



Riigikogu majanduskomisjoni avaliku istungi protokoll nr 135

Eesti, videosild

Teisipäev, 12. oktoober 2021

Algus 14.00, lõpp 15.09

Juhataja: Kristen Michal (esimees)

Protokollija: Maria Haas (konsultant)

Võtsid osa:

Komisjoni liikmed: Annely Akkermann, Riho Breivel, Jüri Jaanson, Raimond Kaljulaid, Mihhail Korb, Sven Sester, Mihhail Stalnuhhin

Komisjoni ametnikud: Kaido Rosin (nõunik-sekretariaadijuhataja), Piia Schults (nõunik), Mari Tänav (nõunik), Grete Vahter (konsultant)

Puudusid: Siim Kallas ja Kalvi Kõva

Kutsutud: kollektiivse pöördumise esindajad Priit Humal, Mihkel Kangur, Endel Oja ning Tanel Ots, majandus- ja taristuminister Taavi Aas, Majandus- ja

Kommunikatsiooniministeeriumi Rail Balticu koordinaator Kristjan Kaunissaare, Rail Baltic Estonia juhataja liige Tõnu Grünberg ning keskkonnajuht Roland Määr, ministri nõunik Moonika Parksepp

Päevakord:

1. Kollektiivse pöördumise „Peatame Rail Balticu“ arutelu

1. Kollektiivse pöördumise „Peatame Rail Balticu“ arutelu

Istung on järelvaadatav aadressil

<https://www.youtube.com/watch?v=MRuQDN1X45I>

Kristen Michal tõi välja, millised on seadusest tulenevad võimalikud otsused seoses kollektiivsete pöördumistega. Majanduskomisjoni valik oli korraldada pöördumises tõstatatud küsimuse käsitlemiseks avalik istung.

Kollektiivse pöördumise „Peatame Rail Balticu“ esindaja **Priit Humal** tegi kollektiivset pöördumist toetava ettekande (lisa 1). Juhul, kui Rail Baltic (RB) ei saa tähtjaks valmis, on üks võimalikest küsimustest, kuhu raha on jäänud. **Humal** tõi olukorra taustainfona välja Euroopa Parlamendi transpordikomisjoni pressiteate ning kolmepoolsete läbirääkimiste protokoll, mis puudutavad raha eraldamist RB-le. Samuti, miks lisati kolmepoolsetel läbirääkimistel säte, mis piiras raha kasutust veelgi.

Majandus- ja taristuminister **Taavi Aas** leidis, et kõik täna Euroopas toimuvad protsessid on ajas RB tähtsust ainult suurendanud ning tasuvust kasvatanud. Rääkides projekti kallinemisest, siis mõistagi tuleb kõik eelmisel kümnendil tehtud prognoosid üle vaadata. Seda on täna ka tehtud. Euroopa Liidu (EL) poolse rahastamise osas tuleb arvestada ka järgmise rahastusperioodiga. Eesti on siiani olnud eurorahade osas üks paremaid kasutajaid Euroopas. Alati on Eestil olnud võimalus kasutada ka jääke. Selle projekti puhul ei tohiks olukord erineda. Tulevikus oleks Eesti majandusel väga keeruline ilma hea raudteeühendusega Euroopaga, mis mõjuks hävitavalt riigi konkurentsivõimele. Põhirõhk RB-l saab olema kaupadel, lisaks ka reisijad.

Rail Baltic Estonia juhatuse liige **Tõnu Grünberg** täiendas, et raha ei ole puudu. 2021-2027 aasta EL-i eelarvest kogu katet ei tule, sest Euroopas on ka teisi projekte, millele raha antakse. Raha tuleb hiljem, kuid selle saamises kahtlust ei ole.

Riho Breivel kommenteeris, et projektist rääkides pidevalt kasutatakse sõna „arvama“, kuid teadmisi on vaja.

Taavi Aas sõnas, et olemas on kindel teadmine, et EL-i suund on suunata kaupsid autodelt raudteedele.

Sven Sester ütles, et on pigem RB toetaja. Varasemalt oli teadmine, et rahastus on olemas. Nüüd tuli teade, et rahastusperiood ei anna võimalust sedavõrd operatiivselt edasi liikuda. **Sester** tundis huvi, kas eelnevalt valitsuse poolt komisjonile antud informatsioon on olnud adekvaatne, mis on tegelik olukord, millised on lubadused Euroopa poolelt ning kui palju on riigi enda finantsvõimekust vaja.

Taavi Aas vastas, et rahastus oli sisuliselt varasema teadmise ulatuses olemas. Sellel aastal on RB keskorganisatsioon vaadanud üle projekti kolmes Balti riigis ja teinud uued arvutused. Sealt pärineb teadmine, et umbes 400 miljonit on summa, mis objekti valmimiseks Eestis on täiendavalt vaja leida. Vahendeid, mis loodetakse saada järgmisest rahastusperioodist. Rääkides tähtjast, siis TNT mõistes on see olnud kogu aeg 2030. aasta. Aasta 2026 oli Eesti eesmärk. Projekt on läinud kallimaks kõigis Balti riikides. See juhtub tihti pikaajaliste projektide puhul.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi Rail Balticu koordinaator **Kristjan Kaunissaare** sõnas, et rääkides RB-st ja sellest rahastusest Eesti osas, siis seda on umbes 250 miljonit. Need on sõlmitud Rail Balticu rahastamislepingute alusel Eestile investeerimiseks tulevad vahendid. Hetkel on sõlmitud viis rahastamislepingut, kuues on tulemas. Need puudutavad 2014 kuni 2020 Euroopa Liidu eelarveperioodi vahendeid ja esimest Connecting Europe Facility-t (CEF). On väär väita, et ei olnud teada, et rahastamine toimub taotlusvoorude kaupa. Toimuvad iga-aastased taotlusvoorud, kus on võimalik RB-le küsida vahendeid lähimate aastate tegevusteks. Hetkel taotletakse vahendeid 85 protsendilise toetusmääraga abikõlblikest kuludest nii ühtekuuluvusfondi osast kui ka konkurentsi põhiseaduse osast. Kolmandaks toetub rahastamine „missing railway links“ (puuduvad raudteeühendused) vahenditele. RB rahastamiseks on võimalus kasutada suurt hulka vahendeid, kuid rahasid peab taotlema. Hetkel on puudu umbes 400 miljonit eurot, et ehitus valmiks 2026. aastaks. Eelprojekti põhiseaduse osast on maksumus umbes 1,6 miljardit eurot, praegusel hetkel on saadud või saabuvad vahendid 1,2 miljardit eurot ning arvutuste põhjal jõuab lihtsalt puuduoleva

summani. Enne põhiprojektide valmimist on keeruline rääkida potentsiaalsest kallinemisest või odavnemisest. Juurde tuleb arvestada ka inflatsioon. Enne kui Vabariigi Valitsus tegi otsused taasterahastu ning struktuurivahendite osas oli rahaline auk suurem kui 400 miljonit eurot. Saab rääkida umbes 100 miljonist eurost, millest hetkel kaetakse mitmeid ehitisi. Lisaks pööratakse tähelepanu objektide optimeerimisele. Silmas tuleb pidada ka asjaolu, et raudtee peab vastama ka teatud tingimustele.

Sven Sester nõustus, et hetkel on inflatsioon ning mida aeg edasi, seda kallimaks RB projekt läheb. **Sester** uuris, kuidas hinnatakse graafikutest kinnipidamist ning rahalist kaetust. Need kaks asjaolu on teineteisega vahetult seotud. Kogu aeg on kinnitatud, et kummagi küsimuse osas probleeme ei ole. Tuli ootamatuna, et valmimine on edasi lükkunud. Lisaks, kas 3-4 aasta edasilükkumise kontekstis ollakse õiges kohas.

Taavi Aas vastas, et 2030. aasta on TNT võrgustiku valmimise tähtaeg, mis on EL-i poolt pandud ning selleks ajaks peab projekt valmis olema. Aasta 2026 oli Eesti enda tähtaeg. Hetkel pingutatakse selle nimel, et saada Euroopaga ühendust, mistõttu projekt võib valmida ka veidi varem kui 2030. aasta. Hilinemine ei oleks nii suur, kui otsus, et konkreetsete projekteerimistega hakkavad tegelema riikide organisatsioonid, mitte Rail Balticu keskorganisatsioon, oleks tulnud varem. Hangete osas on olnud liikumist nii kallinemise kui ka odavnemise suunas.

Tõnu Grünberg sõnas, et ollakse saanud paremaid pakkumisi kui objekti maksumus turul, mis tähendab, et turg toimib, ehitajad on huvitatud ning konkurents on väga hea. Loodetakse, et jätkub sama trend.

Kollektiivse pöördumise esindaja **Endel Oja** uuris, kuidas saab tasuvus paraneda kui projekt kallineb.

Taavi Aas vastas, et projekti alguses ei oldud teadlikud aina suurenevatest kliimaeesmärkides, nagu ollakse seda täna. Kliimaeesmärgid on sellised, et kaubaveod liiguvad maanteelt raudteele. See hakkab tulevikus raudtee tasuvust oluliselt mõjutama.

Priit Humal uuris, millal jagas RB meeskond või Taavi Aas majanduskomisjonile informatsiooni, et Euroopa Parlament on vajamineva raha ära võtnud. Lisaks, millal sai Taavi Aas teada, et tähtaeg 2026 ei ole enam reaalne ja millal ta jagas seda informatsiooni komisjonile. **Humal** leidis, et majanduskomisjon võiks olla rohkem kursis tegeliku informatsiooniga seoses RB protsessiga. RB puhul jätavad kommunikatsiooni inimesed otsustajatele tihti vale-positiivse mulje projektist.

Kristen Michal kinnitas, et informatsioon võetakse inimestelt, kes iga päev töötavad selle projektiga, mitte vahendajatelt. **Michal** nõustus, et informatsioon peab olema vahetu ja debatt aus.

Taavi Aas kinnitas, et ei saa informatsiooni PR-kanalitest, vaid inimeste käest, kes konkreetselt projektiga tegelevad. Tuleb arvestada, et tegemist on kolme riigi projektiga. Teadmine, et projekt ei pruugi 2026. aastaks valmis saada, tuli keskorganisatsioonist.

Kollektiivse pöördumise esindaja **Mihkel Kangur** tundis huvi, milliseks kujuneb raudtee

mõjualades, näiteks soodes, süsiniku sidumise võime tulevikus pärast raudtee valmimist ning kuidas see hakkab mõjutama Eesti riigi süsinikubilanssi. Senistes dokumentides on antud küsimust eiratud. **Kangur** leidis, et mitmeid keskkonnaga seotud küsimusi on jäänud lahendamata ning see vajaks eraldi tähelepanu ka keskkonnakomisjonilt. Lisaks, kas on alustatud hüdroteoloogiliste uuringutega selgitamiseks välja, milliseks kujuneb raudtee trassi poolt mõjutatud alade süsiniku sidumise võime.

Taavi Aas sõnas, et sellest loogikast lähtuvalt peaks jätma välja ehitamata ka 2+2 teed, kuna neil on samasugune mõju.

Kristjan Kaunissaare lisas, et see, mida tasuvusanalüüsid hindavad on täpselt kirjas tasuvusanalüüside koostamise juhendis. Uue perioodi jaoks pidi tulema ka uus juhend.

Rail Baltic Estonia keskkonnajuht **Roland Müür** täiendas, et Rail Baltic Estonias tegeletakse projekti keskkonnanahenduste hindamise modelleerimisega ja projekteerimise käigus on ära hinnatud seni valminud trassi lõikude maakasutuse muutustest tingitud CO2 emissioonid. Ära on hinnatud ehitusperioodi CO2 emissioonid ja arvatud, millises ajaperspektiivis tekib kliimamõjude mõttes nullpunkt. Lisaks üldisele hindamisele tegeletakse ka tundlikumate piirkondadega, näiteks rabad, et selgitada välja tehnoloogilised lahendused, mis annaksid kõige väiksema jalajälje. Arvutuste tulemusi saab näha projekteerimisega paralleelselt läbiviidavate keskkonnamõjude hindamise aruannetes.

Kollektiivse pöördumise esindaja **Tanel Ots** edastas Saku valla vaadet öeldes, et naaberomavalitsustega ei nähta hea meelega kohalikke peatusi või rongi RB peal. Aastaid on kinnitatud, et kohalikke peatusi ei tule. Mingil hetkel otsustati kohalikud peatused lisada. Saku vallas on Edelaraudtee peal viis peatust, RB-ga lisandub kaks, mis paiknevad asutusest väga kaugel. Raudteed on kallid üleval pidada ning Edelaraudtee ja RB hakkavad mõneti väga lähestikku paiknema. Võib prognoosida, et mingil hetkel otsustab riik neist ainult ühte hakata üleval pidama. Edelaraudtee taha jäävad Viljandi- ja Järvamaa, RB läheb Pärnu suunda. Saku vald, Kohila, Rapla, Järvamaa jpt on raudteeasulad, kus rong on tihti eelistatud liikumisviis. Juhul, kui RB-ga käivituvad kohalikud peatused, siis on karta, et jäädakse teisest raudteest ilma ning tuleb eelistada teisi transpordivahendeid. Tegemist on väga pika vaatega, mida tänased arengukavad ei sisalda.

Taavi Aas sõnas, et kohalik reisijatevedu ei saa olla RB tasuvuse aluseks, sest see on üks väike osa tegevustest. Täiendavaid peatusi võiks näha võimalusena piirkonna arenguks. Samuti ei ole andmeid, et Viljandi suunda hakatakse sulgema. Hetkel mõeldakse sellele, et kui Viljandi suund jääb elektrifitseerimises viimaseks, kas sellel ajal oleks olemas ka vesinikurongid. Sellisel juhul saaks elektrifitseerimise tegemata jätta, sest liiklusintensiivsus ja kaubavedu ei ole antud suunal nii suured. Suunda vaadatakse perspektiiviga.

Tõnu Grünberg lisas, et kohalikel omavalitsustel, kes trassi peale jäävad, on suur huvi kohalikele peatustele ning saadud on positiivset tagasisidet. Elroniga on alustatud läbirääkimisi sõidugraafiku kujundamise osas, et mõlemal raudteel liiguks rong mõistliku intervalliga.

Riho Breivel tundis huvi, kas ehitusmaavarasid jätkub suurte projektide ehitamiseks ning kas RB on selles osas kaetud.

Endel Oja uuris, kas RB ehitamine välistab Via Baltica ehitamise 4-realiseks seoses kohalike ehitusmaavarade pöördumatu defitsiidi tekkimisega.

Taavi Aas vastas, et maavarasid tuleb osata hästi ette planeerida ja kasutusele on vaja võtta uusi karjääre. Lihtne see ei ole, sest kohalike elanike vastuseis karjääridele on alati olemas. Maavarade hulga taha ei tohiks eelnimetatud ehitused jääda, kuid tuleb mõelda, kuidas avada uusi kasutuselevõtu kohtasid.

Priit Humal sõnas, et RB ehitamiseks on vaja avada suurel hulgal karjääre. Lisaks ka Via Baltica jaoks. Karjääride avamine muutub järjest kallimaks, mistõttu tõuseb ka Via Baltica hind. **Humal** täiendas, et kollektiivse pöördumise teema on väga oluline ning seda peaks arutama ka Riigikogu suures saalis riiklikult tähtsa küsimuse aruteluna. Keskkonna küsimuste aruteluga võiks jätkata keskkonnakomisjonis. Sellised otsused võiksid olla jõukohased.

Kristen Michal ütles, et kollektiivsete pöördumiste korral on olnud majanduskomisjoni tava korraldada avalik istung ärakuulamisega. Komisjoni soovi korral on võimalik teemat arutada ka olulise tähtsusega riikliku küsimusena. Teema puudutab mitmeid komisjone. Olukorda kaalutakse ning võetakse komisjonisiseseks aruteluks. Kiire ning kvaliteetne ühendus Euroopaga on oluline teema.

Taavi Aas pidas oluliseks rõhutada, et ka teised raudteede suunad on plaanis kaasajastada. Rahastus on suuremas osas olemas, välja arvatud täielikult uuendatud signalisatsioonisüsteemidele, kuid ka need vahendid on tõenäoliselt võimalik leida.

Kristen Michal tänas osalejaid ning sõnas, et kui komisjon peaks leidma, et on vajalik jätkata RB teema aruteluga ja viia see täiskoguni olulise tähtsusega riikliku küsimusena, siis selline otsus on komisjoni initsiatiiv ja asjakohane otsus on avalik informatsioon.

(allkirjastatud digitaalselt)
Kristen Michal
juhataja

(allkirjastatud digitaalselt)
Maria Haas
protokollija