**RAIL BALTICU HETKESEISUST  
13.02.17**

[I. Mis on Rail Baltic? 1](#_Toc474765018)

[II. Rail Balticu protsesside hetkeseis Eestis 1](#_Toc474765019)

[III. Rail Baltic ja üle-euroopalise transpordipoliitika kontekst 4](#_Toc474765020)

[IV. RB rahastamisest 5](#_Toc474765021)

[V. RB projekti juhtimisstruktuurist 6](#_Toc474765022)

[VI. Balti riikide RB teemalised lepped 6](#_Toc474765023)

[Riikidevaheline kokkulepe 6](#_Toc474765024)

[Teised lepped 8](#_Toc474765025)

[Balti riikide ülesed uuringud 8](#_Toc474765026)

[VII. RB majanduslikust tasuvusest 8](#_Toc474765027)

[VIII. RB rajamise potentsiaalsest peatamisest või pidurdumisest tulenev tõenäoline mõju 10](#_Toc474765028)

[Vajadus teistkordseks planeeringuprotsessiks ning keskkonnamõju strateegiliselt hindamiseks 10](#_Toc474765029)

[Teiste rööpmelaiuste ehitamine Euroopa 1435 mm rööpmelaiuse asemel 11](#_Toc474765030)

[Välispoliitiline ja mainekaotuse risk 11](#_Toc474765031)

[RB rahastamisega seotud riskid: mõju seniste tegevuste rahastamisele, RB tarvis eraldatud vahendite kasutuse ajapiirang, risk EL kaasrahastamise kaotuseks 12](#_Toc474765032)

[IX. Rail Balticu arendamise ning otsuste kronoloogia 13](#_Toc474765033)

1. Mis on Rail Baltic?

Rail Baltic (RB) on kolme Balti riiki läbiv raudtee, mis ühendab Tallinna Leedu/Poola piiriga. Trass kuulub Põhjamere-Balti transpordikoridori, mille alguspunkt on Helsinki, lõpp-punkt Rotterdam. Raudtee on planeeritud kaheteelise elektrifitseeritud standardrööpavahega (1435 mm) raudteena, mille projektkiirus on 240 km/h reisiveo ning 120 km/h kaubaveo puhul. Trassi pikkus Balti riikides on ca 730 km, sellest Eestis 213 km.

Eestisse on planeeritud 2 rahvusvahelist reisirongipeatust (Tallinn, Pärnu), mis varustatakse ka terminalidega RB rajamise esimeses faasis. Kaubavedude alguspunktiks ning 1435 mm/1520 mm raudteede ühenduskohaks on planeeritud Muuga sadam. Trassile on maakonnaplaneeringutes planeeritud kokku 11 nn kohaliku rongiühenduse potentsiaalset peatust, millest lisaks eelnimetatutele ehitatakse RB välistoetusega projekti raames välja Rapla peatus, teis nn kohalikke peatusu RB projekti raames välja ei ehitata (sellega seotud kulu ei ole EL CEF rahastust abikõlblik).

Lätis möödub RB trass Riiast, kusjuures kaubavedu jääb toimuma ümber Riia linna, reisivedu läbi linna (sh rajatakse Riia raudteejaama ning lennujaama ühendus); Leedus läbib trass Panevežyst ning Kaunast ja kulgeb sealt edasi Leedu-Poola piirini. Üldises plaanis on kavandatud ka Vilniuse ja Kaunase ühendamine eeltoodud standarditele vastava raudteelõiguga, aga enne 2021.a algavat EL eelarveperioodi ei ole selle RB haruna kavandatud ühenduse rajamine CEF-ist abikõlblik. Haru rajamiseks on samuti vajalik TEN-T võrgustiku ning koridoridega seonduvate Euroopa parlamendi ning nõukogu määruste muutmine (vt. ptk III).

Põhjalikum info projektist on leitav Eesti RB maakonnaplaneeringute kodulehelt [www.railbaltic.info](http://www.railbaltic.info), Baltimaade osas [www.railbaltica.org](http://www.railbaltica.org).

1. Rail Balticu protsesside hetkeseis Eestis

**Planeeringud** – Maakonnaplaneeringutega pannakse paika RB trassikoridor kolmes maakonnas. Planeerimise protsess algas 2013. aastal (Vabariigi Valitsuse 2012. aasta korralduse alusel). RB maakonnaplaneeringud on maavanemad 2016.a vastu võtnud nii Harju-, Rapla- kui ka Pärnumaa osas. Planeeringutega kehtestatakse 350 meetri laiune trassikoridor raudteele ja sellega seonduvale infrastruktuurile (teenindusteed, juurdepääsuteed kruntidele, ülesõidud ja –käigud, ökoduktid jne). 350 meetrine trassikoridor sisaldab ka nihutusruumi, raudtee tegelik maavajadus on 66 meetrit; nihutamisvajadus võrreldes planeeringus määratletud trassikoridori teljega määratletakse käimasoleva eelprojekteerimise käigus.

Harju- ja Raplamaal toimusid viimased RB planeeringute avalikud väljapanekud 2016.a juulis-augustis, Pärnumaal novembris-detsembris. Avalikud arutelud peeti Harjumaal augusti lõpus (kokku 5, sh maakonnaülene, Maardus, Raes, Kiilis, Sakus); Raplamaal septembris ( kokku 5, sh maakonnaülene, Raikkülas, Järvakandis, Kohilas, Kehtnas) ning Pärnumaal 2017.a jaanuari lõpus (kokku 8). Kokku on RB planeerimise ja keskkonnamõjude hindamise protsessi raames praeguseks üle Eesti toimunud 86 avalikku arutelu enam kui 4 000 osalejaga.

Pärast avalike arutelude lõppemist kõigis maakondades saadetakse planeeringud Rahandusministeeriumisse järelevalvesse. Planeeringute eeldatav kehtestamisaeg on 2017. aasta II. poolaasta. Maakonnaplaneeringud saab kehtestada pärast planeeringute riikliku järelevalve teostamist (teostaja Rahandusministeerium) ning keskkonnamõjude strateegilise hindamise aruande heakskiitmist (teostaja Keskkonnaministeerium).

Koostamisel on ka kolm detailplaneeringut – Ülemiste ja Pärnu reisiterminalid ning Rae valda planeeritud veeremi hooldusdepoo.

**Keskkonnamõjude hindamine** – käimas on keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) protsess keskkonnamõjude täpsusastmes koos piiriülese mõjuhindamisega. KSH väljapanekud/arutelud peeti koos maakonnaplaneeringute aruteludega.

*Olulisematest avalikkust huvitavatest teemadest*: suurulukite liikumisvõimaluste seisukohast on oluline, et RB trassile on planeeritud ökoduktid ca iga 10 kilomeetri järele (vastavalt uuringu tulemustele), samuti kavandatakse sildade all läbipääsud nii loomadele kui inimestele; väikeulukite ja teiste loomade üle- ja läbipääsud on lahendatud eraldi nt truupidena, samuti on ohutusaed planeeritud selliselt, et võimaldada läbipääs ka nt hundi suurustele loomadele. Suurulukite liikumisteede kaardistamiseks ning oluliste loomade ja taimeliikide elupaikade kindlaks määramiseks viidi lisaks olemasolevate andmete läbitöötamisele läbi ka ulatuslik välitöödel tuginev loodusuuring. Raudteega seonduva müra leevendamiseks nähakse keskkonnamõjude hindamise aruandes ette meetmed, mida täpsustatakse projekteerimise erinevates faasides ning ehitatakse välja vastavalt tehnilisele projektile. Raudtee kasutusajal monitooritakse mürataset pidevalt ning vajadusel võetakse selle leevendamiseks täiendavad meetmed. Aiad – liiklusohutuse eesmärgil on raudtee mõlemalt poolt piiratud aedadega. Kuna keskkonnaameti hinnangul võivad need mõjutada eelkõige ulukipopulatsioone, on MKM käivitamas uuringut võimalike aiakatkestuste tehniliseks lahendamiseks. Ohutuse tagamiseks piisavate tehniliste lahendite olemasolul või nende väljatöötamise järgselt oleks lõiguti võimalik loobuda nii piirdeaedadest kui ökoduktidest.

**Eelprojekt** – Eelprojekt lähtub trassi kulgemise osas maakonnaplaneeringuga paika pandust ning täpsustab konkreetseid lahendusi (raudtee, sillad, viaduktid, elektrivarustus jne). Eelprojekteerimise eelduseks olid aeromõõdistused (tehtud kogu trassi osas) ning geoloogilised ja geodeetilised välitööd (lõpetamisel Harju maakonnas). Eelprojekteerimine on käimas paralleelselt planeeringute ning KSH-ga. Eelprojekt Pärnu maakonna osas valmis 2017. aasta jaanuaris; Raplamaa osa tehakse alates 2016.a-2017 keskpaigani; Harjumaa osa 2017.a keskpaigast 2018.a 1.kvartalini. Eelprojekt valmib täies mahus ning tellija võtab selle kavakohaselt vastu 2018. aasta I. kvartalis.

Sisuliselt valmib eelprojekt täpsusastmes, mis võimaldab taotleda ehituslube raudtee ehitamiseks. Kuna RB ehitusega alustatakse aga pärast põhi- ning tehnilise projekti koostamist, ei taotleta ehituslube siiski veel eelprojekti alusel, vaid järgmiste materjalide alusel.

Maakonnaplaneeringute, keskkonnamõjude strateegilise hindamise ning eelprojekteerimise tellijaks on Tehnilise Järelevalve Amet; teostajaks Hendrikson & Ko ning Reaalprojekti juhitav konsortsium.

**Maade omandamine** – kuigi ca 60% trassi jaoks vajaminevast maast on riigimaa, on ehitamiseks vajalik ca 650 eraomanikele ning KOV-dele kuuluva maaüksuse riigile võõrandamine. Sellest 650-st maatükist valdav osa on põllu- ja metsamaad; üksikutel juhtudel on tegemist maatükkidega, kuhu on seatud ehitusõigus. Kahel juhul kindlasti (veel täiendaval paaril juhul on trassi nihutamise lahendused kaalumisel) läheb trass elumajade vahetust lähedusest selliselt, et raudtee mõjude leevendamine hoonetele ei ole võimalik.

Maade võõrandamise läbirääkimistega tegeleb vastavalt Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumiga (MKM) sõlmitud kokkuleppele Maa-amet. Maade omandamise läbirääkimiste aluseks on eelprojekti raames tehtavad krundijaotuskavad, milles pannakse täpselt paika maa vajadus. Maa-amet alustab läbirääkimisi kinnisasja omanikega. Maa hindamisel lähtutakse hüvitisväärtusest (turuhind + kvantifitseeritavad kahjud), maade hindamise hange on lõppenud ning raamlepingud hindajatega sõlmitud. Läbirääkimiste tulemusena viib MKM läbi tehingu notaris. Kõik korralduslikud kulud kaetakse riigi poolt. Sundvõõrandamise rakendamise vajadust prognoosime ca 5% juhtudest tuginedes Maanteeameti senisele kogemusele, samas võib seda osakaalu vähendada nii ülalpool kirjeldatud uus lähenemisviis (hüvitisväärtus ning motivatsioonitasu) kui eelkõige maakorralduslikud lahendusvariandid (nt ümberkruntimine).

Käimas on paralleelselt sundvõõrandamise seaduse ja erinevate maakorraldust puudutavate seaduste muutmine. Seaduste uue redaktsiooniga antakse paremad võimalused maade ümberkruntimiseks (trassi jaoks vajalikke maid riik ei omanda, vaid korraldab ümber krundipiirid). Ette on nähtud „motivatsioonitasu“, mis samuti peaks aitama vabatahtlike tehinguteni jõudmisele enne võimalikku sundvõõrandamist. Sundvõõrandamise osas muutub riigi jaoks positiivselt see, et sundvõõrandamisotsuse kehtestamisel on võimalik riigil konkreetsel krundil kohe ehitama hakata. Maaomaniku kaebeõigus ja hüvitised sellest ei vähene.

**Ehitamine** – ehitusega Eestis on võimalik alustada pärast eelprojekti alusel koostatud raudtee tehnilise projekti valmimist. Sealjuures on võimalik tehnilist projekti mõnedes lõikudes koostama hakata enne eelprojekteerimise lõppu, kuna erinevad eelprojekti lõigud valmivad eri aegadel. Seega saab ehitusega alustada 2019. aastal. Praeguseks on EL toetusena olemas vahendid raudteetammi, eritasandiliste ristmike ning elektrivarustustööde I faasi ehitamiseks. 15.11.2016. a CEF II taotluse alusel sõlmitud rahastusleppe raames rahastatakse peamiselt Ülemiste reisiterminali ning Tallinna lennujaama vahelise trammiliini ehitamist, millega alustati juba 2016. aasta alguses (valmib 2017. aasta lõpul).

Kõigi RB ehitustööde kavakohane valmimistähtaeg on 2025. aasta, misjärel on trass võimalik anda 2026. aastast reisija- ja kaubaveoks kasutusse.

**Käimasolevad uuringud** – Hanke tulemusel on käimas Muuga multimodaalse terminali tehnoloogiliste ja ruumiliste vajaduste väljaselgitamine. Samuti on käimas ehitusmaavarade varustuskindluse tagamise uuring, mis peab välja selgitama ehitamiseks vajalike maavarade olemasolu, kvaliteedi ja saamise võimalused Eestis (sh RB trassi lähikonnas); uuringu esimene faas on kavas lõpetada 2017. aasta I. kvartali lõpuks. Käesoleval aastal on plaanitud läbi viia RB reisiterminalide majandusliku potentsiaali analüüs (sh PPP skeemid terminalide rajamiseks ning haldamiseks), Tallinna Vanasadamat ning RB Ülemiste terminali ühendava trammiliini rajamise teostatavusuuring, Pärnu kaubajaama vajaduse uuring, raudtee infrastruktuuri hooldusdepoo tehnilise vajaduse analüüs ning RB ehitusliku kontseptsiooni loomine ja ehituslogistika lahenduste alane analüüs. Järgmistele aastatele on planeeritud trassi arheoloogiliste uuringute III etapp. See uuringute loend ei ole lõplik.

1. Rail Baltic ja üle-euroopalise transpordipoliitika kontekst

RB rajamist ning eelkõige selle rahastamist on oluline käsitleda Euroopa transpordivõrgustiku kontekstis.

Üle-euroopaline transpordivõrgustik (TEN-T) on viimati defineeritud Euroopa parlamendi ja nõukogu määrusega 1315/2013. Transpordivõrgustik koosneb kahest tasandist: üldvõrk ning põhivõrk. Transpordivõrgustik koosneb erinevatest transporditaristu liikidest ning sinna kuuluvad nii maanteed, raudteed, sadamad, lennujaamad kui ka siseveeteed.

Kõige üldisema tasemega on defineeritud TEN-T üldvõrk. See on eeltoodud määruses kirjeldatud kui üle-euroopaline transpordivõrk, mis mis tagab juurdepääsu kõigile liidu piirkondadele, sealhulgas kaugetele piirkondadele, saartele ja äärepoolseimatele piirkondadele ning ühenduvuse nendega. Vastavalt määrusele on liikmesriikide kohustus teha kõik võimalikud jõupingutused selleks, et üldvõrk oleks valmis ja vastaks määruse asjaomastele sätetele 31. detsembriks 2050. Üldvõrku kuuluvad Eestis raudteede puhul lõigud Tapa-Narva, Tartu-Valga, Valga-Koidula ning 1520 mm rööpmelaiusel Tallinn-Pärnu ühendused.

Põhivõrk kui jätkusuutliku mitmeliigilise transpordivõrgu arendamise tugisammas peab ergutama kogu üldvõrgu arendamist. Põhivõrk peaks võimaldama keskendada EL meetmed neile üle-euroopalise transpordivõrgu osadele, millel on Euroopa jaoks suurim lisaväärtus, eelkõige piiriülestele lõikudele, puuduvatele ühendustele, lõppsihtkohtade ühendamisele, mitme transpordiliigi ühenduskohtadele ja peamistele kitsaskohtadele, et täita nn transpordi valges raamatus „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas“[[1]](#footnote-1) seatud eesmärk vähendada transpordisektori kasvuhoonegaaside heidet 2050. aastaks 1990. aasta tasemetega võrreldes 60 %. Põhivõrku kuuluvad Eestis järgmised raudteelõigud: Tallinn-Pärnu-Ikla (1435 mm laiusel, ehk RB), 1520 mm rööpmelaiusel Tallinn-Tapa-Tartu-Koidula. Määrus sätestab liikmesriikide kohustuse teha kõik võimalikud jõupingutused selleks, et põhivõrk oleks valmis ja vastaks määruse asjaomastele sätetele 2030.a lõpuks.

Selleks, et rakendada TEN-T põhivõrk kindlaksmääratud aja jooksul, kasutatakse vastavalt eelmainitud määrusele põhivõrgu rakendamist põhivõrgu koridoride kaudu. Põhivõrgukoridorid hõlmavad kõige tähtsamaid põhivõrgu kaugtranspordivoogusid ja eelkõige on nende eesmärk parandada EL piiriüleseid ühendusi. Põhivõrgukoridorid on sätestatud Euroopa parlamendi ja nõukogu määruses 1316/2013. Sama määrusega loodi Euroopa ühendamise rahastu, mis on mõeldud põhivõrgukoridoride väljaehitamise rahastamiseks. Eestit läbib Põhjamere-Läänemere põhivõrgukoridor (koridor nr 8), mis hõlmab RB-d, Via Balticat, Tallinna ja Muuga sadamaid ning Tallinna lennujaama.

Euroopa toetuste kontekstis tähendab see, et prioriteetsena käsitletakse investeeringuid põhivõrgukoridoride väljaehitamisse. Arvestades sellega, et raudteeühenduste arendamine on EL eelarve kontekstis eelistatud võrreldes maanteedega, käsitletakse RB projekti prioriteetsena võrreldes nt Via Balticaga. Arvestada tuleb ka projektivalikuks kehtestatud konkreetsete kriteeriumitega– nt rahastatakse raudteeprojektidest selliseid, mille tulemusena paraneb koostalitlusvõime (teisisõnu: 1435 mm laiused teed koos ERTMS liiklusjuhtimissüsteemi kasutamisega vs 1520 mm raudteed, mille koostalitlus ülejäänud Euroopa raudteevõrguga projekti tulemusel ei paraneks), projektil on lisandväärtus EL seisukohast (nn *European added value*). Määruse 1316/2013 lisas I on välja toodud ka TEN-T põhivõrgukoridoride kindlaksmääratud lõigud (sh projektid), mida eeltoodust lähtuvalt käsitletakse perioodi 2014-2020 CEF vahendite kasutuse kontekstis prioriteetsetena – sinna kuulub ka uue raudteeühenduse rajamine suunal Tallinn-Riia-Kaunas-Varssavi; vastavalt määruse 1315/2013 lisas olevale kaardimaterjalile tähendab see Eestis Pärnut läbivat RB-d.

Oluline on siinkohal, et Tallinn-Tapa-Tartu-Koidula raudtee on küll osa põhivõrgust, ent ei kuulu viidatud EL määruse kohaselt ühtegi põhivõrgu koridori, ning Tartu-Valga raudteeühendus on osa üldvõrgust. Seega tuleb riigisiseselt olulist Tallinnast Koidula ja Valga suunaliste raudteeühenduste parendamist (nt kiiruste tõstmine 160 km/h-le) rahastada muudest vahenditest kui CEF (nagu nt EL Ühtekuuluvusfond või Regionaalarengufond, kust Tallinn-Tapa-Tartu raudteeühenduse uuendamist ka varem olulises mahus kaasrahastatud on) ja riigi omavahenditest.

1. RB rahastamisest

Projekti kogumaksumuseks on praegu prognoositud 4,8 miljardit eurot, Eesti territooriumil teostatavate tööde mahuks 1,3 miljardit eurot, sealjuures omafinantseeringuks veerand miljardit eurot.

RB rajamist finantseeritakse suuremas osas EL-i Euroopa ühendamise rahastust (*Connecting Europe Facility*, CEF). Välisfinantseeringu osakaal abikõlblikest kuludest on 85% uuringute ja haldustegevuste ning 81% ehitustööde osas. Praeguseks on Balti riikide transpordiministeeriumid koos RB ühisettevõttega esitanud 3 rahastamistaotlust (nn CEF I, CEF II ning CEF III), millest nii 2015. aastal kui 2016. aastal esitatud taotluste alusel on juba sõlmitud rahastuslepped (Eesti tegevuste kogumaksumus neis lepetes, koos riikliku omafinantseeringuga, on vastavalt ca 213 mln € ning 13 mln €). Kokku on rahuldatud RB ühistaotluste (koos Läti ning Leedu osadega) maht 766 miljonit eurot, sellest EL toetus 633 miljonit eurot. Rahastuslepped on sõlmitud vastavalt 2015. ning 2016. aasta novembris. Järgnevas tabelis on toodud CEF I ja II rahastuslepetega määratletud vahendid, sh nii CEF toetus kui ka riiklik omafinantseering:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **RB Rail AS** | **Eesti Vabariik** | **Läti Vabariik** | **Leedu Vabariik** | **KOKKU** |
| **Kokku** | **7 060 000,00** | **226 443 212,00** | **292 338 720,00** | **239 576 988,00** | **765 418 920,00** |
| CEF toetus | 6 001 000,00 | 186 360 630,20 | 238 003 752,00 | 203 107 807,20 | **633 473 189,40** |
| Riiklik omafinantseering | 1 059 000,00 | 40 082 581,80 | 54 334 968,00 | 36 469 180,80 | **131 945 730,60** |

CEF III taotluse esitajaks oli sarnaselt esimese kahe taotlusega ühisettevõte RB Rail AS, taotluse kogumaht on üle 300 miljoni euro. Taotluste esialgsed hindamistulemused selguvad 2017.a suvel, rahastuslepped sõlmitakse 2017. aasta novembris. Tõenäosus selle taotluse alusel lisavahendite saamiseks on pigem madal, kuna CEF Ühtekuuluvusfondi osa vahendeid on selles voorus taotlemiseks jäänud väga napilt.

RB ehitamine ning ehituse rahastamine on kavandatud kahel EL eelarveperioodil (2014-2020 ning 2021+). Praegu on käimas liikmesriikide ning Euroopa Komisjoni eeltöö uue eelarveperioodi ettevalmistamiseks, esimesi indikatsioone perioodi 2021+ EL eelarveraamistiku kontekstis (sh üle-Euroopaliste võrgustikega seotud projektide rahastusvõimaluste raamistiku kohta) on oodata 2018. aastal. Seega ei ole RB rajamise rahastusvõimalused tulevikus veel päris selged. Ent seniste Euroopa Komisjoni esindajate väljaütlemiste kohaselt eeldatakse EL üleste prioriteetsete taristuühenduste toetusvõimaluste jätkamist ja järgmise EL mitmeaastase eelarveraamistiku osana. Sellest lähtudes eeldavad Balti riikide transpordiministeeriumid, et RB kaasrahastamist EL eelarve vahenditest jätkatakse perioodil 2021+.

RB ettevalmistuse rahastamiseks alates 2011. aastast on kasutatud varasemate finantsallikate vahendeid (Eestis peamiselt maakonnaplaneeringute ja detailplaneeringute koostamiseks, RB infrastruktuuri eelprojekteerimiseks, keskkonnamõjude strateegiliseks hindamiseks) koos omafinantseeringu ning muude riigieelarveliste eraldistega kokku enam kui 10 miljoni euro ulatuses (sh EL vahenditest toetus 3,5 miljonit eurot).

1. RB projekti juhtimisstruktuurist

RB projekti elluviimist **koordineerib ühisettevõte RB Rail AS koostöös Balti riikide transpordivaldkonna eest vastutavate ministeeriumidega** (Eestis MKM) ning projekti tegevusi ellu viivate üksustega (Eestis MKM kõrval Rail Baltic Estonia OÜ ning Tehnilise Järelevalve Amet).

**RBR Rail AS** **(RBR)** on kolme Balti riigi ühisettevõte, mis asutati 2014. aastal. Asukoht on Lätis, omanikud on kohalike valdusettevõtete kaudu võrdsetel alustel Eesti ja Läti riik ja Leedu puhul Leedu raudtee ([www.railbaltica.org](http://www.railbaltica.org)). Ettevõtte peamistes ülesanneteks RB projekteerimis- ja ehitusfaasis on RB projekteerimis- ja ehitusnormide ühtlustamine, CEF vahendite kasutuse korraldamine, tsentraalne hangete organiseerimine (eelkõige Balti riikide ülesed uuringud, projekteerimine ja ehitus), ärilised tegevused (RB uue kulu-tulu analüüsi hankimine, ärimudeli loomine, trassi eelturundus jne). Raudtee valmimise ja kasutusse andmise järel on RB Rail AS-i kavandatud tegevusteks Balti riike läbiva raudteetrassi haldamine, hooldus, ohutus, läbilaskevõime jaotamine, kasutustasude määramine, raudteeliikluse korraldamine.

**Rail Baltic Estonia OÜ** on Eesti valdusettevõte, mis on loodud Eesti huvide esindamiseks ühisettevõttes ning nii haldus- kui tehniliste ülesannete täitmine projekti elluviimiseks Eestis.

**MKM-i** ülesandeks on projekti tegevuste koordineerimine Eestis (sh välisfinantseerimise kontekstis), rahvusvahelised läbirääkimised Läti, Leedu, Poola ja Soomega. Samuti suhtlus Euroopa Komisjoniga ning muude institutsioonide ja riikide esindajatega. MKM-i valitsemisalasse kuuluv **Tehnilise Järelevalve Amet** tegeleb projekti raames peamiselt raudteespetsiifiliste tegevuste läbiviimisega (projekteerimisnormid jne).

Lätis ja Leedus RB elluviimiseks loodud struktuurid on sarnased Eesti omadega. Mõlemas riigis koordineerib RB elluviimist transpordivaldkonna ministeerium (Satiksmes Ministrija Lätis ning Susisiekimo Ministerija Leedus) ning rakendusüksuste/valdusettevõtetena Lätis SIA Eiropas dzelzcela linijas ning Leedus sealse riikliku raudtee-ettevõtte AB Lietuvos Geležinkeliai tütarfirma UAB Rail Baltica Statyba.

1. Balti riikide RB teemalised lepped

RB ettevalmistustööde riikide pädevusvaldkonda kuuluvate tegevuste koordineerimiseks on moodustatud rahvusvaheline töögrupp Rail Baltic *Task Force* (TF). Tegutseb alates aastast 2012. Sinna kuuluvad Soome, Eesti, Läti, Leedu, Poola ja Euroopa Komisjoni (EK) ametnikud. TF koguneb ja seab oma tööplaanid vastavalt vajadusele. TF raames on koordineeritud peamised RB projekti teostamise ajakava ja lähiaja olulisemad tegevused. Üheks olulisemaks küsimuseks on riikidevahelise kokkuleppe 31.01.2017.a allkirjastamise järgne ratifitseerimine Balti riikide parlamentides.

Riikidevaheline kokkulepe

**Riikidevaheline kokkulepe (IGA)** sõlmiti 31. jaanuaril 2017. Allkirjastatud kokkulepe kajastab varem Balti riikide peaministrite või transpordivaldkonna ministrite ühisdeklaratsioonides või –avaldustes kokku lepitut, samuti ühisettevõtte RB Rail AS ja kolme Balti riigi ning Euroopa Komisjoni vahel sõlmitud RB rahastuslepetes sätestatut. Kokkulepe on oluline selleks, et varasem saaks suurema jõu – kokkuleppe allkirjastasid peaministrid ning see esitatakse ratifitseerimiseks Balti riikide parlamentidele. Kuna RB on pika arendus- ja kasutusperioodiga suuremahuline taristu, on selle rajamise kindlustamine võimalike kergekäeliste või vastuoluliste muudatuste vastu äärmiselt oluline selle tulemuste jätkusuutlikkuse ja tasuvuse tagamiseks.

IGA on oluline, fikseerimaks õiguslikult siduvas dokumendis riikide kohustused, mis on vajalikud RB raudteeühenduse rajamiseks Balti riikide kaudu Kesk-Euroopasse. Sellekohased punktid sisalduvad praeguseks mitmes Balti riikide peaministrite ja ministrite kohtumise deklaratsioonis ja ühisavalduses, millest mõnele on alla kirjutanud ka Soome, Poola ja Euroopa Komisjoni kõrgetasemelised esindajad. Samas on mõned olulised reguleerimist vajavad teemad seni riikide esindajate allakirjutatud dokumentides katmata. Riikidevaheline kokkulepe RB teemal ei too olemuslikult uusi leppeid võrreldes Balti riikide esindajate vahel seni juba lepituga. Küll aga on kokkuleppe ratifitseerimiseks esitamine parlamentidele oluline RB kui pikaajalise ja kuluka projekti elluviimise järjepidevuse huvides.

Nii IGA kui sellele eelnenud varasemate kokkulepete üheks aluseks on 2011. aastal valminud RB tasuvusuuringu tulemused. Nimetatud uuringut on aktsepteerinud ühe seniste otsuste alusena nii Eesti, Läti kui Leedu valitsused, samuti Euroopa Komisjon, kuna RB üks peamisi kaasrahastusallikaid on EL eelarve. Kokkuleppes on lähtutud ka muude uuringute-analüüside tulemustest. Riikidevaheline kokkulepe annab ka Euroopa Komisjonile suurrahastaja esindajana kindluse projekti elluviimisest.

IGA-st väljumisekohta on esitatud küsimusi. Riikidevahelise kokkuleppe artikkel 14 käsitleb võimalusi kokkuleppe muutmiseks ja sellest taganemiseks.

Pooltel on õigus projekti rahastamise ja 2025. aastaks valmimise tagamise kohustused üle vaadata juhtudel, kus RB kui Euroopa parlamendi ja nõukogu määrusega 1315/2013 määratletud ühishuviprojekti pikaajalise rahastamise võimalus oluliselt väheneb, mis omakorda mõjutab väga tugevalt projekti teostatavust. Sama õigus kehtib ka juhtudel, kus tekib vääramatu jõu olukord. Kokkuleppe ühishuviprojekti rahastamise ja valmimistähtaja ülevaatamisel säilitavad Kokkuleppe pooled siiski projekti täiemahulise realiseerimise kohustuse. Kohustus RB väljaehitamiseks tuleneb eespool viidatud määrusest, mille kohaselt võtavad liikmesriigid määruses defineeritud üle-euroopalise transpordivõrgustiku põhivõrgu arendamiseks asjakohaseid meetmeid, et põhivõrk välja arendada 31. detsembriks 2030.

Kokkulepe näeb ette ka mehhanismi ühepoolseks taganemiseks sellest, kuid seda vaid Artikli 14 punktis 3 toodud alustel. Kuna nimetatud alus on seotud rahastamise ja ühishuviprojekti valmimistähtaja edasilükkamisega, siis selget alust ühepoolseks Kokkuleppest taganemiseks määratletud ei ole. Kokkuleppe sõlmimine ei mõjuta samas poolte riigi võimu teostamist oma territooriumil, seega Eesti otsustusõigust leppe sõlmimine ei vähendaks. Arvestada tuleb, et Kokkuleppest taganemist käsitletakse rahvusvahelise õiguse üldpõhimõtete kontekstis, mille kohaselt vabatahtlikult võetud kohustusi tuleb heas usus täita.

Sarnaselt projekti teostamise leppega eeldab Kokkuleppest taganemine ja projektist väljumine Kokkuleppes kirjeldatud juhtudel pigem kolme Balti riigi kokkulepet. Meie riikide majandus ja poliitiline olukord on suures plaanis seotud, nii et võimalikud *force majeure* olukorrad või EL poolse pikaajalise rahastuse vähenemine mõjutaksid meid tõenäoliselt sarnaselt.

Oluline on arvestada, et ühe riigi väljumine Kokkuleppest ja loobumine RB väljaehitamisest tooks kaasa olukorra, et RB-d selle planeeritud kujul ei õnnestuks ühegi osapoole jaoks rajada. Näiteks Läti taganemisel riikidevahelisest leppest ja RB elluviimisest kannataksid kahju nii Eesti kui Leedu, kuna RB-le seatud eesmärke ei saavutataks. Samalaadne mõju teistele oleks Eesti taganemisel leppest. Balti riikide raudteeühendus Kesk-Euroopaga jääks Balti riikidel rajamata, seni tehtud investeeringute tulemused muutuksid suurel määral ebamõistlikeks, tekiks CEF toetuse tagasinõuded (mille täpne suurus sõltub sellest, kuivõrd näeb EK tagasimakse alusena RB eesmärkide mittesaavutamist ja millist osas kasutatud vahenditest see puudutab). Sisuliselt võib see tähendada, et isegi juhul kui toodud virtuaalses näites Eesti ja Leedu oleksid valmis RB-d ehitama ja näeksid selles kasu nii endale kui kogu Euroopale, siis Läti loobumine leppest tähendaks ikkagi, et RB-d kui raudteeühendust lõpuni ei rajata. See omakorda tähendaks, et RB kaudu ei saaks majanduslikku kasu teenida. Samuti tooks see kaasa olukorra, kus riikide tolleks hetkeks teostatud investeeringud RB-sse muutuksid ebamõistlikeks. Nt poleks sellisel juhul Eestil selget kasu välja ehitatud Pärnu ja Ikla vahelisest raudtee muldest ja eritasandilistest ristetest, kui Tallinna ja Pärnu kaudu kavandatud ühendust Riia ja sealt edasi muu Euroopaga välja ei ehitataks. Seega tekiks ühe riigi kokkuleppest taganemise ja RB mitterajamise korral teistel alus kahjude väljanõudmiseks projektist väljaastunud riigilt, kelle tegevuse tulemusena ei osutuks võimalikuks ka naaberriikide territooriumitele ehitada planeeritud RB osade kasutuselevõtt reisijate- ja kaubaveoks. Samuti tuleb arvestada võimalike CEF vahendite tagasinõuetega; tagasinõude suurus sõltub sellest, kuivõrd Euroopa Komisjon kvalifitseerib tekkinud olukorda nõude alusena – toetuse saajad on vastavalt sõlmitud rahastuslepetele kohustatud hüvitama kogu Euroopa Komisjonile (antud juhul *Innovation and Networks Executive Agency* (INEA), kellega rahastuslepped sõlmiti) tekkinud kahju, mis tuleneb lepingu tegevuste teostamisest või teostamatusest, või kui tegevused on teostatud halvasti, osaliselt või hilja.

Teised lepped

kolme Balti riigi ministeeriumide ning ühisettevõtte RBR vaheline vajalik **kasusaajate-vaheline leping** sõlmiti 2016.a juunis. See leping reguleerib CEF summade jaotust, eri projekti osapoolte vastutust, ühistööd ja aruandlust.

30.09.2016 allkirjastati RB hangete läbiviimise ja lepingute sõlmimise kokkulepe (**Contracting Scheme Agreement**), millega reguleeritakse, kes korraldab milliseid hankeid nii uuringute, projekteerimise kui ka ehituse osas. Sellega on kokku lepitud projekti ehitusfaasi korraldamise ning tehnilise ülesehituse pooles, paigas on jaotus, et piiriüleste tegevuste eest projektis ning suurt ühisosa omavate tegevuste - nagu uuringud ja projekteerimine - eest vastutab ühisettevõte RB Rail AS. Samuti korraldab RBR ehitusmaterjalide hanked, kui ühishanked annavad mastaabisäästu. Ehitustegevuse hanked nii raudteetammi, sildade-tunnelite-teede, depoode ja jaamade kui raudtee pealisehituse osas viivad läbi ning nende eest vastutavad kolm Balti riiki oma territooriumil toimuvate tegevuste osas.

Balti riikide ülesed uuringud

2017. aasta II. kvartalis valmib RB ühisettevõtte tellimusel projekti uus teostatavus-tasuvusanalüüs (koostajaks EY); 2017. aastal valmib RB 10-aastane äriplaan (hange on kavandatud 2017. aasta II. kvartalis). 2017. aasta I. kvartalis algatab ühisettevõte RB infrastruktuuri haldamismudelite uuringu, samuti RB opereerimisplaani koostamise.

Projekti ühtsete tehniliste standardite koostamise hangekuulutati Läti riigihangete registris välja 06.01.2017.

1. RB majanduslikust tasuvusest

RB elluviimine sõltub selle teostatavusest ning majanduslikust tasuvusest. Lisaks EL määrustes defineeritud EL ühishuvile on see üks olulisemaid faktoreid sarnaste suurte taristuprojektide rahastamisel. Majandusliku tasuvuse osas on praegu võimalik lähtuda Briti-USA konsultatsioonifirma AECOM koostatud RB teostatavus-tasuvusanalüüsi tulemustest- 2017. aasta II. kvartaliks valmib RB ühisettevõtte hangituna konsultatsioonifirma EY tehtav uus tasuvusanalüüs.

Suuremahulised taristuprojektid on investeeringuna peamiselt nö kuluprojektid - see on ka üks põhjus, miks nad on EL eelarve toetuse mõistes abikõlblikud (tulu teenivate projektide puhul on seetõttu toetusmäär kõrgeimast lubatud tasemest madalam). Rahaliselt tasuvaid investeeringuid (ehk investeering teenitakse tagasi taristu valmimise järgse perioodi, kuni 30 aasta, jooksul) toetada ei ole ei EL ega ka Eesti riigil mõtet nö maksumaksja taskust toetada. Samas võrreldes suurema osa maantee-ehitusprojektidega, mis on 100%-lised kuluprojektid (nii investeeringu- kui kasutusajal), kehtestatakse raudteede puhul selle kasutajatele (nt kaubaveo- ja reisijaveo-operaatoritele) kasutustasu – sellest kaetakse raudtee hoolduskulud. Peamine oodatav tulu nii RB-st kui maanteeprojektidest on sotsiaalmajanduslik tulu, mis tuleneb saavutatavast kiiremast ühendusest (ajavõit ja selle rahaline väärtus), õnnetuste arvu vähenemisest (materiaalsete ning inimelude kaotusega seonduvate kulude ärahoidmine) ning raudtee puhul ka õhusaaste ja kliimamuutustega seonduvate keskkonnakahjude ärahoidmisest (nt CO2 heitkoguste vähenemine ning selle väärtus).

Raudteetaristu kasutustasu eristab seega raudteede ülalpidamise rahastamist maanteede rahastamise skeemist. Maanteede hoiu eest maksavad nii nende kasutajad kui ka inimesed, kes kunagi neile ei satu Raudtee hoolduskulud on aga piisava hulga reisija- ja kaubaveooperaatorite korral kaetavad otseselt kasutustasudest . Seega on RB edu võti selle võime üle võtta oluline osa nii Balti riikide kui ka naaberriikide rahvusvahelisest veost, eriti põhja-lõuna suunal liikuvast kauba- ja reisijaveost. Arvestatud on sellega, et 2030. aastaks veetakse RB-l 12,9 miljonit tonni kaupa, aastaks 2040 juba 15,8 miljonit. AECOM analüüsi tulemuste kohaselt l hakkavad RB-l liikuma nn *non-bulk* kaubad (nt konteineriseeritavad kaubad) Kesk-Euroopast ja Baltimaadest Soome ja Peterburi suunal ning vastupidi (praegusel ida-lääne suunal liikusid peamiselt mahukaubad). Selle saavutamiseks on vajalik teenuse kõrge kvaliteet, kõrge töökindlus ja usaldusväärsus (*reliability*), moodne veerem ning seadmed ümberlaadimisjaamades, sadamates (Eestis nt Muugal, mille kaubaterminal ehitatakse välja RB projekti raames, ka Pärnu planeeritav kaubajaam) ja logistikakeskustes (Lätis Salaspilsi MMT, Leedus Kaunas), et tagada kiired toimingud. *Non-bulk* kaupade vedu on mahukauba veoga võrreldes ajatundlikum, mistõttu tuleb raudteel saavutada kõrge keskmine kiirus, mis võimaldab rohkem kaupa muudelt veoliikidelt raudteele „meelitada“. Konkreetsete RB-l veetavate kaubagruppidena prognoositi AECOM analüüsis konteineriseeritud toidukaupu, tööstustoodangut, puitu ning paberitooteid, samuti merekonteinereid Riiast ja Klaipedast Peterburi, Soome ja Kesk-Euroopa suunal. Mõningal määral nähakse ka Balti riikide sisest kaubandust raudteel ja importi Eestisse ja teistesse Balti riikidesse Saksamaalt ning Poolast.

Veoliikide kontekstis eeldatakse kauba ületoomist raudteele maantee- ja merevedudelt. Eelduseks on maanteeveo suurem kütuse- ja tööjõukulu jms. Oluline on ka raudteetranspordi maanteetranspordist suurem keskkonnasõbralikkus – raudteeveo CO2 emissioon kaubaühiku kohta on oluliselt madalam (nt mahub ühele 750m pikkusele rongile enam kui 50 12m poolhaagist). Faktoreid, mis mõjutavad kaubavedu raudteel, on AECOM analüüsis välja toodud ca 20. Samas ei ole AECOM otseselt käsitlenud ettevalmistamisel olevat kaubavedudele maantee-kasutustasude kehtestamist, mis on täiendav argument kaupade raudteele ümbersuunamiseks. Seejuures ei ole RB siht suures mahus üle võtta Soome ja Põhjamere sadamate kaudu meritsi edukalt toimivaid transpordivooge. RB peamine suund on siiski Kesk-Euroopa (Bayeri liidumaast itta ning kagusse jäävad suunad - nt Balkanimaad, Põhja-Itaalia jne).

Suurtest veoettevõtetest on RB potentsiaali pidanud positiivseks Tallink – kuna nende efektiivsus Eesti ja Soome vahel sõltub reisijaveo kiirusest, siis on Tallink minemas reisijaveos üle kiirematele laevadele, mis samas mahutavad vähem veokeid. Tallinna Sadama info kohaselt ollakse RB käikuandmise ning Muuga sadama RB tarbeks ümberehitamise järel valmis käima panema Vuosaari ning Muuga vaheline nn ro-ro liin. Muugas oleks konteinerid või poolhaagised võimalik vastavate võimaluste loomisel tõsta vagunitele (nn *piggyback* transport) ja toimetada edasi lõunasse (ning vastupidi).

RB arendajad kohtuvad süsteemselt Soome tööstus- ja logistikaettevõtete esindajatega ning avaliku sektori esindajatega, et eelturundada RB kasutusvõimalusi tulevikus. Nii Soomele kui Poolale on tehtud ettepanek saada ametlikuks RB ühisettevõtte aktsionäriks. See kutse on signaal nii Soome ettevõtjatele ja logistikasektorile kui ka üldsusele - andmaks alus tihedamale koostööle RB arendajate ja Soome ning Poola ettevõtete ja avaliku sektori vahel. Soome esindajad on väga huvitatud RB arendustöödest ja tegevuskavast. Soome saamine ühisettevõtte aktsionäriks ning info levitamine sellekohase kavatsuse kohta annaks ka positiivse sõnumi Poola ettevõtjatele ja üldsusele. Eesti ja Soome koostöö toimub ka regioonide vahel Interreg-programmide piiriülese koostöö projektide elluviimisel.

Väga suurte taristuprojektide teostamisel on riik tihtipeale alguses käimatõmbaja rollis, samas on väga oluline ka teiste sektorite kaasalöömine. Panustamaks üheskoos ning mõtestamaks RB-ga seonduvaid uusi ärivõimalusi ning lisanduvaid transiidi-ja logistikaahelaid, asutasid Eesti ettevõtjad 2015.a juunis mittetulundusühingu Rail Baltic Business Network (RBBN, <http://www.rbbn.ee/>). Ühingu eesmärk on uue 1435 mm rööpmelaiusel kauba- ja reisijateveo raudtee - RB rajamise ja käitamisega seotud ärivõimaluste analüüs, teadvustamine, arendamine ja rakendamine. RBBN pakub projektist huvitatuid osapooltele operatiivset ja kõige uuemat informatsiooni projekti arengust. Samuti on nad võtnud oma missiooniks otsekontaktide vahendamise projektist huvitatud ettevõtete vahel, rahvusvaheliste konverentside ja ärikontaktide arendamise ning koostöö avaliku sektoriga.

1. RB rajamise potentsiaalsest peatamisest või pidurdumisest tulenev tõenäoline mõju

Vajadus teistkordseks planeeringuprotsessiks ning keskkonnamõju strateegiliselt hindamiseks

RB planeerimisega trassil, mis Eestis läbib Raplat ning Pärnut, alustati 2012. aastal vastavalt Vabariigi Valitsuse korraldusele nr 172. Tänaseks on jõutud olukorda, kus planeeringud on kõigis kolmes maakonnas, mida RB läbib, vastu võetud (vt lähemalt ptk II planeeringute hetkeseisu teemal). Planeeringute kehtestamine on kavandatud 2017. aasta teisel poolaastal. RB trassi nn Tartu-Valga suunalise alternatiivi, mis jäeti edasisest planeerimisest kõrvale 2011. aastal valminud AECOM-i tasuvusanalüüsi tulemuste alusel, potentsiaalne „taaselustamine“ tooks kaasa mitu olulist mõju RB protsessile. Planeeringuprotsess tuleks algatada uuest Vabariigi Valitsuse korraldusega; uued maakonnaplaneeringuid ning uus keskkonnamõjude strateegiline hindamine tuleks tellida uue riigihankega ning leida sellele finantseerimisallikas. Seni tehtud tööde ja läbi viidud avalikustamisprotsesside ning arutelude tulemused jäetaks kõrvale, mis tõenäoliselt valmistaks pettumuse neis osalenud paljudele osapooltele. Ei ole alust eeldada, et uus planeerimisprotsess ajaliselt erineks praegu käimasolevast ning et keskkonnamõju strateegilise hindamisega seotud küsimused (sh looduskeskkonnaga - nt Natura- alade ja muude kaitsealadega seonduvad) oleksid nö hõlpsamini lahendatavad võrreldes Pärnut läbiva trassi planeerimisel tehtuga. Muu hulgas tuleks uue planeeringuprotsessi läbiviimiseks kavandada täiendavad vahendid, seda Eesti omapanusest, kuna EL TEN-T programmi toetus on RB trassiplaneeringuks juba saadud ja ära kasutatud.

Samuti oleks vaja uuesti alustada trassi eelprojekteerimisega, seda ka siis kui raudtee läheks mööda „vana“ Tallinn-Tartu-Valga trassi. Kiiruste tõstmiseks nii 240 km/h-le kiiremaks vastavalt kolme Balti riigi ja Euroopa Komisjoni kokkulepetele kui ka 160 km/h-le (mõne huvipoole tehtud ettepaneku kohaselt) on vajalik kurvide „õgvendamine“ ja languste-tõusude laugemaks muutmine, samuti eritasandiliste ristumiste (sillad, tunnelid, viaduktid) lahendamine. Oluline on silmas pidada, et ka Tartu-Valga kaudu trassi planeerides ei saa eeltoodust tulenevalt tegelikult rääkida „olemasolevast trassist“, mille vastu räägivad ka olemasolevast asustusest tulenevad piirangud. Raudteed ei ole võimalik ehitada nt läbi Tapa, Tartu ega Valga selliselt, et ei toimuks olulisi ümberkorraldusi asustuse või taristu tehniliste parameetrite osas.

Kuna RB on projekt, mis hõlmab kõiki kolme Balti riiki, on otsused rajada raudteeühendus Euroopasse nimelt standardrööpmelaiusega ning just trassil, mis Tallinnast Riiga kulgeb läbi Pärnu (mitte Valga-Valka), on teinud kolme Balti riiki valitsused üheskoos. Ühistest otsustest lähtumist tõendavad nii vastu võetud maakonnaplaneeringud Harju, Rapla ning Pärnu maakonnas kui Läti Vabariigi valitsuse 2016. aasta augustis vastu võetud otsus kehtestada Läti territooriumil RB kulgemiseks ühiselt valitud trass piiriületuspunktiga Ikla - Ainaži piirkonnas. Selle trassi muutmine Eestis oleks võimalik eeldusel, et oma senised otsused ja nende aluseks olnud tegevused vaataks üle ka Läti valitsus. Muu hulgas tuleks ka Lätis viia läbi (ja rahastada) teistkordne planeeringuprotsess ning keskkonnamõju strateegiline hindamine. Seni on Läti Vabariigi transpordiministeerium kinnitanud, et praegune RB trassiplaneering Lätis tugineb Läti transpordi arengukaval ning kavatsust seda muuta ei ole. Leedus on RB trass ka viimases Läti piiri poolses osas nüüdseks kehtestatud Leedu Vabariigi valitsuse otsusega 11. jaanuarist 2017.

Teiste rööpmelaiuste ehitamine Euroopa 1435 mm rööpmelaiuse asemel

Vastavalt eelpool nimetatud EL määrustele seoses TEN-T koridoride ning CEF rahastusega, investeeritakse EL CEF vahenditest raudteetaristu projektidesse vaid siis kui tegemist on Euroopa mõistes ühishuviprojektiga, mis on suunatud kitsaskohtade kõrvaldamisele, raudtee koostalitlusvõime tõhustamisele, puuduvate ühenduste rajamisele ja eelkõige piiriüleste lõikude parendamisele. Raudteede kohta on Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses nr 1315/2013 (artikkel 13) eraldi välja toodud, et prioriteetidena käsitletakse muuhulgas ERTMS turvangu- ja juhtimissüsteemi paigaldamist, **raudteede viimist Euroopa 1435 mm standardrööpalaiusele, raudteede koostalitlusvõime saavutamist.** Vastavalt määrusele 1316/2103 mõõdetakse CEF eesmärkide saavutamist Euroopa standardsele nominaalsele rööpmelaiusele kohandatud ja Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemiga varustatud raudteeliinide kilomeetrite arvuga. Sisuliselt välistab see Euroopa toetusvahenditest 1520mm laiusega raudteedesse tehtavad investeeringud üksikute eranditega nt sadamate ühendamisel, sh RB projekti osana trammitee rajamine Ülemiste terminali ning Tallinna lennujaama vahel. Nt Sines-Elvas ühenduse uuendamine Portugali ning Hispaania vahel (milleks eraldati samuti CEF toetust) hõlmab lisaks ibeeria laiusega raudtee ehitamisele ka paralleelse 1435 mm laiuse raudtee rajamist raudteede ühilduvuse tagamiseks muu Euroopaga.

RB oma praegusel kujul on Euroopa ühishuviprojekt, mis on selliselt kajastatud ka EL õigusaktides. Euroopa Komisjon on otsustanud CEF toetuse eraldamise Balti riikidele just trassil Tallinn-Pärnu-Riia-Panevežys-Kaunas kulgeva 1435 mm raudteeühenduse rajamiseks. Seega ei saa Balti riigid toetuse saajatena otsustada ümber ja kasutada RB-le eraldatud CEF vahendeid olemasoleva raudteevõrgu moderniseerimiseks – saavutamata jääksid Euroopa raudteede koostalitusvõime tagamise eesmärgid, samuti ei paraneks sellise tegutsemise tulemusel olukord EL siseste ühenduste tagamisel.

Välispoliitiline ja mainekaotuse risk

RB on kolme Balti riiki hõlmav projekt, millesse on suurel määral kaasatud ka Soome ja Poola. RB kavandamisel ja elluviimisel osas on vastu võetud erinevaid otsuseid (vt ptk IX Rail Balticu arendamise ning otsuste kronoloogia), mis kinnistavad Balti riikide valitsuste tasemel ning kokkulepetes Euroopa Komisjoniga riikide valmidust ning tahet projekt ellu viia ning RB uus 1435 mm raudteeühendus rajada. Kui Eesti peaks projektist taanduma, tooks see kaasa välispoliitilise mainekaotuse vähemalt ülalmainitud riikide ja organisatsioonidega suhtlemisel. Eesti sammud RB kontekstis mõjutavad selgelt riigi suhteid nii Läti (ka Eesti-sisese otsuse puhul RB rajamiseks, kuid muudetud trassil), Leedu, Euroopa Komisjoni kui ka Soome ja Poolaga. Projekti elluviimisega viivitamine toob suure tõenäosusega kaasa projektile eraldatud CEF toetuse kaotamise ka Lätis ning Leedus.

Transpordipoliitiliselt oleks Eesti projekti teostamata jätmisel või isegi otsuse korral, kus RB rajamise asemel rekonstrueeritaks 1520 mm raudteevõrku (ka juhul, kui seda tehtaks RB jaoks mõeldud Euroopa Komisjoni rahastuseta), jätkuvalt isoleeritud osa Euroopa transpordivõrgustikus.

RB rahastamisega seotud riskid: mõju seniste tegevuste rahastamisele, RB tarvis eraldatud vahendite kasutuse ajapiirang, risk EL kaasrahastamise kaotuseks

RB rajamiseks eraldatud CEF vahenditest viiakse lisaks raudteetrassi projekteerimisele ja ehitamisele läbi ka tegevusi, mis raudtee põhitrassiga kaudsemalt seonduvad. Peamiselt on tegemist uuringutega (näiteks Muuga multimodaalse terminali teostatavusanalüüs, maavarade varustuskindluse uuring, Tallinna Vanasadama ja tulevase RB Ülemiste terminali vahelise trammitee eelprojekteerimine), kuid ka RB üheks olulisemaks esimeseks ehitustegevuseks olev RB Ülemiste terminali ning Tallinna lennujaama vahelise trammiteelõigu rajamine. Trammitee ehitamisega alustati 2016.a, valmima peaks see koos ümberkaudsete tänavate rekonstrueerimisega 2017.a novembriks. Kuna nimetatud tegevused viiakse läbi Euroopa Komisjoni ja Balti riikide vahel sõlmitud CEF rahastuslepete alusel (mis on tehtud konkreetse, Eestis Pärnut läbiva RB trassi osas), tooksid muudatused projekti kohases trassis või projekti elluviimise oluline venimine kaasa lepetega eraldatud CEF toetuse kaotamise. Lennujaama trammiühenduse rajamise suhtes tähendaks see, et vahendid täitmisel oleva ehituslepingu eest tasumiseks (kokku koos kavandatud omafinantseeringuga ca 12 miljonit eurot) peaks praeguses seisus leidma Tallinna linn.

Nagu eelpool kirjeldatud, on kogu projekt saanud EL eelarvest märkimisväärse toetuse, sh Eesti territooriumil teostatavate tegevuste elluviimiseks (vt ptk IV RB rahastamisest). Konkreetselt on eraldatud EL toetus raudteealuse maa ostmiseks; raudteetammi, eritasandiliste ristumiste ja raudtee toitesüsteemide väljaehitamiseks; Ülemiste ning Pärnu reisiterminalide ehitamiseks. Rahastuslepete kohaselt on selle toetuse kasutamise tähtaeg 2020. aasta (seda ka Läti ja Leedu Vabariigi territooriumil teostatavate tööde osas). Käimasoleva RB planeerimis- ja eelprojekteerimisprotsessi peatamine ning uute alusuuringute läbiviimine nt Tartu ja Valga suunal tähendaks, et nimetatud tähtaega ei ole võimalik saavutada ning saadud vahendid jäävad kasutamata ning juba tehtud kulud tuleks (kas osaliselt või täielikult) tagasi maksta. Seejuures ei piisaks RB Tartu-Valga kaudu planeerima hakkamiseks vaid uuest planeeringust koos keskkonnamõju strateegilise hindamisega; ümber tuleks vaadata ning uuesti teha ka CEF rahastusleppe aluseks olevad uuringud, nagu teostatavus-tasuvusanalüüs, seejuures peaks uue analüüsi tulemused andma selge eelistuse nt Tartut-Valga kaudu Riiga kulgeva trassi tasuvusele ning seda peaksid aktsepteerima ka projekti Läti ja Leedu osapool. Olemasolevate uuringute põhjal sellist otsust teha ei ole põhjendatud, kuna juba üksnes pikem trass nii Eesti kui Läti territooriumil (kokku üle 100 km Pärnu kaudu kulgevast ühendusest pikem, vastavalt AECOM-i uuringule) suurendab oluliselt raudtee rajamise maksumust ning vähendab raudtee tasuvust.

RB Eesti osas tähendaks trassi muutmise otsus eeldatavasti ca 5-aastast viivitust, arvestades seniste tegevuste elluviimiseks kulunud aega ja saadud kogemust. RB Läti osas tuleks esmalt jõuda trassi muutmise aktsepteerimiseni Läti osapoolte poolt ning valmisolekuni uuringud, planeerimis- ning keskkonnamõju strateegilise hindamise tegevused uuesti teha ja Läti riigieelarvest rahastada, vajalike tegevustega seotud täiendavat ajakulu Lätis on keeruline prognoosida. Ka juhul kui Tartu-Valga kaudu Riiga viiva trassi kohta tehtavate uuringute tulemused tooksid kaasa otsuse siiski Pärnu kaudu kulgeva RB trassi kasuks, tooks see protsess kaasa olulise viivituse, mis ei võimaldaks rahastuslepete kohaseid eelprojekteerimis- ja ehitustegevusi läbi viia CEF vahendite abikõlblikkuse aja jooksul, seega tuleks need kulud katta Eestil ja teistel Balti riikidel endal.

Olemasolevate rahastuslepete tähtaegade mittesaavutamine seaks ohtu ka EL järgmise rahastamisperioodi toetuse taotlemise RB rajamiseks: CEF vahendite eraldamisel järgmisel EL rahastamisperioodil (2021+) arvestatakse projekti elluviimise seniseid tulemusi, seejuures on toetusele konkureerivaid projekte oluliselt enam kui potentsiaalne toetusmaht EL eelarvest ning otsuste tegemisel lähtutakse TEN-T koridoridele seatud eesmärkide saavutamisest.. Projekti Eesti ja Läti osa peatamine, tähtaegade ning EL määrustega sätestatud eesmärkide saavutamise võimatus või mitme aasta pikkune hilinemine tooks tõenäoliselt kaasa CEF toetuse mittesaamise ka RB projekti Läti ja Leedu tegevusteks. RB planeeringuprotsess Eestis on näide EL vahendite kasutustingimuste jälgimise vajadusest – kuna planeerimistegevustele eraldatud EL toetuse abikõlblikkuse lõpptähtaeg oli 2015.a lõpp, tuleb planeeringutegevuste hilinemisest võrreldes rahastusotsuses sätestatuga planeeringute lõpule viimise ning eelprojekti koostamise täiendav kulu katta Eesti riigieelarvest.

RB kavakohane rajamine toob Eesti majandusse perioodil kuni aastani 2025 täiendava ühe miljardi eurot. Eelduseks on Eesti omafinantseering RB projektile suurusjärgus 250 miljonit eurot. Ehitusperioodil luuakse või säilitatakse kolme Balti riigi peale kokku ca 3000 töökohta (peamiselt ehituses, aga ka projekteerimises, uuringutes jne), millele lisanduvad kaudsed töökohad, mis seonduvad nt materjalitööstuse ja teenindusega. Esialgse hinnangu kohaselt tooks 1,3 miljardi euro suurune ehitusmaksumus riigieelarvesse üle 50 miljoni euro täiendavat maksutulu nii tulumaksu kui tööjõumaksudena. Täpsemad arvutused selles osas on teostamisel.

RB rajamata jäämine või selle rajamise nihkumine kavandatust oluliselt hilisemaks nihutaks kaugemasse tulevikku või seaks halvemal juhul ohtu ka kirjeldatud positiivse mõju Eesti ja ümbritsevate piirkondade majandusele.

1. Rail Balticu arendamise ning otsuste kronoloogia

Eesti, Läti ja Leedu tugevamalt Euroopaga ühendamise vajadust kirjeldav RB arendamise idee oli aastast 1994. sõnastatud Vabariigi Valitsuse poolt kinnitatud dokumendis “Üleriigiline planeering EESTI 2010”.

RB projekti üldiseks eesmärgiks seati Balti riikide ja Euroopa raudteevõrgu vahelise ühenduse taasloomine. Siiani oli Balti riikide raudteesüsteem (standardne rööpmelaius 1520 mm) mandri- Euroopa standarditega (rööpmelaius 1435 mm) ühildamatu, mistõttu oli Euroopa tasandil otsustatud (Euroopa Komisjoni toonane otsus nr 884/2004 29.04.2004), et Eesti, Läti ja Leedu riikide raudteetransport tuleb järk-järgult integreerida laiemasse EL raudteetranspordisüsteemi.

Aastatel 2005-2006 koostas Taani konsultatsioonifirma COWI A/S Euroopa Komisjoni regionaalpoliitika peadirektoraadi rahastusel ja kolme Balti riigi transpordiministrite ühisel tellimusel uuringu RB raudtee erinevate tehniliste alternatiivide osas, mille tulemused avaldati 2007.a. Teostatavuse eeluuringu eesmärk oli hinnata RB uue raudteeühenduse vajadust ja anda soovitusi trassi paiknemise, tehniliste standardite ning nõuete osas.

Konkreetsema RB ühistöö aluseks on 27.03.06 Brüsselis RB Euroopa koordinaatori Pavel Telicka ning projektis osalevate Poola, Leedu, Läti, Eesti ja Soome ministrite poolt allkirjastatud ühiste kavatsuste protokoll RB edasiseks rakendamiseks.

28.06.2007 Eesti valitsuskabineti nõupidamisel anti COWI uuringu materjalide alusel Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile mandaat korraldada RB projekti edasiste detailsete uuringute läbiviimine, et nende alusel määratleda ja viia ellu järgmised arendusetapid. Samuti anti mandaat allkirjastada RB arengut käsitlev Eesti ja Läti vaheline vastastikuse mõistmise memorandum.

12.07.2007 kirjutasid Eesti ja Läti transpordi eest vastutavad ministrid alla vastastikuse mõistmise memorandumi, kus muuhulgas lepiti kokku Euroopa rööpmelaiusega raudtee (1435 mm) rajamise teostatavuse uuringu läbiviimine, kasutades selleks EL TEN-T programmi toetust (avaliku riigihanke võitis ja uuringu viis läbi rahvusvaheline konsultatsioonfirma AECOM).

Soome, Poola ja kolme Balti riigi transpordiministeeriumite esindajad kirjutasid 08.06.2010. aastal alla ühismemorandumi RB edasise arendamise teemal, rõhutades vajadust viia lõpule EL 1435 mm standardil põhineva raudtee teostatavuse uuring (AECOM-i uuring valmis mais 2011 ja selle tulemusi arutati Eesti valitsuskabineti nõupidamisel 22.09.2011).

Eesti Vabariigi 22.09.2011 valitsuskabineti otsusega võeti vastu muuhulgas vastu järgmised otsused (pkp nr 2 Rail Balticu raudteeliini tasuvusuuringu lõpparuandest ning edasistest tegevustest – AECOM uuring):

* Toetada põhimõtet, et edasine 1435 mm standardil põhineva Rail Balticu raudteeliini arendustöö keskendub Eesti piires Tallinna–Pärnu–Riia otsetrassile;
* Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumil (MKM) koostöös Siseministeeriumiga ning teiste pädevate asutustega korraldada Rail Balticu 1435 mm rööpmelaiusega raudteeliini teemaplaneeringud Eesti territooriumil ning töötada välja vajalik koordineerimismehhanism Läti Vabariigi ja Leedu Vabariigi pädevate asutustega;
* Kaasata Rail Balticu 1435 mm rööpmelaiusega raudteeliini rajamiseks võimalikud EL 2014–2020 ning sellest järgmise finantsperioodi vahendid;
* Nõustuda, et majandus- ja kommunikatsiooniminister allkirjastab Rail Balticu 1435 mm rööpmelaiusega raudteeliini edasiste arendustegevuste kohta Läti Vabariigi transpordiministri ja Leedu Vabariigi transpordi- ja sideministriga vastastikuse mõistmise memorandumi, mis käsitleb eelkõige ühisplaneeringute algatamist ja vastavate koordineerimismehhanismide loomist ning Rail Balticu infrastruktuuri rajamiseks ühise arendusettevõte loomise algatamist.

Põhimõtteline Tallinnast läbi Pärnu kulgev trassi valik on määratletud ka üleriigilises planeeringus "Eesti 2030+", mis kehtestati Vabariigi Valitsuse poolt 30. augustil 2012 korraldusega nr 368. Selle planeeringu kehtestamisele eelnesid avalikud arutelud ning konsultatsioonid seotud osapoolte ja ekspertidega.

Eesti, Läti ja Leedu peaministrite 10. novembri 2011. aasta ühisavalduses seati eesmärgiks RB 1435 mm rööpmelaiusega uue raudteeliini rajamiseks ja hilisemaks majandamiseks ühisettevõtte loomise, samuti Poola aktiivse kaasamise. Ühisavalduses anti toetus AECOM uuringu tulemustele ning võeti vastu otsus, et RB marsruudil Tallinn-Pärnu-Riia-Kaunas-Varssavi saab olema TEN-T (üle-Euroopaline transpordi võrgustik) põhivõrgu osa (kõige prioriteetsem transpordivõrgustik arendamise ja rahastamise seisukohalt, mis tuleb viia kokku lepitud standardite-nõuetega vastavusse 2030. aastaks).

Sellel järgnes Eesti, Läti ja Leedu transpordi eest vastutatavate ministrite 07.12.2011 ühisavaldus, milles lepiti kokku muuhulgas:

* Rail Baltic marsruudil Tallinn-Pärnu-Riia-Kaunas-Varssavi algatatakse koheselt igas riigis planeeringu protsessid (kooskõlas riikide õigusaktidega), planeeringuteks kasutatakse EL vahendeid;
* Asutatakse RB ühisettevõte; luuakse paremaks Rail Balticu projekti riikidevaheliseks koordinatsiooniks spetsiaalne rakkerühm - Task Force (töös).

Vabariigi Valitsuse 12.04.2012 korralduse nr 173 „Maakonnaplaneeringu koostamise algatamine Rail Balticu raudtee trassi koridori asukoha määramiseks“ kohaselt algatati Harju, Rapla ja Pärnu maakonnas maakonnaplaneering RB raudtee trassi koridori asukoha määramiseks. Eesti allkirjastas RB maakonnaplaneeringute, keskkonnauuringute ja eelprojekti hankelepingu 3. mail 2013. Planeeringute kehtestamise protsessi seirab pidevalt EL komisjoni liikuvuse peadirektoraadi (DG MOVE) ja rakendusasutuse INEA. RB projektile CEF toetuse andmiseks sõlmitud rahastusleppe täitmist, sh ajakavas püsimist jälgitakse tähelepanelikult.

11.12.2013 võeti vastu Euroopa Parlamendi ja Nõukogu otsekohalduv määrus (EL) nr 1315/2013, üle-Euroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta (nn TEN-T määrus), kus RB on määruse lisas oleva kaardimaterjalis märgitud TEN-T põhivõrgu osana trassil Tallinn-Pärnu-Riia-Kaunas-Varssavi. Määruse lisad on EL liikmesriikidele (sh Balti riigid) õiguslikult siduvad. Et prioritiseerida nappivate EL finantsvahendite kasutamist kogu TEN-T arendamiseks, määratleti määruses „TEN-T põhivõrgu koridorid“ (IV peatükk - põhivõrgu rakendamine põhivõrgukoridoride kaudu).

Põhivõrgukoridorid hõlmavad kõige tähtsamaid põhivõrgu kaugtranspordi ühendusi ja eelkõige on nende eesmärk parandada piiriüleseid ühendusi Euroopa Liidus (TEN-T määruse art 43). RB trassil Tallinn-Pärnu-Riia-Kaunas-Varssavi kuulub Põhjamere-Läänemere transpordikoridori ning on EL piiriüleste ja EL siseste ühenduste rahastamisel eelisprojektide hulgas.

Samaaegselt töötati välja Euroopa Parlamendi ja Nõukogu otsekohalduv määrus (EL) nr 1316/2013, millega loodi Euroopa ühendamise rahastu (CEF – *Connecting Europe Facility*) transpordi-, energia- ning info- ja kommunikatsioonitehnoloogiliste ühenduste arendamise toetamiseks. Määruse I lisas on toodud välja „Transpordisektori põhivõrku käsitlevate eelnevalt kindlaksmääratud projektide loetelu“, millesse kuulub RB. TEN-T määrus ja CEF määrus on käsitletavad koosmõjus.

16.12.2013 Eesti, Läti, Leedu ja Poola transpordiministrite ühisavalduses lepiti kokku peamised RB ühisettevõtte toimimise põhimõtted ning Poola ja Soome võimalus saada ühisettevõtte aktsionärideks.

19.02.2014 Riigikogu otsusega (RT III, 21.02.2014, 1) kinnitatud „Transpordi arengukavas aastateks 2014–2020“ on RB projekt toodud välja ühe arengu prioriteedina, mainides ära ka arendatavate terminalide kaudu kulgeva marsruudi.

21.06.2014 Eesti, Läti ja Leedu peaministrite ühisavalduses rõhutati vajadust valmistada ette ühistaotlus 2014. aasta septembris avatavasse CEF taotlusvooru RB projekti arendamiseks trassil Tallinn-Pärnu-Riia-Kaunas-Varssavi ning Poola ja Soome aktiivsemaks kaasamiseks projekti. Samuti on RB kiire uue raudteeühenduse olulisus kirjas 21.06.2014 Balti riikide peaministrite ja Euroopa Komisjoni vahel heaks kiidetud Balti riikide partnerluslepetes perioodiks 2014-2020 ning nende alusel koostatud Eesti, Läti ja Leedu Ühtekuuluvuspoliitika fondide rakenduskavades 2014-2020.

21.08.2014 andis Vabariigi Valitsus majandus- ja taristuministrile volitused asutada RB valdusettevõte Eestis ning omandada selle ettevõtte kaudu 1/3 suurune osalus RB rahvusvahelises ühisettevõttes ning teostada sellekohane sissemakse. 28.10.2014 allkirjastasid kolme Balti riigi esindajad ühisettevõte RB Rail AS asutamisdokumendid. Neist aktsionäride leppes on sees mõistena „raudtee marsruut“ - Tallinn-Pärnu-Riia-Panevežys-Kaunas-Varssavi.

05.12.14 järjekordsel Balti peaministrite kohtumisel käidi üle peamised RB võtmekohad, mainides ühisdeklaratsioonis taas trassi Tallinn-Pärnu-Riia-Panevežys-Kaunas-Varssavi.

22.06.2015 allkirjastasid Eesti, Läti, Leedu, Poola ja Soome transpordiministrid ning EL transpordivolinik Violeta Bulc RB koostööprotokolli, mille eesmärk on projekti protsesside ning tehniliste lahenduste ühtlustamine trassil Tallinn-Pärnu-Riia-Panevežys-Kaunas-Varssavi.

07.07.2015 tegi RB juhtkomitee (Harju, Rapla, Pärnu maavanemad ning MKM, RM, KKM asekantslerid) soovitusliku otsuse eelistatud trassikoridori kohta Eestis.

10.07.2015 kiitsid EL liikmesriigid ühehäälselt heaks Euroopa Komisjoni transporditaristu toetuste paketi kogumahuga 11,93 miljardit eurot, mille ühe osana eraldati toetus RB projektile. Eesti, Läti, Leedu ning kolme riigi osalusega ühisettevõte said 2015.a novembris sõlmitud CEF rahastusleppe kohaselt RB projekti esmase etapi elluviimiseks kokku 540 miljonit eurot, millest ligi 82% eraldati CEF-ist).

02.02.2015 Vabariigi Valitsuse kabinetinõupidamisel otsustati CEF I vooru ühistaotluse esitamine, CEF I rahastusleppe (Grant Agreement) allkirjastas Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi kantsleri volitusel RB ühisettevõtte tegevjuht 11.11.2015. Sellega võeti Eesti-poolne kohustus projekti elluviimiseks (CEF I toetus 175,4 mln €; Eesti omapanusega kokku 213,5 mln €).

16.06.2015 allkirjastati Eesti, Läti, Leedu ministeeriumite ja ühisettevõtte RB rail AS vaheline toetuse saajate vaheline leping. See leping reguleerib CEF summade jaotust, projekti eri osapoolte vastutust, ühistööd ja aruandlust- raporteerimist.

21.06.2016 Rotterdamis kirjutati alla Eesti, Läti, Leedu, Soome, Poola ja EL Põhjamere-Läänemere TEN-T põhivõrgukoridori koordinaatori Catherine Trautmanni RB ühisdeklaratsioon. Kõik eelpool viidatud deklaratsioonid on avalikkusele kättesaadavad.

RB projekti rahastusotsused on kajastatud 2016. Ja 2017. aasta riigieelarve seaduses; Riigi eelarvestrateegias aastateks 2017–2020; neid arvestatakse riigi eelarvestrateegia 2018-2021 koostamisel.

30.09.16 allkirjastati kõigi osapoolte (Eesti, Läti, Leedu ministeeriumide ja projekti arendajate-ettevõtete ning ühisettevõtte RB Rail AS) vahel RB juhendite, lepingute, tööjaotuse - hangete ja kohustuste lepe (Contracting Scheme).

15.11.2016 sai allkirjad CEF II rahastuslepe (sellest RB projekti Eesti tegevuste osa on koos Eesti omapanusega ca 13 mln €).

31.01.2017 allkirjastasid kolme Balti riigi peaministrid RB riikidevahelise kokkuleppe.

###

1. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:et:PDF> [↑](#footnote-ref-1)