

Rail Baltica raudtee Eesti osa ehitamise 2025. aasta tegevuste vahearuanne

Käesolev aruanne on koostatud vastavalt Eesti Vabariigi valitsuse, Leedu Vabariigi valitsuse ja Läti Vabariigi valitsuse vahelise Rail Balticu / Rail Baltica raudteeühenduse arendamise kokkuleppe ratifitseerimise seadusele (vastu võetud 19.06.2017, välja kuulutanud Vabariigi Presidendi 29.06.2017 otsusega nr 151).

Vastavalt nimetatud seaduse §-le 3 kajastab vahearuanne Rail Baltica projekti (edaspidi RB projekti) Eesti osa arendamise ja ehitamise 2025. aasta tegevuste kokkuvõtet, sellele on lisatud informatsioon RES 2027–2030 protsessi Vabariigi Valitsuse põhimõttelisest otsusest Rail Baltica ajakava kohta.

2025. a kokkuvõte

2025. aastal liikus Rail Baltica Eesti osa selgelt projekteerimis- ja ettevalmistusfaasist suuremahulisse ehitusfaasi. Aasta lõpuks oli aktiivses ehituses üle 100 km põhitrassist ning ehituslepingutega oli kaetud ligikaudu 202 km Eesti 213 km pikkusest põhitrassist ehk kogu reisivõhara Ülemistest Eesti/Läti piirini. Samal ajal jätkus Ülemiste terminali, kohalike peatuste, raudteesüsteemide ja teiste kohtobjektide ettevalmistamine. 2025. aastal oli eesmärk Rail Baltica I etapi taristu valmimine 2030. aastaks. Peamisteks edasisteks väljakutseteks on projektielluviimiseks vajaliku rahastuse tagamine, kogu Baltikumi hõlmavate raudteesüsteemide õigeaegne rakendamine ning Läti ja Leedu piiriüleseid ühendusi tagavate põhitrasside edenemine.

2025. aasta peamised saavutused:

- Pärnu maakonnaplaneeringu Riigikohtu otsusega tühistatud trassilõikude kehtestamine 1. aprillil 2025, millega taastati ruumilise planeerimise eeldused kogu Eesti põhitrassi ulatuses;
- kahe suure alliansslepingu sõlmimine Ülemiste–Pärnu ja Pärnu–Eesti/Läti piiri lõikude projekteerimiseks ja ehitamiseks;
- põhitrassi aktiivse ehitustegevuse laienemine enam kui 100 km-le ning ehituslepingutega ligikaudu 202 km põhitrassi katmine;
- Ülemiste rahvusvahelise reisiterminali esimese valminud osa kasutuselevõtt olemasoleva raudtee osas ja terminali järgmise ehitusetapi lepingu sõlmimine;
- kogu Rail Baltica koridori elektrifitseerimise projekteerimis- ja ehituslepingu sõlmimine;
- täiendava CEF rahastuse saamine 2024. aasta CEF Transport voorust;
- Rail Baltica raudtee rajamiseks vajalike maade omandamise oluline edenemine: 2025. aasta lõpuks oli lõpetatud 1139 kinnisasja menetlus.

Üldist

RB raudtee on uus rajatav Euroopa 1435 mm rööpmelaiusega kiirraudtee, mis ühendab Balti riigid Lääne- ja Kesk-Euroopa raudteevõrguga. 2024. aastal jõustunud TEN-T määruse kohaselt kuulub Rail Baltica raudtee nii Põhjamere–Läänemere Euroopa transpordikoridori kui ka Läänemere–Musta mere–Egeuse mere Euroopa transpordikoridori.

Raudteetrass kulgeb Tallinnast Pärnu, Riia ja Panevėžyse kaudu Kaunaseni ning sealt edasi Leedu–Poola piiri kaudu Poola, kus see ühendub ülejäänud Euroopa raudteevõrguga. RB projekti arendamise raames on kavandatud ka Euroopa rööpmelaiusega ühendus Kaunase ja Vilniuse vahel. Rail Baltica põhitrassi pikkus läbi kolme Balti riigi on ligikaudu 870 km, sellest Eestis 213 km, arvestades nii Muuga kaubaveoharu kui Ülemistelt algavat reisivõhara.

Raudtee projektkiiruseks on 249 km/h, kaubarongide maksimumkiirus on 120 km/h ja regionaalrongidel on kiiruseks kavandatud kuni 200 km/h. Riikidevahelise kokkuleppe kohaselt rajatakse raudtee lõplikus lahenduses kahe rööpaariga ja täielikult elektrifitseerituna.

Rail Baltica trass Eestis on määratud maakonnaplaneeringutega. Riigikohtu 19.05.2020 otsusega osaliselt tühistatud Pärnu maakonnaplaneeringu trassilõigud 3A, 4A ja 4H kehtestati muudetud kujul 1. aprillil 2025.

RB raudtee ehitamiseks asutasid kolm Balti riiki 2014. aastal ühisettevõtte RB Rail AS (asukohaga Riias), milles kõigil riikidel on valdusettevõtete kaudu 1/3 osalus. RB Rail AS ülesanne on jätkuvalt RB projekti koordineerimine, ühisturuülese koostalitlusvõime tagamine ning kolme riigi ühiste süsteemide ja hangete korraldamine.

2025. aastal jätkus projekti juhtimismudeli ümberkorraldamine, mille kohaselt vastutavad riiklikud rakendusasutused senisest suuremas ulatuses oma territooriumi projekteerimise ja ehituse eest. RB Rail AS keskendub eelkõige kolme riigi ülesele koordineerimisele, raudteesüsteemidele, koostalitlusvõimele ja konsolideeritud hangetele.

2025. aastal saavutati oluline verstapost ühiste raudteesüsteemide valdkonnas: septembris allkirjastati kogu Rail Baltica trassi elektrifitseerimise leping kõigi kolme Balti riigi osas. 2025. aastal alustati liiklusjuhtimis- ja turvangusüsteemi (CCS) projekteerimise ja ehituse hankimisega.

RB raudtee ehitamise eest oma riikide territooriumidel vastutavad riigid ise. Eestis on peamine elluviija Rail Baltic Estonia OÜ (RBE). RBE ülesanne on mh ka valmistada avaliku 1435 mm raudteefrastruktuuri ettevõtja ülesannete täitmiseks Eestis kasutades selleks ka olemasolevaid Eesti Raudtee AS kompetentse.

Rail Baltica maakonnaplaneeringud

Majandus- ja tööstusminister kehtestas 1. aprilli 2025 käskkirjaga nr 47 Pärnu maakonnaplaneeringu „Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine“ Riigikohtu 19.05.2020 otsusega tühistatud trassilõikude piirkonnas. 2025. aastal jõustusid sellega Rail Baltica trassi ruumilise planeerimise eeldused kogu Eesti põhitrassi ulatuses. Planeering näeb muuhulgas ette raudtee trassikoridori, juurdepääsud, kohalikud peatused, ökoduktid, müraleevenduse ning Luitemaa linnualale avalduvate mõjude hüvitusmeetmed.

Tootsi–Pärnu lõigu keskkonnamõju hindamise menetlus jõudis 2025. aasta märtsis positiivse otsuseni ning Kabli–Eesti/Läti piiri lõigu KMH sai heakskiidu 2025. aasta detsembris.

Rail Baltica projekti I etapp

Kõik Balti riigid on otsustanud RB raudtee ja sellega seonduva taristu rajada etappide kaupa.

2025. aastal kinnitas Euroopa Komisjon Rail Baltica projekti etapiviisilise elluviimise põhimõtted uuendatud rakendusotsusega. I etapi eesmärk on rajada Tallinnast Leedu–Poola piirini funktsionaalne, elektrifitseeritud ja koostalitlusvõimeline põhja-lõunasuunaline raudteeühendus, mille põhiosas kasutatakse esialgu ühte rööbasteed kaheteelise raudtee jaoks ette valmistatud muldkehal.

Raudteesüsteemid

2025. aastal allkirjastati Rail Baltica kogu koridori elektrifitseerimise projekteerimis- ja ehitusleping. Elektrifitseerimise lahendus põhineb 2x25 kV 50 Hz süsteemil ning kogu koridori ühisel tehnilisel lahendusel.

Liiklusjuhtimis- ja turvangusüsteemi (CCS) projekteerimise ja ehituse hankimine algas 2025. aastal. CCS-i õigeaegne käivitamine on võimalikult kiire kasutuselevõtu üks kriitilisi eeldusi, kuna ühised üldlahenduse projekteerimis- ja arendustegevused eeldavad kolme Balti riigi koordineeritud osalemist ja rahastamist.

Valmimis tähtaeg

Rail Baltica esimese etapi 2030. aasta valmimistähtaeg tuleneb kehtivast Euroopa Liidu TEN-T põhivõrgu väljaehitamise eesmärgist ning Rail Baltica piiriülese projekti rakendamiseks seatud Euroopa Komisjoni verstaapostidest. Eesmärgi täitmiseks tuleb Eestis lõpetada põhitrassi alusehitus, rajada raudtee pealisehitis, elektrifitseerimine ning liiklusjuhtimis- ja turvatusüsteemid, lõpetada reisijate teenindamiseks vajalike terminalide ja peatuste rajamine ning tagada taristu kasutuselevõtuks vajalikud load ja opereerimisvalmidus.

22. septembril 2026 leppisid Eesti, Läti ja Leedu peaministrid kokku eesmärgis avada Rail Baltica põhitrass liikluseks EL järgmise, 2028–2034 eelarveperioodi jooksul, püüdes võimalikult lähedal seni kokku lepitud ajakavale, ja kavatsuses suhelda uue ajakava teemal nii Euroopa Komisjoniga kui partnerriikidega.

RB projekti eelarve ja rahastamine

2026.a augusti teadmises moodustab Rail Baltica projekti Eesti osa I etapi ehituse investeerimisvajadus ca 3,5 miljardit eurot (2023.a hindades moodustas põhitrassi ehitus 3,1 miljardit eurot). Maaomandamiste, terminalide, veeremi depoode, jaamade ja peatuste ning regionaalveeremi ja selle hoolduse ja remondiseadmete soetamise maksumusena koos tugiteenustega on prognoositud täiendavad ca 0,55 miljardit eurot.

Rail Baltica projekti rajamist rahastatakse peamiselt Euroopa Ühendamise Rahastust (*Connecting Europe Facility*) ehk CEF), millele lisanduvad riiklik kaasfinantseering ning muud EL ja riiklikud rahastusallikad.

Tabel 1. Rail Baltica projekti Eesti osa I etapi rahastamiskava (riigi eelarvestrateegia koostamise eelselt 2026.a augusti andmetel):

Rail Baltica Rahastamine, mln eur	2014-2025	2026	2027	2028	2029	2030	Kokku
CEF	404,1	242,2	211,6	122,8	26,3	7,9	1 014,8
Teised EL fondid	82,2	36,3	61,5	32,6	7,6	0,0	220,2
Eesti kaasfinantseering, sh CO2	171,9	255,5	278,0	119,7	110,8	205,5	1 141,4
KOKKU	658,2	534,0	551,1	275,0	144,7	213,4	2 376,4

Tabel ei kajasta Rail Baltica projekti Euroopa Liidu järgmise eelarveperioodi 2028-2034 vahendeid ega perioodi 2021-2027 2026. aasta lisa-taotlusvooru vahendeid, mida on kavas taotleda võimalikult suures mahus ja soodsa taotlusmääraga.

Investeeringu rahastamine on tabelis esitatud kolme põhilise allika lõikes – rahastus CEF fondidest, teistest EL fondidest ning Eesti poolne rahastus, sh põhiosas Euroopa Liidu heitkogustega kauplemise süsteemi ETS tulust.

2025. aasta detsembri seisuga on Eesti Rail Baltica tegevustele CEF-i MFF 2014–2020 ja 2021–2027 eelarveperioodidest eraldatud 904,6 miljonit eurot EL toetust.

2025. aasta sügisel sõlmiti Euroopa Transpordiagentuuri ja 3 Balti riigi vahel järjekordne RB projekti CEF rahastamise leping kogumahus 359,8 miljonit eurot, millest Eesti RB tegevustele suunati 57,3 miljonit eurot. Kokkulepitud EL toetusmäära kohaselt eraldatakse Eestile 38,4 miljonit eurot EL toetust.

EL teistest fondidest on Rail Baltica tegevusteks seni eraldatud kokku 193,6 miljonit eurot, sh on Taaste- ja vastupidavusraha vahendeid 88,7 miljonit eurot ning struktuurifondide vahenditest ümber kujundatud REARM vahendeid (koos Eesti poolse kaasrahastusega) 107,9 miljonit eurot.

Euroopa Liidu heitkogustega kauplemise süsteemi ETS tuludest (EL HKS ehk CO2 vahendid) on Rail Baltica projekti jaoks kavandatud kokku tänase seisuga 783,6 miljonit eurot, sh CEF kaasfinantseerimiseks 212,7 miljonit eurot. CO2

vahenditest kaetakse investeeringud, mis pole abikõlblikud CEF vahenditest rahastamiseks, ent panustavad riigi ja EL kliima- ja energiaeesmärkide saavutamisse, nt veeremidepoo rajamine ja regionaalveeremi soetamine, aga ka osaliselt põhitrassi rajamine.

Euroopa Komisjon esitas 16. juulil 2025 järgmise, 2028–2034 mitmeaastase finantsraamistiku ettepaneku. Komisjoni ettepanekus kasvaks CEF Transport meetme maht 25,8 miljardilt eurolt 51,5 miljardi euronile ning sealhulgas sõjalise liikuvuse indikatiivne osa 17,7 miljardi euronile. Rail Baltica projekti lõplik edasine rahastamine EL-i uue eelarveperioodi vahenditest rahastusvõimalus sõltub liikmesriikide ja Euroopa Parlamendi läbirääkimiste tulemustest, mis selguvad eeldatavalt 2027. a.

Seni kokkulepitud rahastusest moodustavad CEF vahendid ja teised EL fondide vahendid 54%, CO2 vahendid 42% ja Eesti otsene riiklik kaasfinantseerimine 4%. Kuivõrd järgmise Euroopa Liidu eelarveperioodi eelnõud näevad ette CEF jätkumise, muuhulgas suurema eelarvemahuga kui käesoleval perioodil, siis järgmise eelarveperioodi rahastuse avanemisel eeldame CEF vahendite osakaalu olulist tõusu. Märgime, et CO2 vahendeid tohib kasutada ainult atmosfääriõhu kaitse seaduses ettenähtud eesmärkide täitmiseks, ning kogu Euroopa fondide vahendite kasutus on rangelt sihtotstarbeline.

Lisaks on Kliimaministeeriumil kavas taotleda ka RES 2027-2030 perioodist edasiulatuvaks ajaks täiendavaid CO2 tulusid Rail Baltica ehitamiseks.

Projekti arendamise organisatsiooniline korraldus Eestis

RB projekti arendamine Eestis kuulub alates 2023. aasta juulist Kliimaministeeriumi vastutusalasse. RB projekti Eesti osa elluviimisel täidab Kliimaministeerium riigi poliitika kujundaja, osaluse valitseja, rahastamise kavandaja ja Eesti huvide esindaja rolli. Kliimaministeerium on alustanud tulevase 1435 mm raudteefrastruktuuri majandamise organisatsioonilise mudeli ettevalmistamist.

Rail Baltic Estonia OÜ on Eesti territooriumil projekti peamine elluviija ning vastutab põhitrassi ja seotud taristu arendamise ja ehitamise korraldamise eest. RB Rail AS koordineerib kolme riigi üleselt Rail Baltica projekti elluviimist, koostalitlusvõimet ning ühiseid raudteesüsteeme ja hankeid.

RB projekti raames korraldab Maa- ja Ruumiamet korraldab riigile vajalike maade omandamist ning Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet täidab oma pädevuse piires raudteeohutuse, lubade ja järelevalveta seotud ülesandeid. Keskkonnaameti põhiülesanded seonduvad keskkonnamõtjude järelevalve, looduskaitseliste menetluste ja leevendusmeetmete rakendamise koordineerimisega.

2025. a lõpu seisuga oli Kliimaministeeriumis projekti elluviimisega otseselt seotud 7 inimest, Rail Baltic Estonia OÜ-s on 163 töötajat.

2025. aasta tegevuste vahearuanne

RB valmimisaja sihiks oli 2025. aastal 2030. aasta, mis lähtus Euroopa Komisjoni rakendusotsusest¹ Rail Baltica I etapi peamiste verstapostide ja etapiviisilise elluviimise põhimõtetega.

2025. aasta lõpuks oli Eestis aktiivses ehituses üle 100 km Rail Baltica põhitrassist. Sõlmitud ehituslepingutega oli kaetud ligikaudu 202 km Eesti 213 km pikkusest põhitrassist.

16. mail 2025 sõlmis RBE kaks allianss-tüüpi raamlepingut, mis hõlmavad Ülemiste–Pärnu ja Pärnu–Eesti/Läti piiri trassilõike. Alliansslepingute hinnanguline põhimaht on 726 miljonit eurot ning strateegiliste materjalide

¹ http://data.europa.eu/eli/dec_imp/2025/1332/oj

lisavõimalusi arvestades võib kogumaht ulatuda ligikaudu 932 miljoni euroni. Töökäske antakse järk-järgult vastavalt projekteerimise edenemisele ja rahastuse olemasolule.

Soodevahe–Muuga lõigu puhul jätkus 2025. aastal projekteerimise ettevalmistamine ning sama aasta juunis sõlmiti Muuga kaubajaama ja põhitrassi ühenduse projekteerimisleping.

2025. aasta lõpuks olid Eestis valmis seitse varem kavandatud ökodukti ning oluline osa eritasandilistest ristumistest; ülejäänud ristumised olid ehituses või seotud põhitrassi ehituslepingutega. **Ülemiste ühisterminal**

2025	12. juunil 2025 võeti kasutusele terminali esimene valminud osa ja uus ooteplatvorm olemasoleva 1520 mm reisirongiliikluse teenindamiseks. 21. mail 2025 sõlmiti AS-iga Merko Ehitus Eesti ligikaudu 85 miljoni euro suurune (käibemaksuta) leping Ülemiste rahvusvahelise reisiterminali hoone järgmise etapi ehitamiseks. Jätkusid põhjapoolsete tänavate, trammittee, lõunapoolsete välialade ning raudteetaristu ehitustööd.
2026	Jätkuvad terminalihoone, välialade, tänavate ja raudteetaristu ehitustööd. Taasavati trammiühendus lennujaama. Terminali põhiosa valmimine on kavandatud etapiti kuni 2028. aastani.

Pärnu reisiterminal

2025	Jätkusid terminali ja seotud taristu projekteerimis- ning ettevalmistustööd. Raeküla jalg- ja jalgrattatunneli projekteerimise-ehituse hange viidi läbi.
2026	Kavandatakse Pärnu rahvusvahelise reisiterminali suuremahulise ehitushanke käivitamist ning terminaliala ettevalmistustööd.

Muuga kaubaterminal

2025	20. juunil 2025 sõlmis RBE projekteerimislepingu Soodevahe–Muuga põhitrassi ja Muuga kaubajaama ühenduse edasiseks projekteerimiseks.
2026	Jätkub projekteerimine ja ettevalmistus. Kaubaterminali ning Soodevahe–Muuga lõigu ehitamise ajakava sõltub edasise rahastusest ja I etapi prioriteetidest.

Ülemiste veeremidepoo

2025	Jätkus Ülemiste–Lagedi põhitrassi ehituse raames depooala peatee muldkeha ja tehnovõrkude rajamine ning depoo järgmiste etappide ettevalmistus.
2026	Kavandatakse veeremidepoo järgmiste projekteerimis- ja ehitusetappide hankimist. Depoo rahastamiseks on ETS tuludest kavandatud eraldi vahendid.

Soodevahe kuivsadam / infrastruktuuri hoolduskeskus

2025	Jätkusid ala ja ühenduste ettevalmistused. Soodevahe liiklussõlme ehitusleping sõlmiti 31. juulil 2025 ning selle ühe Eesti keerukama taristusõlme ehitustööd käivitati.
------	--

2026	Jätkuvad Soodevahe liiklussõlme ehitustööd. Kuivsadama ja hoolduskeskuse järgmiste etappide elluviimine sõltub rahastusest ja projekti funktsionaalsest prioriteedist.
------	--

Pärnu kaubaterminal / infrastruktuuri hoolduskeskus

2025	Jätkusid maa, projekteerimise ja ühenduste ettevalmistused ehitusbaasi tarbeks, mis hiljem hakkab toimima kaubaterminali / infrastruktuuri hoolduskeskusena. CEF vahenditest kaubaterminali täismahus rajamist ei kavandata ning jätkus alternatiivsete rahastuslahenduste otsimine.
2026	Jätkatakse vajalike ettevalmistavate tegevustega vastavalt rahastuse ja kasutusmudeli selginemisele.

Kohalikud peatused

2025	Jätkus kohalike peatuste projekteerimine ja ehituslubade menetlemine. Raplamaa peatuste lahendused olid kõige küpsemad; Harju- ja Pärnumaa peatuste projekteerimist jätkati. Kohalike peatuste ehitus on seotud põhitrassi ja pealisehituse tööde ajakavaga.
2026	Kavandatakse kohalike peatuste ehitustööde hankimist vastavalt põhitrassi tööde edenemisele ning struktuurivahendite kasutamisele.

RB põhitrass

2025	Aktiivne ehitustegevus laienes aasta jooksul enam kui 100 km-le. Veebruaris jõudis põhitrassi ehitus Pärnumaale Selja–Tootsi lõigul. Sõlmiti Kärpla–Selja, Selja–Tootsi ja Soodevahe liiklussõlme ehituslepingud. 16. mail 2025 sõlmiti kaks alliansslepingut Ülemiste–Pärnu ja Pärnu–Eesti/Läti piiri lõikude projekteerimiseks ja ehitamiseks. Aasta lõpuks oli ligikaudu 202 km 213 km pikkusest Eesti põhitrassist ehituslepingutega kaetud.
2026	Jätkuvad olemasolevate alusehituslepingute tööd ning alliansside projekteerimis- ja ehitusetapid. Eesmärk on laiendada ehitustegevust Pärnust lõuna poole ning ette valmistada pealisehituse ja raudteesüsteemide tööd.

Maade omandamine

RB ehitamiseks alustati eraomanikele ning kohalikele omavalitsustele kuuluva maa omandamist 2018. aastal. Alates 1. jaanuarist 2025 viib Rail Baltica maade omandamise menetlusi läbi Maa- ja Ruumiamet.

2025. aasta lõpuks oli Rail Baltica rajamiseks vajalike kinnisasjade menetlustest lõpule viidud kokku 1139. Neist oli eraomandist omandatud 923 kinnisasja, sealhulgas kokkuleppel 904 ja sundvõõrandatud 19 kinnisasja. Munitsipaalomandis olevatest kinnisasjadest oli menetlus lõpule viidud 58 ning riigi omandis olevatest 158 kinnisasja osas.

2025. aasta jooksul viidi lõpule 344 kinnisasja menetlust, millest 257 puudutas eraomandis, 23 munitsipaalomandis ja 64 riigi omandis olevat kinnisasja. Eraomandis olevate kinnisasjade puhul viidi läbi 19 kiirmenetlust, rahas omandati 159 kinnisasja, vahetati 47 kinnisasja, maakorralduse teel omandati 27 kinnisasja ning sundvõõrandati 5 kinnisasja. Lisaks anti 2025. aastal Kliimaministeeriumi valitsemisele üle 64 riigi omandis olevat kinnisasja.

2026. aasta septembri seisuga on maade omandamisega jõutud niikaugemale, et maa olemasolust ei tulene takistusi ehituseks Tallinn – Pärnu vahelisel ehituslõigul.

RB Eesti tegevusperioodis 2026–2030

2025. aasta lõpuks oli projekti elluviimise mudel muutunud võrreldes 2024. aasta aruandega: põhitrassi tsiviilehituse lepinguline kate oli suuremas osas olemas ning põhiküsimuseks on järkjärguline töökäskude andmine, süsteemide tellimine ja rahastuse tagamine kuni Euroopa Liidu järgmise eelarveperioodi vahendite avanemiseni. 2025. aastal kehtinud 2030. aasta eesmärgi saavutamiseks jääb oluliseks taotleda ja saada rahastust järgmise MFF-i CEF vahenditest ning 2026–2028 vaheperioodi riiklikest ja muudest EL rahastusallikatest.

Rahastus / lepinguline raam	Peamised tegevused	Ajakava
Olemasolevad CEF lepingud ja riiklik kaasrahastus	Käimasolevad põhitrassi alusehitused, Ülemiste terminal, projekteerimine, maade omandamine ja süsteemide ettevalmistus	2026–2029
Alliansslepingud	Ülemiste–Pärnu ja Pärnu–Eesti/Läti piir; pealisehitus ning lõunapoolse trassi alus- ja pealisehitus	alates 2026
ETS / CO ₂ vahendid	CEF kaasrahastus, põhitrassi lisarahastus, veeremidepoo ning regionaalveeremi toetus	2026–2029
REARM / struktuurivahendid	Ülemiste ja Pärnu terminalid ning hooldusdepoo	2026–2029
MFF 2028+ / CEF III	Täiendav rahastus põhitrassi, elektrifitseerimise, CCS-i ja muude süsteemide lõpetamiseks	alates 2028

Regionaalne reisijatevedu ja veerem

2025. aastal täpsustus 2024. aasta aruandes kirjeldatud plaan, mille kohaselt Elron korraldab Rail Baltica raudteel reisijateveoks vajaliku regionaalveeremi soetushanke.

2025. aastal alustati Balti riikide ühise regionaalrongide raamhanke dokumentide koostamisega. Eesti vajaduseks kavandati esialgu viis kuni 200 km/h kiirusega elektrirongi, ligikaudu 200 istekohaga rongi kohta, koos optiooni

võimalustega. Läti (AS „Pasažieru vilciens -Vivi”) ja Leedu (UAB LTG Link) operaatoritele kavandati võimalus sama raamlepingu kaudu rongide soetamiseks.

2025. aasta lõpuks oli regionaalveeremi soetamise ettevalmistus jõudnud faasi, kus hanke väljakuulutamise kavandati 2026. aastasse, riigihange kuulutati Elroni poolt välja 2026. a kevadel. Eesti eesmärk on, et rongid jõuaksid piisava ajavaruga enne opereerimise algust, et jätta piisav aeg testimiseks, autoriseerimiseks ja personali ettevalmistuseks enne taristu kasutuselevõttu.

Veeremi soetamiseks oli 2025. aastalõpu seisuga ETS tuludest RES 2026-2029 raames seni kavandatud 50 miljonit eurot. Reisijateveo avaliku teenindamise lepingu ning vastavalt veeremi kasutamise- ja finantseerimise tingimused täpsustavad koostöös Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumiga seonduvate lepingute ettevalmistamisel ja sõlmimisel.

Piiriülene koostöö

Rail Baltica on piiriülene tervikprojekt. Eesti vastutab oma territooriumil taristu rajamise eest, kuid rahvusvahelise rongiliikluse käivitamine eeldab lisaks Eesti taristu valmimisele toimivat ühendust Lätis ja Leedus, ühiste raudteesüsteemide valmimist ning vedajate ja veeremi valmisolekut. Seetõttu mõjutab naaberriikide projekti edenemine Eesti investeeringute täieliku funktsionaalsuse saavutamist ning piiriüleste küsimuste lahendamist tuleb käsitleda projekti riskina. Selle riski vähendamiseks jätkub koostöö Läti, Leedu, Euroopa Komisjoni ja teiste koostööpartneritega.

Peamised projekti riskid 2025. aasta lõpu seisuga

- RB projekti I etapi tähtaja tagamine tulenevalt ehituskriitilisel perioodil 2026-2027 käesoleva EL mitmeaastase finantsraamistiku vahendite lõppemisest ning järgmise perioodi rahastuse võimalustest;
- eelkõige Läti põhitrassi ehituse ja rahastuse mahajäämus ning selle mõju piiriülese ühenduse kasutuselevõtule;
- kolme riigi ühiste raudteesüsteemide, eelkõige liiklusjuhtimis- ja turvangersüsteemi (CCS), õigeaegne rakendamine;
- väliskeskonnast tulenevad ehitushindade, turuvõimekuse ja tarneahelate ootamatud muutused;
- projekteerimis-, loa- ja keskkonnamenetluste ajakava ning nendest tulenevad võimalikud viivitused;
- kasutuselevõtuks vajaliku veeremi, lubade ja opereerimisvõimekuse õigeaegne olemasolu.

Riskide olemasolu ei tähenda nende realiseerumist ega 2030. aasta eesmärgist loobumist. Neid käsitletakse projekti juhtimisel aktiivselt maandatavate riskidena ning nende mõju hinnatakse regulaarselt koos ajakava ja rahastusvajaduse uuendamisega.

2026. aasta peamised prioriteedid

- põhitrassi ehitustööde mahu suurendamine ja käimasolevate alusehituslepingute elluviimine;
- alliansslepingute projekteerimis- ja ehitusetappide käivitamine ning tööde laiendamine Pärnust lõuna poole;
- raudtee pealisehituse, elektrifitseerimise ning liiklusjuhtimis- ja turvangersüsteemide rakendamise ettevalmistamine ja käivitamine;
- Ülemiste terminali ja teiste reisijate teenindamiseks vajalike objektide ehituse jätkamine;
- maade omandamise menetluste lõpetamise suunas liikumine ning vajalike lubade ja keskkonnamenetluste õigeaegne läbiviimine;
- täiendava EL ja riikliku rahastuse tagamine ning järgmiste rahastusvoorude ettevalmistamine;
- Rail Baltica regionaalveeremi hanke ning taristu kasutuselevõtuks vajaliku opereerimisvõimekuse ettevalmistamise jätkamine.

- Rail Baltica regionaalveeremi hanke läbiviimine.

Avalikust arvamusest Rail Baltica rajamise kohta Eestis

2025. aasta märtsis Turu-uuringute AS-i korraldatud uuringu kohaselt toetas kiiret ja kaasaegset Eestit Lääne- ja Kesk-Euroopaga ühendavat raudteed 62% elanikkonnast ning vastu oli 28% vastanutest. 2024. aasta uuringus oli toetus 66%.

Toetus Rail Baltica projektile on Eestis alates 2020. aastast püsinud vähemalt 60% tasemel. 15–29-aastaste seas oli 2025. aasta uuringus toetus 78%; 80% selle vanuserühma vastanutest hindas projekti mõju Eestile positiivseks. Projekti realiseerumisse uskus 45% Eesti elanikest. Projekti mõju Eestile pidas positiivseks 64% ja negatiivseks 22% vastanutest.

Muud teemad

Tegevused Lätis

- 2023. aastal sõlmitud raamleping hõlmas enam kui 200 km põhitrassi ehitamist väljaspool Riit, kuid laialdast lepingu rakendamist ei olnud alustatud.
- 2025. a põhitrassi ehitustööd jätkusid Iecava piirkonnas ja lõunapoolisel lõigul Leedu piiri suunal, kokku 30 km.
- Jätkusid Riia keskvalsali ja lennujaama ühenduse ehitustööd, keskvalsali ehitustööde jätkamiseks tõsteti ümber muude EL fondide vahendeid..
- CEF 2024 voorust eraldati Lätile ligikaudu 153,5 miljonit eurot.

Tegevused Leedus

- Kaunase–Panevėžyse suunal olid ehituslepingud sõlmitud 113 km ulatuses.
- Kõige kaugemale jõudnud 8,8 km lõigul toimusid rööbastee paigaldamise ettevalmistustööd ja materjalide vedu.
- 2025. a jätkus Nerise jõe silla ehitus (Kaunase juures); aasta lõpuks oli paigaldatud 375 vaia ning valminud 17 vundamenti 29-st.
- Panevėžysse Lāti piirini ulatuva lõigu projekteerimishange kuulutati 2025. a välja, kuid ehitus ei olnud veel alanud ja rahastus ei olnud tagatud.
- CEF 2024 voorust eraldati Leedule ligikaudu 94,9 miljonit eurot.

Tegevused Poolas

- Detsembri 2025 seisuga olid Varssavi–Białystoki lõigu peamised moderniseerimistööd lõpetatud.
- 100 km pikkuse Białystoki–Elki lõigu ehitushange oli käimas ning 2025. aasta jooksul tehti vajalikud asukohavalikud.
- CEF 2024 voorust eraldati 35,8 km pikkusele Knyszyni–Osowieci lõigule 294 miljonit eurot.
- Detsembris 2025 jätkus 80 km pikkusel Elki–Leedu piiri lõigul projekteerimine; ehitustööd ei olnud veel alanud.

Vabariigi Valitsuse 2026. a septembri otsus Rail Baltica ajakava kohta

Eesti, Läti ja Leedu peaministrid leppisid 22. septembril 2026 kokku, et Rail Baltica põhitrassi valmimise ja liikluse avamise tähtaeg viiakse kooskõlla Euroopa Liidu järgmise, 2028–2034 eelarveperioodiga, säilitades samal ajal

ambitsiooni jätkata ehitustöid võimalikult lähedal Euroopa Komisjoni rakendusotsuses (EL) 2025/1332 sätestatud ajakavale. Edasised ehitusgraafikud, investeerimisprioriteedid ja riiklikud kohustused koordineeritakse Euroopa Komisjoni ja Poolaga ning esikohale seatakse kõikides riikides piiriüleste ühenduste valmimine.

Peaministrite kokkuleppega kooskõlas tegi Vabariigi Valitsus RES 2027–2030 protsessi raames põhimõttelise otsuse viia Rail Baltica Eesti osa rahastus- ja ehitusgraafiku kooskõlla Euroopa Liidu 2028–2034 eelarveperioodi ajakava ja prognoosiga. Sellest lähtuvalt on Tallinn–Pärnu lõigu ehituse lõpp kavandamisel 2032. aastasse, Soodevahe–Muuga lõigu ehituse lõpp 2033. aastasse ning Pärnu–Läti piiri lõigu ehituse lõpp 2034. aastasse. Rail Baltica Eesti esimese etapi investeringuvajadus RES 2027-2030 protsessis 2026. a suve seisuga Kliimaministeeriumi ja Rail Baltic Estonia OÜ hinnangu kohaselt on ca 3,5 miljardit eurot Eesti osa I etapi põhitrassi ehituseks ning maaomandamised, terminalide, veeremi depood, jaamade ja peatuste ning regionaalveeremi ja selle hoolduse ja remondiseadmete soetamiseks koos tugiteenustega prognoositav maksumus ca 0,55 miljardit eurot. Rahastus on kavandatud juba eraldatud ning edaspidi taotletavast CEF-i toetusest, EL HKS kauplemistulust ja riiklikust rahastusest ning ÜF-i ja muudest võimalikest välistoetustest. I etapi rahastamiskava (Tabel 1) täpsustatakse 2027. a riigieelarve vastuvõtmise järgselt.