
MEMORANDUM VALITSUSKABINETI NÕUPIDAMISELE

ESITATUD 22.09.2011 valitsuskabineti nõupidamisele

ESITAJA: Majandus- ja kommunikatsiooniminister Juhan Parts

ESITAMISE AEG:

20.09.2011

TEEMA:

Vabariigi Valitsuse seisukohad Rail Balticu 1435 mm rööpmelaiusega raudteeliini tasuvusuuringu lõpparuande ning edasiste tegevuste osas (s.h rahastamisküsimused ELi 2014-2020 finantsperspektiivi valguses).

SISUKOKKUVÕTE:

Rail Balticu (edaspidi RB) 1435 mm rööpmelaiusega raudteeliini tasuvusuuring viidi läbi vahemikus aprill 2010 kuni juuni 2011. Uuring rahastati 50% osas EL TEN-T eelarvest, ülejäänud 50% katsid osalevad riigid oma eelarvetest.

Vastavalt kolmepoolsele riikidevahelisele kokkuleppele oli projekti üldkoordinaatoriks Läti. Uuringu teostas Briti konsultatsioonifirma AECOM. Uuring on lõpetatud ning lõppraport meie poolt heaks kiidetud. Lõppraporti lisadena esitati ka mahukas kaardimaterjal võimalike RailBalticu trassiversioonide osas. Lõppraporti tulemusi esitleti 29.06.11 Tallinnas. Uuringu materjalid on saadavad aadressilt: : <http://www.tja.ee/index.php?id=13460>

Uuringu vahearuandeid on töö käigus esitatud kommenteerimiseks meie raudtee-ettevõtjatele ning planeeringute ja transpordi uuringutega tegelevatele avalikele institutsioonidele (ministeeriumid, ülikoolid). Samuti on uuringu vaheresultaate esitatud DG MOVE-le ja RB Euroopa Liidu koordinaatorile (P. Telicka).



STENBOCKI MAJA

Uuringu eesmärgid ja metoodika

RB uuringu lähteülesandeks oli uurida 1435 mm standardile põhineva, kahe rööpmepaariga, elektrifitseeritud, võimalikult optimaalse marsruudiga raudtee rajamise võimalust, mida kasutatakse üheaegselt nii reisijate kui kaubavedudeks. Geograafiline kattuvus 1435 mm liini osas oli Tallinnast Leedu-Poola piirini, majanduslik mõjuala, millega analüüsid arvestati, hõlmas lisaks Baltikumi piirkonnale ka Soome, Rootsi, Venemaa loodeosa, Poola ja Saksamaa.

Uuring lähtus oma kalkulatsioonides printsiibist, et luuakse eraldiseisev raudteeinfrastruktuur, millel on oma haldaja. Juurdepääs infrastruktuurile on vaba nii kaubaveo kui reisijateveo operaatoreile.

Töös analüüsiti läbi Balti riikide ja tema naaberriikide majandussituatsioon ja sellest tulenev transpordi teenuse nõudlus ning arengu perspektiivid (SKP, rahvastiku kasv jne). Samuti analüüsiti läbi kogu regiooni kaubavahetuse mahud, selleks kasutatavate transpordiliikide osakaalud ja liikumise suunad ning reisijate liikumise vood praegusel ajaperioodil. AECOM koostas võimalikud arengustsenaariumid ja liiklusmahtude prognoosid aastani 2040.

Tehnilised eeldused põhinevad EL tavaraudtee 1435 mm standardi vastastikuse koostöövõime spetsifikatsioonil (TSI):

- Liini kategooria – IV-M;
- Rööpme struktuur – GC;
- Maksimaalne teljekoormus 27 tonni;
- Maksimaalne kiirus (arvutuslik kiirus rööbastee geomeetria jaoks) – 240 km/h;
- Maksimaalne rongikoosseisu pikkus – 750 m.

Alates kiirusest 250 km/h rakenduvad EL õiguse kohaselt uute raudteede ehitamisel teised TSI nõuded, mis viivad projekti kulud tunduvalt suuremaks. Üldine seaduspärasus räägib, et mida kiirem ühendus, seda tasuvam on see sotsiaal-majanduslikult vaatepunktist lähtuvalt. Siiski tuleb meil jääda EL mõistes tavaraudteele mõeldud piiridesse, kuna kiirraudtee tähendab kaubaveo viimist eraldi infrastruktuurile, mistõttu kapitalikulud suureneksid kordades.

Trassivalikute tehniliste lahenduste osas võrreldi omavahel järgmiste variantide plusse ja miinuseid;

- Uus eraldiseisev 1435 mm raudteemarsruut;
- Olemasolevas raudteekoridoris paralleelselt kahel erineval muldkehal kulgev 1520 mm ja 1435 mm raudteemarsruut;
- Olemasolevas raudteekoridoris ühel muldkehal asuv 4 rööpmeline lahendus (nn „dual gauge“), ehk 1520/1435 mm raudteemarsruut.

Töö käigus tehti põhjalik analüüs erinevatele trassivalikutele (kokku oli algselt erinevaid variante ligi 20, sõelale jäi neist 4), arvestades:

- marsruutide pikkusi ja sellest sõltuvaid investeerimiskulusid (lisaks kõik uued või ümberehitatavad terminalid, eritasandilised ristumised, uute sildadega jms seonduv);
- liiklemiseks kuluvat aega, st eelkõige ajavõitu (Tallinn - LT/PL piir 4 h 13 min reisijatele);
- võimalikku kauba- ja reisijateveo voogusid (kui palju genereerib näiteks iga kahe tunni järel lähtuv reisirong kogukuludega 0,05€/km reisijaid aastas kogu kasutusea vältel igal erineval trassivariandil);

- keskkonnaküsimusi (morfoloogia, asulatest ja linnadest läbimine, Natura 2000 jne);
- CO2 ja teiste GHG-de emissioonide vähenemisest tulenev kasu.

Lähtudes saadud tulemustest valiti koostöös konsultandiga ning kõikide projekti osapoolte konsensuslikul otsusel välja kõige optimaalsem RB trass. Selleks on meie puhul trass Tallinnast läbi Pärnu Riiga, mis muu hulgas tagab ka kõige kiirema ühenduse Euroopaga. Uuringus nimetatud kui „Option 1 - Red Route“ (edaspidi RR). Sellel trassile teostati põhjalik tulu-kulu analüüs (edaspidi CBA – cost-benefit analysis).

Trassivaliku kartograafia ja keskkonnateemadest kaalutleti läbi:

- müra, emissioonid, linnade ning kaitsealade (Natura 2000) jms seonduv;
- esitati ulatuslik kaardimaterjal RR võimalikust soovituslikust kulgemisest maastikul koos alternatiivsete lahendustega linnade osas (Tallinnaga ühendamine ning terminalid Tallinna sees – Ülemiste/Lennujaama reisijateveo uus terminal, ühendus Balti jaamaga ja reisisadamaga, ühendus Muuga sadamaga);

Uuringus soovitatud otsetrass ei ole detailselt paika pandud (kaardimaterjal on soovituslik), sest see protsess toimub vastavalt seaduses sätestatud korrale läbi maakonnaplaneeringute ja strateegilise keskkonnamõju hindamise.

CBA tulemused

Finants- ja majandusliku analüüsi käigus hinnati RR-i nii finants- kui ka majanduslikku otstarbekust. Analüüsi aluseks võeti täiendkulu meetod, st investeerimispaketti hinnati kõrvuti olemasoleva võrdlussituatsiooniga. Hinnang viidi läbi nii kõigi kolme riigi osas tervikuna kui eraldi ja andmed esitati iga riigi kohta samuti nii koondatult, kui ka eraldi. CBA meetodika aluseks oli EL juhendmaterjal. Diskonteerimise määraks on 5.5% ning analüüsi perioodiks 30 aastat.

RR eeldused reisijateveol, mis modelleerimise tulemusena võeti edaspidiste analüüside aluseks, on:

Reisijateveo prognoos (päevas)	2020	2030	2040
Tallinn – Pärnu	4029	4734	5445
Pärnu – Riia	3004	3566	4204

RR eeldused kaupade veol, mis modelleerimise tulemusena võeti edaspidiste analüüside aluseks, on:

	2020	2030	2040
Kaupade veo prognoos kogu trassil (milj t)	9,8	12,9	15,8

RailBalticu trassi opereerimisperioodiks on CBA analüüsis võetud vahemik 2025 – 2054.

CBA majanduslikus analüüsis arvestati:

- Infrastruktuuri haldaja kapitalikulused ja tulused raudtee infrastruktuuri kasutustasudest;
- Ettevõtjate opereerimiskulused ja tulused nii reisijate kui kaubaveo osas (veeremi ja personali kulud; makstavad infrastruktuuri kasutustasud, kui üks oluline mõjur; tulud opereerimistegevusest);
- Teenusekasutajate tulused (ajaline kokkuhoid rahalises väärtuses) – sotsiaalmajanduslik mõõde;
- Välismõjusid (õnnetuskulud, õhusaaste - CO, NO₂, SO₂, PM; CO₂ emissioon) - sotsiaalmajanduslik mõõde.

Kapitalikulude alla loetakse:

- Planeerimine ja projekteerimine;
- Maade võõrandamine;
- Ehituskulud;
- Projekti juhtimine ja projekti järelevalve.

RB rajamise kapitalikuludeks Eesti territooriumil on CBA alusel praegustes hindades (2010) 1043 M€, mis sisaldab maade maksumust 108 M€. Diskonteeritult on kapitalikuludeks 565 M€.

Raudtee infrastruktuuri kasutustasud

Raudtee infrastruktuuri kasutustasud mängivad olulist rolli projekti kogu tasuvuse osas.

Kõrgemate kasutustasude korral, mida esialgselt CBA analüüsis kasutati (5,27 € rong/km reisijatele ja 5,35 € rong/km kaubale), näitas analüüs tasuvust infrastruktuuri omanikule, samuti oli see tasuv kaubaveeoperaatorile, kuid negatiivne reisijateveeoperaatorile.

Arvutati läbi ka variant, kui kasutustasudes oleks arvestatud vaid otseseid kulusid ja tasu suurus oli vaid 0,65€ rong/km kohta. Sellisel juhul oleks infrastruktuuri haldaja projekti läbiviimisel olnud pidevas kahjumis. Tasuv oleks see kaubaveeoperaatorile ja tasuv ka reisijateveeoperaatorile, kes maksaksid infrastruktuuri haldajale tunduvalt vähem, kui eespoolt kirjeldatud tasumäärade puhul (eeldus on samal ajal ikka see, et kaubaveo ja reisijateveo mahud on samad).

Peale pikki arutelusid pakkus AECOM välja lõpuks kasutustasude taseme, mille puhul infrastruktuuri haldaja saaks mõistliku rahavoo hoolde ja arenduskulude katmiseks ning nii reisijateveo- kui kaubaveeoperaatorid oleksid kasumlikud:

- Reisijateveeoperaatoril 3,95 € rong/km kohta;
- Kaubaveeoperaatoril 5,92 € rong/km kohta.

Tulu-kulu arvestustes on arvestatud järgmiste kulukomponentidega:

- Infrastruktuuri omanik – rööbastee korrashoid, side ja signalisatsioon, kogu elektritoide, ümbritseva raudteemaa korrashoid (Eestile kokku ca 19 M€ kogu 30 a jooksul);
- Reisijateveeoperaator – kulud elektritoitele, tööjõukulud, veermikulud (liisingud, hooldus, infrastruktuuritasud);

- Kaubaveooperaator – kütusekulud (AECOM eeldab, et enamus operaatoreid kasutab diislronge, välistatud pole ka elektrirongid), tööjõukulud, veeremikulud (liisingud, hooldus, infrastruktuuritasud).

CBA majanduslik analüüs (Eesti analüüs)

Analüüs näitab praegusel kujul, et teatud tingimuste olemasolul (kauba ja reisijateveo ning optimaalne infrastruktuuri kasutustasu) kergelt ületatakse tasuvuse miinimumlävi. Eesti kohta – NPV (projekti nüüdispuhasväärtus) on 484 M€. St. võrreldes investeerimisprojektiga seotud kulude ja tulude praegusi väärtusi, näitab uuring eelpool olevate kasutustasude taseme ja prognoositud kauba ja reisijateveo voogude olemasolu korral positiivset tulemust.

EIRR (majanduslik sisemine kasuminorm - *Economic Rate of Return*) näitab, et projekt tervikuna teenib 9,7% tehtud investeeringutelt tulu. Keskmiselt on raudtee projektide EIRR tuumik Euroopas ca 12%.

Tulu-kulu määr (benefit-cost ratio) on 1,88. Tasuvus ei ole kõrge, ehk projekti kallinemine, või väiksem kaubaveo ja reisijate veonõudlus võivad väga kergesti järeldusi muuta.

AECOM poolt tehtud CBA majandusliku analüüsi kohaselt on nii infrastruktuuri haldaja, kaubaveooperaator, kui ka reisijateveo operaator plussis.

Majandusliku CBA analüüsis annab tuntava positiivse panuse väärtus „value of time savings“ – see on 397 M€. Samuti viib majandusliku CBA analüüsis plusspoole näitajad ülesse õnnetuste, saaste ja CO2 emissiooni vähenemisest tulenevad kulude kokkuvõtte (kokku 268 M€).

AECOM uuringu läbiv eeldus on, et kaubavedudes toimub tulevikus tuntav „modal shift“¹ peamiselt maanteedelt ja teemaks ei ole mitte niivõrd kogu kaubaveokoguste suurenemine RB trassil (suurenemine võib toimuda ca 15% piires). Prevaleerivaks veomooduseks RailBalticu trassil oleks siis eelduste kohaselt konteinerveod. Samas jääb alles ka puistekaupade vedu². Iga veetud tonn toob kasu kogu projektile. Eestile on sarnaselt Läti ja Leedule omistatud uuringus küllaltki suured kaubamahud ja reisijateveo, kuigi Eesti majandus on väiksem ja Leedu territooriumil mängib juba rolli ka kauba ja reisijate koguste kumulatiivsuse efekt. AECOM väidab, et Eestile on näiteks reisijateveol ja ka kaubaveol eeldada Soome ja St. Peterburgi positiivset mõju, kes kasutavad RB trassi aktiivselt lõunapoole liikumiseks. Selletõttu on AECOM prognoosidekohaselt reisijate ja kaubavedude vood sarnased, kui naabritel. Et seda saavutada, on vajalik järjekindel ja pikaajaline selgitustöö Soome, Rootsi ja Venemaa tööstuse, kaubandus, turismi ja veonõudsete ringis.

Kapitalikulude osas on maadega seotud kulud suhtena kogu investeerimise kuludesse suhteliselt väikesed (470 000 eurot ühe km kohta. Ehituse kulud on 4,1 miljonit eurot ühe km kohta).

Investeeringukulud tervikuna on Eestil kolmest riigist väikseimad. Selle põhjus on peamiselt selles, et meil on väikseim vajadus keerukate tehniliste lahenduste (nt Lätil Daugava jõe ületus) järele.

Maade võõrandamisest tulenev summa on meil samas suurim Balti riikides. See tuleneb AECOM selgituste kohaselt peamiselt Tallinna erinevatesse terminalidesse ja ühendustesse tehtavatest investeeringutest (uus Ülemiste ühistranspordisõlm lennujaama juures, ühendused Balti jaama ja Tallinna sadama reisijateveo terminali, ühendused Muuga kaubasadamasse).

Finantsanalüüs

Uuringus arvatati välja rahavood nii EL võimalikku kaasrahastamist arvestades kui ka rahavood ilma EL kaasrahastamiseta. Diskonteerimise määr 5,5%, analüüsi periood 30 a, kauba ja reisijatevoogude mahud samad, mis eespool.

¹ Modal Shift – kaupade ümberpaigutamine ühelt veoliigilt teisele. Näiteks maanteedelt raudteedele või merele.

² Näiteks uute FI ja SE kaevanduste toorme vedu Kesk-Euroopasse kasutades RB uut trassi.

Finantsanalüüsi tulemused (ilma EL vahenditeta) kogu RB ulatuses:

Investeeringukulude rahaline tasuvus (välja arvatud mis tahes ELi toetuste mõju)

Näitaja	Kokku (miljon eurot)				Konsolideeritud
	Raudtee haldaja	Kokku	Raudtee ettevõtte Kauba- vedu	Sõitjate- vedu	
Investeeringu maksumus, välja arvatud ELi toetus	3,678				3,678
Hooldus	353				353
Vara jääkväärtus	-1,569				-1,569
Tegevuskulud		2,559	1,676	882	2,559
Raudtee kasutustasu		2,508	1,764	744	2,508
Kulud kokku	2,463	5,066	3,440	1,626	7,529
Raudtee kasutustasu	2,508				2,508
Tulud		8,270	5,429	2,842	8,270
Tulud kokku	2,508	8,270	5,429	2,842	10,778
Puhas rahavoog	45	3,204	1,988	1,216	3,249
Puhas rahavoog (diskonteeritud)	-1,386	785	517	268	-601
Investeeringu finantsiline nüüdispuhasväärtus (FNPV/C)	-1,386	785	517	268	-601
Investeeringu sisemine kasuminorm (FIRR/C)	0,05%	-	-	-	3,10%
Investeeringu modifitseeritud sisemine kasuminorm (MIRR)			6,22%	6,18%	

(Märkus: investeeringu maksumus sisaldab kapitalikulud + projekti halduskulusid + objekti järelevalve kulusid.)

Finantsanalüüsi tulemused (koos EL vahenditega) - Rahvusliku kapitali kasumlikkus (kogu RB osas)

Näitaja	Kokku (miljon eurot)				Konsolideeritud
	Raudtee haldaja	Raudtee ettevõtte Kokku	Kauba-vedu	Sõitjate-vedu	
Investeeringu maksumus	3 678				3 678
Hooldus	353				353
ELi toetus	-2 070				-2 070
Vara jääkväärtus	-1 569				-1 569
Tegevuskulud		2 559	1 676	882	2 559
Raudtee kasutustasu		2 508	1 764	744	2 508
Kulud kokku	392	5 066	3 440	1 626	5 458
Raudtee kasutustasu	2 508				2 508
Tulud		8 270	5 429	2 842	8 270
Tulud kokku	2 508	8 270	5 429	2 842	10 778
Puhas rahavoog	2 115	3 204	1 988	1 216	5 319
Puhas rahavoog (diskonteeritud)	-208	785	517	268	577
Investeeringu rahaline nüüdispuhasväärtus (FNPV/K)	-208	785	517	268	577
Investeeringu sisemine tulumäär (FIRR/K)	3,70%	-	-	-	8,17%
Investeeringu modifitseeritud sisemine tulumäär (MIRR)			6,22%	6,18%	

Eespool toodud raudtee infrastruktuuri kasutustasude taseme ja prognoosis väljapakutud kauba ja reisijate mahtude puhul on kauba- ja reisijateveo operaatori rahavood positiivsed. Aga, ilma EL poolse rahastamiseta oleksid RB infrastruktuuri haldaja rahavood negatiivsed. Rahastamise puudujäägi arvutamisel toodi välja, et finantspuudujääk on investeerimiskulude puhul 66%. Ning see on äärmiselt oluline aspekt. AECOM-i arvutuste kohaselt peaks RB infrastruktuuri rajamisel EL poolne toetus kolme riigi osas olema 2,070 miljardit eurot, ehk siis proportsionaalselt Eesti investeeringute osas ca 600,3 miljonit eurot. Sellele tuleb Eestil endal juurde lisada ca 460 miljonit eurot omapoolset finantseeringut, et tulevane raudtee infrastruktuuri haldaja oleks oma majandustegevuses plussis (see on EE territooriumi piires). Selliste kapitalimahutuste juures saaks hoida infrastruktuuritasusid tasemel, mis teoreetiliselt laseksid RB reisijateveo ja kaubaveooperaatoritel tegutseda tulupõhiselt. Reaalselt ei ole välistatud hoopis erinevad variandid – reisijateveo dotatsioon; infrastruktuuri haldaja doteerimine, et olla rohkem atraktiivne kaubaveooperaatoritele (kaubavedu on kogu RB ärimudeli tegelik eestvedaja ja tulu genereerija).

AECOM tegi ka arvutused selliste stsenaariumite jaoks, kui EL vahendeid lisaks ei ole võimalik saada. Arvutused näitasid, et rahvusvaheliste laenude intressikulud või kulud PPP-skeemi rakendamiseks läheksid nii suureks, et infrastruktuuri majandaja oleks tugevas kahjumis. Et seda kahjumit katta, peaks infrastruktuuri kasutustasusid tuntavalt tõstma, kuid see ei oleks atraktiivne ei kauba- ega reisijateveooperaatoritele. RB trassi konkurentsivõime võrreldes maantee- ja mereühendustega langeks.

RailBalticu 1435 mm standardile põhineva, kaheööpmepaariga, elektrifitseeritud, võimalikult optimaalse marsruudiga raudtee rajamise administratiivsed aspektid:

- Juunis 2011 lõppenud RB tasuvusuuringu lõppraportis tehti konsultantide poolt ettepanek keskenduda edasise 1435 mm standardile põhineva RailBalticu arendustööl Tallinn – Pärnu – Riia – Kaunas – LT/PL piir otsetrassile. See on ka meie seiskoht. Otsekoridor on perspektiivsena kantud ka EL tulevaste uute TEN-T koridoride nimistusse, samuti on see fikseeritud uue Eesti üleriigilise planeeringu „Eesti 2030+“ tööversioonis
- Projekti järgmiseks sammuks on RB teemaplaneeringu algatamine, mille raames reserveeritakse konkreetne RB uus trassikoridor (ca 120 m laiune) tulevikuks ja täpselt määratletakse tulevase raudteekoridori kulgemine nii suuremates linnades kui maapiirkondades. See eeldab planeeringute algatamist riiklikul tasandil VV otsuse alusel ja samaaegselt vastava tegevuse algatamist nii LV kui LT territooriumitel. Protsessi pikkuseks võib eeldada 3-4 aastat. Paralleelselt tuleb läbi viia ka strateegilise keskkonnamõju uuring; EE, LV ja LT ametkondade poolt kinnitatud RB teemaplaneering on aluseks RB eelprojekti ning detailse ehitusprojekti koostamisele.
- Enam ei saa edasi minna ainult senise Rail Balticu riikidevahelise projektijuhtimise skeemiga. Et astuda uude etappi ja RB Euroopa rööpmelaiuse projektiga kiirelt edasi liikuda, on vaja Eesti, Läti ja Leedu valitsustevahelist otsust ja kokkulepet luua ühine arendusettevõtte (näiteks nimega „RailBaltic Infra“). Võimalusel tuleks kaasata Poola. Tegemist oleks arendusettevõttega, kus on kolmes võrdses osas aktsionärideks kas kolm riiki või raudteeinfrastruktuuri ettevõtte ning esimese 5-6 aasta kulud jaguneksid võrdselt kolme osapoole vahel (konsultandid on arvanud kokku arenduskuludeks ligikaudu 34 M€). Selline arendusettevõtete loomise meetod on suurte tehniliste infrastruktuuride rajamisel laialt levinud tava. Arendusettevõtte oleks edaspidi finantsplaneerimise, projekteerimise ning muu hangete, ehitamise, finantsjuhtimise jne tegevuse eest vastutav. Ettevõttest kasvaks välja uue RB 1435 mm raudtee infrastruktuuri omanik. Võimalik arendusettevõtte loomine toimuks perioodil 2012 – 2013. Meie nägemuse kohaselt võiks RB arendusettevõtte aktsionäriks olla AS EVR Infra, kes tagab ka arendusettevõtte Eesti-poolse rahastamise;
- Tuleb sõlmida leping kolme riigi vastutataivate ministrite tasemel RB otsetrassi fikseerimise, ühisplaneeringute algatamise ja vastavate koordineerimismehhanismide nimetamise ning RB ühise arendusettevõtte loomise suhtes. Projekteerimise, rahastamisskeemide jne. osas tuleb ilmselt teha eraldi hilisem kokkulepe. Kõikide eelpoolnimetatud tegevuste algatamiseks on 2011. a IV kv jooksul vaja läbi viia riikidevahelised konsultatsioonid;
- Projekti järgmises faasis, st aastaks 2015 peab RB arendusettevõtte olema välja töötanud edasise tegevuse kavad, ühtlasi ka RB investeringuprogrammi ellu viimise struktuuri ning õiguslikud alused, koos tegevuse rahastamise skeemidega jm strateegiliste ja organisatoorsete küsimustega.
- Kuna RB programmi ellu viimine sisaldab ennast ka koordineerimist vähemalt nelja riigi ning paljude huvigruppide vahel on juhul, kui saavutame konsensuse RB edasise arendamise suhtes ja selle ka vastava kirjaliku kokkuleppega fikseerime EE, LV ja LT vahel, lähiaja ülesandeks kokku kutsuda programmi juhtgupp (*Programme Steering Group*). Juhtgrupi funktsiooniks on kogu RB 1435 mm raudtee arendamise programmi strateegiline juhtimine. Tegemist oleks riigiesindajate kooslusega, kellel on selge transpordipoliitiline mandaat ning kes juhib ka RB arendusettevõtet nõ äriühingu nõukogu tasandilt.

RB projekti rakendusgraafik:

Tegevus	Teostamise periood
RB arendusprogrammi eelplaneerimine ning rahvusvahelised kokkulepped; RB arendusettevõtte loomine	2011 – 2012
RB otsetrassi teemaplaneering, detailsed planeeringud	2012 – 2015
RB strateegilise keskkonnamõju hinnang	2013 – 2015
RB trassi tehniline planeerimine (eelprojekt ja detailne ehitusprojekt)	2015 – 2018
RB projekti hankemenetlused	2017 – 2019
RB ehitusperiood	2019 – 2024
RB infrastruktuuri testperiood	2024

RB rahastamine ning sellega seotud TEN-T võrgustike kavad

Koostöös liikmesriikidega ja teiste partneritega on komisjon juba ligi 2 aastat loonud arenguvisioni, kus uus TEN-T³ võrgustik on kahetasandiline struktuur, mis koosneb TEN-T üldisest (comprehensive network)⁴ ja põhitranspordivõrgust (nimetatud ka kui prioriteetne võrgustik - core network)⁵.

Käimasoleva TEN-T võrgustike ideoloogia muutmise protsessis esitab EL komisjon uue õigusakti kavandi 19. oktoobril 2011. Tõenäoliselt hakatakse seda menetlema MN töögruppides Taani eesistumise perioodil. Õigusakti lisaks saavad olema TEN-T üld- ja põhivõrgustiku nimekirjad ja kaardid, mille osas toimusid aprillis 2011 ametlikud kahepoolsed läbirääkimised. **TEN-T uued võrgustikud ja EL 2014 – 2020 transpordisektorile eraldatavad rahalised ressursid on omavahel tihedalt seotud.** Strateegiliselt on oluline, et 2014-2020 EL eelarve läbirääkimistel ja ressurssside planeerimisel soovib DG MOVE lisaks TEN-T vahendite jaotamisele tunduvalt aktiivsemalt osaleda ÜF ja ERF summade jaotamise protsessis. Selleks töötatakse välja DG REGIO ja DG MOVE koostöös ühist programmdokumenti (Connecting Europe Facility, tähtaeg 19.10.11). See mõjutab meie tulevikuinvesteeringute otsustusprotsesse.

Meie eesmärk on võimalikult efektiivselt kasutada nii Connecting Europe Facility kui ka DG REGIO poolt eraldatavaid summasid kogu Eesti transpordivõrgustiku arendamiseks perioodil 2014 – 2020. Sellest lähtuvalt on ka meiepoolselt kujundatud TEN-T üld- ja põhivõrgustik.

³ TEN-T – Trans- European Transport Network. EL sisene maanteed, raudteede, siseveeteede, sadamate, lennujaamade ja multimodaalse transpordi ühenduspunktidevõrgustik.

⁴ Üldine võrgustik (comprehensive network) – oma olemuselt praeguse TEN-T võrgustiku nn järglane. St. EL mastaabis tihedam võrreldes loodava põhivõrgustikuga ning transpordi eriliike hõlmav ning seega ka rohkem sidusust, juurdepääsu toetav.

⁵ Põhitranspordivõrk (core network) – EL ühishuvi esindav prioriteetne võrgustik, mis ühendab EL peamised keskusi, transpordisõlmi ja rahvusvahelisi piiriületuse ühendusi, kannab endas olulisi transpordivõoge, sisaldab enamuses osas praegust 30 prioriteetset TEN-T projekti ning on EL naaberriikidega olulisi ühendusi hõlmav võrgustik. Katvus ning tihedus ühenduse tasandil on tunduvalt väiksem võrreldes üldise võrgustikuga, kuid omab teatud võrgustiku osadel kattuvust TEN-T üldise võrgustikuga.

TEN-T – üldvõrgustik

Peale mitmeid tööalaseid kahepoolseid töölabirääkimisi ning tuginedes komisjoni ja liikmesriikide poolt väljatöötatud metoodikale lepidi 07.04.11 toimunud kahepoolisel ametlikul kohtumisel MKM ja DG MOVE esindajate vahel, kokku tulevane Eesti TEN-T üldvõrgustik järgmiselt:

▪ **Maanteed:**

- Tallinn – Pärnu – Ikla mnt;
- Tallinn – Narva mnt;
- Tallinn – Tartu – Luhamaa mnt;
- Jõhvi – Tartu – Valga mnt;
- Rakvere - Paide – Pärnu mnt;
- Tallinn – Haapsalu-Rohuküla mnt;
- Tallinn – Virtsu mnt;
- Muratse – Luhamaa mnt (E77 Riia – Pihkva mnt osa koostöös Lätiga).

▪ **Raudteed:**

- Tallinn – Tapa – Narva rdt;
- Tallinn - Tapa – Tartu rdt,
- Tartu – Valga rdt,
- Tartu – Petseri (Koidula) rdt;
- Valga – Petseri (Koidula) rdt,
- Tallinn – Paldiski rdt;
- Tallinn – Rapla – Pärnu rdt;
- Tallinna rdt. ümbersõit, kui võimalik perspektiivne trass tulevikus.

▪ **Sadamad:**

- Muuga sadam;
- Paldiski lõunasadam;
- Paljassaare sadam;
- Vanasadam;
- Sillamäe sadam;
- Pärnu sadam;
- Heltermaa – Rohuküla ja Virtsu –Kuivastu sadamad.

▪ **Lennujaamad:**

- Tallinna lennujaam,
- Tartu lennujaam;
- Pärnu lennujaam;
- Kärdla ja Kuressaare lennujaamad.

TEN-T – põhivõrgustik

Põhivõrgustiku loomisel ja läbirääkimistel liikmesriikidega lähtuti väljatöötatud metoodikast, mille kohaselt põhivõrk ühendab peamiseid riigi majanduskeskusi (pealinnad, suurimad linnastud, tööstuskeskused - transpordi sõlmed) ning omab olulist rolli rahvusvahelises kauba- ja reisijateveos. Samuti peetakse oluliseks põhivõrgu ühendusi kolmandate riikidega. TEN-T põhivõrgustiku valmimise tähtajaks on 2030. 29.04.11 toimus MKM esindajate ja DG MOVE peadirektori vaheline kohtumine, milles lepitati kokku tulevane Eesti TEN-T põhitranspordivõrgustik järgmiselt:

- Tallinn – Tartu – Valga – Riia raudteekoridor, kui RailBalticu olemasolev 1520 mm standardil põhinev trass;
- Tallinn – Tartu – Koidula/Luhamaa multimodaalne transpordikoridor, mis hõlmab endas:
 - Tallinn - Tapa – Tartu – Koidula raudtee trassi koos uue Koidula raudteepiirijaamaga ning selle kõrval asuva Koidula maanteepiirijaamaga;
 - Tallinn – Tartu – Luhamaa maantee koos Luhamaa maanteepiirijaamaga;
 - Kõik Tallinnas või selle lähimas piirkonnas olevaid TEN-T üldvõrgustikku kuuluvaid sadamaid, lennujaama, kaubaveoterminali;
- Tallinn – Pärnu – Ikla maantee;
- Kooskõlastatult EL komisjoniga ja Eesti, Läti, Leedu esindajate kokkuleppel RailBalticu Tallinn – Pärnu – Riia – Kaunas – Varssavi raudtee otsemarsruut punkteerituna, kui tuleviku perspektiivne kiirraudtee koridor. **Sellest saaks meie nägemusel peale aastat 2025 põhivõrgustiku osa.**

2007 – 2013 perioodil saab Eesti ca 640 miljonit eurot kokku kogu transpordi sektorile.

Praeguseks on teada, et komisjoni plaanide kohaselt luuakse 2014-2020 üldise EL eelarve sees TEN-T transpordi võrgustike arendamiseks meede „Connecting Europe Facility“, milles on planeeritud transpordile eraldada kogu EL lõikes 31.7 miljardit eurot. See summa sisaldab 10 miljardit € ÜF ressursse, mis mõeldud peamiselt 2004. a ja hiljem liitunud liikmesriikidele TEN-T core networki rahastamiseks. DG MOVE nägemuse kohaselt eraldataks kogu vajaminev 2,070 M€ EL poolne investeringutoetus RB –le just sellest 31,7 miljardi summa seest. Reaalselt nihkub RB projekti investeerimise perioodi väljamaksete osa üle aasta 2020, seetõttu oleks otstarbeks planeerida 2014-2020 vahendeid peamiselt muudele olulistele TEN-T projektidele.

Meie eesmärk on olla paindlik põhja-lõunasuunalise põhivõrgustiku määratlemisel, kuna peamiseks teguriks projektide arendamisel on teostamise aeg ja rahalised ressursid. Oluline on uute reisiringide saabumisel aastal 2014 tagada Eesti siseselt kiire Tallinn – Tartu (edasi Riia) vaheline liiklus kiirustel 160 km/h ja Tallinn- Tartu raudteetrassi suurem läbilaskevõime. See oleks RailBalticu II arendusetapi realiseerimine. Sellekohaste tööde (eritasandilised ristmikud, kurviraadiused, pöörangud, uute möödasõiduteede ehitamine) maksumus on ligikaudu 120 - 160 M€. Kui Tallinn – Tartu – Valga – Riia raudteekoridor, kui RailBalticu olemasolev 1520 mm standardil põhinev trass kuulub tuleviku TEN-T põhivõrgustikku, on võimalik tagada EL 2014 – 2020 vahendite kasutamine sellel trassil ning kogu muu transpordivõrgustiku arendamiseks täies mahus. Juhul kui me määratleme Eestis jäigalt TEN-T põhivõrgustikku kuuluvaks ainult RailBalticu otsetrassi, mille ehitus periood on optimistliku stsenaariumi kohaselt 2019 – 2024, ja välistame Tallinn – Tartu – Valga – Riia raudteekoridori, siis oleme sunnitud suunama ca 200 – 300 M€ „Connecting Europe Facility“ vahenditest ainult RailBalticu otsetrassile. **Ettepanek on Eesti põhivõrgustikku kuuluvaks lugeda Tallinn – Tartu – Valga/Koidula/Luhamaa multimodaalne transpordikoridor, mis hõlmab endas maantee ning**

raudteetrasse ja sõlmi ning tulevikus rajatav RailBalticu Tallinn – Pärnu – Riia kiirraudtee ja samaga paralleelselt kulgev Tallinn – Pärnu – Riia maanteetrassi.

Kriitilise asjaoluna tuleb märkida seda, et kuna projekti investeerimise periood on enamuses üle aasta 2020, siis võivad EL toetused Eestile olla EL eelarveperioodil 2021 – 2027 olla tunduvalt väiksemad või Eesti ei ole enam oma elatustaseme tõttu EL erinevatele fondide nn abikõlbulik. Võimalik lahendus oleks saavutada kokkulepe, et RB projektile eraldataks 2014 – 2020 perioodil 50% vahenditest ning ülejäänud 50% osa langeks ülejäärgmise finantsperioodile. Eestil tuleb töötada välja finantseerimismehhanismid RB omafinantseeringu tagamiseks aastatel 2019 - 2025.

ETTEPANEK VALITSUSE OTSUSEKS:

1. Võttes arvesse juunis 2011 valminud RailBalticu 1435 mm rööpmelaiusega raudteeliini tasuvusuuringu ettepanekuid ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi seisukohti, toetada põhimõtet, et edasine 1435 mm standardile põhineva RailBalticu arendustöö keskendub Eesti Vabariigi piires Tallinn – Pärnu – Riia otsetrassile.
2. Arvestades Eesti transpordi ja logistikasektori arenguperspektiive ning RailBalticu projekti arenguvajadusi toetada seisukohta, et aastani 2020 kuuluvad Eesti TEN-T põhivõrgustikku Tallinn - Tartu - Valga/Koidula/Luhamaa multimodaalne transpordikoridor ning võimalik rajatav Tallinn – Pärnu – Riia 1435 mm rööpmelaiusega raudteekoridor.
3. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumil koostöös Siseministeeriumiga ning teiste pädevate ametkondadega korraldada RailBalticu 1435 mm rööpmelaiusega raudteeliini teemaplaneeringute läbiviimine Eesti Vabariigi territooriumil ning töötada välja vajalik koordineerimismehhanism Läti Vabariigi ja Leedu Vabariigi pädevate ametkondadega.
4. Arvestades RailBalticu 1435 mm rööpmelaiusega infrastruktuuri rajamise kompleksust ning rahvusvahelist mõõdet toetada ideed luua Eesti, Läti ja Leedu osalusel RailBalticu ühine arendusettevõte. Eesti Vabariigi esindajaks antud ettevõttes oleks AS EVR Infra.
5. Kaasata RailBalticu 1435 mm rööpmelaiusega raudteeliini rajamiseks võimalikud Euroopa Liidu 2014-2020 ning sellest järgmise finantsperioodi vahendid.
6. Rahandusministeeriumi ja Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi koostöös töötada välja võimalikud finantseerimismehhanismid RailBalticu Eesti võimaliku omafinantseeringu tagamiseks summas ca. 460 miljonit eurot (vastavalt AECOM-i uuringule).
7. Arvestades punktides 1-4 väljatoodud seisukohti, volitada Eesti Vabariigi majandus ja kommunikatsiooniministrit allkirjastama Läti Vabariigi transpordi ja Leedu Vabariigi transpordi ja sideministri vahelist vastastikuse mõistmise memorandumit RailBalticu 1435 mm rööpmelaiusega raudteeliini edasiste arendustegevuste osas, mis käsitleb eelkõige ühisplaneeringute algatamist ja vastavate koordineerimismehhanismide loomist ning RailBalticu infrastruktuuri rajamiseks ühise arendusettevõtte loomise algatamist.

NÕUPIDAMISELE KUTSUTAVAD ISIKUD:

LISATUD DOKUMENDID:

1. Lisa 1 - Rail Balticu 1435 mm rööpmelaiusega raudteeliini tasuvusuuringu lõpparuande kokkuvõte (45 lk)

KOOSTAJA:

Anti Moppel, transpordi ja logistikavaldkonna nõunik, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium; 6 397 630