa otsib võimalusi sõltumatuse suurendamiseks Venemaa energiast ja tarneahtlastest, pakub Rail Baltica Balti riikidele majanduslikku autonoomiat ning ühendab need tugevalt Lääne-Euroopa logistikasüsteemidega. See projekt pole ainult Eesti, Läti ja Leedu jaoks – see on terve Euroopa jaoks.

Rail Baltica võimaldab sujuvat kaubavedu Euroopa ja Põhjala sadamate vahel, muutes Baltimaad transiidikeskuseks. Suurem osa regiooni praegusest transpordist sõltub maanteedest, mis on mitte ainult kallimad ja aeglasemad, vaid ka oluliselt saastavamad kui raudteel põhinevad lahendused. Rail Baltica toob keskkonnasäästliku alternatiivi, vähendades süsinikuheidet ja parandades regiooni logistikavõimekust.

Eestis kujunevad Rail Baltica sõlmpunktideks Tallinna Ülemiste ja Pärnu terminalid ning Muuga sadam, mis saavad võtmerolli nii regiooni reisijate- kui ka kaubaveos. Ülemiste terminalist saab üks moodsamaid transpordikeskusi Põhja-Euroopas, integreerides Rail Baltica, linnaliikluse ja lennujaama. Terminali ehitus on juba käimas.

Pärnu reisiterminal, mida arendatakse paralleelselt põhitrassi ehitusega, saab olema oluline regionaalne peatus, mis avab Balti regiooni lõunapoolsematele piirkondadele. Terminaliga kaasneb kohalik taristuarendus, mis hõlmab jalakäijate tunneli rajamist, ligipääsuteede ehitust ning tulevasi kaubaterminali lahendusi.

Ülemiste terminali ehitus, suvi 2024



Rail Baltica mõju on tunda juba enne raudtee valmimist – ainuüksi Eestis luuakse projekti raames tuhandeid töökohti ehituse, inseneeria ja logistikaseotud sektorites.

Selle majanduslikud mõjud laienevad kaugele kui ainult raudteetööstus. Rail Baltica loob soodsa pinnase ka uutele ärimudelitele, nagu logistikakeskused, kaubajaamad ja uued ettevõtlusvõimalused, mis saavad kasu tõhusamast ühendusest Euroopa majanduskeskustega.

Rail Baltica strateegiline roll Balti regioonis on selge: see ühendab kolme riiki nii füüsiliselt kui ka majanduslikult, muutes regiooni osa Euroopa peamistest transpordikoridoridest. Kui rongid hakkavad 2030. aastal lõpuks liikuma, ei tähenda see ainult kiiremat ja keskkonnasõbralikumat transporti – see on märk Balti riikide integreerumisest Euroopa majandusruumi.

Rail Baltica ja piirkondlik julgeolek: ühenduste strateegiline tähtsus

Algselt kavandatud majandusliku ja keskkonnasõbraliku transpordilahendusena nähakse seda nüüd Balti riikides elutähtsa julgeolekuprojektina, mis tugevdab piirkonna kaitsevõimet ja sõjalist mobiilsust.

Hiljutise uuringu kohaselt peab märkimisväärne osa Balti riikide elanikest Rail Balticat võtmetähtsusega julgeolekuprojektiks. Leedus usub 78% elanikest selle kriitilisse tähtsusse sõjalise mobiilsuse kontekstis, Lätis 62% ja Eestis 60%. See peegeldab kasvavat arusaama, et raudtee ei ole pelgalt tsiviiltranspordi taristu, vaid ka strateegiline koridor, mis võimaldab kiiret sõjalist reageerimist.

See peegeldab muutunud geopoliitilist olukorda ja vajadust tugevdada sidemeid Lääne-Euroopaga. Venemaa impeerium andis meile raudtee ja majanduskoridori, kuid nüüd on idanaaber agressor. Venemaa täiemahuline sissetung Ukrainasse 2022. aastal on muutnud Rail Baltica tähendust. Kui varem keskendus projekt

peamiselt reisijate ja kaupade tõhusamale liikumisele, siis täna on see strateegiline tööriist, millega Euroopa Liit kinnitab oma solidaarsust idatiiva liikmesriikidega.

Rail Baltica rajamine standardse Euroopa raudteelaiusega (1435 mm) loob otsese ühenduse Lääne-Euroopa raudteevõrguga, vähendades sõltuvust endise Nõukogude Liidu aegsetest laiematest rööbastest (1520 mm), mida kasutatakse Venemaal ja teistes endistes Nõukogude Liidu riikides. See samm tugevdab Balti riikide sidemeid Lääne-Euroopaga ning vähendab nende sõltuvust idapoolsetest taristutest.

Rail Baltica saab olema NATO transpordi selgroog. See suurendab oluliselt võimekust kiiresti liigutada sõjaväepersonali ja varustust vastavalt vajadusele. Rail Baltica võib vähendada sõjatehnika ja varustuse transpordiaega nädalalt 24 tunnile. Ilma selleta oleks logistika palju keerulisem. See kinnitab projekti tähtsust sõjalise valmisoleku ja kiire reageerimise tagamisel.

Lisaks on Rail Baltica kavandatud osana Euroopa Liidu TEN-T Põhjamere–Balti koridorist, mis seob Euroopa suurimaid sadamaid Rotterdami, Hamburgi ja Antwerpenit läbi Hollandi, Belgia, Saksamaa ja Poola kolme Balti riigiga, ulatudes edasi Soome lahe kaubateede kaudu Soome. See strateegiline ühendus suurendab piirkonna konkurentsivõimet ning loob uusi võimalusi, tugevdades Balti riikide sidemeid ülejäänud Euroopaga.

Eesti president Alar Karis on rõhutanud Rail Baltica julgeolekupoliitilist tähtsust, märkides, et selle mõõde on ajas vaid kasvanud. Ta on rõhutanud vajadust tagada projekti rahastamine ning kutsunud Balti riikide valitsusi üles tegema tihedat koostööd Euroopa Komisjoniga, et kindlustada vajalikud vahendid projekti elluviimiseks.

Rail Baltica ei ole enam pelgalt raudteeprojekt, see on muutunud elutähtsaks julgeolekuküsimuseks, mis sümboliseerib Balti riikide püüdlust tugevama Euroopa sidususe ja iseseisvuse poole.

Koostöö- ja lepingupartnerid

Advantage Austria Riga Büroomaailm Brandnewday
USESOF Infragate Eesti Bertolotti Rail Srl ATEA
Change Partners CER BCS Itera Business Sweden
EETL Circle K Eesti CoffeeCup UNIFE
Columbus Eest Dvigatel-Energeetika
Eestimaa Looduse Fond ELRON Ekspress Grupp
CV Online Connecto Eesti GO Group
Confido Meditsiinikeskus CV Keskus CINEA
Danobat Eesti Puuetega Inimeste Koda
Eesti Raudtee Eesti Tööandjate Keskliit ETFL
Grolls Elektrilevi
ELLE Ettevõtluse ja Innovatsiooni SA Geoengineering
GT Tarkvara ERGO Estravel Haridus- ja Noorteamet
Enersense Euroopa Komisjoni esindus Eestis
Esplan GRK Eesti Elering
AllSpark Hamburg ja Partnerid Kotkaklubi GRK Suomi
Hendrikson & Ko DG MOVE KMG Infra Kinkston
Merko Ehitus Eesti Keskkonnaagentuur
HHLA TK Estonia LEONHARD WEISS
Inf Infra Keskkonnaamet NordProjekt
InfraBIM Kaamos Group Mobire Eesti ATEMO
Infragreen Läti Suursaatkond Meliva
K-Projekt Mainor Ülemiste Germany Trade & Invest
Instar Maaamet Operation Lifesaver Estonia
Navirec Taalri Varahaldus
North Sea-Baltic ETC/TEN-T



Koostööpartnerid meist

“Strateegiline koostöö RBE-ga on meie jaoks äärmiselt oluline, kuna terviklik lähenemine toetab nii säästvat transiiti kui ka liiklusohutust. Uute taristuobjektide järkjärguline valmimine aitab meil koos luua keskkonnahoidliku raudteeühenduse Euroopaga ning panustada transpordisektori õhusaaste vähendamisse. Samuti suurendab ohutute maanteeviaduktide rajamine Rail Baltica raudteeületuskohadele liiklusohutust, aidates ennetada ja vähendada tõsiste õnnetuste riski”

Priit Sauk

transpordiameti peadirektor

“RBE kavandab raudteed vastutustundlikult, rakendades keskkonnameetmeid suuremal määral, kui õigusaktid seda nõuavad. See näitab, et tegemist on vastutustundliku ettevõttega, mille oluliseks eesmärgiks on jätkusuutlikkus. RBE-ga koostöö on olnud meeldiv ja sujuv tänu seal töötavate pühendunud professionaalsetele spetsialistide.”

Eleri Kautlenbach

Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi Rail Baltica projektijuht

“Maa- ja Ruumiametil on suur au osaleda Rail Baltica projektis partnerina ning viia läbi riigile pandud ülesandeid maade omandamisel. Maade omandamine on pakkunud ametile olulisi väljakutseid. Tasakaalustatult riigi vajadusega omandada raudteetaristu alla jääv maa võimalikult kiiresti, on olnud oluline jälgida, et ka maaomanike huvid saaksid mõistlikul viisil rahuldatud. Suurprojekt andis hoovad seadusandluse korrastamiseks. Maaomanike kompensatsioonipaketti kuuluvad täiendavad rahalised hüvitised, maade vahetamine ja maakorraldus. Lisaks on projekti raames pidevalt arendatud riigi kompetentse, täiendatud on maa ja metsa hindamise metoodikaid ja kahjude hüvitamise põhimõtteid. See kõik on võimaldanud hoida sundvõõrandamise, kui viimase abinõu, kõigist omandamistest alla 2%. Rail Baltica mastaabiga projekt on eriline oma kiire kulgemise poolest. Koostöö RBE ja teiste projekti osapooltega on igapäevaselt tihe ja tulemuslik ning see võimaldab leida lahendusi ka keerulistes olukordades.”

Kati Tamtik

Maa- ja Ruumiameti peadirektor

Lepplaane ökodukt,
november 2024



“Rail Baltica on Verstoni jaoks kahtlemata viimaste aastate kõige olulisem projekt. 2024. aasta lõpuks oli Verstoni portfellis seitse Rail Baltica lepingut, millest neli on põhitrassilõigud ja kolm kohtobjektid, kaks kohtobjekti said juba ka lõpetatud. Esimeste põhitrassi lõikude ehitusega alustasime 2024. aastal ja nagu sageli uute tööde puhul, kulges algus kõigi jaoks pisut raskelt. Kuna Rail Baltica sarnaseid projekte pole kumbki osapool varem teostanud, võttis töödega alustamine esialgu oodatust kauem aega. Koostöötahe ja lahenduste leidmise soov oli aga mõlemal poolel tugev.

Kiitus ja tänu RBE juhtkonnale, kes on võtnud enda südameasjaks lahenduste leidmise: toimuvad regulaarsed arutelud töövõtjatega, probleemid ja lahendused jõuavad kiirelt kõikide osapoolteni. Inimesed on uute protsessidega harjunud ja enamik murekohti harutatakse juba projektimeeskondade tasandil lahti.

RBE on organisatsioonina teinud läbi tohutu arengu. Tänu sellele oleme saavutanud sujuva tööritmi ja tõhusa kommunikatsiooni, mis tagab, et ehitaja saab enda tööd parimal võimalikult viisil teha ning tellija saab endale õigeaegselt ja kvaliteetselt valminud objektid.”

Alan Muruväli

Verstori Eesti ehituse
valdkonnajuht

*“Hea koostöö algab selgest ja täpsest suhtlemisest, et kõik ootused, nõudmised ja võimalused oleksid üheselt mõisteta-
vad. Koostöö vundament on vastastikune ausus ja põhimõte, et iga osapool täidab oma kohustused kokkulepitult ja kvaliteet-
selt. Nii kasvab usaldus tellija ja ehitaja vahel, mis aitab ennetada arusaamatusi ning toetab objekti õigeaegset valmi-
mist. Eriti keeruliste projektide puhul on võtmetähtsusega paindlikkus ja valmis-
olek kohandada lahendusi vastavalt muutuvatele tingimustele. Kui pooled on valmis üksteist kuulama ja koos lahendusi leidma, on projekti edu tagatud. Meil on tellija meeskonnaga vedanud. Valdab koostööaldis õhkkond, meie mõtteid ja ideid võetakse kuulda, arutatakse kaasa ja koos leitakse ka lahendusi. Täidame tellija kõrgeid nõudmisi parimal võimalikul moel.”*

Allar Maaring

Rail Baltica Harjumaa põhitrassi
neljanda etapi projektijuht GRK ja
Merko nimel

„RBE väärib tunnustust silmapaistva ja konstruktiivse koostöö eest, mis on aidanud viia Rail Baltica trassi ehitusetappi. See on ainulaadne võimalus kõigile Rail Baltica ehitajatele teha koostööd erinevate osapooltega – sealhulgas konkurentide, projekteerijate ning kohalike omavalitsustega. RBE oskuslik koordineerimine mängib selles protsessis kesket rolli, tagades sujuva suhtluse ja tõhusa koostöö kõikide osapoolte vahel, mis on eduka projekti elluviimisel väga oluline.”

Kristjan Toome

INF Infra projektijuht

Kestlikkus ja sotsiaalne vastutus

**Liikmelisus rahvusvahelistes organisatsioonides
ja kestliku arengu koostöövõrgustikes**

PRIME (vaatleja)
Rohetiiger

Kaubandus- ja tööstuskoda

**Operation Lifesaver
Estonia (OLE)**

Standardiseerimise

Tehniline Komitee

Rail Baltica Business

Saksa-Balti Network Estonia (RBBN)
kaubanduskoda

Rail Freight Corridor 8 – North Sea-Baltic (vaatleja)

**Mitmekesisuse
kokkulepe**



Raudteeohutusalane koostöö OLE-ga

“Operation Lifesaver Estonia (OLE) ja RBE koostöö tähistab olulist sammu raudteeohutuse edendamisel. Juhtides niivõrd suurt taristuprojekti, mille eesmärk on rajada kaasaegne ja turvaline raudteeühendus Eestist Euroopa südamesse, soovime tõsta rongi kasutajate teadlikkust ohutust käitumisest raudteel ja selle lähistel juba enne Rail Baltica valmimist. Ühinesime OLE-ga 2022. aasta augustis ning teeme aktiivselt koostööd tänaseni.

Raudtee-ettevõtte ohutuskultuur saab alguse mõtteviisist ja väärtustest, mida kantakse edasi ettevõttes kehtestatud juhtimiskultuuri ning protsesside kaudu. Rail Baltica raudteetrassi arendamisega toome Eestisse uue ohutusstandardi. Uue raudteega kaasnevad veelgi kiiremad rongid ja suuremad riskid raudteel. Riskide haldamine ja maandamine algab teadlikest inimestest ning seda hindame me RBE-s väga kõrgelt. Tulevikus peame vastutama ka Rail Baltica raudteetaristu opereerimise eest raudtee-ettevõtjana. Koostöös OLE-ga suudame luua tugeva pinnase, et hoida ja kasvatada raudteeohutusest teadlikke inimesi meie ettevõttes ning ühiskonnas.

RBE eristub teistest OLE liikmetest selle poolest, et meil on 0 km füüsilist raudteed ja meil pole mitte ühtegi rongi. Sellegipoolest ei takistanud see meid OLE kogukonnaga liitumast, sest OLE ei seo ainult vastutustundlikke ettevõtteid, vaid ennekõike sarnase ohutuskultuuri ja

väärtustega inimesi. Me kõik oleme ühise eesmärgi „Hoiame elu“ nimel väljas ja kasvatame ühiselt teadlikkust raudteeohutuse valdkonnas Eestis.

2024. aastal läbis OLE raudteeohutussaadikute koolituse täiendavalt 3 RBE töötajat. Seega RBE-s on tänasel päeval 6 töötajat, kes on läbinud OLE raudteeohutussaadikute väljaõppe programmi ning kes omavad väärt teadmisi, mida laiema avalikkuseni viia. RBE OLE ohutussaadikud osalesid 2024. aastal kokku kuuel ennetusüritusel.

2024. aasta detsembris tunnustati OLE poolt ettevõtteid, organisatsioone ja vabatahtlikke raudteeohutusalase tegevuse eest. Raudteeohutuse valdkonna kõrgeima tunnustuse – OLE teenetemärgi - pälvis RBE raudtee opereerimise ja ohutuse tagamise üksuse juht **Heigo Saare**. OLE tunnustuse „Sädeinimene“ pälvis RBE tööohutuse valdkonna juht **Birgit Vana-veski**. Täiendavalt tunnustati tänukirjaga ca 40 era- ja juriidilist isikut, sh RBE kommunikatsioonispetsialist **Kelly Koort**, opereerimise ja hooldusvaldkonna juht **Magnus Roosma** ja raudteeohutuse ekspert **Triinu Kaur**.

RBE jaoks on ühine tegevus OLE-ga oluline mitte ainult projekti eduks, vaid ka laiemalt, et kasvatada ühiskonnas vastutustundlikku suhtumist raudteedesse ning vähendada õnnetusi Eestis ja mujal.”

Heigo Saare

RBE raudtee opereerimise ja ohutuse tagamise juht

Kogukonnad ja partnerlused: koostöö kohalike omavalitsuste ja elanikega

Olles Eesti ajaloo üks suuremaid infrastruktuuriprojekte, mille mõju hõlmab nii sotsiaalsed, majanduslikku kui ka keskkondlikku sfääri, on kogukondade kaasamine ja teavitamine tähtis osa Rail Baltica arendusest. Niivõrd suure mastaa-biga projekti puhul on oluline tagada, et kohalikel elanikel, ettevõtetel ja teistel sidusrühmadel oleks selge arusaam projekti eesmärkidest, tegevustest ja mõjust. Läbimõeldud ja järjepidev suhtlus võimaldab luua usaldusväärse koostööplatvormi ning aitab ennetada võimalikke erimeelsusi.

Alates 2023. aasta detsembrist liitus RBE kommunikatsioonitiimiga kogukonnajuht **Liis Ollin**, kelle peamiseks ülesandeks on raudtee arendamisest mõjutatud kogukondadega luua ja hoida usalduslikke suhteid ning olla nende jaoks esimeseks vahetuks kontaktiks. 2024. aasta rõhk oli tugevalt kogukondlike suhete kujundamisel.

Suhtlus kogukondadega on oluline mitmel põhjusel. Esiteks mõjutab projekt otseselt paljusid inimesi ja nende igapäevaelu, mistõttu on vajalik arvestada kohalike inimeste vajaduste ja muredega. Teiseks loob avatud ja läbipaistev suhtlus usaldust, mis omakorda toetab projekti sujuvat elluviimist. Lisaks, kui kogukonnad näevad, et nende arvamustega arvestatakse, tekib projektile laiem ühiskondlik toetus. Sellest tulenevalt on kogukondade kaasamine mitte lihtsalt hea tava, vaid äärmiselt vajalik tegevus.

RBE lähenemine kogukondlikele suhetele tugineb suuresti kolmele osale, kus rõhutatakse selget teavitust, avatud dialoogi ja pidevat koostööd - miks, kuidas ja mida tehakse. Teavitamisel keskendutakse sellele, et kõik seotud osapooled saaksid operatiivset ja kergesti mõistetavat infot. Näiteks jagatakse põhjalikke infomaterjale, korraldatakse kohalikke infopäevi ja luuakse digitaalseid kanaleid, kust elanikud saavad jooksvalt ajakohast teavet ehituse kohta. Samuti kasutatakse

erinevaid kohalikke meediakanaleid, et jõuda võimalikult laia sihtrühmani.

Dialoogi osas on eesmärgiks luua avatud suhtluskeskkond, kus kogukonna liikmed saavad tekkinud küsimusi ja muresid jagada. Selleks on tavaks saanud regulaarsed avalikud infoõhtud, kuhu on lisaks kohalikele kogukonnale kaasatud ka töövõtjad. Selline lähenemine aitab luua kohtakti ehitaja ja kogukonna vahel.

Lisaks on RBE 2024. aasta jooksul avanud ehituse edenedes trassiäärsetes tõmbekeskustes infopunktid, kus RBE poolne ehituse projektijuht aitab jooksvaid küsimusi kohapeal lahendada. Tänapäevaks on avatud infopunktid Kohilas ja Raplas.

Kaasamine tähendab aga enam kui pelgalt suhtlust – see tähendab ka kogukondade ettepanekutega arvestamist, luues vastastikust väärtust. Mõtestatud suhtlus ning kohalike murede ja vajadustega arvestamine aitab leevendada negatiivset kuvandit ning ühtlasi muudab projekti arusaadavamaks ja vastuvõetavamaks.

Kestlikkus

Kestlikkus hõlmab mitmeid mõisteid ja lühendeid, nagu jätkusuutlikkus, CSR (corporate social responsibility ehk vastutustundlik ettevõtlus) ja ESG (environmental, social, governance ehk keskkonnaalased, sotsiaalsed ja juhtimise põhimõtted). Neid ühendab soov viia organisatsioonide mõju kooskõlla ühiskonna ja keskkonna pikaajaliste vajadustega. Lõppeesmärk on tegutseda viisil, mis hoolib nii inimestest kui planeedist ning tagab ka ettevõtte säilenõtkuse kiiresti muutuvast maailmas.

RBE alustas 2024. aastal kestlikkusstrateegia loomist kahese olulisuse analüüsiga, et olla tulevikus valmis ka kestlikkusaruandluse direktiivi kohaseks raporteerimiseks. Kahese olulisuse analüüsi tulemusena saame selge arusaamise, millised on meie organisatsiooni jaoks olulised fookusteemad keskkonna, sotsiaalsetes ja ärijuhtimises

teemades. 2024. aastal viisime läbi taustaanalüüsi, kaardistasime oma väärtusahela ja sidusrühmad ning 2025. aastal on planeeritud põhjalik sidusrühmade kaasamine ja mõjude, riskide ja võimaluste kaardistamine ning hindamine.

Direktiivi kohase aruandluse võimaliku kohustuse rakendumiseni on ettevõttel veel mitmed aastad aega. Siiski näeme oma projekti ulatusliku mõju ja avaliku huvi raames vajalikuks kestlikkusaruandlus lisada vabatahtlikult lähiaastatel oma majandusaruande osaks, et suurendada seeläbi organisatsiooni ja projekti tegevuse läbipaistvust.

Keskkonnahoid on meie jaoks oluline teema, pöörame erilist tähelepanu loodusressursside säästlikule kasutamisele ning elurikkuse kaitsele. Eesmärk on kasutada 100% taastuvelektrit rongide opereerimisel ning leida lahendusi, mis aitaksid vähendada keskkonnajalajälge ressurside kasutamisel. Keskkonnamõjude hindamise raames uuritakse Rail Baltica projekti mõjusid liikidele ja ökosüsteemidele ning töötatakse välja leevendusmeetmeid ja viise elupaikade taastamiseks.

Sotsiaalses kontekstis keskendub kestlikkus inimeste heaolu, ohutuse ja õiguste tagamisele, läbipaistvale suhtlusele ning kogukondade kaasamisele. See tähendab näiteks tööohutuse ranget jälgimist ehitusobjektidel ning läbipaistvat infovahetust, et sidusrühmad oleksid kursis meie tegevustega ja saaksid kaasa rääkida neile olulistest temades.

Kestlikkuse teemade strateegiasse integreerimine võimaldab ettevõttel juhtida oma keskkonna, sotsiaalse kui ärijuhtimise mõjusid, riske ja võimalusi targalt ja struktureeritult. Planeerime kestlikkusteemade juhtimise integreerida oma olemasolevatesse protsessidesse ja rakendamisel olevasse juhtimissüsteemi.

Keskkonnamõjude hindamine, järelvalve ja seire

Endiselt on käimas Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltica raudtee trassikoridori asukoha määramine“ menetlus. 2024. aasta detsembris kiideti heaks keskkonnamõju strateegilise hindamise aruanne (KSH). Planeeringu kehtestamiseni jõutakse eelduslikult 2025. aasta esimeses kvartalis. Jätkus ka Rail Baltica raudteetrassi rajamisega seonduva mõju hindamine läbi ehituslõikude keskkonnamõju hindamiste (KMH).

Keskkonnamõju hindamine lõigus nr 8 (Pärnu – Eesti Vabariigi ja Läti Vabariigi piir) otsustati jagada kaheks – Pärnu – Kabli (KMH lõik nr 8) ja Kabli – Eesti Vabariigi ja Läti Vabariigi piir (KMH lõik nr 9). KMH lõigus nr 8 on võimalik KMH algatada uuendatud maakonnaplaneeringu kehtestamise järgselt. KMH lõigus nr 9 on keskkonnamõju hindamine algatatud. KMH 9 aruanne valmib eelduslikult 2026. aasta alguses ning 2025. aasta alguse seisuga on selleks vajalikud tegevused graafikus.

Vastavaks tunnistatud keskkonnamõju hindamised 2024. aasta lõpuga:

- Ülemiste – Kangru (KMH lõik nr 1)
- Kangru – Harju- ja Rapla maakonna piir (KMH lõik nr 2)
- Soodevahe – Muuga (KMH lõik nr 3)
- Harju ja Rapla maakonna piir – Hagudi (KMH lõik nr 4)
- Hagudi – Rapla- ja Pärnu maakonna piir (KMH lõik nr 5)
- Rapla- ja Pärnu maakonna piir – Tootsi (KMH lõik nr 6)

Projekteerimise ja ehitustegevuse järelvalve

Jooksvalt on kontrollitud töövõtjatelt laekunud tööprojektide materjalide vastavust KMH nõuetele ja ehitusaegsete keskkonnameetmete järgmist ehitusplatsil.

Väljakutseks on osutunud KMH-des sõnastatud keskkonnameetmete ühtne tõlgendamine RBE, töövõtjate ja ametkondade poolt. Ühtse arusaama tagamiseks on olnud tarvilik meetmete sõnastusi korrastada ja parandada. Lisaks on olnud vajalik üksikuid meetmeid mitmeid kordi Keskkonnaameti, asjakohaste ekspertide ja TTJA-ga läbi arutada, tagamaks meetme eesmärgi kõige tõhusam täitmine.

Keskkonnaseire

Jätkusid planeeritud keskkonnaseire tegevused, sh loomastiku seire koostöös Keskkonnaagentuuriga, märgalade seire ja töövõtjate poolt läbi viidavad veeseired.

Koostööleping Keskkonnaagentuuriga võimaldas loomastiku seiresse 2024. aastal lisada ka mitmed erinevad liigid, mis 2023. aasta tööplaani ei jõudnud. Seireplaani olid 2024. aastal liidetud kõik KMH 1, KMH 2, KMH 4, KMH ja KMH 6 lõikude loomastiku eelseired ja lisaks Lõuna-Pärnu trassilõigus metsise elupaikade eelseire seoses menetluses oleva planeeringu raames koostatud hüvitusmeetmete kavaga. Seiret tehti

kahepaiksetele, käsitiivalistele, väike-konnakotkale, laanerähnile, metsisele ning Lõo raba kaitsealustele linnuliikidele.

2024. aasta kahepaiksete eelseiretes selgus, et Männiku rabas asuvad kaks veekogu ning Rõue jõe luht koos jõesaga, mis raudtee ehitustegevusest otseselt mõjutada saavad ja seetõttu seiresse valiti, ei ole kahepaiksetele sigimiseks sobilikud ning seetõttu neis kolmes kohas edaspidi seiret ei tehta.

Laiendati rabade veetasemete seiret, ehk nüüd on seires vaatluse all kolme raba veetase (Rääma, Männiku ja Lõo rabad), kusjuures nii Männikul kui Räämas kirjeldati eelseire raames ka taimestikku. Lisaks tuvastati seire käigus ka täiendavaid kaitsealuste liikide kasvukohti, mis võimaldas aegsasti planeerida ümberistutusi või teisi vajalikke mõju vähendavaid meetmeid.

2025. aastal lisandub seiremahtu Põhja-Pärnumaa ehk KMH 7 ala eelseired. Uute liikidena pakuvad väljakutset musta-toonekure, kassikaku ja kivisalisliku seire.

Kuklaste ümberasustamine 08.05.2024



Kestlik ehitus ja uuenduslikud lahendused

Raudtee ehituse käigus kasutatakse väga suurel hulgal erinevaid materjale, mistõttu on eriti oluline, kui leitakse võimalusi teiseste materjalide kasutamiseks ja jäätmete taaskasutamiseks. Seeläbi on võimalik vähendada esmase tooraine kasutust ja koormust keskkonnale. Näiteks 2024. aastal saame välja tuua kaks ehitusobjekti, kus oli võimalus kasutada teiseseid materjale.

- Pärnu laoplats ehitati kasutades kohapeal olemasolevaid materjale. Objektil kasutati hoone lammutamisel tekkinud betoonijäätmeid ja olemasolevat pinnast. See vähendas märkimisväärselt esmase tooraine vajadust ning ehitusele toodi juurde ainult 1400 tonni betooni.
- Soodevahe platsi ehitushankes oli ettenähtud võimalus, et töövõtja saaks pakkuda alternatiivseid lahendusi võrreldes esialgse projektlahendusega. Eesmärgiga oli optimeerida materjalide kasutust ja transpordi kulu, seetõttu asendati liiv ja kruus ligikaudu 80 000 m³ ulatuses põlevkivi tootmisel järele jäänud aherainega.

Roheline kontor ja kasvuhuonegaaside jalajälg

Organisatsiooni üheks eesmärgiks aastal 2025 on saada rohelise kontori märgis. Selle saavutamiseks alustati 2024. aastal kontori tegevuste keskkonnamaspektide kaardistamisega. Koostöös Waste-Locker OÜ-ga kaardistati Tallinna kontori jäätmete kogused ning liigiti kogumise kvaliteet ja korraldati töötajatele jäätmete liigiti kogumise koolitus.

Esimest korda arvatati 2024. aastal ka oma organisatsiooni kasvuhuonegaaside (KHG) jalajälg, keskendudes kontori tegevustele. Andmetes toodi välja mõjuala 3 andmed ehitustegevuse jalajälje kohta eraldiseisvalt, tuginedes töövõtjate poolt esitatud keskkonnaaruandlusele.

Organisatsiooni KHG jalajälg on väike võrreldes sellega kui me võtame juurde ehitustegevuse

juures kasutatud elektri ja kütuste kogused. Praegu puuduvad meil täielikud andmed kõikide töövõtjate tegevuste kohta, kuid eesmärk on parandada aruandluse täpsust ja andmete kvaliteeti. Ehituse käigus kasutatud kütuste ja energia jalajälg on 1061,81 t CO₂ ekv.

“Meie organisatsiooni KHG jalajälg on 173,93* t CO₂ ekv, millest 87,42% ulatuses moodustab mõjuala 3. Mõjuala 1 sisaldab meie enda sõidukite bensiini kasutust. Lisaks on meil kasutusel ka hübriidmootoriga sõidukid, mille arvu soovime tulevikus suurendada, mille kaudu on meil samuti võimalik oma jalajälge vähendada. Mõjuala 2 püsib madal kuna meie Tallinna kontoris on kasutusel taastuvelekter ja maasoojus. Kogu meie jalajälje suurust mõjutab enim meie töötajate tööle-koju liikumisega kaasnev fossiilsete kütuste kasutamine. Järgmiste sammudena on meil oluline mõtestada, kuidas oma jalajälje andmete kvaliteeti ja kättesaadavust parandada ja seejärel paika panna tegevusplaan oma jalajälje vähendamiseks.” selgitab RBE kestlikkuse ekspert Mari Salmu.

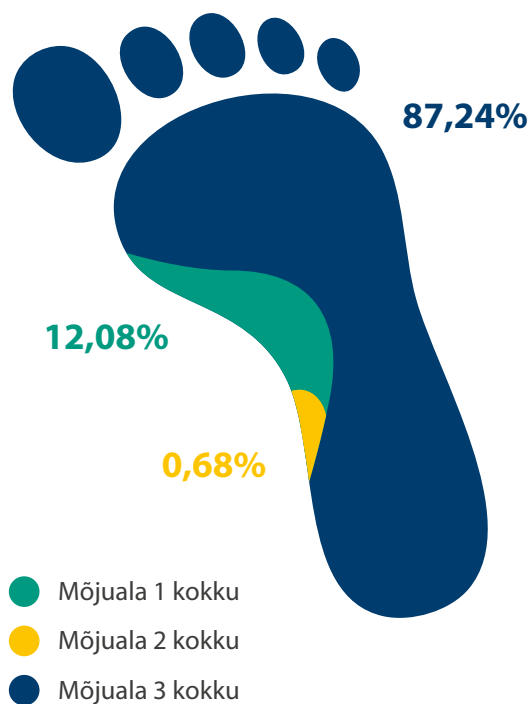
Mõjuala 1 tähistab otsest heidet, mis pärinevad allikatest, mida ettevõtte kontrollib või omab. Siia kuuluvad näiteks kohapealne energia tootmine, mehhaanilised või keemilised protsessid ning ettevõtte masinapargist tulenevad heitkogused.

Mõjuala 2 tähistab kaudset heidet, mis on seotud ettevõtte poolt sisse ostetava ja tarbitava energiaga. Selleks võib olla soojus-, elektri-, jahutuseenergia ning aur.

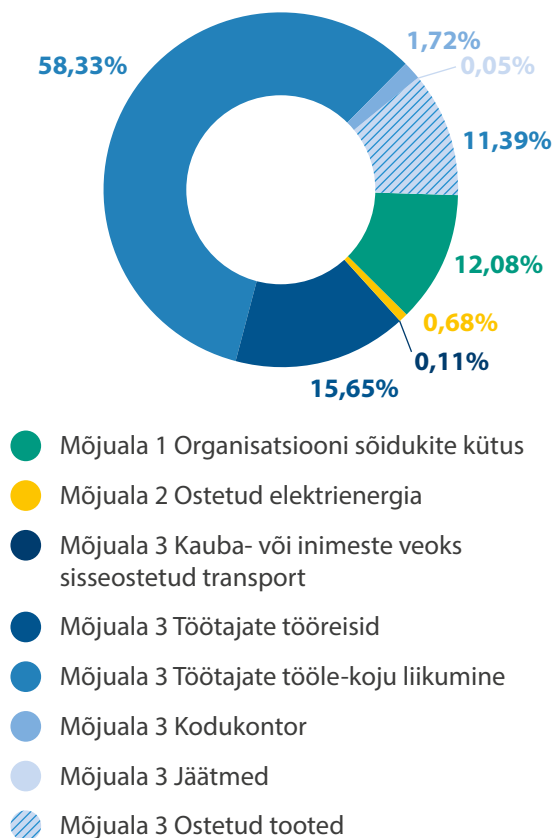
Mõjuala 3 hõlmab kõiki muid kaudseid emissioone, mis ei tulene otseselt ettevõtte omandatud või kontrollitud varade tegevusest, vaid on seotud väärtusahelas üles- ja allavoolu toimivate protsessidega. Näiteks toodete ostmine, kasutamine ja kõrvaldamine.

*Kalkulatsioonides on arvestamata hetkel sõidukikütustest (nii organisatsiooni enda sõidukite, sisseostetud transporditeenuse kui ka tööreiside ja tööle-koju liikumisest) tulenevat ülesvoolu ehk nn well-to-tank (toorkütuse kaevandamise, rafineerimise ja transpordiga) seotud KHG heide.

Graafik 1. RBE kontori tegevuste kasvuhonegaaside jalajälg



Graafik 2. Kasvuhonegaaside jalajälg detailsemalt mõjualade ja tegevuste kaupa



Eesmärgid ja tegevused 2025

- Keskkonnajuhtimissüsteemi edasine arendus ja valmisolek ehitustööde planeerimiseks ja järelevalveks terves Eesti lõigus.
- Töövõtjate edasine toetamine keskkonnametmete rakendamisel ning tööde korraldamisel selliselt, et pidevalt vähendada kaasnevat keskkonnamõju.
- Keskkonnajärelevalve ja kontrollitegevustega jätkamine projekteerimise ning ehitustegevuse käigus.
- Keskkonnaseire jätkamine ning laiendamine vastavalt keskkonnaseire tegevuskavale.
- Kompensatsioonimeetmete rakendamise kava edasiarendamine ja kompenseerivate meetmete rakendamine kogu Eesti lõigus, vastavalt kavale.
- Organisatsioonis roheline kontori tegevuste ja põhimõtete rakendamine ning Tallinna kontorile Rohelise kontori märgise saamine.
- Kestlikkusstrateegia loomine ja integreerimine juhtimissüsteemi.
- Seada konkreetsed eesmärgid mõjualade ja tegevuste ulatuses KHG jalajälje vähendamiseks.
- Suurendada organisatsiooni KHG jalajälje andmete kvaliteeti ja lihtsustame andmete kogumist.
- Panustada Kliimaministeeriumi algatatud taristuobjektide kasvuhonegaaside jalajälje kalkulaatori arendusse, mis oleks sobilik tööriist raudtee ehitusel alternatiivsete materjalide ja/või lahenduste valimisel.

Ettevõtte areng

Inimesed Rail Baltic Estonias

“Inimesed RBE-s on väga kohanemisvõimelised - probleemidele vaadatakse peale väga erinevate nurkade alt, et siis parim lahendus leida ning kõigil on siht ja ambitsioonikus selle suurprojekti teostamiseks. Samuti on tugev õlg öla kõrval tunne. Töö ise on väga mitmekülgne ja vaheldusrikas.”

Silver Suurorg
peaprojektijuht

„Mul kui kestlikkuse eksperdil on võimalik luua kogu organisatsiooni ja projekti mõttes midagi täiesti uut. Mind paelub see väljakutse, et saan rakendada kestlikkuse elemente läbi kogu organisatsiooni strateegia ja põhimõtete - alates ehitusest kuni hangete ja kontorieluni välja.”

Mari Salmu
jätkusuutlikkuse ekspert

„Tegu on eelkõige ainulaadse asjaga ja väga põneva väljakutsega. Meil on sõbralikud ja töökad inimesed. Ettevõtet iseloomustab korrektsus, puhtus ja kindel ning stabiilne töö olemus. Õpin kogu aeg midagi uut.”

Vahur Loo
vanemprojektijuht

„RBE töökultuur on väga rootsilik – inimsõbralik, pingevaba ja üksteist austav. Töö ise on huvitav ja väga suure mõjuga ja just see mind kütkestab.”

Andres Alamaa
peaprojektijuht

„Mulle meeldib kogu see detailsus ja rahvusvaheline mõõde, mis meie projektides on. Lisaks on hea tööle tulla, kui sind ümbritsevad toetavad ja arukad kolleegid.“

Hurmet Heinmaa
vanem teedeinsener

„Projekt on suur, oluline ja väga suure vastutusega, aga inimesed on sõbralikud ja alati tunnen, et mind väärtustatakse.“

Daria Myrna
tehnilise vastavuse koordinaator

„RBE töökultuuri iseloomustab minu jaoks töökus, väljaspool raame mõtlemine, tiimide vaheline koostöö ja innovaativsus. Tunnen uhkust selle üle, et mul on võimalus muuta tööohutuse kultuuri Eesti maastikul.“

Birgit Vanaveski
tööohutuse valdkonna juht

Mitmekesisus ja võrdsed võimalused

RBE väärtustab mitmekesisust ja tagab võrdsed võimalused kõigile töötajatele. Seitse meeskonnaliiget ei räägi emakeelena eesti keelt, mistõttu on sisekommunikatsioon osaliselt ingliskeelne. Lisaks Tallinna kontorile on ka Tartu esindus, võimaldades paindlikke töötingimusi.

2024. aastal loodi siseveebi vilepuhumise teavituskanal, mis tagab turvalise ja anonüümse võimaluse võimalike probleemide teavitamiseks.

Töötajate väärtustamine ja kaasamine

RBE panustas 2024. aastal tugeva töökultuuri loomisse, pakkudes paindlikke töötingimusi, tervisetootusi ja professionaalse arengu võimalusi. Ettevõtte pälvis Instari atraktiivse tööandja märgise. Töötajate heaolu toetamiseks viidi läbi vaimse tervise uuring ning käivitati juhtide arenguprogramm.

Tehniliste tiimide pädevuse tõstmiseks korraldati viienädalane CCS koolitus. Töötajate kaasatuse ja meeskonnavaimu tugevdamiseks korraldati mitmeid üritusi, sealhulgas aastagala, suvepäevad, terviseüritused ja RBE 10. juubeli tähistamine.

Töötajad osalesid aktiivselt organisatsioonikultuuri arendamises – üle 20 töötaja panustas ettevõtte põhiväärtuste uuendamisse.

Värbamine aastal 2024

RBE kasv oli 2024. aastal kiire – meeskonnaga liitus rekordiliselt 47 uut töötajat, kellest enamik täidab tehnilisi rolle. Suurima täienduse said projektijuhtimise ning süsteemitehnika ja vastavuse tagamise üksused. Värbamiskanalitena kasutati uuendatud karjäärilehte, tööportaale, LinkedIni ning sihtotsingut. Lisaks tehti koostööd Tallinna Tehnikakõrgkooli ja Tallinna Tehnikaülikooliga.

Värbamisprotsessi kiirendamiseks ja tõhustamiseks võeti kasutusele värbamistarkvara, mis automatiseeris mitmeid etappe ja parandas kandidaatide haldamist. Samuti tehti paremaks tööandja kuvandit ning sisseelamisprogrammi, pakudes uutele töötajatele paremat tuge.

2025 personaliplaan ja fookus

2025. aastal keskendume olemasolevate töötajate arenguvajadustele ning kompetentsi tõstmisele. Oleme planeerimas juhtide arenguprogrammi järgmiseid koolitusi, mis keskenduvad nii keskastmejuhtidele, kui ka juhtide järelkasvule. Lisaks keskendume individuaalsetele arengu- ja järelekasvuplaanidele, millest tulenevalt kaardistame personaalsed koolitusvajadused.

Värbamisplaanide eesmärgiks on vähendada värbamisprotsessi kestust, mis parendaks värbamiskiirust ning sobivate talentide leidmist õigeaegselt.

Suuname oma tegevused ka töötajate kaasatuse ja lojaalsuse tugevdamisele, mis tõstaks rahulolu ning vähendaks töötajate voolavust. Jätkame väärtuste projekti elluviimist, et kindlustada RBE selge ja järjepidev organisatsioonikultuur.

Noorte kaasamine

Noortel on Rail Baltica projektis täita oluline roll juba enne raudtee valmimist:

1. noored on tuleviku kujundajad ja nende kaasamine aitab tagada, et projekt vastaks ka tulevaste põlvkondade ootustele ja vajadustele;
2. noorte kaasamine tagab projekti laiema ühiskondliku toetuse ja suurendab sidusust kogukondadega, mis omakorda võib vähendada vastuseisu ja takistusi projekti elluviimisel;
3. noortel on projektist võimalik saada hindamatu kogemus ja õppida eri oskusi ning teadmisi suurprojekti juhtimisest ja elluviimisest.

2024. aasta tegevused noorte suunal

- RBE osales 2024. aastal erinevatel tudengitele suunatud konverentsidel ja karjäärimesidel ning võimaldas noortel tutvuda oma töö ja tegemistega töövarjunädala, ettevõttekülastuse ja praktika raames.



I klassi astujate vastuvõtt
RBE kontoris 23.08.2024

- RBE toetas 2024. aasta suvel Erasmus+ programmis "DiscoverEU" osalenud viite noort rahalise stipendiumiga, mis oli abiks Euroopa avastamisel rongidega.
- Rail Baltica noortekogukond kohtus 2024. aastal suuremas koosseisus viiel korral, millest kolm infokohtumist peeti RBE kontoris, üks vaatluskohtumine Ülemiste terminali ehitusplatsil ning üks aktiivsem kohtumine Laser Tagis.

Lisaks said noortekogukonna liikmed osaleda TalTechi mudelraudtee ehitamise võistlusel Rööpameister, esineda Rail Baltica mobiilsuskonverentsi noortepaneelis ning öelda oma sõna sekka transpordi ja liikuvuse teemadel Rail Baltica kvartaalses ajakirjas Järgmine Peatus.

2024. aasta lõpu seisuga kuulub RB noortekogukonda 70 noort.

- 2024. aasta novembris viis RBE koostöös Millenzialsiga, mille nimemeesteks on Artjom Savitski ja Kris Lüüs (laiemalt tuntud kui Krispoiss) läbi noortekampaania "Tulevik

on rongis”, mille ülesandeks oli luua noorte visioon Rail Baltica tulevikurongist. Kampania eesmärk oli innustada noori vanuses 13-30 mõtlema transpordi ja infrastruktuuri tuleviku üle, pakkuda võimalust väljendada oma loovust ja tehnoloogilisi oskusi ning tutvustada Rail Balticat kui tulevikku suunatud, mugavat, turvalist ja innovaatilist taristuprojekti.

Töid laekus kokku 41, millest lõpphääletusele jõudis vastavalt reeglitele 36. Esitatud töid hinnati kolmes kategoorias ja žürii kõrval sai oma sõna sekka öelda ka publik.

Tööohutus

Rail Baltica projektis on tööohutus keskse tähtsusega, milles järeleandmisi ei tehta. RBE-s oleme selles valdkonnas Eestis teerajaja rollis. Selleks oleme tellijana kehtestanud koostööpartneritele tööohutusnõuded, mis seavad neile kõrgemad ootused kui kehtiv seadusandlus või harjumuspärane tavapraktika.

Alates 2023. aasta septembrist liitus RBE meeskonnaga **tänaseks tööohutuse valdkonna juht Birgit Vanaveski**, kes tegeleb igapäevaselt valdkonna erinevate teemade ja küsimustega. Muuhulgas antakse kõikidesse hangetesse kaasa tööohutuse valdkonna sisend koos juhendiga **“Töötervishoiu ja tööohutuse juhend Rail Baltica projektis”** ning enne töödega alustamist vaadatakse üle lepingupartnerite, see on töövõtjate ja omanikujärelevalve, tööohutuse dokumentid ning tehakse ettepanekuid täiendamiseks ja kontrollitakse võtmeisikute pädevust.

Ühe kõige olulisema ülesandena tegeleb RBE tööohutuse tiim regulaarsete ohutusvaatluste läbiviimisega ehitusobjektidel, mille kohta koostatakse raportid tehtud märkuste, fotomaterjali ja puuduste kõrvaldamise tähtaegadega. Selline tegevus on oluliselt kaasa aidanud ohutuse parandamisele RBE ehitusobjektidel, ennetada

võimalikke tööõnnetusi ning aidanud juurutada ohutuskultuuri läbi tellija, töövõtja ja omanikujärelevalve tihedama koostöö. Rail Baltica projekt püüdleb **„0 õnnetust töökohal”** eesmärgi poole ning kehtib põhimõte, et kõik õnnetused on ennetatavad.

Miks peaks olema tööohutus ettevõtete fookuses?

Ettevõtte on tervise- ja ohutusriskide juhtimiseks kolm peamist põhjust: moraalne, juriidiline ja majanduslik.

Moraalsed põhjused peaksid olema riskijuhtimise peamiseks motivaatoriks, kuigi kas see ka tegelikult nii on, on mõnel juhul vaieldav. Need põhinevad arusaamisel, et tööandjal on kohustus oma töötajate eest mõistlikult hoolitseda. Ei eeldata, et töötaja riskib töötamise tingimusena oma elu või füüsilise tervise ja heaoluga. Ühiskonnana on see meie ootus ja ka tööõnnetuste, ohuolukordade ja terviseprobleemide statistika toetab selgelt sõnumit, et tööohutust ei tohi jätta juhuse hooleks ning see vajab tähelepanu ja juhtimist.

Tööohutus ei ole ainult eetiline kohustus, vaid ka seaduslik nõue. Tööandjatele ja ka töötajatele on kehtestatud juriidilised kohustused, mis on seotud töötajate ja teiste ettevõttest mõjutatud isikute ohutusega. Eestis reguleerib tööohutust Töötervishoiu ja tööohutuse seadus 1999 ja lisaks reguleerivad ehitusvaldkonnas tööohutust veel hulk määruseid.

Kolmas põhjus miks tööohutus on tähtis on majanduslik – ettevõtted, kes tegelevad aktiivselt tervise- ja ohutusriskide maandamise ja tööohutuse edendamisega, on edukamad kui need, kes seda ei tee. Kahjujuhtumid, nagu tööõnnetused või terviseprobleemid, põhjustavad ettevõtetele märkimisväärsed otseseid ja kaudseid kulusid.

Ülevaade projektidest

Ülemiste ühisterminal

Ehitus

Jätkusid Ülemiste 1520 mm raudteetaristu rekonstrueerimise lepingujärgsed tööd. Töövõtjaks GRK Eesti AS ja GRK Suomi Oy. Lepingu maksumus 27,6 mln eurot. Tööd valmivad 2026. aasta lõpuks.

Jätkusid Ülemiste terminali raudteerajatiste ehitustööd. Töövõtjaks aktsiaselts Merko Ehitus Eesti ja KMG Infra OÜ. Lepingu maksumus 46,8 mln eurot. Tööd valmivad 2027. aasta lõpus. Esimese etapi tööd lõpetati tähtaegselt detsembris 2024. Töödega jätkatakse juunis 2025.

19.01.2024 kuulutati välja Ülemiste raudteejaama tunnel nr 5 ehitustööde hange. Leping sõlmiti 16.05.2024 ja töövõtjaks on LEONHARD WEISS OÜ. Lepingu maksumus on 3,6 mln eurot. Tööd valmivad 2027. aasta keskpaigas.

07.02.2024 kuulutati välja Ülemiste reisiterminali põhjapoolsete välialade ehitustööde hange. Leping sõlmiti juulis ja töövõtjaks on Aktsiaselts TREF Nord ja ATEM OÜ. Lepingu maksumus on 20,9 mln eurot. Tööd valmivad 2027. aasta keskpaigas.

Hanked

22.10.2024 kuulutati välja Ülemiste rahvusvahelise reisiterminali ehitustööde hange. Hange avati 23.01.2025.

10.12.2024 kuulutati välja Ülemiste jaamaala raudteetrassi alusehituse hange (1,8 km).

Ettevalmistamisel on Ülemiste terminali lõunapoolsete teede, tänavate ja väljakute ehitustööde hange, Kantsi tunneli ehituse hange ja Ülemiste kunstihange.



Foto: Verston Eesti

Rail Baltica Raplamaa põhitrassi raudteetaristu I ja II etapi ehitustööd 20.06.2024.

Kunstihamke väljakuulutamise niiskuse suure tõenäosusega 2026. Lisaks valmistatakse ette tulevaste lepingute omanikujärelevalve hankeid.

Kohalikud peatused

Tallinn-Pärnu lõiku jääb 10 kohaliku peatust: Assaku, Luige, Saku, Kurtna, Kohila, Rapla, Järvakandi, Kaisma, Tootsi ja Urge. Pärnu-Eesti/Läti riigi piiri lõiku jääb 2 kohaliku peatust: Surju ja Urissaare. 2024. aasta lõpuga on kehtestatud Saku, Kurtna, Kohila, Rapla, Järvakandi, Kaisma, Tootsi ja Urge detailplaneeringud ning käimas on veel Assaku ja Luige detailplaneeringute protsess. Surju ja Urissaare peatuste detailsusega arvestatakse juba RB maakonnaplaneeringu uuendamisel alamlõigus nr 2 ning nende objektide edasine projekteerimine on kavas lahendada projekteerimistingimuste alusel.

Harjumaa kohalikud peatused

Detailplaneeringutest on veel käimas Assaku ja Luige peatuste menetlused. On tõenäoline, et Luige peatust esimeses etapis ei ehitata

tulenevalt mõistliku ligipääsu võimaluse puudumisest. 2024. aasta lõpus valmisid Harjumaa kohalike peatuste eelprojektid. Eelprojektide koostajaks oli Ardanuy Ingenieria S.A.

Raplamaa kohalikud peatused

2024. aasta lõpu seisuga on Kohila, Rapla ja Järvakandi peatuse detailplaneeringud kohalike omavalitsuste poolt kehtestatud. Projekteerimise käigus on valminud ooteplatvormide ja nende vaheliste ülepääsude projektid. Samuti valmisid 2024. aasta lõpus hoonete tüüpprojektid, mida on võimalik kasutada Harju- ja Pärnumaa kohalikes peatustes. Töö jätkub juurdepääsuteede ja jaamadega seotud välialade põhiprojekti koostamisel. Projekteerijaks on Novarc Group AS.

Pärnumaa kohalikud peatused

Kaisma, Tootsi ja Urge kohalike peatuste detailplaneeringud on 2024. aasta lõpu seisuga kohalike omavalitsuste poolt kehtestatud. 2024. aasta lõpuks valmisid Pärnumaa kohalike peatuste eelprojektid. Eelprojektide koostajaks oli Ardanuy Ingenieria S.A.

Ehitusload

2024. aasta novembris väljastas Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet Kohila, Rapla ja Järvakandi jaamade ooteplatvormidele ja nende vahelistele ülepääsude ehitusload. Alustatud on jaamade juurdepääsuteede, välialade ja hoonete ehituslubade menetlustega. Taotlused nendeks esitati vastavatele kohalikele omavalitsustele novembris ja detsembris.

Pärnu reisiterminal

Projekt

2024. aasta lõpus valmis Pärnu reisiterminali põhiprojekt.

Ehitus

23.02.2024 avaldati koostöös Transpordiametiga Liivi tee jalg- ja jalgrattatee tunneli ehituse hange. Liivi tee tunnel saab olema üheks juurdepääsupunktiks tulevasele Pärnu reisiterminalile. Hange avati 09.04.2024 ja leping sõlmiti 15.05.2024. Töövõtjaks oli OÜ RTS Infra Eesti ja lepingu maksumuseks 944 560 eurot. Tööd valmisid 2024. aasta

lõpuks. Käib kasutusloa menetlus. Valmistatakse ette 2025. aasta tegevuskava koos vajaliku finantseerimise vajadusega.

Põhitrass

Soodevahe-Muuga lõik (16,4 km)

Ehitus

2024. aastal valmisid Soodevahe-Muuga lõigus kaks õhuliini ristumise ümberehitust.

Hanked

Soodevahe-Muuga Lõik sisaldab Muuga sadamaala ja Soodevahe-Muuga põhitrassi lõiku. 2024. aasta viimases kvartalis valmistati ette projekteerimishanget põhiprojekti koostamiseks. Hange avaldati 31.01.2025 ning pakkumiste esitamise tähtaeg oli 03.03.2025 aastal. Põhiprojekt valmib eelduslikult 2027. aasta I kvartali lõpuks. Paralleelselt projekteerimisega viiakse läbi ka Muuga sadamaala keskkonnamõjude hindamine (KMH). Ehitustegevusega on kavandatud alustada 2027. aastal.

Alu viadukt, oktoober 2024





Foto: Karli Saul

Alliansshanke väljakuulutamine
Ülemistel, 2.10.2024. Vasakult –
Anvar Salomets, Vladimir Svet, Janar Tükk.

Tallinn-Pärnu lõik (144 km)

Ehitus

2024. oktoobris valmis Raplamaa põhitrassi Sverre tee (0,2 km) ehitus (RW 1400 juurdepääsutee). Lepingu maksumus oli 287 739,00 eurot ja töid teostas AS TREV-2 Grupp. Tallinn-Pärnu lõigus on põhitrassi alusehituse lepinguid sõlmitud kokku 73,9 km ulatuses

Tootsi-Pärnu lõigus on valminud põhiprojekti esimene versioon. Põhi- ja tööprojektid lõpetatakse lõigus alliansslepingu raames 2026. aastal. Tootsi-Pärnu alamlõigu keskkonnamõjude hindamise aruande (KMH 7) avalikustamine oli 2024. aasta detsembris. Sõltuvalt esitatud seisukohadest ja aruande täiendamisest on keskkonnamõjude hindamise aruande vastavaks tunnistamise eeldatav aeg 2025. aasta esimeses kvartalis. Kiire ajakava objektidena on selles lõigus koostöös Transpordiametiga ettevalmistamisel neli projekteerimishanget:

- Rail Baltica raudteetrassi ületava riigitee 19271 Tootsi-Piistaoja tee km 1,0-2,6 Tootsi viadukti ja riigitee 19270 Suigu-Tootsi tee km 7,5-8,15 põhiprojekti koostamine.

- Rail Baltica Paide mnt raudteeviadukti ja riigitee nr 59 Pärnu - Tori km 0 – 0,3 lõigu põhiprojekti koostamine.
- Rail Balticat ületava kohaliku tee nr 1490910 Kaseküla tee Murru viadukti, Rail Baltica Elbi ökodukti ja teede põhiprojektide koostamine.
- Rail Balticat ületava riigitee nr 19203 Are-Suigu Timmermanni viadukti, Rail Baltica Sanga ökodukti ja teede põhiprojektide põhiprojekti koostamine.

01.10.2024 kuulutati välja alliansshange Rail Baltica Ülemiste-Pärnu lõigu projekteerimiseks ja ehituseks (Allianss 1), sh Ülemiste-Tootsi (142,1 km) pealisehituse projekteerimis- ja ehitustöödeks ning Tootsi-Pärnu (36,6 km) projekti täiendamiseks ja pealisehituse projekteerimis- ja ehitustööde teostamiseks ning Pärnu – Ikla (Läti piir) projekteerimiseks ja tervikehituseks. Hange avati 2024. aasta detsembris ja hanke tulemusena on kavas sõlmida kaks alliansslepingut:

- **Allianss 1** – Ülemiste – Pärnu pealisehitus + Tootsi – Pärnu lõigu alusehitus. Eeldatav kogumaksumus 394 miljonit eurot.
- **Allianss 2** – Pärnu – Ikla (Läti piir) projekteerimine ja tervikehitus. Eeldatav kogumaksumus 332 miljonit eurot.

Allianssi ehituslepingute sõlmimine on kavandatud 2025. aasta teise kvartalisse. Sellele järgneb ca aasta kestev arendusetapp.

Pärnu-Eesti/Läti riigi piir lõik (58,2 km)

Maakonnaplaneering

Selles lõigus on käimas Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltica raudtee trassi koridori asukoha määramine“ menetlus. Planeeringu kehtestamiseni jõutakse eelduslikult 2025. aasta I kvartalis. Natura hüvitusmeetmete elluviimine suuremas mahus on kavandatud 2025. aastal ja kogumahus lõpetamine 2026. aastal.

Rajatised

Ehitus

Kiire ajakava rajatiste projekti raames on koostöös Transpordiametiga 2024. aasta lõpuks valminud 14 tee viadukti, 2 raudteesilda ja 7 ökodukti (Vaskjala - Ülemiste kanali raudteesild; Rae viadukt; Elveso viadukt; Põrguvälja viadukt; Assaku viadukt; Saustinõmme viadukt; Saustinõmme ökodukt; Kirdalu-Kiisa viadukt; Tagadi-Kurtina viadukt; Tagadi ökodukt; Tagadi viadukt; Urge ökodukt; Künka tee viadukt; Loone ökodukt; Kuku viadukt; Seli-Koigi-Alu viadukt; Kalevi ökodukt; Sikeldi viadukt; Kodila jõe raudteesild; Põlma viadukt; Selja ökodukt; Lepplaane ökodukt; Kivisilla viadukt).

2025. aastal jätkuvad Kangru liiklussõlme (Kangru viadukt, Raku viadukt, Männiku kergliiklustee viadukt, Saku-Tõdva viadukti, Tõdva-Hageri viadukti, Alu viadukti, Parila viadukti ning Juula viadukti) ehitustööd. Ehitustööd planeeritakse lõpetada 2025. aasta jooksul.

Ülemiste veeremidepoo

Ehitus

Veeremidepoo I etapi ehitustööd (depoo seisuste ja hooldusteade alune muldkeha ning ristuvad ja ümbertõstetavad tehnovõrgud) teostatakse Harjumaa põhitrassi raudteetaristu I etapi ehitustööde Ülemiste-Soodevahe raames. Harjumaa põhitrassi raudteetaristu I etapi ehitustööde leping sõlmiti jaanuaris. Ehitustööd valmivad 2027. aasta keskpaigas.

Hanked

Ettevalmistamisel on veeremidepoo raudteefrastruktuuri muldkeha, tehnovõrkude II etapi ehitustööde hange. Leping sõlmimine on kavandatud 2025. aasta esimeses pooles.

Infrastruktuuri hoolduskeskused

Projekt

2024. aasta jaanuaris võeti vastu Pärnu kaubaterminali eelprojekt ja juunis kehtestati hoolduskeskuse ja kaubaterminali detailplaneering.

Ehitus

15.04.2024 avaldati Pärnu hoolduskeskuse I ehitusetapi ehk laoala ettevalmistamise hange. Laoplatz on vajalik Rail Baltica põhitrassi ehituseks tarvilike materjalide ladustamiseks. Hange avati 28.05.2024 ja leping sõlmiti 26.08.2024. Töövõtjaks oli AS Trev-2 Grupp ja lepingu maksumuseks 1,8 mln eurot. Ehitustööd valmisid 2024. aasta lõpuks. Valmistatakse ette tulevaste tööde tegevuskava koos vajaliku finantseerimise vajadusega.

2024. aasta lõpus valmis Soodevahe infrastruktuuri hoolduskeskuse ehituse I etapp - materjalide laoplatzi ettevalmistus. Töövõtjaks oli KMG Infra OÜ ja tööde maksumuseks 4,6 mln eurot. Tööd valmisid 2024. aasta lõpuks. Valmistatakse ette tulevaste tööde tegevuskava koos vajaliku finantseerimise vajadusega.

Soodevahe kuivsadam

Projekt

Soodevahe kuivsadam on planeeritud samale maa-alale infrastruktuuri hoolduskeskusega, sellest tulenevalt viiakse ehitusõiguse saamiseks vajalikke kavandamistegevusi mõlema kohtobjekti osas läbi üheaegselt.

Ehitus

2024. aasta lõpus valmis Soodevahe infrastruktuuri hoolduskeskuse ehituse I etapp - materjalide laoplatsti ettevalmistus. Töövõtjaks oli KMG Infra OÜ ja tööde maksumuseks 4,6 mln eurot. Tööd valmisid 2024. aasta lõpuks. Valmistatakse ette tulevaste tööde tegevuskava koos vajaliku finantseerimise vajadusega.

Kontaktliini liitumised elektrivõrguga

Järveküla liitumispunktiga seonduvalt on kõik tööd lõpetatud ja maksed tasutud.

Selja liitumispunktiga liitumiseks on makstud esimene ja teine osamakse. Alajaama asukoht ja toiteliini koridor on valitud ning toimub kooskõlastamise protsess maaomanikega. Taristu omanik AS Elering on sõlminud lepingu alajaama ehituseks, lepingupartner on S-Power OÜ. Õhuliinide ehituse hanke pakkumised on esitatud, toimub pakkumiste hindamine, lepingu sõlmimine toimub eelduslikult 2025. aasta aprillis.

Õhuliini- ja gaasiristumised

2024. lõpuks valmisid kõik kõrgepingeliinide ja gaasitrassi ristumised, mida teostati kiire ajakava projekti raames, ülejäänud kõrgepingeliinide ja gaasitrasside ristumiste ümberehituse tööd teostatakse põhitrassi alusehituse lepingute raames.

Ülemiste 1520 mm raudteeinfrastruktuuri
ümberehitustööd 7.06.2024

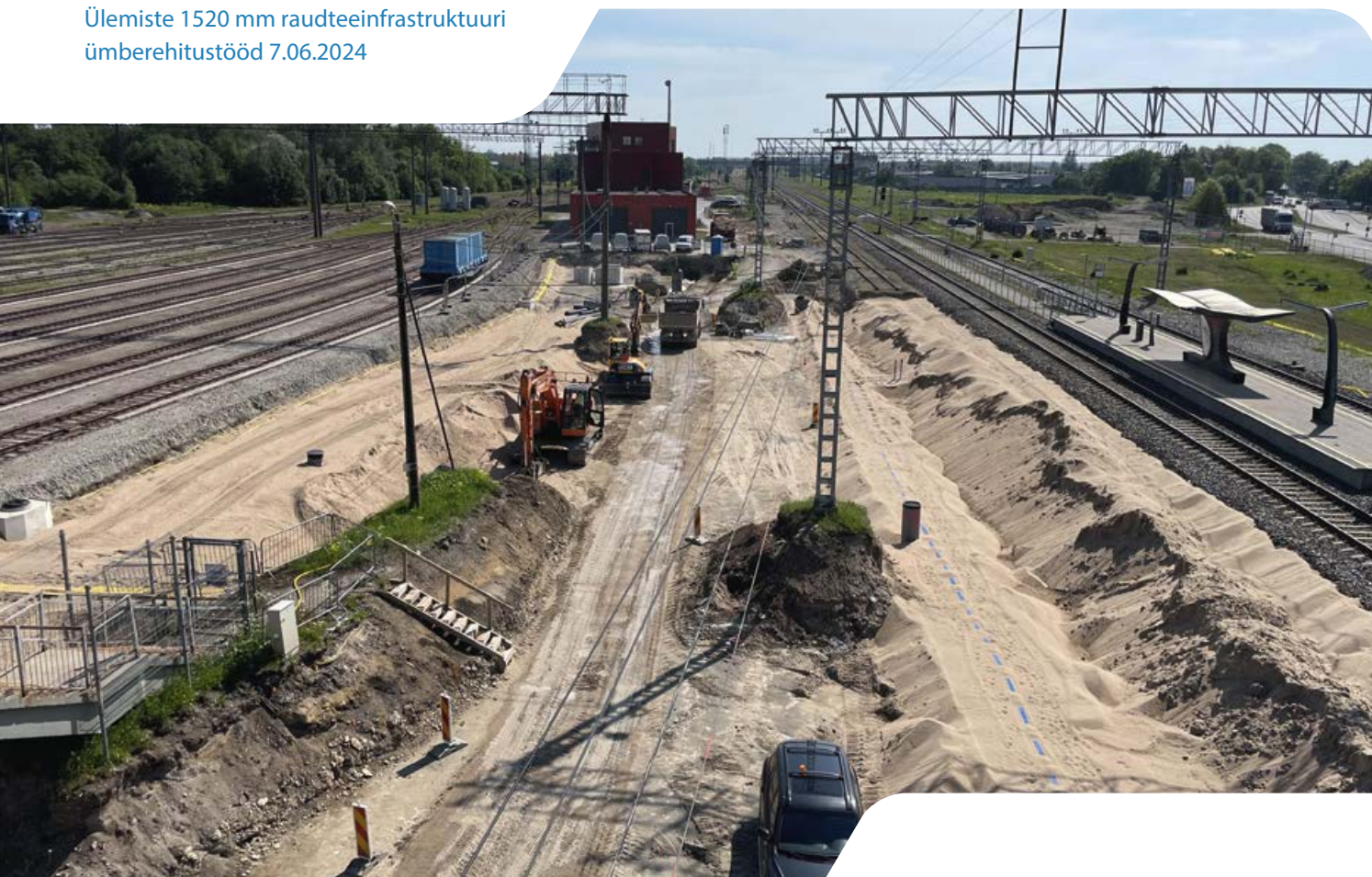




Foto: Karl Saul

Kivisilla viadukt, 19.11.2024

Maade omandamine

Omandatud või riigi omandis on 1898-st maaüksusest 1482 ehk ehitusõigus on 78%-l trassist.

Soodevahe-Muuga lõigus on nii era- kui riigiomandist omandamiseks töösse antud 53 maaüksusest. 2024. aasta lõpu seisuga on omandatud 9 maaüksust.

Tallinn-Pärnu lõigus on omandamiseks töösse antud 1779 ja omandatud 1004 maaüksust.

Pärnust Eesti-Läti riigipiirini jäävas lõigus on omandamiseks töösse antud 66 ja omandatud 11 maaüksust.

RBE 2025. aasta tegevuskava

Innovatsioon ja tulevikusuunad

Rahvusvaheline koostöö ja regulatiivsed ettevalmistused

Rail Baltica kui Euroopa üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) üks võtmeprojekte nõuab ulatuslikku koostööd rahvusvaheliste partneritega. RBE on juba alustanud läbirääkimisi potentsiaalsete rahvusvaheliste vedajate ja terminalioperaatoritega, kes võiksid hakata kasutama Rail Baltica taristut. Lisaks on käivitatud kontaktid Rail Network Europe'iga (RNE), mis saab tulevikus mängima olulist rolli rahvusvahelise läbilaskevõime jaotajana.

Seoses raudtee haldamise ja teenuste pakkumise regulatsioonidega toimub paralleelselt ka õiguslike aluste loomine. RBE teeb koostööd Euroopa Komisjoniga, et välja töötada ühtsed reeglid raudtee kasutusmodelitele, tagamaks sujuv ja läbi-paistev tegevus pärast raudtee valmimist.

Esimese piiriülese raudtee juhtimismudeli väljatöötamine

RBE osaleb koos Läti ja Leedu partneritega ainulaadses algatuses, mille eesmärk on luua Euroopa esimene ühtne piiriülene raudtee juhtimismudel. See innovaati-line lahendus võimaldab Rail Baltica valmides vedajatel läbida kogu Balti koridor ilma eraldi lube ja kooskõlastusi taotlemata, lahendades ühe olulisema kitsaskoha Euroopa raudteesektoris.

Koostöös osalevad Eesti ettevõtte RBE, Läti taristuhaldaja Europos Dzelzcela Linijas ning Leedu LTG Infra, kelle ülesandeks on uue Rail Baltica taristu haldamine oma riikides. Koostöö eesmärk on töötada välja lahendus, mis võimaldab vedajatel taot-leda piiriülest liikumisluba üheainsa taotlusega, luues ühtse teeninduspunkti kogu Balti raudteekoridori ulatuses.



Harju III põhitrassilõigu ehituslepingu allkirjastamine, 11.11.2024.
Vasakult - Rein Rätsep, Anvar Salomets, Robert Sinikas

Praegune Euroopa raudteeinfrastruktuur on kilustatud – rahvusvahelisi vedusid korraldavad ettevõtted peavad eraldi taotlema lube igalt riigilt, mille territooriumi nad läbivad. Rail Baltica juhtimismudel seab eesmärgiks selle keeruka protsessi kaotamise ja ühtlustamise.

Rail Baltica taristuhaldajate koostöö algatati juba 2020. aastal, kuid 2024. aasta tõi läbimurde, kui Euroopa Komisjoni peadirektoraat DG REFORM sõlmis ametliku lepingu Balti riikide toetamiseks tehniliste ja regulatiivsete reformide elluviimisel. Euroopa Komisjon koos välisekspertidega aitab Eestil, Lätil ja Leedul välja töötada ühtse metoodika, et Rail Baltica oleks võimalikult tõhus ja sujuvalt toimiv.

Kui Rail Baltica juhtimismudel osutub edukaks, võib see saada eeskujuks ka teistele EL-i riikidele. Euroopa raudteeinfrastruktuurihaldajad otsivad pidevalt viise, kuidas muuta teenuseid vedajatele kiiremaks ja tõhusamaks, kuid siiani pole keegi suutnud välja töötada tõelist piiriülest lahendust.

Rail Baltica taristuhaldusmudeli väljatöötamine ja infrastruktuuri opereerimise ettevalmistamine viiakse ellu paralleelselt raudtee ehitamisega. Juhtimismudel hõlmab 12 põhikomponenti, sealhulgas taristule ligipääsu tingimusi, liikluskorraldust, ohutusnõudeid ja taristu hooldust.

Projekteerimistegevused

Töös on mitmed olulised infrastruktuurielamendid, alates Ülemiste terminali ja põhitrassi projekteerimisest kuni kohalike peatuste detailplaneeringuteni.

Tootsi-Pärnu lõigu põhiprojekti esimene versioon on valminud ning lõplikud projektid lõpetatakse alliansslepingute raames 2026. aastaks. Keskkonnamõjude hindamise aruanne (KMH 7) avalikustati 2024. aasta detsembris ning selle vastavaks tunnistamine on kavandatud 2025. aasta esimeses kvartalis. Pärnu-Eesti/Läti riigi piiri lõigu maakonnaplaneeringu menetlus on käimas ning planeering kehtestatakse 2025. aasta esimeses kvartalis.

Hanked hõlmavad mitmeid kiire ajakava projekteerimistöid, sealhulgas:

- Rail Baltica raudteetrassi ületava riigitee 19271 Tootsi-Piistaoja tee km 1,0-2,6 Tootsi viadukti ja riigitee 19270 Suigu-Tootsi tee km 7,5-8,15 põhiprojekti koostamine (hanke avaldamine 03.01.2024, pakkumuste esitamise tähtaeg 07.02.2025).
- Rail Baltica Paide mnt raudteeviadukti ja riigitee nr 59 Pärnu-Tori km 0–0,3 lõigu põhiprojekti koostamine (hanke avaldamine 03.01.2025, pakkumuste esitamise tähtaeg 10.02.2025).
- Rail Baltica põhitrassi Soodevahe-Muuga lõigu projekteerimine (hanke avaldamine 31.01.2025, pakkumuste esitamise tähtaeg 03.03.2025).

Lisaks toimub Pärnu–Eesti/Läti piiri lõigu Loigu, Treimani ja Piiri ökoduktide projekteerimise hanke avaldamine 03.02.2025 ning pakkumuste esitamise tähtaeg on 06.03.2025. 31.0. 2025 toimub Lemmejõe raudteesilla projekteerimise hanke avaldamine, mille pakkumuste esitamise tähtaeg on 06.03.2025.

Ülemiste jaamaala raudteetrassi alusehituse hange (1,8 km) kuulutati välja 10.12.2024, hanke

avaldamine 25.02.2025. Lisaks valmistatakse ette Ülemiste terminali lõunapoolsete teede, tänavate ja väljakute ehitustööde hange ning Kantsi tunneli ehituse hange.

Kohalike peatuste projekteerimine

Tallinn–Pärnu lõigu kohalike peatuste osas on kehtestatud kaheksa detailplaneeringut ning Assaku ja Luige peatused on veel menetluses. Raplamaa peatuste osas on valminud ooteplatvormide ja ülepääsude projektid, samuti hoonete tüüpprojektid, mida saab kasutada ka Harju- ja Pärnumaa peatustes. Surju ja Urissaare peatuste detailsusega on arvestatud RB maakonnaplaneeringu uuendamisel alamlõigus nr 2 ning nende objektide edasine projekteerimine on kavas lahendada projekteerimistingimuste alusel. Projekteerimistööd jätkuvad juurdepääsuteede ja jaamade välialade põhiprojekti koostamisega.

2025. aastal jätkatakse ka ehituslubade menetlust. 2024. aasta novembris väljastas Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet Kohila, Rapla ja Järvakandi jaamade ooteplatvormidele ja ülepääsudele ehitusload ning 2025. aastal jätkatakse juurdepääsuteede, välialade ja hoonete ehituslubade taotluste menetlemist.

Harjumaa Omaavalitsusliidu ekskursioon
Ülemiste terminali ehitusplatsil 27.09.2024



Ehitustegevused

2025. aasta kujuneb Eestis üheks kõige kriitiliseks aastaks ehitustegevuse ja projekteerimisotsuste osas, töös mitmed olulised infrastruktuurielemendid, alates Ülemiste terminalist kuni põhitrassi lõikude ja kohalike peatusteni.

Ülemiste terminali ehitustööd jätkuvad mitmel rindel. Jätkub 1520 mm raudteetaristu rekonstrueerimine, mida viivad läbi GRK Eesti AS ja GRK Suomi Oy. Lepingu maksumus on 27,6 miljonit eurot ning tööd valmivad 2026. aasta lõpuks. Raudteerajatiste ehitustööde leping AS Merko Ehitus Eesti ja KMG Infra OÜ-ga jätkub, lepingu maksumus on 46,8 miljonit eurot ning valmimistähtaeg on 2027. aasta lõpp.

Täiendavalt on ettevalmistamisel Ülemiste terminali lõunapoolsete teede, tänavate ja väljakute ehitustööde hange, samuti Kantsi tunneli ja Ülemiste kunsthange.

Põhitrassi arendused

Põhitrassi Tootsi-Pärnu lõigus on valminud põhiprojekti esimene versioon ning lõplikud projektid lõpetatakse alliansslepingute raames 2026. aastaks. Pärnu-Eesti/Läti riigi piiri lõigu maakonnaplaneeringu menetlus on käimas ning planeering kehtestatakse 2025. aasta esimeses kvartalis.

Hanked hõlmavad mitmeid kiire ajakava objekte, sealhulgas:

- Rail Baltica raudteetrassi ületava riigitee 19271 Tootsi-Piistaoja tee km 1,0-2,6 Tootsi viadukti ja riigitee 19270 Suigu-Tootsi tee km 7,5-8,15 põhiprojekti koostamine (hanke avaldamine 03.01.2025, pakkumuste esitamise tähtaeg 21.02.2025).
- Rail Baltica Paide mnt raudteeviadukti ja riigitee nr 59 Pärnu-Tori km 0-0,3 lõigu põhiprojekti koostamine (hanke avaldamine 03.01.2025, pakkumuste esitamise tähtaeg 10.02.2025).
- Rail Baltica põhitrassi Soodevahe-Muuga lõigu projekteerimine (hanke avaldamine 31.01.2025, pakkumuste esitamise tähtaeg 03.03.2025).

Alliansshange hõlmab Ülemiste-Pärnu lõigu projekteerimist ja ehitamist ning on jaotatud kaheks etapiks:

1. **Allianss 1** – Ülemiste-Pärnu pealisehitus + Tootsi-Pärnu lõigu alusehitus.
2. **Allianss 2** – Pärnu-Ikla (Läti piir) projekteerimine ja tervikehitus.

Edukate pakujate selgumisel alustatakse nende ettevõtete taustakontrolliga vastavalt riigihangete seadusele. See protsess hõlmab nende vastavuse kontrollimist kehtivatele nõuetele ning varasema tegevuse ja finantsseisundi hindamist. Kui kontroll on edukalt läbitud, algavad ettevalmistused alliansslepingute sõlmimiseks.

Pärast alliansslepingute sõlmimist algab tööde kavandamine ja detailne väljatöötamine. See etapp hõlmab ehitusgraafikute koostamist, materjalide hankimist ning tehniliste lahenduste täpsustamist, et tagada projekti tõrgeteta elluviimine.

Kui ettevalmistustööd on lõpule viidud ja kõik osapooled on plaanid heaks kiitnud, liigub projekt aktiivsesse ehitusfaasi.

Kohalikud peatused ja uued transpordisõlmed

Rail Baltica trassile on planeeritud 12 kohalikku peatust, neist 10 asuvad Tallinn-Pärnu lõigus: Assaku, Luige, Saku, Kurtina, Kohila, Rapla, Järvakandi, Kaisma, Tootsi ja Urge. Pärnu-Eesti/Läti piiri lõigus on plaanitud Surju ja Urisaare peatused. Detailplaneeringud on kehtestatud kaheksa peatuse jaoks, kuid Assaku ja Luige peatused on veel menetluses. 2025. aastal jätkuvad rajatiste ehitustööd, sealhulgas Kangru liiklussõlm, Saku-Tõdva viadukt, Tõdva-Hageri viadukt, Alu viadukt ja Parila viadukt. Kõik need rajatised on planeeritud valmima sama aasta jooksul.

Jätkub töö õhuliini- ja gaasiristumiste projektidega, mille tööd on osa põhitrassi alusehituse lepingutest.

Rahvusvaheline koostöö ja regulatiivsed ettevalmistused

Opereerimise ettevalmistus

Innovatsioon ja tulevikusuunad: opereerimise ettevalmistamine

RBE on käivitanud laiaulatuslikud ettevalmistustööd, et tagada taristu sujuv kasutuselevõtt pärast raudtee valmimist. 2025. aastal on keskmes opereerimise valmisoleku tagamine, kaubavedude ja reisijateveo korraldamine ning rahvusvaheline koostöö, mis kujundab projekti pikaajalist majanduslikku tasuvust.

RBE juhatuse kinnitatud opereerimise tegevuskava on aluseks kogu taristu haldamise ja opereerimise valmidusele. Kuna Rail Baltica peab olema täisfunktsionaalne ja konkurentsivõimeline platvorm rahvusvahelisele kauba- ja reisijateveole, hõlmab tegevuskava kõiki võtmevaldkondi – alates IT-süsteemidest ja personaliplaaneerimisest kuni õiguslike ja finantsiliste aspektideni. 2025. aasta alguses viiakse läbi Eesti Raudtee AS-iga kompetentside riskasutuse analüüs, et optimeerida ressursse ja vältida dubleerimist.

Kauba- ja reisijateveod ning terminalid

Rail Baltica on kavandatud võtmetegijaks regionaalses kaubaveos, pakkudes alternatiivi maanteetranspordile ning tugevdades Baltikumi positsiooni Euroopa tarneahelates. RBE-l on alanud aasta jooksul käinud intensiivsed läbirääkimised logistikasektori osapooltega, et kaardistada turu vajadused ning tagada optimaalne kaubaveo infrastruktuur.

Muuga terminali arendamine on prioriteet, kuna see hakkab täitma olulist rolli multimodaalses transpordisüsteemis, ühendades mere- ja raudteetranspordi. RBE töötab välja terminalide toimemudeleid ja juhtimisstruktuure, et määratlada

võimalikud operaatorid ja nende rollid. Samuti tehakse koostööd Läti ja Leedu partneritega, et ühtlustada kaubaveo- ja terminalihalduse protsesse kogu Rail Baltica koridoris.

Lisaks kaubaveole on Rail Baltica keskendunud ka reisijateveo infrastruktuuri ettevalmistamisele. RBE teeb tihedat koostööd Elroniga, et välja töötada Rail Baltica raames toimiv reisijateveo kontseptsioon. Ülemiste terminal, mis saab olema Tallinna peamine raudteesõlm, on hetkel detailise finantsplaani koostamise faasis. Samuti analüüsitakse terminali laiendamise võimalusi, sealhulgas kaugliinibusside ühendamist rongireisidega, et pakkuda reisijatele terviklikku ja mugavat liikumisvõimalust.

Samal ajal on RBE algatanud protsessi Ülemistel asuva 1520 mm rööpmelaiusega platvormi kasutusse andmiseks Eesti Raudtee AS-ile. See samm tagab sujuva ülemineku ning koostöö riigisisese ja rahvusvahelise raudteeoperaatorite vahel.

Tasuvusanalüüs: Rail Baltica majanduslik potentsiaal

RBE tellimisel on koostatud uuendatud tasuvusanalüüs (CBA), mis arvestab projekti faas 1 konfiguratsiooni. Analüüs hõlmab põhjalikke finantsmudeleid, mis võimaldavad täpsustada Rail Baltica äristrateegiat ning määratleda, kuidas projekt suudab pikaajaliselt genereerida tulu ja soodustada piirkondlikku majanduskasvu.

RBE teeb koostööd Ettevõtluse ja Innovatsiooni Sihtasutuse (EIS) ning kohalike arenduskeskustega, et töötada välja väärtuspakkumine nii reisijate- kui ka kaubaveo sektorile. Projekti eesmärk on tuua kasu kogu piirkonnale, luues uusi võimalusi nii logistikasektoris, tööstuses kui ka turismis.

Rail Baltica mobiilsuskonverents 30.05.2024.



Raamatupidamise aastaaruanne

Bilanss

(eurodes)

| | 31.12.2024 | 31.12.2023 | Lisa nr |
|--|--------------------|--------------------|---------|
| Varad | | | |
| Käibevarad | | | |
| Raha | 28 937 288 | 16 401 293 | 2 |
| Nõuded ja ettemaksed | 8 130 924 | 5 793 104 | 3,4 |
| Kokku käibevarad | 37 068 212 | 22 194 397 | |
| Põhivarad | | | |
| Investeeringud tütar- ja sidusettevõtjatesse | 2 324 269 | 2 381 626 | 6,7 |
| Nõuded ja ettemaksed | 60 632 | 48 254 | 3 |
| Materiaalsed põhivarad | 209 743 895 | 98 830 651 | 8 |
| Immateriaalsed põhivarad | 0 | 3 062 | |
| Kokku põhivarad | 212 128 796 | 101 263 593 | |
| Kokku varad | 249 197 008 | 123 457 990 | |
| Kohustised ja omakapital | | | |
| Kohustised | | | |
| Lühiajalised kohustised | | | |
| Võlad ja ettemaksed | 17 335 438 | 10 232 009 | 10 |
| Sihtfinantseerimine | 32 029 051 | 17 976 433 | 14 |
| Kokku lühiajalised kohustised | 49 364 489 | 28 208 442 | |
| Pikaajalised kohustised | | | |
| Võlad ja ettemaksed | 1 840 351 | 1 172 308 | 10 |
| Kokku pikaajalised kohustised | 1 840 351 | 1 172 308 | |
| Kokku kohustised | 51 204 840 | 29 380 750 | |
| Omakapital | | | |
| Osakapital nimiväärtuses | 2 510 | 2 508 | 15 |
| Ülekurs | 21 225 755 | 14 225 757 | |
| Kohustuslik reservkapital | 251 | 251 | |

Initialled for identification purposes only
Allkirjastatud identifitseerimiseks

31.03.2025

Signature / allkiri
KPMG, Tallinn

| | 31.12.2024 | 31.12.2023 | Lisa nr |
|--|--------------------|--------------------|---------|
| Eelmiste perioodide jaotamata kasum (kahjum) | 79 848 724 | 47 511 381 | |
| Aruandeaasta kasum (kahjum) | 96 914 928 | 32 337 343 | |
| Kokku omakapital | 197 992 168 | 94 077 240 | |
| Kokku kohustised ja omakapital | 249 197 008 | 123 457 990 | |

Initialed for identification purposes only
Allkirjastatud identifitseerimiseks

31. 03. 2025

Signature / allkirj

KPMG, Tallinn

Kasumiaruanne

(eurodes)

| | 2024 | 2023 | Lisa nr |
|--|-------------------|-------------------|---------|
| Muud äritulud | 136 885 908 | 55 723 834 | 16 |
| Mitmesugused tegevuskulud | -33 391 771 | -19 270 691 | 17 |
| Tööjõukulud | -6 497 671 | -3 871 407 | 18 |
| Põhivarade kulum ja väärtuse langus | -248 321 | -141 583 | 8 |
| Muud ärikulud | -172 813 | -10 320 | 19 |
| Kokku ärikasum (-kahjum) | 96 575 332 | 32 429 833 | |
| Kasum (kahjum) sidusettevõtjatelt | -57 357 | -84 723 | 7 |
| Intressitulud | 396 960 | 656 | 20 |
| Intressikulud | 0 | -8 423 | |
| Muud finantstulud ja -kulud | -7 | 0 | |
| Kasum (kahjum) enne tulumaksustamist | 96 914 928 | 32 337 343 | |
| Aruandeaasta kasum (kahjum) | 96 914 928 | 32 337 343 | |
| Sealhulgas: | | | |
| Tulu varade sihtfinantseerimisest | -125 126 453 | -50 124 991 | 14 |
| Sihtfinantseerimisega kaetud varade kulum ja väärtuse langus | 205 901 | 98 338 | |
| Aruandeaasta kasum (kahjum) sihtfinantseerimise netomeetodi korral | -28 005 624 | -17 689 310 | |

Initialed for identification purposes only
Allkirjastatud identifitseerimiseks

31. 03. 2025

Signature / allkirj
KPMG, Tallinn

Initialed for identification purposes only
Allkirjastatud identifitseerimiseks

31.03.2025

Signature / allkiri
KPMG, Tallinn

Rahavoogude aruanne

(euros)

| | 2024 | 2023 | Lisa nr |
|---|---------------------|--------------------|---------|
| Rahavood äritegevusest | | | |
| Ärikasum (kahjum) | 96 575 332 | 32 429 833 | |
| Korrigeerimised | | | |
| Põhivarade kulum ja väärtuse langus | 248 321 | 141 583 | 8 |
| Muud korrigeerimised | -97 526 071 | -34 179 152 | 1 |
| s.h saadud sihtfinantseerimine põhivara soetuseks | -125 126 453 | -50 124 991 | |
| Edasi antud sihtfinantseerimine põhivara soetuseks | 27 600 382 | 15 945 839 | |
| Kokku korrigeerimised | -97 277 750 | -34 037 569 | |
| Äritegevusega seotud nõuete ja ettemaksete muutus | -2 056 583 | 389 538 | |
| Äritegevusega seotud kohustiste ja ettemaksete muutus | 1 297 283 | 389 326 | |
| Laekunud intressid | 308 689 | 621 | |
| Makstud intressid | -7 | -8 423 | |
| Kokku rahavood äritegevusest | -1 153 036 | -836 674 | |
| Rahavood investeerimistegevusest | | | |
| Tasutud materiaalsete ja immateriaalsete põhivarade soetamisel | -105 971 889 | -37 530 601 | |
| Muud väljamaksed investeerimistegevusest | -26 519 627 | -14 842 415 | |
| Kokku rahavood investeerimistegevusest | -132 491 516 | -52 373 016 | |
| Rahavood finantseerimistegevusest | | | |
| Laekumised sihtfinantseerimisest | 139 180 547 | 62 862 736 | 14 |
| Laekunud aktsiate või osade emiteerimisest | 7 000 000 | 0 | |
| Kokku rahavood finantseerimistegevusest | 146 180 547 | 62 862 736 | |
| Kokku rahavood | 12 535 995 | 9 653 046 | |
| Raha ja raha ekvivalendid perioodi alguses | 16 401 293 | 6 748 247 | 2 |
| Raha ja raha ekvivalentide muutus | 12 535 995 | 9 653 046 | |
| Raha ja raha ekvivalendid perioodi lõpus | 28 937 288 | 16 401 293 | 2 |

Omakapitali muutuste aruanne

(eurodes)

| | Osakapital nimi- väärtuses | Ülekurss | Kohustuslik reserv- kapital | Jaotamata kasum (kahjum) | Kokku |
|--|----------------------------------|-------------------|-----------------------------------|--------------------------------|--------------------|
| 31.12.2022 | 2 508 | 14 225 757 | | 47 511 632 | 61 739 897 |
| Aruandeaasta kasum (kahjum) | 0 | 0 | | 32 337 343 | 32 337 343 |
| Muutused muudest väljamaksetest omanikele | 0 | 0 | 251 | -251 | 0 |
| 31.12.2023 | 2 508 | 14 225 757 | 251 | 79 848 724 | 94 077 240 |
| Aruandeaasta kasum (kahjum) | 0 | 0 | | 96 914 928 | 96 914 928 |
| Emiteeritud osakapital | 2 | 6 999 998 | 0 | 0 | 7 000 000 |
| 31.12.2024 | 2 510 | 21 225 755 | 251 | 176 763 652 | 197 992 168 |

Initialed for identification purposes only
Allkirjastatud identifitseerimiseks

31.03.2025

Signature / allkiri

KPMG, Tallinn

Raamatupidamise aastaaruande lisad

Initialed for identification purposes only
Allkirjastatud identifitseerimiseks

31. 03. 2025

Signature / allkiri 
KPMG, Tallinn

Lisa 1 Arvestuspõhimõtted

Üldine informatsioon

Osaühing Rail Baltic Estonia (ettevõtte) raamatupidamise aastaaruanne on koostatud vastavalt suurettevõtte nõuetele ja Eesti finantsaruandluse standardile, lähtudes soetusmaksumusest, v.a. juhtudel, kui arvestuspõhimõtetes on alljärgnevalt kirjeldatud teisiti. Eesti finantsaruandluse standard on rahvusvaheliselt tunnustatud arvestuse ja aruandluse põhimõtetele tuginev avalikkusele suunatud finantsaruandluse nõuete kogum, mille põhinõuded on kehtestatud Eesti raamatupidamise seaduses ja Avaliku sektori finantsarvestuse ja -aruandluse juhendis ning mida täiendavad Raamatupidamise Toimkonna juhendid.

Raamatupidamise aastaaruandes kajastuvad olulised vara ja kohustiste hindamist mõjutavad asjaolud, mis ilmnesid aruandekuupäeva ja aruande koostamispäeva vahel, kuid on seotud aruandeperioodil või varasematel perioodidel toimunud tehingutega.

Aruandekuupäeva järgsed sündmused, mida ei ole varade ja kohustiste hindamisel arvesse võetud, kuid mis oluliselt mõjutavad järgmise majandusaasta tulemust, on raamatupidamise aastaaruandes avalikustatud.

Kasutatud on kasumiaruande skeemi nr.1.

Rahavoogude aruande äritegevuse rahavood on koostatud kasutades kaudset meetodit, investeerimis- ja finantseerimistegevuse rahavood on esitatud aruandeperioodi brutolaekumiste ja -väljamaksetena.

Rahavoogude aruandes real "Muud korrigeerimised" kajastatakse muud korrigeerimised 97 526 071 eurot, 2023. aastal 34 179 152 eurot.

Saadud sihtfinantseerimine põhivara soetuseks 125 126 453 eurot, 2023. aastal 50 124 991 eurot. Edasi antud sihtfinantseerimine põhivara soetuseks 27 600 382 eurot, 2023. aastal 15 945 839 eurot.

Raamatupidamise aastaaruanne on koostatud eurodes.

Raha

Raha ja rahalähenditena kajastatakse lühiajalisi kõrge likviidsusega investeeringuid, mida on võimalik konverteerida teadaoleva summa raha vastu ning mille puhul puudub oluline turuväärtuse muutuse risk, sh. panga arvelduskontodel olev raha.

Välisvaluutas toimunud tehingud ning välisvaluutas fikseeritud finantsvarad ja -kohustised

Välisvaluutas fikseeritud tehingute kajastamisel võetakse aluseks tehingu toimumise päeval ametlikult kehtivad Euroopa Keskpanga valuutakursid. Välisvaluutas fikseeritud rahalised varad ja kohustised hinnatakse aruandekuupäeva seisuga ümber eurodesse aruandekuupäeval ametlikult kehtiva Euroopa Keskpanga valuutakurside alusel.

Ümberhindamise tulemusena saadud kursikasumid ja -kahjumid kajastatakse aruandeperioodi kasumiaruandes, kusjuures ärituludes ja -kuludes kajastatakse valuutakursi kasumid ja kahjumid, mis on seotud tarnijate ja ostjate arveldustega, muud valuutakursist tulenevad erinevused kajastatakse aga finantstuludes ja -kuludes.

Tütar- ja sidusettevõtjate aktsiad või osad

Sidusettevõtte on avaliku sektori üksuste otsese või kaudse (st valitseva või olulise mõju all olevate üksuste kaudu) olulise mõju all olev juriidiline isik.

Sidusettevõtte osad on bilansis kajastatud kasutades kapitaliosaluse meetodit, s.t. et investering võetakse algsest arvele tema soetusmaksumuses, mida järgmistel perioodidel korrigeeritakse investori osalusega muutustes sidusettevõtja omakapitalis.

Initialed for identification purposes only
Allkirjastatud identifitseerimiseks

31.03.2025

Signature / allkiri
KPMG, Tallinn

Eelpool nimetatud korrigeerimistest tulenevad kasumid ja/või kahjumid moodustavad kapitalisalluse meetodi kasumi/kahjumi, mida kasumiaruandes kajastatakse real "Finantstulud ja -kulud".

Nõuded ja ettemaksed

Kõiki nõudeid (näit. nõuded ostjate vastu, viitlaekumised ning muud lühiajalised nõuded), välja arvatud edasimüügi eesmärgil omandatud nõudeid, kajastatakse bilansis üldjuhul korrigeeritud soetusmaksumuses.

Lühiajaliste nõuete arvestus

Lühiajaliste nõuete korrigeeritud soetusmaksumus on üldjuhul võrdne nende nominaalväärtusega (miinus võimalikud allahindlused), mistõttu lühiajalisi nõudeid kajastatakse bilansis tõenäoliselt laekuvas summas (mis on kajastatud näiteks arvel, lepingus või muul alusdokumendil).

Nõuete laekumise tõenäosuse hindamisel analüüsitakse võlgniku maksevõimet. Nõuete hindamisel võetakse arvesse nii aruandekuupäevaks teadaolevaid kui ka aruandekuupäeva järgselt selgunud asjaolusid, mis võivad mõjutada nõuete laekumise tõenäosust.

Kui nõue on algselt hinnatud ebatõenäoliselt laekuvaks ning kantud tegevuskuludesse, kuid hiljem selgub, et nõude laekumine on täiesti eba-realistlik, tunnistatakse nõue lootusetuks ning kantakse bilansist välja. Täiendavat kulu sel hetkel enam ei teki. Nõue loetakse lootusetuks, kui ettevõtte puuduvad igasugused võimalused nõude kogumiseks (näit. võlgnikule on väljakuulutatud pankrot ning pankrotipesas olevatest varadest ei piisa nõude tasumiseks).

Juhul, kui varem tehtud hinnang ebatõenäoliselt laekuvate või lootusetute nõuete summa kohta hiljem muutub, kajastatakse see hinnangu muutuse perioodi kasumiaruandes ning mitte korrigeerides tagasiulatuvalt eelmisi perioode. Ebatõenäolise või lootusetu nõude laekumine näidatakse kulu vähendusena perioodis, mil laekumine toimub.

Pikaajaliste nõuete arvestus

Korrigeeritud soetusmaksumuse meetodil kajastatavad nõuded hinnatakse alla juhul, kui on tõenäoline, et nende kaetav väärtus on väiksem kui bilansiline jääkväärtus. Allahindlusi kajastatakse kasumiaruandes kuluna. Individuaalselt oluliste finantsvarade allahindlust teostatakse iga objekti jaoks eraldi. Selliste finantsvarade, mis ei ole individuaalselt olulised ja mille suhtes ei ole otseselt teada, et nende väärtus oleks langenud, võib allahindlusi teostada kogumina.

Kui eelnevalt allahinnatud korrigeeritud soetusmaksumuse meetodil kajastatavate nõuete kaetav väärtus järgnevatel perioodidel taas tõuseb, tühistatakse varasem allahindlus.

Allahindluse tühistamisi kajastatakse kasumiaruandes kulu vähendusena.

Materiaalsed ja immateriaalsed põhivarad

Alates 2022. aastast on põhivara soetusmaksumuse alampiir 10 000 eurot. Varad, mille kasulik tööiga on üle ühe aasta, kuid mille soetusmaksumus on alla 10 000 euro, loetakse väheolulise maksumusega varaks ja kantakse soetamisel kulusse. Väheolulise maksumusega vara üle peetakse arvestust bilansiväliselt.

Materiaalseks põhivaraks loetakse varasid, mille kasulik eluiga on üle ühe aasta. Materiaalse põhivara kapitaliseerimise alampiir on 10 000 eurot, välja arvatud maa, mis võetakse soetusmaksuses arvele olenemata maksumusest.

Põhivara võib arvele võtta kogumina ainult juhul, kui kogum moodustab ühesuguse kasutuseaga terviku ja kogumi soetusmaksumus algab vähemalt põhivara kapitaliseerimise alampiirist. Kui ühe ja sama vara komponentidel on erinevad kasutusead, võetakse komponendid raamatupidamises arvele eraldi varadena.

Põhivara soetusmaksumusse võetakse arvele kulutused, mis on vajalikud selle viimiseks tööseisukorda ja -asukohta (vara soetusmaksumus,

Initialled for identification purposes only
Allkirjastatud identifitseerimiseks

31.03.2025

Signature / allkiri

KPMG, Tallinn

projekteerimis- ja muud sarnased tasud, kulutused transpordile, paigaldamisele, lammutuskulud, mis on vältimatud seoses objekti ehitamise või renoveerimisega). Vara soetusmaksumusse ei kapitaliseerita vara kasutuselevõtmisega seotud koolitus- või lähetuskulu. Vara tellimisega seotud kulu (hankekonkursi korraldamine, tellija järelvalve) ei kapitaliseerita, kui seda tehakse oma töötajate poolt ning selle suurus ei ole usaldusväärselt määratav või oluline. Samuti ei kapitaliseerita varade soetamisega seotud makse ja lõive.

Juhul kui materiaalse põhivarade objekti eest tasutakse tavapärasest maksetähtajast pikema aja jooksul (garantiiajaks tasumata kohustis), loetakse objekti soetusmaksumuseks makstava tasu nüüdisväärtust, kasutades diskontomäära 4% aastas. Vahet tasu nominaalväärtuse ja nüüdisväärtuse vahel kajastatakse intressikuluna garantiiperioodi jooksul.

Arendustegevusega seotud väljaminekud kajastatakse kuluna nende tekkimisel, välja arvatud juhul, kui need on seotud iseseisva varaobjektiga, mis vastab vara kajastamise tingimustele.

Vara hakatakse amortiseerima alates tema kasutusvalmis saamise hetkest (s.t alates hetkest, mil ta on juhtkonna poolt kavandatud seisundis ja asukohas) ning seda tehakse kuni amortiseeritava osa täieliku amortiseerumiseni või vara lõpliku eemaldamiseni kasutusest.

Immateriaalse põhivara objekt (v.a arendusväljaminekuid) kajastatakse bilansis ainult juhul kui:

- (a) objekt on ettevõtte poolt kontrollitav;
- (b) on tõenäoline, et ettevõtte saab objekti kasutamisest tulevikus majanduslikku kasu;
- (c) objekti soetusmaksumus on usaldusväärselt hinnatav.

Immateriaalsed põhivarad võetakse algselt arvele nende soetusmaksumuses, mis koosneb ostuhinnast ja soetamisega otseselt seotud kulutustest (sh kulutused, mis on vajalikud vara viimiseks tema tööseisundisse ja -asukohta). Immateriaalsete põhivarade soetusmaksumuse määramisel lähtutakse sarnastest põhimõtetest nagu materiaalse põhivarade soetusmaksumuse määramisel.

Uurimistegevus on uute teaduslike või tehniliste teadmiste või vastava informatsiooni kogumise eesmärgil läbiviidud uuringud ja teadustöö. Uurimistegevusega seotud väljaminekud (edaspidi uurimisväljaminekud) on seotud teadusliku või tehnilise aluse loomisega uute võimalike toodete ja teenuste väljatöötamiseks ning need kajastatakse kuluna nende tekkimise hetkel.

Arendustegevus on uurimistulemuste rakendamine uute toodete, teenuste, protsesside või süsteemide väljatöötamiseks, kujundamiseks või testimiseks. Arendustegevusega seotud väljaminekuteks (edaspidi arendusväljaminekud) ei loeta selliseid väljaminekuid, mille tulemusel luuakse uus iseseisv varaobjekt. Uue iseseisva varaobjekti loomiseks tehtud väljaminekud kapitaliseeritakse vastava varaobjekti soetusmaksumuses.

Põhivarade arvelevõtmise alampiir 10000 eurot**Kasulik eluiga põhivara gruppide lõikes (aastates)**

| Põhivara grupi nimi | Kasulik eluiga |
|--|----------------|
| Hooned | 20-50 aastat |
| Rajatised | 10-100 aastat |
| Kasutusrendile võetud varade remondiinvesteeringud | 5-10 aastat |
| Masinad ja seadmed, transpordivahendid | 5-10 aastat |
| Arvutustehnika | 2-3 aastat |
| Muu materiaalne põhivara | 2-10 aastat |

Individuaalselt oluliste või ebastandardsete objektide puhul tuleb amortisatsioonimäär määrata igale varaobjektile eraldi, lähtudes konkreetse objekti eeldatavast kasulikust elueast.

Rendid

Rendilepingut loetakse kapitalirendiks juhul, kui kõik olulised vara omandiga seonduvad riskid ja hüved kanduvad üle rentnikule, vastasel juhul loetakse rendilepingut kasutusrendiks.

Kasutusrendi puhul kajastab renditavat vara oma bilansis rendileandja. Kasutusrendi maksed kajastatakse rendiperioodi jooksul lineaarselt kuluna.

Finantskohustised

Finantskohustised võetakse algsest arvele nende soetusmaksumuses, milleks on finantskohustise eest saadud tasu õiglane väärtus. Edaspidi kajastatakse finantskohustisi nende korrigeeritud soetusmaksumuses.

Edasimüügi eesmärgil soetatud finantskohustisi kajastatakse nende õiglases väärtuses ning õiglase väärtuse muutused kajastatakse kasumiaruandes.

Finantskohustistega kaasnev intressikulu kajastatakse tekkepõhiselt perioodikuluna kasumiaruande real "intressikulud". Finantskohustise kajastamine lõpetatakse siis, kui see on tasutud, tühistatud või aegunud.

Eraldised ja tingimuslikud kohustised

Eraldistena kajastatakse bilansis tõenäolisi kohustisi, mis on avaldunud enne aruandekuupäeva toimunud sündmuste tagajärjel ning mille realiseerumise aeg või summa ei ole täpselt teada. Eraldiste kajastamisel bilansis on lähtutud juhtkonna hinnangust eraldise täitmiseks tõenäoliselt vajamineva summa ning eraldise realiseerumise aja kohta.

Tingimuslik kohustis on võimalik või eksisteeriv kohustis, mille realiseerumine on vähemtõenäoline kui mitterealiseerumine või mille suurust ei ole võimalik piisava usaldusväärsusega hinnata. Tingimuslikke kohustisi ei kajastata ettevõtte bilansis vaid informatsioon nende kohta avalikustatakse aastaaruande lisas.

Initialed for identification purposes only
Allkirjastatud identifitseerimiseks

31.03.2025

Signature / allkiri
KPMG, Tallinn

Sihtfinantseerimine

Sihtfinantseerimine on teatud projektipõhisel sihtotstarbel saadud toetus, mille puhul määratakse selle eesmärk koos mõõdikutega eesmärgi täitmise jälgimiseks, ajakava ja rahaline eelarve ning toetuse andja nõuab saajalt detailset aruandlust raha kasutamise kohta ning raha ülejääk tuleb maksta andjale tagasi.

Sihtfinantseerimise liigid on:

- 1) kodumaine sihtfinantseerimine – residentidelt, sh teistelt avaliku sektori üksustelt saadud sihtfinantseerimine; kodumaise sihtfinantseerimise eriliik on välismaise sihtfinantseerimise kaasfinantseerimine – toetus, mida Eesti avaliku sektori üksus annab toetuse saajale lisaks Euroopa Liidu fondidest makstavale välismaisele sihtfinantseerimisele;
- 2) välismaine sihtfinantseerimine – mitteresidentidelt, sealhulgas rahvusvahelistelt organisatsioonidelt saadud sihtfinantseerimine.

Sihtfinantseerimine jaotatakse tegevuskulude ja põhivara sihtfinantseerimiseks. Põhivara sihtfinantseerimise põhitingimuseks on, et selle saaja peab ostma, ehitama või muul viisil soetama teatud põhivara.

Ettevõtte kajastab sihtfinantseerimist, kuna koostab raamatupidamisaruandeid lähtudes Eesti finantsaruandluse standardist ning Avaliku sektori finantsarvestuse ja -aruandluse juhendist, järgmiselt – sihtfinantseerimine kajastatakse tuluna tegevuskulude tegemise või põhivara soetamise perioodil, kui sihtfinantseerimise tingimustega ei kaasne sisuline tagasinõude või laekumata jäämise risk. Kui eksisteerib sisuline tagasinõude või laekumata jäämise risk, kajastatakse sihtfinantseerimine tuluna vastava riski kadumisel.

Toetust kajastatakse bilansis esmakordselt raha ülekandmisel või laekumisel või sihtfinantseerimisega seotud nõuete, kohustiste, tulude ja kulude arvelevõtmise kuupäeval.

Kui sihtfinantseerimine tegevuskulude katteks on küll laekunud, kuid selle arvel ei ole veel kulutusi tehtud, kajastatakse saadud vahendid ettemaksena. Kui sihtfinantseerimise saamisega seotud kulutused on tehtud ja puudub sisuline toetuse laekumata jäämise risk, kuid toetus on veel laekumata, kajastatakse sihtfinantseerimine tuluna ja nõudena.

Kui sihtfinantseerimine põhivara soetuseks on laekunud, kuid põhivara ei ole veel soetatud, kajastatakse saadud vahendeid bilansikontol kas lühiajalise või pikaajalise kohustisena. Kui põhivara on soetatud ja puudub sisuline toetuse laekumata jäämise risk, kuid sihtfinantseerimine on veel laekumata, kajastatakse sihtfinantseerimine tuluna ja nõudena.

Alates 2020. aastast OÜ Rail Baltic Estonia vahendab siht- ja kaasfinantseeringut vastavalt sõlmitud lepingule Transpordiametile. 2022. aasta lõpust vahendab OÜ Rail Baltic Estonia siht- ja kaasfinantseeringut Riigimetsa Majandamise Keskusele.

Tulud

Tulu kajastatakse saadud või saadaoleva tasu õiglasel väärtuses.

Tulusid ja kulusid ei saldeerita omavahel kasumiaruandes, välja arvatud mittepõhitegevusest tulenevad tulud ja kulud, mis on tekkinud ühest ja samast või mitmest sarnasest tehingust ja mis ei ole eraldivõetuna olulised.

Tegevuse sihtfinantseerimist kajastatakse tuluna, kui sihtfinantseerimine muutub sissenõutavaks ja kui sihtfinantseerimisega seotud võimalikud tingimused on täidetud. Sihtfinantseerimine, mida saadakse eelmistel perioodidel tekkinud kulude eest või millega ei kaasne täiendavaid tulevikku suunatud tingimusi, kajastatakse tuluna perioodis, millal sihtfinantseerimine aset leidis. Olu korras, kus sihtfinantseeringu tulu kajastamise tingimused ei ole täidetud, kajastatakse sihtfinantseerimine bilansis kohustisena. Kohustise

Initialed for identification purposes only
Allkirjastatud identifitseerimiseks

31.03.2025

Signature / allkiri
KPMG, Tallinn

klassifitseerimine lühi- või pikaajalisena tuleneb sihtfinantseerimisega kaasnevate tingimuste täitmise ajast.

Intrassitulu kajastatakse tekkepõhiselt.

Kulud

Kulusid kajastatakse samas perioodis, kui kajastatakse nendega seotud tulusid. Kulutused, mis tõenäoliselt osalevad majandusliku kasu tekitamisel järgmistel perioodidel, kajastatakse nende tekkimise hetkel varana ning kajastatakse kuluna perioodi(de)l, mil nad loovad majanduslikku kasu (näiteks kulutused materiaalsele põhivarale). Kulutused, mis osalevad majandusliku kasu tekitamisel aruande perioodil või ei osale majandusliku kasu tekitamisel, kajastatakse kuluna nende tekkimise perioodil.

Maksustamine

Vastavalt Eesti tulumaksuseadusele ei maksustata Eestis registreeritud ettevõtete jaotamata kasumit. Tulumaksuga maksustatakse kasumi jaotamist, sealhulgas dividendide maksmist.

2024. aastal oli kehtiv tulumaksumäär 20% (20/80 makstavatest netodividendide) ning kehtis erikord, mis nägi ette madalama tulumaksumäära 14% (14/86 dividendide netosummast) rakendamise regulaarsetele kasumijaotistele. Alates 1. jaanuarist 2025 on dividendide tulumaksumäär 22% (22/78 makstavatest netodividendide). Regulaarsetele kasumijaotistele varem kehtinud soodusmäär 14% (14/86) on kaotatud ning kõigile dividendidele rakendub ühtne maksustamine. Dividendide väljamaksmisega kaasnevat

ettevõtte tulumaksu kajastatakse kohustusena ja kasumiaruandes tulumaksukuluna samal perioodil kui dividendid välja kuulutatakse, sõltumata sellest, millise perioodi eest need on välja kuulutatud või millal need tegelikult välja makstakse. Tulumaksu tasumise kohustus tekib dividendide väljamaksele järgneva kuu 10. kuupäeval. Maksustamissüsteemi omapärast lähtuvalt ei teki Eestis registreeritud ettevõtete erinevusi vara maksuarvestuslike ja bilansiliste jääkväärtuste vahel ning sellest tulenevalt ka edasilükkunud tulumaksunõudeid ega -kohustusi. Bilansis ei kajastata tingimuslikku tulumaksukohustust, mis tekiks jaotamata kasumist dividendide väljamaksmisel.

Seotud osapooled

Ettevõtte seotud osapoolteks on loetud:

- ettevõtte tegev- ja kõrgem juhtkond ning nende pereliikmed, kelleks loetakse vähemalt abikaasa, elukaaslane ja laps;
- sihtasutused, mittetulundusühingud ja äriühingud, kelle üle eelmises punktis nimetatud isikutel üksi või koos pereliikmetega on valitsev või oluline mõju.

Raamatupidamise aastaaruandes avalikustatakse tegev- ja kõrgemale juhtkonnale arvestatud tasud ja olulised soodustused. Muude seotud osapooltega tehtud tehingute osas avalikustatakse lähtuvalt riigi raamatupidamise üldeeskirjast raamatupidamise aastaaruandes informatsioon nende tehingute kohta, mis ei vasta õigusaktidele või ettevõtte sisedokumentide üldistele nõuetele või turutingimustele.

Lisa 2 Raha

(eurodes)

| | 31.12.2024 | 31.12.2023 |
|-------------------|-------------------|-------------------|
| Arvelduskontod | 28 937 288 | 16 401 293 |
| Kokku raha | 28 937 288 | 16 401 293 |

Initialed for identification purposes only
Allkirjastatud identitseerimiseks

31.03.2025

Signature / allkiri

KPMG, Tallinn

Initialed for identification purposes only
Allkirjastatud identifitseerimiseks

31.03.2025

Signature / allkirja
KPMG, Tallinn

Lisa 3 Nõuded ja ettemaksed

(eurodes)

| | 31.12.2024 | Jaotus järelejäänud tähtaja järgi | | Lisa nr |
|------------------------------------|------------------|-----------------------------------|-------------------|---------|
| | | 12 kuu jooksul | 1–5 aasta jooksul | |
| Nõuded ostjate vastu | 430 413 | 430 413 | 0 | |
| Ostjatelt laekumata arved | 430 413 | 430 413 | 0 | 4 |
| Maksude ettemaksed ja tagasinõuded | 6 179 265 | 6 179 265 | 0 | 5 |
| Muud nõuded | 88 927 | 88 927 | 0 | |
| Intressinõuded | 88 927 | 88 927 | 0 | |
| Ettemaksed | 104 380 | 43 748 | 60 632 | |
| Muud makstud ettemaksed | 104 380 | 43 748 | 60 632 | |
| Käibemaksu deklareerimata ettemaks | 409 708 | 409 708 | 0 | |
| Ettemaksed sidusettevõttele | 148 939 | 148 939 | 0 | 21 |
| Ettemakstud toetuse vahendus | 829 924 | 829 924 | 0 | |
| Kokku nõuded ja ettemaksed | 8 191 556 | 8 130 924 | 60 632 | |

| | 31.12.2023 | Jaotus järelejäänud tähtaja järgi | | Lisa nr |
|------------------------------------|------------|-----------------------------------|-------------------|---------|
| | | 12 kuu jooksul | 1–5 aasta jooksul | |
| Nõuded ostjate vastu | 358 067 | 358 067 | 0 | |
| Ostjatelt laekumata arved | 358 067 | 358 067 | 0 | 4 |
| Maksude ettemaksed ja tagasinõuded | 3 750 084 | 3 750 084 | 0 | 5 |
| Muud nõuded | 1 381 | 1 381 | 0 | |
| Intressinõuded | 656 | 656 | 0 | |
| Viitlaekumised | 725 | 725 | 0 | |
| Ettemaksed | 89 134 | 40 880 | 48 254 | |

| | 31.12.2023 | Jaotus järelejäänud tähtaja järgi | | Lisa nr |
|-----------------------------------|------------------|-----------------------------------|-------------------|---------|
| | | 12 kuu jooksul | 1–5 aasta jooksul | |
| Tulevaste perioodide kulud | 40 880 | 40 880 | 0 | |
| Muud makstud ettemaksed | 48 254 | 0 | 48 254 | |
| Ettemaksed sidusettevõttele | 1 018 112 | 1 018 112 | 0 | 21 |
| Ettemakstud toetuse vahendus | 624 580 | 624 580 | 0 | |
| Kokku nõuded ja ettemaksed | 5 841 358 | 5 793 104 | 48 254 | |

Lisa 4 Nõuded ostjate vastu

(eurodes)

| | 31.12.2024 | 31.12.2023 | Lisa nr |
|---|----------------|----------------|---------|
| Ostjatelt laekumata arved | 430 413 | 358 067 | 3 |
| Nõuded leppetrahvide ja viiviste eest | 336 994 | 336 994 | |
| Kulude hüvitamise nõuded | 93 419 | 8 049 | |
| Nõuded töövõtjatele täiendavate kulude eest | 0 | 3 024 | |
| Kokku nõuded ostjate vastu | 430 413 | 358 067 | |

Initialed for identification purposes only
Allkirjastatud identifitseerimiseks

31.03.2025

Signature / allkiri
KPMG, Tallinn

Lisa 5 Maksude ettemaksed ja maksuvõlad

(eurodes)

| | 31.12.2024 | | 31.12.2023 | |
|---|------------------|----------------|------------------|----------------|
| | Ettemaks | Maksuvõlg | Ettemaks | Maksuvõlg |
| Käibemaks | 4 451 980 | 0 | 1 522 355 | 0 |
| Üksikisiku tulumaks | 0 | 88 683 | 0 | 65 095 |
| Erisoodustuse tulumaks | 0 | 3 595 | 0 | 2 753 |
| Sotsiaalmaks | 0 | 155 365 | 0 | 114 450 |
| Kohustuslik kogumispension | 0 | 6 421 | 0 | 4 909 |
| Töötuskindlustusmaksed | 0 | 10 100 | 0 | 7 489 |
| Muud maksude ettemaksed ja maksuvõlad | 0 | 2 640 | 0 | 0 |
| Ettemaksukonto jääk | 1 727 285 | | 2 227 729 | |
| Kokku maksude ettemaksed ja maksuvõlad | 6 179 265 | 266 804 | 3 750 084 | 194 696 |

Maksude ettemakse kajastub Lisa 3 rida 3 ja maksuvõlg kajastub Lisa 10 rida 3.

Real Muud maksude ettemaksed ja maksuvõlad kajastub maksukohustus Läti Vabariigi maksuametile.

Lisa 6 Investeeringud tütar- ja sidusettevõtjatesse

(eurodes)

| | 31.12.2024 | 31.12.2023 | Lisa nr |
|---|------------------|------------------|---------|
| Sidusettevõtjate aktsiad ja osad | 2 324 269 | 2 381 626 | 7 |
| Kokku investeeringud tütar- ja sidusettevõtjatesse | 2 324 269 | 2 381 626 | |

Initialed for identification purposes only
Allkirjastatud identifitseerimiseks

31.03.2025

Signature / allkiri
KPMG, Tallinn

Lisa 7 Sidusettevõtjate aktsiad ja osad

(eurodes)

Sidusettevõtjate aktsiad ja osad, üldine informatsioon: 2024

| Sidus-ettevõtja registrikood | Sidus-ettevõtja nimetus | Asukoha-maa | Põhitegevus-ala | Osaluse määr (%) | |
|------------------------------|-------------------------|-------------|----------------------------|------------------|------------|
| | | | | 31.12.2023 | 31.12.2024 |
| 40103845025 | RB Rail AS | Läti | Raudteede ja metroo ehitus | 33.33 | 33.33 |

Sidusettevõtjate aktsiad ja osad, detailne informatsioon

| Sidusettevõtja nimetus | 31.12.2023 | Kasum (kahjum) kapitaliosa- luse meetodil | 31.12.2024 |
|--|------------|--|------------|
| | | | |
| RB Rail AS | 2 381 626 | -57 357 | 2 324 269 |
| Kokku sidusettevõtjate aktsiad ja osad, eelmise perioodi lõpus | 2 381 626 | -57 357 | 2 324 269 |

Vt. lisa 6.

2023. ja 2024. aastal Rail Baltic Estonia OÜ oma osalust RB Rail AS-is ei muutunud. 2024. aastal sai ettevõtte osalusest RB Rail AS-is kahjumit kapitaliosaluse meetodil 57 357 (2023 : 84 823 kahjumit) eurot.

RB Rail AS on oma tegevust eelnevatel aastatel finantseerinud aktsionäride omakapitali teh-tud sissemaksetega ning CEF rahastuslepingute alusel saadud ettemaksetega, mis on eraldatud lepingutes kindlaks määratud eesmärkide täitmi-seks. 2021. aastal toimus RB Rail AS-i finantseeri-mine lisaks CEF rahastuslepingute alusel saadud maksetele ka aktsionäride poolt läbi riiklike toe-tuste, teenustasude, omakapitali sissemaksete ja sildfinantseerimise (lähtuvalt aktsionäride vahe-listest kokkulepetest).

RB Rail AS 2024. aasta majandusaasta aruanne on koostatud tegevuse jätkuvuse printsiibist lähtudes.

RB Rail AS-i kui kolme Balti riigi ühisettevõtte roll on projekti keskne koordineerimine ning OÜ Rail Baltic Estonia investeringut sidusettevõtjasse ei saa hinnata võrdselt finantsilise osalusena, vaid peab lähtuma terviklikust panusest Rail Baltic projekti teostamisse. Projekti jätkusuutlikkust vaatame me tervikuna (st ühisettevõtte ja kõi-kide Balti riikide elluvijate lõikes) ning näitlikult öeldes ühe lüli vahelt ära jätmisel ei täidaks pro-jekt seatud eesmäärke. Projekti elluviimine ning sellega seotud kohustiste võtmine toimub riiki-devaheliste kokkulepete põhjal ning juhatuse hinnangul on see üheks ettevõtete tegevuse jätkusuutlikkuse aluseks. Kui poliitiliste otsuste tagajärjel peaks toimuma projekti rakendatavate ettevõtete ümberstruktureerimine, siis ei muu-tuks selle tõttu juba läbiviidud investeringute väärtus ning endiselt oleks projekti lõppeesmärk sama.

Initialed for identification purposes only
Allkirjastatud identifitseerimiseks

31.03.2025
Signature / allkiri
KPMG, Tallinn

Initialled for identification purposes only
Alkikirjastatud identifitseerimiseks

31. 03. 2025

Signature / allkiri
KPMG, Tallinn

Lisa 8 Materiaalsed põhivarad

(eurodes)

| | Ehitised | Muud materiaalsed põhivarad | Lõpetamata projektid | Ettemaksed | Lõpetamata projektid ja ettemaksed | Kokku |
|----------------------|-------------------|-----------------------------|----------------------|-------------------|------------------------------------|--------------------|
| 31.12.2022 | | | | | | |
| Soetusmaksumus | 0 | 196 782 | 54 945 718 | 2 600 767 | 57 546 485 | 57 743 267 |
| Akumuleeritud kulum | 0 | -9 840 | 0 | 0 | 0 | -9 840 |
| Jääkmaksumus | 0 | 186 942 | 54 945 718 | 2 600 767 | 57 546 485 | 57 733 427 |
| Ostud ja parendused | 104 694 | 0 | 35 505 315 | 5 624 913 | 41 130 228 | 41 234 922 |
| Amortisatsiooni-kulu | -98 338 | -39 360 | 0 | 0 | 0 | -137 698 |
| Ümberliigitamised | 20 481 905 | 0 | -20 481 905 | 0 | -20 481 905 | 0 |
| 31.12.2023 | | | | | | |
| Soetusmaksumus | 20 586 599 | 196 782 | 69 969 128 | 8 225 680 | 78 194 808 | 98 978 189 |
| Akumuleeritud kulum | -98 338 | -49 200 | 0 | 0 | 0 | -147 538 |
| Jääkmaksumus | 20 488 261 | 147 582 | 69 969 128 | 8 225 680 | 78 194 808 | 98 830 651 |
| Ostud ja parendused | 0 | 0 | 98 983 711 | 12 174 792 | 111 158 503 | 111 158 503 |
| Amortisatsiooni-kulu | -205 901 | -39 358 | 0 | 0 | 0 | -245 259 |
| Ümberliigitamised | 29 368 | | -29 368 | | -29 368 | |
| 31.12.2024 | | | | | | |
| Soetusmaksumus | 20 615 967 | 196 782 | 168 923 471 | 20 400 472 | 189 323 943 | 210 136 692 |
| Akumuleeritud kulum | -304 239 | -88 558 | 0 | 0 | 0 | -392 797 |
| Jääkmaksumus | 20 311 728 | 108 224 | 168 923 471 | 20 400 472 | 189 323 943 | 209 743 895 |

2024. aastal klassifitseeriti ümber lõpetamata põhivarast ehitiseks Kuku viadukti ehituse jaoks Elektrilevi võrgu ümberehitus 29 368 eurot.



Lisa 9 Kasutusrent

(eurodes)

Aruandekohustuslane kui rentnik

| | 2024 | 2023 |
|------------------|-----------|---------|
| Kasutusrendikulu | 1 117 656 | 323 814 |

Järgmiste perioodide kasutusrendikulu mittekatkestatavatest lepingutest

| | 31.12.2024 | 31.12.2023 |
|-------------------|------------|------------|
| 12 kuu jooksul | 873 211 | 318 354 |
| 1-5 aasta jooksul | 715 937 | 996 038 |

Kasutusrendikulu sisaldab büroopinna eest tasutud renti Tallinna kontoris 314 794 eurot (2023 : 261 567 eurot), Tartu kontori renditasu 8 700 eurot (2023 : 3 150 eurot), muude ruumide renditasu 4 403 eurot (2023 : 2 193 eurot) ning 8 auto kasutusrent 83 375 eurot (2023 : 56 904 eurot 8 auto rent), Info- ja kommunikatsioonitehnoloogilise riist-ja tarkvara rent ja majutusteenus 706 384 eurot.

Initialed for identification purposes only
Allkirjastatud identifitseerimiseks

31.03.2025

Signature / allkiri

KPMG, Tallinn

Lisa 10 Võlad ja ettemaksed

(eurodes)

| | 31.12.2024 | Jaotus järelejäänud tähtaja järgi | | Lisa nr |
|----------------------------------|-------------------|-----------------------------------|---------------------|---------|
| | | 12 kuu jooksul | 1 - 5 aasta jooksul | |
| Võlad tarnijatele | 15 789 315 | 14 042 048 | 1 747 267 | |
| Võlad töövõtjatele | 818 825 | 818 825 | 0 | 11 |
| Maksuvõlad | 266 804 | 266 804 | 0 | 5 |
| Muud võlad | 9 311 | 9 311 | 0 | |
| Muud viitvõlad | 9 311 | 9 311 | 0 | 12 |
| Täitmistagatis | 93 084 | 0 | 93 084 | |
| Toetuste ja siirete kohustised | 2 198 450 | 2 198 450 | 0 | |
| Kokku võlad ja ettemaksed | 19 175 789 | 17 335 438 | 1 840 351 | |

| | 31.12.2023 | Jaotus järelejäänud tähtaja järgi | | Lisa nr |
|----------------------------------|-------------------|-----------------------------------|---------------------|---------|
| | | 12 kuu jooksul | 1 - 5 aasta jooksul | |
| Võlad tarnijatele | 9 617 104 | 8 537 880 | 1 079 224 | |
| Võlad töövõtjatele | 569 024 | 569 024 | 0 | 11 |
| Maksuvõlad | 194 696 | 194 696 | 0 | 5 |
| Muud võlad | 930 409 | 930 409 | 0 | |
| Muud viitvõlad | 930 409 | 930 409 | 0 | 12 |
| Täitmistagatis | 93 084 | 0 | 93 084 | |
| Kokku võlad ja ettemaksed | 11 404 317 | 10 232 009 | 1 172 308 | |

Initialed for identification purposes only
Allkirjastatud identifitseerimiseks

31.03.2025

Signature / allkirjastatud
KPMG, Tallinn

Lisa 11 Võlad töövõtjatele

(eurodes)

| | 31.12.2024 | 31.12.2023 | Lisa nr |
|---------------------------------|----------------|----------------|-----------|
| Töötasude kohustis | 643 184 | 448 779 | |
| Puhkusetasude kohustis | 175 641 | 120 245 | |
| Kokku võlad töövõtjatele | 818 825 | 569 024 | 10 |

Lisa 12 Muud võlad

(eurodes)

| | 31.12.2024 | Jaotus järeljäänud tähtaja järgi | | Lisa nr |
|-------------------------|--------------|----------------------------------|-------------------|---------|
| | | 12 kuu jooksul | 1–5 aasta jooksul | |
| Muud viitvõlad | 9 311 | 9 311 | 0 | 10 |
| Tagatis | 9 000 | 9 000 | 0 | |
| Krediitkaardi kohustis | 311 | 311 | 0 | |
| Kokku muud võlad | 9 311 | 9 311 | 0 | |

| | 31.12.2023 | Jaotus järeljäänud tähtaja järgi | | Lisa nr |
|-------------------------|----------------|----------------------------------|-------------------|---------|
| | | 12 kuu jooksul | 1–5 aasta jooksul | |
| Muud viitvõlad | 930 409 | 930 409 | 0 | 10 |
| Tagatis | 18 000 | 18 000 | 0 | |
| Krediitkaardi kohustis | 58 | 58 | 0 | |
| Toetuse kohustis | 912 351 | 912 351 | 0 | |
| Kokku muud võlad | 930 409 | 930 409 | 0 | |

2023. aastal kajastati toetuse kohustist töövõtjale kolmepoolse lepingu alusel, (kus Transpordiamet on hankija ja Rail Balti Estonia OÜ finantseerija) Muude võlgade all Lisas 12 real Muud viitvõlad.

2024. aastal on toetuse kohustis kolmepoolse lepingu alusel kajastatud lisa 10 Võlad ja ettemaksed real Toetuste ja siirete kohustis summas 2 198 450 eurot.

Initialed for identification purposes only
Allkirjastatud identifitseerimiseks

31.03.2025

Signature / allkirjastatud
KPMG, Tallinn

Lisa 13 Tingimuslikud kohustised ja varad

(eurodes)

31.12.2024

| | |
|---------------------------------------|------------------|
| Tingimuslikud kohustised | |
| Antud garantiid | 3 743 000 |
| Kokku tingimuslikud kohustised | 3 743 000 |

Rail Baltic Estonia OÜ poolt on antud üks panga garantiikiri nr 2024016405, kus garantii saajaks on Pärnu Linnavalitsus ja garant on AS SEB Pank. Garantii aluseks on 20.06.2024 sõlmitud haldusleping nr 3-13.11/6, garantiisummaks on 3 743 000 eurot ning garantii kehtivus on 15.11.2024 – 15.11.2029.

Initialed for identification purposes only
Allkirjastatud identifitseerimiseks

31.03.2025

Signature / allkiri

KPMG, Tallinn

Lisa 14 Sihtfinantseerimine

(euros)

| | 31.12.2022 | | Laekunud | Tagasi makstud | Kajastatud kasumi- aruandes | Kajastatud varade soetus- maksumuses | 31.12.2023 | | Lisa nr |
|--|------------|------------|------------|-------------------|-----------------------------------|---|------------|------------|---------|
| | Nõuded | Kohustised | | | | | Nõuded | Kohustised | |
| Sihtfinantseerimine põhivarade soetamiseks | | | | | | | | | |
| Välismaine sihtfinantseerimine põhivara soetuseks | 722 674 | 3 851 440 | 42 971 441 | 0 | 28 112 655 | 28 112 655 | 0 | 17 987 552 | |
| Välismaise sihtfinantseerimise kaasfinantseerimine põhivara soetuseks | 127 531 | -59 166 | 6 236 533 | 0 | 6 066 497 | 6 066 497 | 0 | -16 661 | |
| Sihtfinantseerimise vahendamine | 0 | 0 | 13 654 762 | 2 291 077 | 15 945 839 | 0 | 0 | 0 | |
| Kokku sihtfinantseerimine põhivarade soetamiseks | 850 205 | 3 792 274 | 62 862 736 | 2 291 077 | 50 124 991 | 34 179 152 | 0 | 17 970 891 | |

Initialed for identification purposes only
Allkirjastatud identifitseerimiseks

31. 03. 2025

Signature / allkirjastatud
KPMG, Tallinn

| | 31.12.2022 | | | | | | 31.12.2023 | | |
|--|----------------|------------------|-------------------|------------------|----------------------------|------------------------------------|------------|-------------------|---------|
| | Nõuded | Kohustised | Laekunud | Tagasi makstud | Kajastatud kasumi-aruandes | Kajastatud varade soetusmaksumuses | Nõuded | Kohustised | Lisa nr |
| Sihtfinantseerimine tegevuskuludeks | | | | | | | | | |
| Majandus- ja kommunikatsiooni-ministeerium Välismaine sihtfinantseerimine | 0 | 5 542 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 542 | |
| Saamata seadusandlusest tulenevad toetused | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| Välismaine sihtfinantseerimine tegevuskuludeks | 0 | 2 194 653 | 2 883 059 | 940 104 | 4 137 608 | 0 | 0 | 0 | |
| Välismaise sihtfinantseerimise kaasfinantseerimine tegevuskuludeks | 0 | 96 424 | 716 012 | 0 | 812 436 | 0 | 0 | 0 | |
| Kokku sihtfinantseerimine tegevuskuludeks | 0 | 2 296 619 | 3 599 071 | 940 104 | 4 950 044 | 0 | 0 | 5 542 | |
| Kokku sihtfinantseerimine | 850 205 | 6 088 893 | 66 461 807 | 3 231 181 | 55 075 035 | 34 179 152 | 0 | 17 976 433 | 16 |

Initialed for identification purposes only
Allkirjastatud identifitseerimiseks

31.03.2025

Signature / allkiri
KPMG, Tallinn

| | 31.12.2023 | | | | | | 31.12.2024 | | |
|---|------------|-------------------|--------------------|----------------|----------------------------|------------------------------------|------------|-------------------|---------|
| | Nõuded | Kohustised | Laekunud | Tagasi makstud | Kajastatud kasumi-aruandes | Kajastatud varade soetusmaksumuses | Nõuded | Kohustised | Lisa nr |
| Sihtfinantseerimine põhivarade soetamiseks | | | | | | | | | |
| Põhivara sihtfinantseerimiseks saadud ettemaksed | 0 | 17 987 552 | 96 385 950 | 0 | 80 507 909 | 80 507 909 | 0 | 33 865 593 | |
| Põhivara kaasfinantseerimiseks saadud ettemaksed | 0 | -16 661 | 15 194 217 | 0 | 17 018 162 | 17 018 162 | 0 | -1 840 606 | |
| Kodumaise sihtfinantseerimise vahendamine põhivara soetuseks | 0 | 0 | 5 001 842 | 0 | 5 001 842 | 0 | 0 | 0 | |
| Välismaise sihtfinantseerimise vahendamine põhivara soetuseks | 0 | 0 | 18 650 731 | 0 | 18 650 731 | 0 | 0 | 0 | |
| Välismaise sihtfinantseerimise kaasfinantseerimise vahendamine põhivara soetuseks | 0 | 0 | 3 947 809 | 0 | 3 947 809 | 0 | 0 | 0 | |
| Kokku sihtfinantseerimine põhivarade soetamiseks | 0 | 17 970 891 | 139 180 549 | 0 | 125 126 453 | 97 526 071 | 0 | 32 024 987 | |

Initialed for identification purposes only
Allkirjastatud identifitseerimiseks

31.03.2025

Signature / allkiri
KPMG, Tallinn

| | 31.12.2023 | | | | | | 31.12.2024 | | |
|---|------------|-------------------|--------------------|----------------|----------------------------|------------------------------------|------------|-------------------|---------|
| | Nõuded | Kohustised | Laekunud | Tagasi makstud | Kajastatud kasumi-aruandes | Kajastatud varade soetusmaksumuses | Nõuded | Kohustised | Lisa nr |
| Sihtfinantseerimine tegevuskuludeks | | | | | | | | | |
| Sihtfinantseerimiseks saadud ettemaksed | 0 | 5 542 | 0 | 0 | 1 477 | 0 | 0 | 4 065 | |
| Välismaine sihtfin tegevuskuludeks | 0 | 0 | 6 620 411 | 0 | 6 620 411 | 0 | 0 | 0 | |
| Välismaise sihtfin kaasfin tegevuskuludeks | 0 | 0 | 1 423 367 | 0 | 1 423 367 | 0 | 0 | 0 | |
| Kodumaine sihtfinantseerimine tegevuskuludeks | 0 | 0 | 820 | 1 545 | -725 | 0 | 0 | 0 | |
| Kodumaise sihtfinantseerimise vahendamine tegevuskuludeks | 0 | 0 | 95 887 | 0 | 95 887 | 0 | 0 | 0 | |
| Kokku sihtfinantseerimine tegevuskuludeks | 0 | 5 542 | 8 140 485 | 1 545 | 8 140 417 | 0 | 0 | 4 065 | |
| Kokku sihtfinantseerimine | 0 | 17 976 433 | 147 321 034 | 1 545 | 133 266 870 | 97 526 071 | 0 | 32 029 052 | 16 |

Initialled for identification purposes only
Allkirjastatud identifitseerimiseks

31.03.2025

Signature / allkirja
KPMG, Tallinn

Lisa 15 Osakapital

(eurodes)

| | 31.12.2024 | 31.12.2023 |
|----------------|------------|------------|
| Osakapital | 2 510 | 2 508 |
| Osade arv (tk) | 1 | 1 |

Osaühingu miinimumosakapital on 2 500 (kaks tuhat viissada) eurot ja maksimumosakapital 10 000 (kümme tuhat) eurot.

Osaühing Rail Baltic Estonia omanik on Eesti Vabariik ja osade valitsejaks on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium.

Asutamisel tasus omanik OÜ Rail Baltic Estonia omakapitali 890 000 eurot, sellest 2 500 eurot osakapitaliks ning 887 500 eurot ülekurssi.

Omanik on omakapitali suurendamiseks sooritanud sisse makseid:

16.11.2015 otsus summas 924 000 eurot (1 euro osakapitali suurendamiseks ja 923 999 eurot ülekurssi), osakapitali suurendamine registreeritud Äriregistris 13.05.2016;
 12.09.2016 otsus summas 650 000 eurot (1 euro osakapitali suurendamiseks ja 649 999 eurot ülekurssi), osakapitali suurendamine registreeritud Äriregistris 01.11.2017;
 31.10.2017 otsus summas 1 650 000 eurot (1 euro osakapitali suurendamiseks ja 1 649 999 eurot ülekurssi), osakapitali suurendamine registreeritud Äriregistris 24.04.2018;
 02.11.2018 otsus summas 1 740 000 eurot (1 euro osakapitali suurendamiseks ja 1 739 999 eurot ülekurssi), osakapitali suurendamine registreeritud Äriregistris 21.01.2019;
 09.05.2019 otsus summas 1 740 000 eurot (1 euro osakapitali suurendamiseks ja 1 739 999 eurot ülekurssi), osakapitali suurendamine registreeritud Äriregistris 20.05.2019.
 29.10.2020 otsus summas 3 000 000 eurot (1 euro osakapitali suurendamiseks ja 2 999 999 eurot ülekurssi), osakapitali suurendamine registreeritud Äriregistris 14.04.2021.
 19.10.2021 otsus summas 3 000 000 eurot (1 euro osakapitali suurendamiseks ja 2 999 999 eurot ülekurssi), osakapitali suurendamine registreeritud Äriregistris 05.11.2021.
 05.10.2022 otsus summas 3 000 000 eurot (1 euro osakapitali suurendamiseks ja 2 999 999 eurot ülekurssi), osakapitali suurendamine registreeritud Äriregistris 25.11.2022.
 20.12.2023 otsus summas 3 000 000 eurot (1 euro osakapitali suurendamiseks ja 2 999 999 eurot ülekurssi), osakapitali suurendamine registreeritud Äriregistris 1.02.2024.
 05.11.2024 otsus summas 4 000 000 eurot (1 euro osakapitali suurendamiseks ja 2 999 999 eurot ülekurssi), osakapitali suurendamine registreeritud Äriregistris 21.12.2024.
 Seega moodustab ettevõtte osakapital 2 510 eurot ning ülekurss 21 225 755 eurot.

Initialed for identification purposes only
 Allkirjastatud identifitseerimiseks

31.03.2025

Signature / allkiri
 KPMG, Tallinn

Lisa 16 Muud äritulud

(eurodes)

| | 2024 | 2023 |
|--------------------------------|--------------------|-------------------|
| Tulu sihtfinantseerimisest | 133 266 870 | 55 075 760 |
| Trahvid, viivised ja hüvitised | 3 520 613 | 614 331 |
| Muud | 98 425 | 33 743 |
| Kokku muud äritulud | 136 885 908 | 55 723 834 |

Lisa 17 Mitmesugused tegevuskulud

(eurodes)

| | 2024 | 2023 |
|--|-------------------|-------------------|
| Üür ja rent | 323 494 | 264 717 |
| Energia | 40 734 | 32 896 |
| Elektrienergia | 20 430 | 19 749 |
| Soojusenergia | 10 936 | 6 820 |
| Kütus | 9 368 | 6 327 |
| Veevarustusteenused | 1 884 | 1 370 |
| Mitmesugused bürookulud | 833 413 | 423 724 |
| Uurimis- ja arengukulud | 826 741 | 143 189 |
| Lähetuskulud | 85 904 | 46 135 |
| Koolituskulud | 69 024 | 48 392 |
| Riiklikud ja kohalikud maksud | 172 813 | 10 154 |
| Ostetud teenused | 956 642 | 720 059 |
| Antud sihtfinantseerimine tegevuskuludeks | 2 455 124 | 1 619 756 |
| Antud sihtfinantseerimine põhivara soetuseks | 27 600 382 | 15 945 839 |
| Muud autasud | 0 | 3 125 |
| Liikmemaksud | 11 295 | 11 335 |
| Rajatiste majandamiskulud | 14 321 | 0 |
| Kokku mitmesugused tegevuskulud | 33 391 771 | 19 270 691 |

Initialed for identification purposes only
Allkirjastatud identifitseerimiseks

31. 03. 2025

Signature / allkirja
KPMG, Tallinn

Lisa 18 Tööjõukulud

(eurodes)

| | 2024 | 2023 |
|--|------------------|------------------|
| Palgakulu | 5 753 234 | 3 813 235 |
| Sotsiaalmaksud | 1 924 289 | 1 274 902 |
| Tööjõukulude kapitaliseerimine | -1 457 639 | -1 432 480 |
| Muud | 277 787 | 215 750 |
| Kokku tööjõukulud | 6 497 671 | 3 871 407 |
| Töötajate keskmine arv taandatuna täistööajale | 117 | 83 |
| Keskmine töötajate arv töötamise liikide kaupa: | | |
| Töölepingu alusel töötav isik | 119 | 86 |
| Juriidilise isiku juhtimis- või kontrollorgani liige | 6 | 7 |

Lisa 19 Muud ärikulud

(eurodes)

| | 2024 | 2023 |
|--------------------------------|----------------|---------------|
| Kahjum valuutakursi muutustest | 204 | 166 |
| Trahvid, viivised ja hüvitised | 570 | 0 |
| Keskkonnatasud | 154 365 | 0 |
| Riigilõivud | 7 663 | 7 998 |
| Maamaks | 1 941 | 858 |
| Reklaamimaks | 8 052 | 1 298 |
| Trahvid | 18 | 0 |
| Kokku muud ärikulud | 172 813 | 10 320 |

Initialed for identification purposes only
Allkirjastatud identifitseerimiseks

31.03.2025

Signature / allkiri
KPMG, Tallinn

Lisa 20 Intressitulud

(eurodes)

| | 2024 | 2023 |
|----------------------------|----------------|------------|
| Intressitulu hoiustelt | 396 960 | 656 |
| Kokku intressitulud | 396 960 | 656 |

Lisa 21 Seotud osapooled

(eurodes)

Saldod seotud osapooltega rühmade lõikes

| Lühiajalised | 31.12.2024 | 31.12.2023 | Lisa nr |
|----------------------------------|----------------|------------------|---------|
| Võlad ja ettemaksed | | | |
| Sidusettevõtjad | 148 940 | 1 018 112 | 3 |
| Kokku võlad ja ettemaksed | 148 940 | 1 018 112 | |

Tegev- ja kõrgemale juhtkonnale arvestatud tasud ja muud olulised soodustused

| | 2024 | 2023 |
|-----------------|---------|---------|
| Arvestatud tasu | 315 549 | 283 666 |

Osühing Rail Baltic Estonia omanik on Eesti Vabariik ja osade valitsejaks Kliimaminitseerium.

Juhatuse liikmetele arvestatud tasud on 267 890 eurot (2023: 231 153 eurot), sealhulgas arvestatud juhatuse liikme tasu 251 500 eurot (2023: 216 000 eurot), muud hüvitised 16 390 eurot (2023: 15 153 eurot). Nõukogu liikmetele arvestati tasu 47 659 eurot (2023: 52 513 eurot).

Avaliku sektori finantsarvestuse ja -aruandluse juhendi muudatuse kohaselt tuleb raamatupidamise aastaaruannetes avalikustada lisaks tegevja kõrgemale juhtkonnale arvestatud tasudele ja olulistele soodustustele muude seotud osapooltega tehtud tehingute osas informatsioon vaid nende tehingute kohta, mis ei vasta õigusaktidele või ettevõtte sisemiste dokumentide üldistele nõuetele või turutingimustele, tulenevalt 24.11.2014 jõustunud riigi raamatupidamise üldeeskirja muutustest (§ 49¹. Informatsioon seotud isikutega tehtud tehingute kohta). Selliseid avalikustamisele kuuluvaid tehinguid 2024. ja 2023. aastal ei olnud.

Initialed for identification purposes only
Allkirjastatud identifitseerimiseks

31.03.2025

Signature / allkiri
KPMG, Tallinn



Lisa 22 Tegevuse jätkuvus

Ettevõtte lühiajalised kohustused ületavad 31.12.2024 seisuga käibevara. Lühiajaliste kohustuste täitmiseks on planeeritud piisav rahastus ja rahavood. Ettevõtte tegevuse jätkuvusele juhtkond riski ei näe.

Lühiajalised kohustused on peamiselt sihtfinantseering, millega ettevõttele likviidsuse muret ei kaasne (või hindame väga madalaks), sest see kajastub tuluna sihtfinantseerimise tingimuste täitumisel (ehitusobjekti akteerimisel) ning Kliimaministeeriumi ega ka Euroopa Komisjoni toetuslepingute kohaselt ei ole ajalisi ega muid kaasnevaid toetuse tagastamise tingimusi sätestatud.

Initialed for identification purposes only
Allkirjastatud identifitseerimiseks

31.03.2025

Signature / allkiri

KPMG, Tallinn

Aruande allkirjad

Aruande lõpetamise kuupäev on 31.03.2025.

OÜ Rail Baltic Estonia (registrikood: 12734109) 01.01.2024-31.12.2024 majandusaasta aruande andmete õigsust on kinnitanud:

Allkirjastaja nimi**Allkirjastaja roll****Allkirja andmise aeg**

Anvar Salomets

juhatuse esimees

31.03.2025



Taavi Laja

juhatuse liige

31.03.2025



Lauri Ulm

juhatuse liige

31.03.2025



KPMG Baltics OÜ
Ahtri 4
Tallinn 10151
Estonia

Telephone +372 6 268 700
Fax +372 6 268 777
Internet www.kpmg.ee

SÕLTUMATU VANDEAUDIITORI ARUANNE

Rail Baltic Estonia OÜ osanikule

Arvamus

Oleme auditeerinud Rail Baltic Estonia OÜ (ettevõtte) raamatupidamise aastaaruannet, mis sisaldab bilanssi seisuga 31. detsember 2024, kasumiaruannet, rahavoogude aruannet ja omakapitali muutuste aruannet eeltoodud kuupäeval lõppenud aasta kohta ja raamatupidamise aastaaruande lisasid, mis sisaldavad oluliste arvestuspõhimõtete kokkuvõtet ning muud selgitavat informatsiooni.

Meie arvates kajastab lehekülgedel 41 kuni 70 esitatud raamatupidamise aastaaruanne kõigis olulistes osades õiglaselt ettevõtte finantsseisundit seisuga 31. detsember 2024 ning sellel kuupäeval lõppenud majandusaasta finantstulemust ja rahavoogusid kooskõlas Eesti finantsaruandluse standardiga.

Arvamuse alus

Viisime auditi läbi kooskõlas rahvusvaheliste auditeerimise standarditega (Eesti). Meie kohustusi vastavalt nendele standarditele kirjeldatakse täiendavalt meie aruande osas „Vandeauditori kohustused seoses raamatupidamise aastaaruande auditiga”. Me oleme ettevõttest sõltumatud kooskõlas kutseliste arvestuseksperptide eetikakoodeksiga (Eesti) (sh sõltumatuse standardid), ja oleme täitnud oma muud eetikaalased kohustused vastavalt nendele nõuetele. Me usume, et auditi tõendusmaterjal, mille oleme hankinud, on piisav ja asjakohane aluse andmiseks meie arvamusele.

Muu informatsioon

Juhtkond vastutab muu informatsiooni eest. Muu informatsioon sisaldab tegevusaruannet, kuid ei hõlma raamatupidamise aastaaruannet ega meie asjaomast vandeauditori aruannet.

Meie arvamus raamatupidamise aastaaruande kohta ei hõlma muud informatsiooni ja me ei tee selle kohta mingis vormis kindlustandvat järeldust.

Seoses meie raamatupidamise aastaaruande auditiga on meie kohustus lugeda muud informatsiooni ja kaaluda seda tehes, kas muu informatsioon lahkneb oluliselt raamatupidamise aastaaruandest või meie poolt auditi käigus saadud teadmistest või tundub muul viisil olevat oluliselt väärkajastatud. Lisaks on meie kohustus avaldada, kas tegevusaruandes esitatud informatsioon on vastavuses kohalduvate seaduses sätestatud nõuetega.

Kui me teeme tehtud töö põhjal järelduse, et muu informatsioon on oluliselt väärkajastatud, oleme kohustatud sellest faktist aru andma. Meil ei ole sellega seoses millegi kohta aru anda ning avaldame, et tegevusaruandes esitatud informatsioon on olulises osas kooskõlas raamatupidamise aastaaruandega ning kohalduvate seaduses sätestatud nõuetega.

Juhtkonna ja nende, kelle ülesandeks on valitsemine, kohustused seoses raamatupidamise aastaaruandega

Juhtkond vastutab raamatupidamise aastaaruande koostamise ja õiglase esitamise eest kooskõlas Eesti finantsaruandluse standardiga ja sellise sisekontrolli eest, nagu juhtkond peab vajalikuks, et võimaldada kas pettusest või veast tulenevate oluliste väärkajastamisteta raamatupidamise aastaaruande koostamist.

Raamatupidamise aastaaruande koostamisel on juhtkond kohustatud hindama ettevõtte suutlikkust jätkata jätkuvalt tegutsevana, esitama infot, kui see on asjakohane, tegevuse jätkuvusega seotud asjaolude kohta ja kasutama tegevuse jätkuvuse arvestuse alusprintsipi, välja arvatud juhul, kui juhtkond kavatseb kas ettevõtte likvideerida või tegevuse lõpetada või tal puudub sellele realistlik alternatiiv.

Need, kelle ülesandeks on valitsemine, vastutavad ettevõtte raamatupidamise aruandlusprotsessi üle järelevalve teostamise eest.

Vandeauditiitori kohustused seoses raamatupidamise aastaaruande auditiga

Meie eesmärk on saada põhjendatud kindlus selle kohta, kas raamatupidamise aastaaruanne tervikuna on kas pettusest või veast tulenevate oluliste väärkajastamisteta, ja anda välja vandeauditiitori aruanne, mis sisaldab meie arvamust. Põhjendatud kindlus on kõrgetasemeline kindlus, kuid see ei taga, et olulise väärkajastamise eksisteerimisel see kooskõlas rahvusvaheliste auditeerimise standarditega (Eesti) läbiviidud auditi käigus alati avastatakse. Väärkajastamised võivad tuleneda pettusest või veast ja neid peetakse oluliseks siis, kui võib põhjendatult eeldada, et need võivad üksikult või koos mõjutada majanduslikke otsuseid, mida kasutajad raamatupidamise aastaaruande alusel teevad.

Kasutame auditeerides vastavalt rahvusvaheliste auditeerimise standarditele (Eesti) kutsealast otsustust ja säilitame kutsealase skeptitsismi kogu auditi käigus. Me teeme ka järgmist:

- teeme kindlaks ja hindame raamatupidamise aastaaruande kas pettusest või veast tuleneva olulise väärkajastamise riskid, kavandame ja teostame auditiprotseduure vastuseks nendele riskidele ning hangime piisava ja asjakohase auditi tõendusmaterjali, mis on aluseks meie arvamusel. Pettusest tuleneva olulise väärkajastamise mitteavastamise risk on suurem kui veast tuleneva väärkajastamise puhul, sest pettus võib tähendada salakokkulepet, võltsimist, info esitamata jätmist, vääresitiste tegemist või sisekontrolli eiramist;
- omandame arusaamise auditi puhul asjasepuutuvast sisekontrollist, et kavandada nendes tingimustes asjakohaseid auditiprotseduure, kuid mitte arvamus avaldamiseks ettevõtte sisekontrolli tulemuslikkuse kohta;
- hindame kasutatud arvestuspõhimõtete asjakohasust ning juhtkonna arvestushinnangute ja nendega seoses avalikustatud info põhjendatust;
- teeme järelduse juhtkonna poolt tegevuse jätkuvuse arvestuse alusprintsipi kasutamise asjakohasuse kohta ja saadud auditi tõendusmaterjali põhjal selle kohta, kas esineb olulist ebakindlust sündmuste või tingimuste suhtes, mis võivad tekitada märkimisväärset kahtlust ettevõtte suutlikkuses jätkata jätkuvalt tegutsevana. Kui me teeme järelduse, et eksisteerib oluline ebakindlus, oleme kohustatud juhtima vandeauditiitori aruandes tähelepanu raamatupidamise aastaaruandes selle kohta avalikustatud infole või kui avalikustatud info on ebapiisav, siis modifitseerima oma arvamust. Meie järeldused põhinevad vandeauditiitori aruande kuupäevani saadud auditi tõendusmaterjalil. Tulevased sündmused või tingimused võivad siiski kahjustada ettevõtte suutlikkust jätkata jätkuvalt tegutsevana;
- hindame raamatupidamise aastaaruande üldist esitusviisi, struktuuri ja sisu, sealhulgas avalikustatud informatsiooni, ning seda, kas raamatupidamise aastaaruanne esitab aluseks olevaid tehinguid ja sündmusi viisil, millega saavutatakse õiglane esitusviis.

Me vahetame nendega, kelle ülesandeks on valitsemine, infot muu hulgas auditi planeeritud ulatuse ja ajastuse ning märkimisväärsete auditi tähelepanekute kohta, sealhulgas mistahes sisekontrolli märkimisväärsete puuduste kohta, mille oleme tuvastanud auditi käigus.



A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Andris Jegers', written over a horizontal line.

Andris Jegers
Vandeaudiitori number 171

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Siim Külasepp', written over a horizontal line.

Siim Külasepp
Vandeaudiitori number 698

KPMG Baltics OÜ
Audiitorettevõtja tegevusloa number 17
Ahtri 4, 10151, Tallinn
31.03.2025

