

Avaliku raudteeinfrastruktuuri arendamist suunav
tegevuskava aastateks 2019–2024

Sissejuhatus

Vabariigi Valitsus kinnitab käesoleva avaliku raudteeinfrastruktuuri arendamist suunava tegevuskava aastateks 2019–2024 raudteeseaduse § 49² lõike 2 alusel. Avaliku raudteeinfrastruktuuri arendamist suunava tegevuskava eesmärk on tulevaste liikumisvajaduste rahuldamiseks vajaliku infrastruktuuri hooldamise, uuendamise ja arendamise jätkusuutlik rahastamine.

Eestis on kaks avaliku raudtee majandajat – riigile kuuluv AS Eesti Raudtee ja eraomanduses olev Edelaraudtee Infrastruktuuri AS. Lähtudes tegevuskeskkonnast ning peamistest suundadest on riigi ootused avaliku raudtee majandajale järgmised:

- tagada kvaliteetne avalik teenus ja kõikidele turuosalistele võrdne juurdepääs raudteeinfrastruktuurile;
- avalikku huvi kandvate eesmärkide täitmisel peab esmajärjekorras lähtuma riiklikust transpordi arengukavast ja käesolevast tegevuskavast;
- äriliste eesmärkide täitmisel peab jälgima, et oleks tagatud äriühingu jätkusuutlik majandamine, s.t muu äritegevus ei halvendaks raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja finantsseisu.

Avaliku raudteeinfrastruktuuri arendamist suunava tegevuskavaga antakse ülevaade raudteeinfrastruktuuri hetkeseisust, määratakse kindlaks kvaliteeditaseme säilitamiseks vajalikud investeeringud ja kvaliteedi parendamisele suunatud arendusprojektid ning nähakse ette raudteeinfrastruktuuri-ettevõtjate jätkusuutlik rahastamine.

Tegevuskava lähtub Transpordi arengukava 2014-2020 läbivast põhimõttest, milleks on ühendusvõimaluste tagamine üle Eesti ning seeläbi regionaalse tasakaalustatuse toetamine. Reisirongiliikluse atraktiivseks muutmiseks vajalikud sammud võeti ette perioodil 2007-2014, mis võimaldas teenuse kvaliteedi alates 2014. aastast uuele tasemel viia. Eksisteerib selge ootus, et rongiliiklus oleks oluliselt kiirem kui võrreldav maanteetransport. Olulisemate oodatavate muutuste all liikumises ja transpordis on arengukava aastaks 2020 saavutatud tulemusena kirjeldatud, et olemasolevas reisirongiliikluse areaalis on suurendatud ühenduskiirusi ja väljumiste arvu, tänu millele on rongiliiklus vähendanud aegruumilisi vahemaid ning on Tallinna ja teiste linnade vahelisel reisimisel eelistatud liikumisviis.

Transpordi arengukavas on reisirongiliiklusele seatud eesmärk vähendada suuremate keskuste vahelist aegruumilist vahemaad, pakkuda mugavat liikumisvõimalust ning vähendada autokasutuse osakaalu. Rongiliiklust arendatakse põhimõttel, et tagatakse teenus olemasolevas teenindusareaalis juhul, kui sellega on võimalik saavutada kiirem ühendusaeg kui maanteetranspordiga. Liinide avamise vajadust uutel lõikudel analüüsitakse edaspidi arvestades seni tehtud investeeringute mõju reisirongiliiklusele ning uute investeeringute sotsiaal-majanduslikku tasuvust.

Tegevuskava arvestab võimalikult suures ulatuses üleriigilises planeeringus Eesti 2030+ toodud tegevustega. Kuna tegevuskava hõlmab aastaid 2019–2024, aga üleriigilise planeeringu Eesti 2030+ eesmärkidega seotud tegevust jätkatakse ka pärast aastat 2030, millele viitab ka planeeringu pealkiri „Eesti 2030+”, siis kõiki üleriigilises planeeringus Eesti 2030+ toodud tegevusi ei ole võimalik käesoleva tegevuskava perioodil ellu viia. Üleriigilise planeeringuga „Eesti 2030+“ ja maakonnaplaneeringutega on asjakohane arvestada Eesti transpordi arengukava 2021+ koostamisel, eriti silmas pidades kliima-

ja energiapoliitika pikaajalisi eesmärke, mille saavutamiseks tuleb luua eeldused reisija- ja kaubaveo jätkuvaks nihkeks maanteeveolt raudteele.

Tegevuskava vaadatakse vastavalt investeerimisvõimalustele, tasuvusarvutustele ja analüüsidele üle ning heakskiidu saanud projektid lülitatakse investeeringute kavasse.

1. Avaliku raudtee üldandmed

ASi Eesti Raudtee infrastruktuur

AS Eesti Raudtee on avaliku raudtee majandaja Tallinn-Pääsküla-Keila-Paldiski, Klooga-Kloogarand, Keila-Riispere-(Turba), Tallinn-Tallinn-Väike, Tallinn-Ülemiste-Lagedi-Tapa, Ülemiste-Maardu, Lagedi-Maardu, Maardu-Muuga, Tapa-Narva, Narva-Narva (riigipiir), Tapa-Tartu, Tartu-Koidula, Koidula-Koidula (riigipiir), Tartu-Valga, Valga-Valga (riigipiir) ja Koidula-Valga raudteelõikudel raudtee kogupikkusega 1219 km, s.h raudtee peateed 794 km ja jaamateed 425 km. Elektrifitseeritud rööbasteede kogupikkus on 219 km.

AS Eesti Raudtee infrastruktuuril on kokku 144 raudtee ülekäigukohta ja 152 avalikku raudteeülesõidukohta, millest 116 on reguleeritud. ASile Eesti Raudtee kuulub 62 raudteejaama, 129 reisijate ooteplatvormi ja 510 raudteerajatist (nt viaduktid, sillad, truubid). Liiklusjuhtimises on kasutusel peamiselt automaatblokeering, millega on varustatud 500,2 km raudteeliinidest. Poolautomaatblokeeringuga liine on 115,6 km ja kombineeritud teeblokeeringuga liine on 72,5 km.

AS Eesti Raudtee infrastruktuur võimaldab reisirongidele piirkiirust 120 km/h ja kaubarongidele 80 km/h. Maksimaalselt lubatav kaubaveeremi teljekoormus on 32 tonni. AS Eesti Raudtee raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõime vastab tabelis 1 toodule.

Tabel 1. AS Eesti Raudtee raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõime

Raudteelõik	Raudteelõigu läbilaskevõime (rongipaare ööpäevas)
Tallinn - Pääsküla	129,4
Pääsküla - Keila	64,4
Keila - Paldiski	36,6
Klooga - Kloogarand	47,0
Keila - Riispere	34,7
Tallinn - Tallinn-Väike	35,5
Tallinn - Ülemiste	67,6
Ülemiste - Lagedi	160
Ülemiste - Maardu	22,9
Lagedi - Maardu	42,6
Maardu - Muuga	35,6
Lagedi - Tapa	160,0
Tapa – Narva	33,8

Narva - Narva (riigipiir)	23,0
Tapa - Tartu	41,6
Tartu - Koidula	22,2
Koidula - Koidula (riigipiir)	15,0
Tartu - Valga	24,2
Valga - Valga (riigipiir)	18,0
Koidula - Valga (Piusa)	21,1

Arvestades tänast infrastruktuuri kasutust on AS Eesti Raudtee raudteeinfrastruktuuril läbilaskevõimet piisavalt. Nõudlust arvestades eksisteerib üksnes kaks infrastruktuuri pudelikaela. Läbilaskevõime on ammendunud Tallinn-Balti jaamas ja Pääsküla-Keila raudteelõigul ning mõlemal juhul üksnes tippundidel, ülejäänud raudteeliinid on pigem alakasutatud.

Edelaraudtee Infrastruktuuri ASi infrastruktuur

Edelaraudtee Infrastruktuuri AS on avaliku raudtee majandaja raudteeliinidel Tallinn-Väike-Lelle-Türi-Viljandi, Lelle-Pärnu ja Liiva-Ülemiste raudtee kogupikkusega 221,9 km. Edelaraudtee Infrastruktuuri ASi ja ASi Eesti Raudtee raudteeinfrastruktuuri piirid asuvad:

- Tallinn-Balti - Tallinn-Väike jaamavahes km 2+947
- Liiva-Ülemiste jaamavahes km 5+536 (Ülemiste jaama sissesõidufoor BL)

Edelaraudtee Infrastruktuuri ASi raudteevõrgustikul asub 11 jaama ja 21 peatuskohta. Reisijateveo teenust Edelaraudtee Infrastruktuuri ASi raudteevõrgustikul osutab AS Eesti Liinirongid (Elron) vastavalt Majandus ja Kommunikatsiooniministeeriumi ja Elroni vahel sõlmitud avaliku teenindamise lepingule. Kaubaveooperatsioonide teostamiseks on avatud 6 jaama: Liiva, Kohila, Rapla, Türi, Viljandi, Pärnu.

Edelaraudtee Infrastruktuuri ASi raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimet iseloomustavad andmed on toodud tabelis 2.

Tabel 1. Edelaraudtee Infrastruktuuri ASi läbilaskevõime

Raudteelõik	Raudteelõigu läbilaskevõime (rongipaare ööpäevas)
Tallinn - raudteepiir km 2+947 - Tallinn-Väike	35,5
Liiva - Ülemiste	31,6
Tallinn-Väike - Liiva	61,8
Liiva - Rapla	26,7
Rapla - Lelle	30,5
Lelle - Pärnu	15,5
Lelle - Türi	25,1
Türi - Viljandi	21,1

2. Avaliku raudtee seisukord

ASi Eesti Raudtee infrastruktuur

ASile Eesti Raudtee kuuluva raudteeinfrastruktuuri seisukord on 2018. aastal rahuldav, lõiguti hea. Alljärgnev iseloomustab üldistavalt raudteeinfrastruktuuri seisukorda:

- kiirus 120/80 km/h on võimalik ca 84% peateede pikkusest;
- kasutusel olevatest reisijate ooteplatvormidest on 100% renoveeritud;
- kontaktvõrgu kogupikkusest on täielikult uuendatud 37%;
- raudtee ülesõidukohtadest on 70% heas korras, ülesõidukohtadest on signalisatsiooniga varustatud 76%;
- teerajatistest (sillad, viaduktid, truubid) on üksnes 25% heas korras;
- rongide liiklusjuhtimissüsteemid on amortiseerunud 89% ulatuses raudteede pikkusest.

Raudteeinfrastruktuuri seisukorra hindamisel tuleb eristada kahte suuremat ja kapitalimahukat valdkonda – rööbastee ja sellega seonduvad rajatised, s.h kontaktvõrk ning rongide liiklusjuhtimissüsteemid. Kui esimene valdkond on aastate jooksul saanud mõnevõrra enam tähelepanu ja investeeringuid, siis liiklusjuhtimiseks kasutatavatesse seadmetesse ja tehnoloogiatesse on investeeritud vähe. Seetõttu on ASi Eesti Raudtee infrastruktuuril valdavalt kasutusel vananenud ja tööjõumahukad liiklusjuhtimise tehnoloogiad, mis oluliselt pärsivad võimalusi tööjõu efektiivsuse tõstmiseks ning suuremate rikete korral toovad kaasa ulatuslikud ja pikaajalised liiklusseisakud või häiringud. Kuivõrd ASi Eesti Raudtee infrastruktuur on tegelikke veomahte ja tulevikunõudlust arvestades jaamateede osas mõnevõrra üledimensioneeritud, siis on koos liiklusjuhtimissüsteemide ümberehitusega vajalik vähendada jaamateede ja pöörangute arvu, et tagada optimaalseim infrastruktuuri konfiguratsioon. See võimaldab omakorda tegevuskulude kokkuhoidu tulevikus.

AS Eesti Raudtee arvestab enamasti raudteeinfrastruktuuri rajatiste (rööbastee, reisijate rajatised, liiklusjuhtimisseadmed) kasulikuks elueaks 20–30 aastat, erandina käsitatakse teerajatisi (sillad, viaduktid, truubid), mille kasulik eluiga on pikem (teatud juhtudel 50 aastat). Lõiguti iseloomustab ASi Eesti Raudtee infrastruktuuri üldist tehnilist seisukorda tabel 3.

Tabel 3. ASi Eesti Raudtee raudteeinfrastruktuuri seisundi üldiseloomustus raudteelõiguti.

Raudteelõik	Rööbastee ja rajatised	Liiklusjuhtimisseadmed (LJS)	Eluiga
Tallinn-Keila-Paldiski/Keila-Riisipere-Turba	2019. aasta lõpuks põhiosas uuendatud	Vajavad uuendamist	LJS eluiga lõppenud, tugevalt amortiseerunud
Tallinn-Tapa	Tee osaliselt uuendatud, kontaktvõrk vajab uuendamist	Vajavad uuendamist	LJS eluiga lõpeb 2023+, kontaktvõrgu eluiga lõpeb 2022
Tapa-Narva	Osaliselt uuendatud	Vajavad uuendamist	LJS eluiga lõpeb 2021+

Tapa-Tartu	Valdavalt uuendatud	Vajavad uuendamist	LJS eluiga lõpeb 2023+
Tartu-Valga	Valdavalt uuendatud	Vajavad uuendamist	LJS eluiga osaliselt lõppenud, osaliselt lõpeb 2023+
Tartu-Koidula	Valdavalt uuendatud	Täielikult uuendatud	Eluiga nominaalselt 20 aastat
Valga-Koidula	Vajab uuendamist või teenuse kvaliteedi alandamist		LJS ja rööbastee eluiga lõpeb 2023+

Tabelist nähtub, et rööbastee vajab käesoleval hetkel suuremahulisi investeeringuid eelkõige Tallinn-Tapa ja Tapa-Narva raudteelõikudel. Vastavad investeeringud teostatakse ajavahemikus 2018–2021. Riisipere-Turba raudteelõik valmib 2019. aasta lõpuks. Valitsus kinnitas 11. mail 2017 täiendavate taristuinvesteeringute programmi, kust eraldati Tallinn-Tartu raudtee ja Tapa-Narva raudtee kiiruste tõstmiseks 32 miljonit eurot.

Alates 2021. aastast on omakorda vajalik investeerida liiklusjuhtimisseadmetesse ning ajavahemikus 2021–2027 ongi valdav osa ASi Eesti Raudtee investeerimisvajadusest suunatud just sellesse valdkonda.

ASi Eesti Raudtee raudteeinfrastruktuuril kasutusel olevad rongide liiklusjuhtimisseadmed on valdavalt rajatud 1970ndatel ja 1980ndatel aastatel, lõiguti ka 1960ndatel aastatel. Seetõttu on mõeldamatu tagada teenuse toimepidevust ja rongiliikluse ohutust seadmetega, mille nominaalne eluiga (hinnanguliselt 30 aastat) on ületatud ja mille vanus küündib teatud lõikudel 60 aastani. Vananenud liiklusjuhtimissüsteemid on ASi Eesti Raudtee raudteeinfrastruktuuri suurimaks kitsaskohaks, mis võib lähiaastatel oluliselt vähendada praegu pakutava teenuse kvaliteeti, kui sinna ei investeerita.

ASi Eesti Raudtee raudteeinfrastruktuuril on rööbasteede olukord raudtee peateedel perioodil 2008–2017 aasta-aastalt märkimisväärselt paranenud ning käesoleval hetkel on rööbastee seisukorrast tulenevaid alalisi kiiruspiiranguid minimaalselt. Üldistavalt saab väita, et AS Eesti Raudtee tagab reisiringide kiirusel 120 km/h nõutava seisunditaseme nendel raudteelõikudel, kus varasematel perioodidel on teostatud rööbastee rekonstrueerimistöid. Sellised raudteelõigud on Tallinn-Tapa, Tartu-Koidula, Tartu-Valga ning osaliselt Tapa-Tartu, Tapa-Narva ja Tallinn-Keila-Paldiski. Kuna kiirusele 120 km/h vastava seisunditaseme tagamine üksnes kulueelarvest ei ole rööbastee teatud eluea saavutamisel enam võimalik, vajavad perioodil 2019–2024 investeeringuid osaliselt Tallinn-Keila-Paldiski (Keila-Riisipere), Tallinn-Tapa, Tapa-Narva ja Tapa-Tartu peateed.

Rööbastee pealisehituse seisundist tulenevat kiiruse hoidmise suutlikkust iseloomustavad ennekõike rööbastee geomeetria ja rööbaste defektsus. Tallinn-Keila-Paldiski, Keila-Riisipere, Tapa-Narva ja Tapa-Tartu raudteelõikudel on osaliselt tulenevalt alapäraselt paigaldatud rööpakinnitussüsteemist ning rööpa eluea ammendumisest tingituna probleemid rööbaste defektsusega ning normidekohase rööpmelaiuse tagamisega. Iseäranis tundlik on osa Tapa-Narva raudteelõigu pealisehitusest, mis tulenevalt oma kasuliku eluea ammendumisest vajab enam tähelepanu ning vajadusel ka reisiringide

kiiruspiiranguid. ASi Eesti Raudtee vastavate raudteelõikude pealisehituse eluiga ning lähiaastate investeerimisvajadust selgitab tabel 4.

Tabel 4. Raudteelõikude pealisehituse eluiga ning lähiaastate investeerimisvajadus

Raudteelõik	Seisund	2018–2022	2023–2027
Tallinn-Tapa	Valdavalt uuendatud	ca 22 km	
Tapa-Tartu	Valdavalt uuendatud	ca 10 km	ca 10 km
Tapa-Narva	Osaliselt uuendatud, osaliselt amortiseerunud	ca 48 km	ca 10 km
Tartu-Koidula	Valdavalt uuendatud		ca 11 km
Tartu-Valga	Valdavalt uuendatud		ca 22 km
Tallinn-Keila-Paldiski/Keila-Riisipere	Osaliselt uuendatud, osaliselt amortiseerunud	ca 47 km	

AS Eesti Raudtee kasutab rongiliikluse juhtimiseks erinevaid lahendusi ja tehnoloogiaid, mis valdavalt pärinevad ajavahemikust 1960–1980. Kuna sedalaadi tehnoloogiate nominaalne eluiga on ligikaudu 30 aastat, siis on vajalik vaadeldaval perioodil välja vahetada oluline osa ASi Eesti Raudtee raudteelõikude liiklusjuhtimisseadmetest. Alljärgnev tabel annab ülevaate liiklusjuhtimisseadmete seisundist ning vajadusest neid konkreetsel perioodil uuendada.

Tabel 5. Liiklusjuhtimisseadmete eluiga ja uuendamise vajadus

Raudteelõik	Eluiga	2018–2022	2023–2027
Tallinn-Tapa	Ammendumas		x
Tapa-Tartu	Ammendumas		x
Tapa-Narva	Ammendumas		x
Tartu-Koidula	Täielikult uuendatud		
Tartu-Valga	Osaliselt ammendunud, osaliselt ammendumas	x	x
Tallinn-Keila-Paldiski/Keila-Riisipere-Turba	Täielikult ammendunud	x	

Lisaks liiklusjuhtimissüsteemidele vajab AS Eesti Raudtee rongiliikluse korraldamiseks erinevaid sidelahendusi, ohutusseadmeid ja monitooringusüsteeme, mille käigushoidmine eeldab samuti järjepidevaid investeeringuid. Ajavahemikus 2010–2017 on ajakohastatud järgmised tehnoloogiad:

- rongiraadioside;
- raudtee ülesõidukohtade automaatsed foorisignalisatsioonid (osaliselt);
- veeremi teljelaagrite ülekuumenemise tuvastamise seadmed (nn Hot-box seadmed).

Vaadeldaval perioodil vajavad uuendamist ennekõike järgmised tehnoloogiad:

- tehnoloogiline side;
- vaguniaeglustid;

- erinevad tuumikvõrgu lahendused.

ASi Eesti Raudtee raudteefrastruktuuril kasutatavad reisijate ooteplatvormid on kõik rekonstrueeritud ajavahemikus 2010–2014 ja nad on heas seisukorras. Ooteplatvormide kasulik eluiga on hinnanguliselt 25 aastat, mistõttu puudub vajadus vaadeldaval perioodil teostada suuremahulisi täiendavaid investeeringuid antud valdkonnas.

Tabel 6. Reisijateveo rajatiste seisukord

Raudteelõik	Platvormide arv	Seisund
Tallinn-Tapa (sh Tallinn-Balti ja Tapa jaamad)	38	Uued, rajatud 2010–2011
Tallinn-Keila	23	Uued, rajatud valdavalt 2010–2011
Keila-Paldiski (sh Keila ja Kloogarand)	8	Uued, rajatud valdavalt 2011–2012
Keila-Riisipere-Turba	6	Uued, rajatud valdavalt 2011–2012
Tapa-Narva (sh Narva)	11	Uued, rajatud valdavalt 2014
Tapa-Tartu (sh Tartu)	11	Uued, rajatud valdavalt 2012–2013
Tartu-Valga	13	Uued, rajatud valdavalt 2011–2012
Tartu-Koidula	18	Uued, rajatud valdavalt 2011–2012
Koidula-Valga	1	Uus, rajatud 2012–2013

Siiski on seoses reisijateveo nõudluse kasvuga ja sõiduplaani paindlikkuse tagamiseks vajalik rajada üksikuid täiendavaid reisijate ooteplatvorme ning pikendada olemasolevaid ooteplatvorme. Samuti rajatakse 2019. aastal uus ooteplatvorm Turbasse.

AS Eesti Raudtee infrastruktuuril kasutatavad elektripaigaldised jagunevad viide gruppi:

- kontaktvõrk koos vealajaamadega (3 tk);
- liiklusjuhtimisseadmete toiteliinid (6/10 kV);
- muude seadmete toitekts kasutatavad liinid;
- infrastruktuuri välisvalgustuse liinid ja seadmed;
- pöörmete elektersoojenduse seadmed.

Infrastruktuuri toimepidevuse kontekstis omavad tähtsust ennekõike kontaktvõrgu toimimine ja liiklusjuhtimisseadmete toitekts kasutatavate liinide toimimine. Seetõttu on lähtunud investeeringute kava koostamisel ennekõike nimetatud rajatiste nõuetekohase seisukorra tagamisest. Kontaktvõrgu seisukorda iseloomustab alljärgnev tabel.

Tabel 7. Kontaktvõrgu seisukord

Raudteelõik	Seisund	Märkused
Tallinn-Keila	Valdavalt uus	Blokkpost 89 km – Saue I tee vajab rekonstrueerimist
Keila-Paldiski	Uus	Täiendavaid investeeringuid ei vaja

Keila-Riisipere-Turba	Osaliselt uus	Vasalemma-Riisipere rajatud 1981. a ja vajab rekonstrueerimist
Tallinn-Aegviidu	Täielikult amortiseerunud	Rajatud 70-ndatel ja 80-ndatel

AS Eesti Raudtee arvestab kontaktvõrgu kasulikuks elueaks hinnanguliselt 40 aastat. Seetõttu vajavad vaadeldavas ajavahemikus investeeringuid ennekõike Tallinn-Aegviidu ja Vasalemma-Riisipere raudteelõigud, samuti lühike lõik Tallinn-Keila liinil. Riisipere-Turba lõigule rajatakse kontaktvõrk 2019. aastal. Lisaks kontaktvõrgu investeeringutele vajab lõigul Tallinn-Aegviidu rekonstrueerimist ka samal ajajärgul rajatud Raasiku veolajaam. Kontaktvõrgu rekonstrueerimine loob eeldused suurendamiseks elektrirongide sõidukiirust kuni 160 km/h, juhul kui liinidel on kahepoolne toide.

Liiklusjuhtimisseadmete toiteliinide seisukord erineb raudteelõiguti. Enim tähelepanu vajavad vaadeldaval perioodil Tallinn-Tapa, Tapa-Tartu ja Tartu-Valga lõikudel paiknevad toiteliinid, vähemas mahus ka Tapa-Narva, Tallinn-Keila ja Valga-Koidula liinidel asuvad automaatblokeeringu toiteliinid. Reisijate teenindamiseks ja jaamades kaubaoperatsioonide teostamiseks peab raudteeinfrastruktuur olema nõuetekohaselt valgustatud. Selleks on paigaldatud prožektorimastid, millest enamus püstitati 1960ndatel ja 1970ndatel aastatel. Antud mastide ja nende vundamentide tehnilist seisundit arvestades tuleb lähiaastatel prožektorimastid välja vahetada.

Tänase seisuga on pöörmete elektersoojendusega varustatud pöörmeid 381 (32% pöörmete koguhulgast). Osa kasutusel olevatest elektersoojenduse süsteemidest (45% elektersoojendusega varustatud pöörmete koguhulgast), mis on ehitatud 1970ndatel ja 1980ndatel aastatel, on vananenud, tagatud ei ole töökindlus ja nad vajavad rekonstrueerimist.

AS Eesti Raudtee raudteeinfrastruktuuri toimimise ja teenuse pakkumisega on vahetult seotud üle 600 hoone ja rajatise, mis kasutusotstarbe järgi jagunevad järgnevalt:

- administratiivhooned (kohalike üksuste majutamiseks, töötajate tagamiseks);
- rongiliikluse korraldamiseks kasutatavad hooned ehk jaamahooned ja ETS-postid;
- rongide liiklusjuhtimissüsteemide majutamiseks kasutatavad hooned;
- reisijate teenindamiseks kasutatavad hooned ehk jaamahooned;
- muud hooned (nt laod, tehnohooldepunktid) ja tehnorajatised.

AS Eesti Raudtee teenuste tagamiseks esmatähtsad hooned on rongiliikluse korraldamisega seotud hooned ja rongide liiklusjuhtimissüsteemide hoidmiseks kasutatavad hooned. Valdavalt on nende hoonete seisukord halb, kuna nad pärinevad samast ajastust, kui on rajatud konkreetse lõigu liiklusjuhtimisseadmed. Ühtlasi on seni antud valdkonda alarahastatud, mistõttu tekib vaadeldaval perioodil hüppeline vajadus konkreetsete hoonete uuendamiseks. Vastavate hoonete rekonstrueerimine lahendatakse paralleelselt jaamade liiklusjuhtimisseadmete uuendamisega. Seoses liiklusjuhtimise tsentraliseerimisega väheneb erinevates asukohtades tööks vajalike hoonete arv.

ASi Eesti Raudtee raudteejaamades paiknevaid halvas seisukorras ajalooliselt reisijate teenindamiseks mõeldud jaamahooneid AS Eesti Raudtee reeglina oma põhitegevuseks ei vaja ning sellise teenuse järele puudub käesoleval ajal ka suurem nõudlus. Eesmärk on tagada ajalooliste väärtuslike jaamahooneite säilitamine, sealjuures aidata kaasa jaamahooneite uue kasutusviisi leidmisele.

Koostöös Muinsuskaitsemati ja kohalike omavalitsustega koostab AS Eesti Raudtee ajalooliste jaamahoonete säilitamiseks tegevuskava.

Edelaraudtee Infrastruktuuri ASi infrastruktuur

Edelaraudtee Infrastruktuuri ASile kuuluva raudteeinfrastruktuuri seisukord on Tallinn-Väike-Viljandi raudteeliinil 2018. aastal rahuldav, lõiguti väga hea. Lelle-Pärnu raudteeliini pealisehitus on suuremas osas amortiseerunud, mistõttu on see lõik mitterahuldava seisukorras.

Lõiguti iseloomustab Edelaraudtee Infrastruktuuri ASi infrastruktuuri üldist tehnilist seisukorda tabel 8.

Tabel 8. Edelaraudtee Infrastruktuuri ASi raudteeinfrastruktuuri seisundi üldiseloomustus raudteelõiguti.

Jaamavahe	2018	2019	Üldine hinnang olukorrale / Märkused
Tallinn-Väike – Liiva	80	80	Rahuldav, pealisehitus vajab korrastamist
Liiva – Kiisa	110	110	Rahuldav, probleemiks on vanad rööpad, kus sagedasti ilmneb uusi rööpadefekte
Kiisa – Kohila	120	120	Väga hea
Kohila – Rapla	120	120	Rahuldav, probleemiks on vanad rööpad, kus sagedasti ilmneb uusi rööpadefekt
Rapla – Lelle	100	100	rahuldav
Lelle – Türi	80- 100	80- 100	Rahuldav/mitterahuldav, rööpad osaliselt amortiseerunud
Türi – Võhma	120	120	Väga hea
Võhma – Viljandi	120	120	Väga hea
Lelle – Pärnu	60	40	Mitterahuldav, pealisehitus suuremas osas amortiseerunud

Edelaraudtee Infrastruktuuri ASi rööbastee olukord on raudteelõiguti erinev.

Tallinn-Väike-Liiva raudteelõigu pealisehituse materjalid pärinevad 80-ndatest. Rööpalukkudega tee on osaliselt pehmpuitliipritel, kapitaalremonti ei ole selles jaamavahes teostatud. Lõik vajab korrastamist lähiaastatel, mille käigus tuleb välja vahetada kogu ballast, asendada puitliiprid raudbetoonliipritega ja keevitada rööpad pikkrööbasteks. Rekonstrueerimise eelsetel aastatel tuleb väiksemate remontide ja hooldusega seisunditaset hoida, et kiirused ei langeks.

Liiva-Kiisa ja Kohila-Rapla jaamavahedest toimus aastatel 2016–2017 pealisehituse korrastamine, mille

käigus teostati ballastipuhastus ja kõlbmatute pealisehituse materjalide asendamine, Kiisa jaamas paigaldati uued pöörmed ning rööpad keevitatakse pikkrööbasteks.

Kiisa-Kohila jaamavahes on aastatel 2016–2017 paigaldatud uus ballast, uued 54E1 rööpad, raudbetoonliiprid, pikkrööbastega tee ja süvendatud kraavid.

Rapla – Lelle jaamavahes on puitliipritel lukkudega tee, kus rööbaste olukord on üldiselt rahuldav, kuid ballast on suuremas osas risustunud ja seetõttu on ka liiprivahetuse vajadus suur. Lõik vajab lähiaastatel kogu pealisehituse vahetust. Rekonstrueerimise eelsetel aastatel tuleb väiksemate remontide ja hooldusega seisunditaset hoida, et kiirused ei langeks.

Lelle – Türi raudteelõik on 13 km ulatuses väga halvas seisukorras. Vaatamata remontidele ei ole tee seisund jätkusuutlik, mistõttu kavandatakse aastatel 2019–2020 kogu pealisehituse vahetus kaasaegsete materjalide vastu.

Türi – Viljandi raudteelõik rekonstrueeriti aastatel 2011–2012, kogu pealisehitus on uus (pikkrööbas 49E1), Võhma jaamas paigaldati pöörmed kõvapuitliipritel.

Liiva-Rapla ja Türi-Viljandi raudteelõikudel on rekonstrueeritud tee elutsükkel 7–10 aastat, misjärel on kavandatud rihtimis-toppimistööd koos ballasti lisamisega.

Lelle – Pärnu raudteelõigu kogu pealisehitus on amortiseerunud, mädaliiprite osakaal on üle 25 %, väga palju esineb teravdefektseid rööpaid, ballast on täielikult risustunud. Kuna jooksva remondiga ei ole võimalik praegust seisunditaset säilitada ja kiiruseid hoida, siis on vajalik kvaliteetse reisirongiliikluse jätkamiseks investeerida sellesse Lelle-Pärnu raudteelõiku hinnanguliselt 17 miljonit eurot. Vabariigi Valitsus otsustas juunis 2017 tuginedes Pärnumaa omavalitsusjuhtide 22.11.2016 kirjale, et ei anna riigieelarvest toetust Lelle-Pärnu raudteelõigu renoveerimiseks, mistõttu lõpetati seal reisirongiliikluse tellimine 9. detsembrist 2018 arvestades asjaolu, et 2026. aastal peaks valmima Rail Baltic, misjärel taastub reisirongiliiklus Pärnuga.

Edelaraudtee Infrastruktuuri ASi infrastruktuuril on 72 avalikku ülesõidukohta. Raudteeülesõidukohad on remonditud lõikudel nagu Türi-Viljandi ja Tallinn-Rapla üldiselt heas või väga heas seisukorras. Puitliipritega lõikudel nagu Rapla-Pärnu ja Lelle-Türi on olukord valdavalt kas rahuldav või mitterahuldav, kuna on sõltuvalt ülesõidu kategooriast kasutatud võimalusel enamasti puitkatteid. Puitkatetega ülesõitude põhiline probleem on materjalist tulenev eluiga, milleks on keskmiselt 10 aastat. Väga väikese koormusega ülesõitudel on puitkatete kasutamine siiski majanduslikult otstarbekas. Uuendusena on sisse viidud raudbetoonist ääretaladega ülesõidu konstruktsioon, mis võimaldab sõidutee katet kahjustamata ülesõidukatteid eemaldada näiteks rihtimis-toppimistöödeks. Automaatsed foorisignalisatsiooniseadmed on kasutusel 28 ülesõidukohal, millest omakorda tõkkepuud on paigaldatud 8 ülesõidukohale. Kõik foorisignalisatsiooniseadmetega ülesõidud on varustatud kaasaegsete LED põhiste kvaliteetse nähtavusega maanteefooride peadega. Ülesõitude signalisatsiooniseadmed ise on aga tulenevalt pikast kasutuseast enamjaolt amortiseerunud.

Kokku on Edelaraudtee Infrastruktuuri ASi infrastruktuuril 35 ülekäigukohta. Kuna enamus ülekäikusid asub ooteplatvormide vahetus läheduses, siis suurem osa neist rekonstrueeriti ooteplatvormide

ehituse käigus aastal 2013. Valdavalt on ülekäigukatted puidust, paigaldatud on jalgrattatõkised. Ülekäikude katete elutsükliks võib pidada 10–15 aastat. Tulevikus on siiski mõistlik paigaldada ka ülekäikudele raudbetoonist katted, mis on vastupidavamad.

Edelaraudtee Infrastruktuuri ASile kuulub 20 silda. Sillad on remonditud Türi-Viljandi ja Tallinn-Rapla lõikudel ning on heas seisukorras. Enne projekteerimist teostati vastava eksperdi poolt sildade ülevaatus, millest selgus, et sildade kandvad elemendid on rahuldavas seisukorras ega vaja rekonstrueerimist. Rapla-Pärnu ja Lelle-Türi lõikudel asuvad sillad on mõistlik sarnaselt remontida raudteelõigu rekonstrueerimise käigus. Väikeste sildade ja vooluhulkade korral tuleks võimalusel asendada sildeehitis truubiga, mis tagaks tulevikus väiksemad hoolduskulud. Kokku on raudteeinfrastruktuuril ka 124 truupi, mis on valdavalt ehitatud 1960-ndatel ja 1970-ndatel. Üldine seisukord on enamasti rahuldav, üksikud amortiseerunud truupid asendatakse metalltruupidega. Kuigi truupide elueaks on arvestatud 100 aastat, siis on edaspidi mõistlik raudteelõigu rekonstrueerimise käigus teostada ka truupide kapitaalremont või rekonstrueerimine.

Liiklusjuhtimises on Edelaraudtee Infrastruktuuri ASi infrastruktuuril kasutusel jaamade vahelise teeblokeeringuna poolautomaatblokeering. Dispetšertsentralisatsioonile (CTC) üleminekuks tuleb jaamavahed varustada kombineeritud teeblokeeringuga (KTB). Jaamade liiklusjuhtimisseadmetena on kasutusel releepõhine elektritsentralisatsioon, programmeeritava loogikakontrolleri põhine elektritsentralisatsioon ja releepõhised käsipõrmetega matkakontrolliseadmed. Põhiline probleem jaamades on seadmete amortiseerumine nende pika kasutusea tõttu. Tallinn-Väike, Liiva, Kiisa, Rapla, Tootsi liiklusjuhtimisseadmete vanus on 30–45 aastat. Releepõhiste süsteemide (lisaks eelpool toodutele veel Kohila, Lelle, Võhma, Viljandi) üldiseks kitsaskohaks on nende integreerimise keerukus ja töömahukus kaasaegsetesse ja kuluefektiivsetesse digitaalsetesse liiklusjuhtimissüsteemidesse. Hetkel vastab kõigile arengust tulenevatele nõuetele ainult Türi jaama 2017. aastal valminud PLC põhine elektritsentralisatsioon.

LED põhiste, kaasaegsete ja hea nähtavusega rongifooridega on varustatud Kohila, Lelle, Türi ja Võhma jaamad. Lähitulevikus on vaja välja vahetada kõik hõõglampidel põhinevad foorid Tallinn-Väike, Liiva, Kiisa, Rapla ja Viljandi jaamas. Jaamade varustamiseks ALSN-i teeseadmetega tuleb täies mahus rekonstrueerida Tallinn-Väike ja Kiisa jaama liiklusjuhtimisseadmed. Dispetšertsentralisatsioonile üleminekuks tuleb lisaks eelnevale veel ümber ehitada Liiva, Kohila, Rapla, Lelle, Võhma ja Viljandi jaamade liiklusjuhtimisseadmed. Lõigul Tallinn-Kiisa on jaamade varustamisel ALSN teeseadmetega ilmnenud tulenevalt lühikestest vahemaadest probleemid, mis nõuavad ülesõitude ümberehitamist teljeloenduritele.

Edelaraudtee Infrastruktuuri AS-ile kuulub sõltumatu fiiberoptilisel kaablil (Tallinn-Lelle-Viljandi raudteelõik) ja raadiolinkidel (Lelle-Pärnu raudteelõik) põhinev „All IP“ platvormil kõrgkaideldav andmesidevõrk. Lahenduse elueaks on planeeritud 10–15 aastat. Kogu IT lahenduse arendamisel on silmas peetud detsentraliseerimist, et tagada ühe lokatsiooni rikke korral toimepidevus. Andmesidevõrgu suurimaks probleemiks on Lelle-Pärnu lõigu raadiolinkidel põhinev andmeedastus, kus tehnoloogia on vananenud, töökindlust mõjutavad ilmastikunähtused ja mille ülekandekiirus on liiga väike. Samuti on probleemiks praegu veel ka PBX tehnoloogial põhinev dispetšerside, mis nõuab üheainsa rakenduse tarbeks eraldi PBX andmesidevõrgu töös hoidmist.

Rongiraadioside tagamiseks on Edelaraudtee Infrastruktuuri AS liitunud Siseministeeriumi poolt hallatava TETRA võrgustandardil põhineva ESTER operatiivraadioside võrguga. Manöövriraadiosideks jaamades on kasutusel aastatel 2015–2016 soetatud raadiojaamad.

Edelaraudtee Infrastruktuuri ASi raudteeinfrastruktuuril kasutatavad 35 reisijate ooteplatvormi on kõik rekonstrueeritud ajavahemikus 2010–2014 ja nad on üldiselt heas seisukorras. Ooteplatvormide kasulik eluiga on hinnanguliselt 25 aastat, mistõttu puudub vajadus vaadeldaval perioodil teostada suuremahulisi täiendavaid investeeringuid antud valdkonnas. Suurim probleem on paneelide vaheliste vuukide lagunemine, mille taastamine on aeganõudvam ja kallim töö. Pidevat hooldamist vajab ooteplatvormidel asuv inventar (ootepaviljon, infotahvlid, pingid, prügikastid, valgustid).

3. Raudteeinfrastruktuuri majandamise tulude ja kulude tasakaal

Vastavalt raudteeseaduse § 49² lõikele 5 peab riik tagama, et tavapärastes äritingimustes on avalikku raudteed majandava raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja tulud, mille moodustavad infrastruktuuri kasutustasud, muust majandustegevusest saadud kasum ja riigi või muude isikute poolt eraldatud vahendid, ning raudteeinfrastruktuurikulud viieaastase perioodi arvestuses tasakaalus.

Raudteeinfrastruktuuri kasutustasu juurdepääsu tagavate põhiteenuste ja teenindusrajatise ühendava infrastruktuuri kasutamise eest raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja koosneb sellekohaste teenuste otsestest kuludest. Lisaks kasutustasule juurdepääsu tagavate põhiteenuste eest võib igale turusegmendile (nt riigisisene kaubavedu, avaliku teenindamise lepingu alusel teostatav reisijatevedu, rahvusvaheline reisijatevedu jne) määrata lisatasusid arvestades vastavas segmendis tegutsevate ettevõtjate võimekust neid tasuda. Kolmandatesse riikidesse suunduva või sealt saabuva kaubaveo osas ei ole kohustust hinnata segmendi võimekust lisatasusid maksta, kuid lisatasude määramisel tuleks senist maksevõimet siiski arvesse võtta, et tagada Eesti kaubaveotaristu konkurentsivõime.

Raudteeinfrastruktuuri rahastamise osas on kaks avaliku raudtee majandajat erinevas seisus. Edelaraudtee Infrastruktuuri ASi infrastruktuuril pärast avaliku teenindamise lepingu alusel toimuva reisijateveo muud turusegmenid suuresti puuduvad, v.a. riigisisene kaubavedu vähesel määral, mistõttu katab raudteeinfrastruktuuri majandamise kulud ASi Eesti Liinirongid makstav raudteeinfrastruktuuri kasutustasu. Seega toovad kõik suuremad investeeringud Edelaraudtee Infrastruktuuri ASi infrastruktuuril kaasa vajaduse suurendada ASi Eesti Liinirongid avaliku liiniveo toetust riigieelarvest. Riigieelarvelist toetust Edelaraudtee Infrastruktuuri ASile tulude ja kulude tasakaalu saavutamiseks, v.a võimalik toetus investeeringuteks, tegevuskava perioodil planeeritud ei ole, kuna raudteeinfrastruktuuri majandamise kulud kaetakse raudteeveo-ettevõtjate poolt makstavate kasutustasudega.

ASi Eesti Raudtee varasem raudteeinfrastruktuuri kasutada andmise hinnastamismudel erines teistest Euroopa riikidest selle poolest, et raudteeinfrastruktuuri rahastati kasutustasudest (kaasa arvatud investeeringud, v.a Euroopa Liidu toetustega rahastatud investeeringud) ja see toimis selliselt kuni liiklusgraafikuperioodini 2012/2013. Alates liiklusgraafikuperioodist 2013/2014 on kaubaveo vähenemise tõttu jäänud osa raudteeinfrastruktuuri kasutada andmise tuludest saamata. Kuigi riigieelarvest makstavat avaliku liiniveo toetust ASile Eesti Liinirongid on alates 2018. aastast

suurendatud 9 miljoni euro võrra, ei kata see kaubaveo vähenemisest tingitud puudujääki ASi Eesti Raudtee tuludes.

Kaubaveost toimub ASi Eesti Raudtee infrastruktuuril põhiliselt väetiste, kemikaalide ja naftasaaduste transiit, konteinerite vedu lääne-ida suunal ning kohalik põlevkivivedu. Seni on Eestit läbivas transiidis domineerinud naftasaadused, kuid alates 2013. aastast on nende osakaal vähenenud ning 2017. aastal moodustasid naftasaadused ainult ca 22% kõikidest EVR infrastruktuuril veetud kaupadest.

Käesolevas tegevuskavas on arvestatud iga-aastase veomahu 5,5% kasvuga 2018. aasta tasemelt (13,5 miljonit tonni) kuni aastani 2024, arvestades praegusi ja võimalikke uusi kaubagruppe. Juhul, kui mõne suurema kaubagrupi vedu läbi Eesti lõpeb, väheneb oluliselt või hoopis suureneb, siis tuleb käesolevas tegevuskavas toodud ASi Eesti Raudtee rahastamine üle vaadata.

ASi Eesti Raudtee tulude-kulude tasakaalu perioodil 2015–2024 iseloomustab tabel 9. **Riigieelarve strateegiasse tuleb vastavateks aastateks planeerida sihtotstarbeline toetus ASile Eesti Raudtee tabelis 9 toodud ulatuses.**

Tabel 9. ASi Eesti Raudtee tulude-kulude tasakaal perioodil 2015–2024

miljonit eurot	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2015-2024
Tulud-kulud (v.a. finantseerimisleping ja mittepõhitegevus)	-6,3	-15,8	-15,1	-7,3	-5,1	-3,7	-2,7	-2,0	0,0	0,0	58,0
Makse finantseerimislepingu alusel	5,0	7,5	16,0	16,0	0,0	5,1	3,7	2,7	2,0	0,0	58,0
Finantseerimise puudujääk kumulatiivselt	-1,3	-9,6	-8,7	0							0,0

4. Raudteeinfrastruktuuri investeringud

Vabariigi Valitsus otsustas oma 17.07.2017 kabinetinõupidamisel, et Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium esitab Valitsusele kinnitamiseks avaliku raudteeinfrastruktuuri arendamist suunava tegevuskava baasstsenaariumi põhimõtteid järgides.

Baasstsenaariumi tulemusena säilitatakse tegevuskava perioodil praegune kvaliteet- ning ohutustase, st reisirongide sõiduplaan tagatakse olemasoleval kujul, kaubarongide teenindamisel lähtutakse rahvusvahelistes kokkulepetes sätestatud tehnoloogilisest ajast, tagatakse reisijate teenindamiseks hädavajalikud lisateenused (kontaktvõrk, seisuteed) jms. Ühtlasi luuakse selle stsenaariumi näol kõik hädavajalikud eeldused selleks, et toimuks nn elutsükli põhine infrastruktuuri majandamine, st välditakse suuremahulist planeerimata investeerimisvajadust.

Samuti tagab baasstsenaariumi täitmine mõõduka toimepidevuse taseme paranemise, kuna hoiab kontrolli all ettenägematute rikete tekkimise ning võimaldab seeläbi fookuseerida võrgu plaanipärasele opereerimisele ja hooldustegevustele.

Raudtee seisundinõuetega seotud tehniliste näitajate ja investeerimisvajaduste peamiseks kriteeriumiks on rongide lubatav piirkiirus vastaval lõigul.

Baasstsenaariumi investeringute väljaselgitamisel lähtutakse järgnevatest eeldustest:

- reisi- ja kaubarongidele tagatakse maksimaalsed kiirused vastavalt 120 km/h ja 80 km/h ning luuakse eeldused (st vajalikes kohtades rekonstrueeritakse raudtee pealisehitus) kiiruse tõstmiseks reisirongidele kuni 135 km/h lõikudel, kus peatuste vahemaad võimaldavad rongil vastava kiiruse saavutada;
- säilitatakse tänane ohutustase ning luuakse eeldused selle paranemiseks tulevikus;
- enamuse raudteelõikude läbilaskevõime jääb tänasele tasemele ning paraneb Tallinn-Balti, Keila ja Pääsküla jaamades;
- rongiliiklust mõjutavate rikete arv ei ületa viimase kolme aasta keskmist ning keskpikas perspektiivis jätkub vähenemise trend;
- raudteefrastruktuuri rajatiste tegeliku elua ületamisel toimub nende asendamine, st välditakse suuri rikkeid, millega kaasneksid kiiruspiirangud.

Lisaks ülaltoodud eeldustele panustatakse tavapärasel tasemel keskkonnahoidu ning ohutusse.

Raudtee investeerimisprojektide detailsemad kirjeldused koos finantseerimisallikatega on toodud käesoleva tegevuskava Lisas.

AS Eesti Raudtee investeringud

Lisaks baasstsenaariumile on Vabariigi Valitsuse poolt juba saanud rahastusotsuse mitmed projektid, mis kuuluvad oma olemuselt kvaliteedistsenaariumi ehk panustavad olemasoleva teenusekvaliteedi parendamisse. AS Eesti Raudtee baasstsenaariumis sisalduvad ja kvaliteedistsenaariumis rahastuse saanud peamised investeerimisobjektid perioodil 2019–2024 on toodud tabelis 10. Kvaliteedistsenaariumisse kuuluvad neist Tallinn-Tartu ja Tapa-Narva raudtee kiiruse tõstmine, Riisipere-Turba raudtee ehitamine ning raudtee ja raudteerajatiste kapitaalremont.

Tabel 10 AS Eesti Raudtee investeerimisprojektid perioodil 2019–2024

miljonit eurot							
Projekt/finantseerimisallikas	2019*	2020	2021	2022	2023	2024	KOKKU
Lääne-Harju koondprojekt (EL Ühtekuuluvusfond (ÜF) ja omavahendid)	11,9	16,5	13,1	8,3	0,0	0,0	49,8
Liiklusjuhtimissüsteemide uuendamine (ÜF, riigieelarve ja omavahendid)	3,8	14,7	42,6	52,9	49,4	59,4	222,8
Tallinn-Tartu raudtee renoveerimine ja kiiruse tõstmine (riigieelarve (EV))	3,7	10,0	0,0	0,0	0,0	0,0	13,7
Tapa-Narva raudteel kiiruse tõstmine (ÜF ja omavahendid)	11,6	5,4	0,0	0,0	0,0	0,0	17,0
Riisipere-Turba raudtee (EV)	7,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7,6
Raudtee ja raudteerajatiste kapitaalremont (EV ja omavahendid)	1,4	2,2	3,0	3,0	4,8	4,5	18,9
Kontaktvõrgu rekonstrueerimise II etapp (EV)	0,0	0,0	0,0	5,4	41,9	0,0	47,3
Muud	9,0	8,0	2,0	2,0	2,0	2,0	25,0

KÕIK KOKKU, sh	49,0	56,8	60,7	81,6	108,1	65,9	402,1
ÜF ja Euroopa ühendamise rahastu (CEF)	16,8	19,0	11,1	7,1	0,0	0,0	54,0
riigieelarve	16,9	10,4	0,0	21,4	56,9	56,5	162,1
omavahendid	15,3	27,4	49,6	43,1	41,2	9,4	186,0

*) riigieelarvelised vahendid 2019. tehtavate tööde katteks eraldati investeeringutoetusena 2018. aastal

Liiklusjuhtimissüsteemide koondprojekt on saanud rahastusotsuse aastateks 2019–2020, kui vahetatakse välja Lääne-Harju liiklusjuhtimissüsteem. Aastatel 2021–2024 on vaja paigaldada raudtee tõrgeteta toimimiseks uus liiklusjuhtimissüsteem raudteelõikudele Tallinn-Tapa, Tapa-Narva, Tapa-Tartu ja Tartu-Valga. Samuti on vajalik rekonstrueerida aastatel 2022–2023 kontaktvõrk Tallinn-Aegviidu ja Vasalemma-Riisipere raudteelõikudel. Ülesõidukohtade ohutusse investeeriti aastatel 2016 – 2018 1,3 miljonit eurot ning aastatel 2019–2024 on kavandatud investeerida veel ca 7,1 miljonit eurot, sh moderniseeritakse 83 ülesõitu ning 9 ülekäigule paigaldatakse foorisignalisatsioon. Tapa-Narva ja Tallinn-Tartu raudteelõikudel, kus kiirus tõuseb 135 km/h, on perioodi lõpuks kõikidel ülesõitudel olemas foorisignalisatsioon ja tõkkepuud. Nendele baasstsenaariumis sisalduvatele investeeringutele on vajalik leida rahastusallikas hiljemalt 2020. aastaks. AS Eesti Raudtee omavahendite planeerimisel on arvestatud 2018. aasta kaubaveomahu 13,5 miljonit tonni kasvuga igaaastaselt 5,5% ning infrastruktuuri kasutustasude reaalse ühikuhinna püsimisega samal tasemel. Kui nendes eeldustes peaks tegevuskava perioodil oluliselt midagi muutuma, siis tuleb investeerimisallikad üle vaadata. Baastaseme säilitamiseks ja heakskiidetud arendusprojektide elluviimiseks tuleb aastatel 2019–2024 investeerida AS Eesti Raudtee infrastruktuuri kokku 402 miljonit eurot.

Edelaraudtee Infrastruktuuri ASi investeeringud

Edelaraudtee Infrastruktuuri ASi baasstsenaariumis sisalduvad objektid on toodud Tabelis 11. Sildade kandvad konstruktsioonid on rahuldavas seisundis ning suuremahulisi investeeringuid sillad keskpikas perspektiivis (5–10 aastat) ei vaja. Samuti ei vaja tegevuskava perioodil suuremahulisi investeeringuid truubid, ooteplatvormid ja reisijate ootesaalid. Kõikide raudteeülesõitude liikluskorraldusvahendid ja seadmestus vastab raudtee tehnikasutuseeskirjas sätestatule. Kõikidel raudteeülesõitudel, kus on nõutav automaatne foorisignalisatsioon, on kasutusel LED foorid. Raudteeülesõitude katendite eluiga on kavandatud 10 aastaks, seega tuleb keskmiselt vahetada igal aastal ca 7 ülesõidul katted, mis on kavandatud muude investeeringute all. Tegevuskava raames on planeeritud investeeringud raudteeülesõidukohtadesse eelkõige vajadusega remontida ja vahetada ülesõitude katendid. Võttes arvesse õnnetusjuhtumite statistikat, tuleb seadmestada täiendavalt Hertu, Vahastu, Ollepa ja Pärsti raudteeülesõidukohad automaatse foorisignalisatsiooniga. Lisaks tuleb seadmestada ka Lelle-Viljandi liinil olev Kärevere ülesõit, kuna liiklustihedus sellel lõigul on tõstnud ülesõidukoha järgmisesse kategooriasse.

Edelaraudtee Infrastruktuuri AS raudteevõrgustikul on suures osas kasutusel seitsmekümnendatel püstitatud releede põhised teeblokeeringu ja jaamade liiklusjuhtimisseadmed. Need on amortiseerunud ja probleeme on varuosade hankimisega, mistõttu on alustatud kogu süsteemi ümberehitusega ja väljavahetamisega side- ja turvangusüsteemide projekti raames.

Raudteelõikude rekonstrueerimise osas on vajalikud suuremahulised tööd Rapla-Lelle ja Lelle-Türi raudteelõikudel. Samuti on vajalik rekonstrueerida Tallinn-Väike-Liiva raudteelõik, kuid selle lõigu

kvalitatiivsed nõudmised on väiksemad, sest reisirong ei saavuta sellel lõigul väikese vahemaa tõttu kiirust 120 km/h.

Vabariigi Valitsus otsustas oma 17.07.2017 kabinetinõupidamisel, et Lelle-Pärnu raudteelõigul lõpetatakse 2019. aastast avaliku reisijateveo tellimise seoses raudtee amortiseerumisega. Pärnusse on võimalik reisirongiga sõita uuesti pärast Rail Baltic raudteeprojekti elluviimist. Kuna uus raudtee kulgeks lähestikku praeguse Lelle-Pärnu raudteetrassiga, siis ei näe käesolev tegevuskava ette investeringuid Lelle-Pärnu raudtee rekonstrueerimiseks. Samas ei ole välistatud selle raudteelõigu käigushoidmine minimaalsete kulude ja väikeste kiirustega, et kasutada raudteed ehitusmaterjalide veoks Rail Baltic ehituseks ja muudeks kaubaveo vajadusteks.

Rail Balticu raames kavandatakse Eesti piires 13 peatust, mis tagavad tulevikus Pärnu suunal regionaalset reisinõudlust. Nendeks peatusteks on Tallinn Ülemiste, Assaku, Luige, Saku, Kurtna, Kohila, Rapla, Järvakandi, Kaisma, Tootsi, Kilksama, Pärnu ja Häädemeeste.

Tabel 11 Edelaraudtee Infrastruktuuri ASi investeerimisprojektid perioodil 2019-2024

miljonit eurot							
Projekt/finantseerimisallikas	2019	2020	2021	2022	2023	2024	KOKKU
Lelle-Türi raudtee rekonstrueerimine (omavahendid)*	12	0	0	0	0	0	12
Side- ja turvagusüsteemide uuendamine (omavahendid)	1,2	0,4	0,4	0,1	0,4	0,1	2,6
Rapla-Lelle raudtee rekonstrueerimine (omavahendid)*	0	0	0	0	8,7	0	8,7
Liiva, Kiisa ja Kohila jaama teede remont (omavahendid)	0	1,2	0	0	0	0	1,2
Tallinn-Väike-Liiva raudtee rekonstrueerimine (omavahendid)	0,25	0	1,05	0	0	0	1,3
Muud, sh Hertu, Vahatsu, Kärevere, Ollepa, Pärsti ülesõitude seadmestamine AFS-ga	0,8	0,5	0,7	0,5	0,3	0,3	3,1
KÕIK KOKKU, sh	14,25	2,1	2,15	0,6	9,4	0,4	28,9
Üf ja Euroopa ühendamise rahastu (CEF)	0	0	0	0	0	0	0
riigieelarve	0	0	0	0	0	0	0
omavahendid	14,25	2,1	2,15	0,6	9,4	0,4	28,9

*) võimalusel kaasatakse projekti finantseerimisse EL struktuurifondide vahendid, et vältida hüppelist raudteinfrastruktuuri kasutustasu tõusu ja sellega kaasnevat vajadust täiendava avaliku liiniveo toetuse järele riigieelarvest.

Baastaseme säilitamiseks ja heakskiidetud arendusprojektide elluviimiseks tuleb aastatel 2019–2024 investeerida Edelaraudtee Infrastruktuuri ASi infrastruktuuri kokku 28,9 miljonit eurot. Nimetatud investeringute teostamine tõstab Edelaraudtee Infrastruktuuri ASi aastase kulubaasi tänaselt tasemelt 7,1 miljonit eurot tasemele 8,9 miljonit eurot aastaks 2022. Vastava summa võrra tuleks riigieelarves ette näha avaliku liiniveo toetuse kasv, juhul kui suurematele projektidele ei ole võimalik leida EL struktuurifondide vahendeid.

5. Muud võimalikud projektid

Lisaks vajavad tegevuskava perioodil täiendavalt otsustamist muud võimalikud arendusprojektid, mis ei sisaldu käesolevas tegevuskavas, kuna need ei ole baasstsenaariumi osaks, nendele puudub rahaline kate riigieelarves ja riigieelarve strateegias.

5.1 Tallinn-Rapla raudteelõigu läbilaskevõime suurendamine.

Tallinn-Rapla raudteelõigu läbilaskevõime on tiptundidel ammendunud. Läbilaske suurendamiseks on vaja rajada Hagudi, Saku ja Männiku jaamad, mis suurendaks läbilaskevõimet tiptundidel Tallinn-Rapla raudteelõigul 6 rongilt 9 rongile. Täiendava mõjuna on võimalik koostada liiklusgraafikut paindlikumalt, kuna rongidele tekivad täiendavad möödumisvõimalused Tallinnast Kiisani iga 5 km järel ning Kiisalt Raplani iga 10 km järel. Projekti maksumus on hinnanguliselt 4,7 miljonit eurot.

5.2 Turba-Haapsalu-Rohuküla raudtee

Vabariigi Valitsus otsustas 11.05.2017 kinnitatud taristuinvesteeringute programmi raames Haapsalu raudtee I etapina rahastada Riisipere-Turba raudteelõigu ehitust, mis valmib kava kohaselt 2019. aastal. Tegevuskava perioodil tuleks otsustada, kas Haapsalu raudtee järgmiste etappidega jätkatakse. Turba-Haapsalu raudtee hinnanguline maksumus on 71 miljonit eurot ja Haapsalu-Rohuküla raudtee hinnanguline maksumus on 14 miljonit eurot. Lisaks raudteefrastruktuuri ehitusele tuleks projekti teostamisel ette näha ka kahe täiendava rongi ost hinnangulise kogumaksumusega 14 miljonit eurot.

5.3 Tallinna ringraudtee

Tallinna ringraudtee eesmärgiks on saavutada olukord, kus kaubaveod raudteel Paldiski sadamasse ei toimuks enam läbi Tallinna kesklinna ja Kopli raudteejaama. Täiendavalt on võimalik kasutada raudteetrassi reisijateveoks Harju maakonna piires. Tegevuskava perioodil tuleks otsustada Tallinna ringraudtee projekti võimalikkus, kuna raudteetrass piirneb osaliselt Rail Baltic trassiga. Projekti ligikaudne maksumus on esmastel hinnangutel 112 miljonit eurot. See summa ei sisalda võimalikke kaasnevaid ümberehitustöid Kopli ja Ülemiste jaamades (ringraudtee valmimisel kaotaks need praegusel kujul kaubajaamadena mõtte) ja võimaliku uue kaubajaama ehitust Lagedi-Tuulevälja piirkonda.

5.4 Valga-Koidula raudtee renoveerimine ja avamine reisirongiliikluseks

Valga-Koidula raudtee rekonstrueerimine maksab hinnanguliselt 42–45 miljonit eurot. Rekonstrueerimisel tuleks rajada ka 5–6 reisijate ooteplatvorme. Praegu teostatakse Valga-Koidula raudteelõigul ainult vähesel määral kaubavedu.

5.5 Raudtee elektrifitseerimine

ASile Eesti Raudtee kuuluvate raudteelõikude Tallinn-Narva, Tapa-Tartu-Valga ja Tartu-Koidula elektrifitseerimine maksab esialgsel hinnangul 300 miljonit eurot, millele lisanduvad kulud elektriveeremi soetamiseks ja/või diiselveeremi ümberehitamiseks elektriveeremiks. Projekti eesmärgiks oleks viia rohkem kaubavedusid raudteele ja vähendada liikluskoormust maanteel ning aidata Eestil täita ka Euroopa Liidu CO₂ heitmete koguse vähendamise nõudeid.

5.6 Raudtee piirkiiruste tõstmine Tallinn-Narva ja Tallinn-Tartu liinidel 160 km-ni tunnis.

Lisa Raudtee investeerimisprojektid perioodil 2019-2024

miljonit eurot												
Projekt	Projekti kirjeldus	Finantseerimisallikas	Möödikud		Rahastusotsus olemas jah/ei	2019	2020	2021	2022	2023	2024	KOKKU
			Algtase 2019	Sihttase 2024								
Lääne-Harju koondprojekt	Projekti eesmärgiks on Lääne-Harju raudteeliinide (Tallinn-Keila-Paldiski; Klooga-Kloogaranna; Keila-Riisipere-Turba) ja sinna juurde kuuluvate tehnoloogiliste lahenduste rekonstrueerimine. Suureneb raudtee läbilaskevõime, tõuseb liiklusjuhtimise ja muude tehnosüsteemide toimepidevus, ohutuse- ja turvalisuse tase. Lääne-Harju projekti suuremad osaprojektid on raudteede kapitaalremondi 2. etapp kõikidel Lääne-Harju liinidel, Lääne Harju raudteeliinide liiklusjuhtimissüsteemi (LJS) moderniseerimine, Tallinn-Balti jaama laiendamine (sh Paldiski maantee viadukt ja jalakäijate tunnelid, 2 täiendavat seisuteed ja platvormi Balti jaamas), <ul style="list-style-type: none"> • Pääsküla-Keila 2. peatee rajamine, • Paldiski ja Pääsküla raudteejaamade laiendamine. Tööde käigus teostatakse raudteeülesõidukohtade moderniseerimine, mille lõppedes on tõkkepuudega varustatud 21 raudteeülesõidukohta (sh Riisipere-Turba lõik): Nissi, Kivitammi, Laitse, Vasalemma, Kulna, Keila jaam, Paldiski, Paldiski jaam, Põllküla, Klooga, Kloogarand, Niitvälja, Keila, Valingu, Saue, Laagri, Pääsküla, Hiiu, Nõmme, Tondi, Telliskivi 2.	ÜF	Raudtee kapitaalremont on Lääne-Harju liinidel osaliselt teostatud (tööd algasid 2017.a.)	Raudtee kapitaalremont on kõikidel Lääne-Harju liinidel teostatud. Balti jaama juurde on reisirongidele rajatud kaks seisuteed koos platvormidega ja kõik reisirongide teed on varustatud kontaktvõrguga. Pääsküla ja Keila vahele on rajatud puuduvad 2. peatee lõigud koos rajatistega. Paldiski ja Pääsküla raudteejaamad on rekonstrueeritud ja plaanitud mahus laiendatud, 21 raudteeülesõidukohta on moderniseeritud.	osaliselt	10,1	14,0	11,1	7,1	0,0	0,0	42,3
		omavahendid			jah	1,8	2,5	2,0	1,2	0,0	0,0	0,0
Liiklusjuhtimissüsteemide uuendamine	Paigaldatakse uus liiklusjuhtimissüsteem raudteeliikudele Tallinn-Tapa, Tapa-Narva, Tapa-Tartu ja Tartu-Valga. Automatiseeritakse liikluskorraldus, sh soetatakse tarkvara lahendus protsesside digitaliseerimiseks	Riigieelarve	liiklusjuhtimissüsteem on amortiseerunud 89% ulatuses raudteede pikkusest, liiklusgraafikute koostamine toimub käsitsi	liiklusjuhtimissüsteem on uuendatud kõikidel raudteeliikudel, kus toimub reisirongiliiklus, liiklusgraafikud on automatiseeritud	ei				16,0	15,0	52,0	83,0
		Omavahendid			jah, osaliselt	3,8	14,7	42,6	36,9	34,4	7,4	139,8
Tallinn-Tartu raudtee renoveerimine ja kiiruse tõstmine	Projekti tulemusena võimaldatakse 42 % Tallinn–Tapa–Tartu raudteeliini kogupikkusest reisirongidele kiirus 135 km/h. Välja ehitatakse kiirust 135 km/h võimaldav uus sild üle Emajõe. 11 kilomeetrit renoveeritakse rööbasteed (Tabivere jaama peatee ja Tabivere-Kärkna jaamavahe). 24 raudteeülesõidukohal teostatakse tööd, mis võimaldavad reisirongi kiirust 135	riigieelarve	Üle Emajõe kulgeva metallsilla eluiga on ammendumas, kiirus on seoses silladefektidest ja rööbastee ebapiisavast geomeetriast piiratud 100 km/h reisirongidele ja 60 km/h kaubarongidele. Tapa – Tartu raudteelõigul on ca 11 km puitliipritega	Üle Emajõe on rajatud uus sild. 42 % Tallinn–Tapa–Tartu raudteeliini kogupikkusest võimaldab reisirongidele kiirust 135 km/h. 24 raudteeülesõitu on moderniseeritud, mis võimaldavad reisirongi kiirust 135 km/h.	jah	3,7	10,0	0,0	0,0	0,0	0,0	13,7

	km/h ja suurendavad ohutust. Tööde käigus teostatakse tõkkepuudega varustamine ja lähenemiskiirkondade ümberarvestamine vastavalt kiirusele 135 km/h järgmistel raudteeülesõidukohtadel: Tuulevälja, Kulli, Aruküla, Raasiku, Parila, Kehra, Ülejõe, Vikipalu, Mustjõe, Aegviidu, Jäneda, Lehtse, Tamsalu, Nõmme (Kiltsi-Rakke), Rästvere, Rakke, Edru, Vägeva, Selli, Tooma, Kõola.		teelõike, mille seisund ei võimalda tõsta reisiringide kiirust üle 120 km/h. Liinile jäävad ülesõidud on moderniseerimata ning ei võimalda kiirust 135 km/h.										
Tapa-Narva raudteel kiiruse tõstmine	Projekti tulemusena võimaldatakse 66 % Tapa – Narva raudteeliini kogupikkusest reisiringidele kiirus 135 km/h. Projekti käigus renoveeritakse 54 km rööbasteed järgmistes jaamades ja jaamavahedes: Tapa – Kadrina, Kabala - Sonda, Sonda peatee, Sonda – Kiviõli, Kiviõli peatee, Kiviõli – Püssi, Püssi peatee, Püssi – Kohtla, Kohtla peatee, Kohtla – Jõhvi. 23 raudteeülesõidukohal teostatakse tööd, mis võimaldavad reisiringi kiirust 135 km/h ja suurendavad ohutust järgmistel raudteeülesõidukohtadel: Imastu, Kadrina, Hulja, Rakvere, Vaeküla, Kabala, Sonda, Vana-Sonda, Varinurme, Kiviõli, Irvalla, Püssi, Kohtla-Nõmme, Kohtla, Sompa, Toila, Oru, Konju, Megapõllu, Vaivara, Sinimäe, Auvere, Soldina. Töö iseloomuks on automaatse foorsignalisatsiooni rekonstrueerimine ja tõkkepuudega varustamine. Lisaks rekonstrueeritakse 2 raudteesilda.	ÜF	54 km raudteel on rööbasteel eluiga ammendunud, esinevad kiiruspiirangud. Kahe raudteesilla defektsus ei võimalda hoolduskuludega tagada liiklusohutust. Liinile jäävad ülesõidud on moderniseerimata ning ei võimalda kiirust 135 km/h.	66 % Tapa – Narva raudteeliini kogupikkusest reisiringidele kiirus 135 km/h. Kaks raudteesilda moderniseeritud. 23 raudteeülesõitu moderniseeritud, mis võimaldavad reisiringi kiirust 135 km/h	jah	6,0	5,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	11,0
		riigieelarve				jah	5,6	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Riisipere-Turba raudtee	Projekti tulemusnäitajaks on reisiringide kiirust 140 km/h võimaldav 6,2 km ulatuses rajatud uus elektrifitseeritud raudtee. Projekti käigus rajatakse olemasoleva Riisipere jaama ja rajatava Turba raudteepeatuse vahele raudtee, mille käigus toimub ka 3 silla remont/ümberehitus, 2 samatasandilise ülesõidu Nissi tee (raudtee km 52,47) ja Kivitammi tee (raudtee km 50,94) rajamine ning uue ooteplatvormi rajamine Turba peatuskohta.	riigieelarve	Tegemist on uue raudteelõiguga	Tegemist on uue raudteelõiguga	jah	7,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7,6
Raudtee ja raudteerajatiste kapitaalremont	Raudtee kapitaalremont (rööbaste, liiprite, ballasti väljavahetus) ning raudteerajatiste (sillad, truubid, tunnelid, viaduktid) kapitaalremont vastavalt aasta eelarvele	riigieelarve	teerajatistest (sillad, viaduktid, truubid) on üksnes 25% heas korras	Ettevõtte strateegias ja aastaearves planeeritud investeeringud on teostatud	ei	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	4,5	4,5	
		omavahendid			jah, osaliselt	1,4	2,2	3,0	3,0	4,8	0,0	14,4	
Kontaktvõrgu rekonstrueerimise II etapp	Rekonstrueeritud kontaktvõrk Tallinn-Aegviidu ja Vasalemma-Riisipere raudteelõikudel.	riigieelarve	kontaktvõrgu kogupikkusest on täielikult uuendatud 38%;	kontaktvõrgu kogupikkusest on täielikult uuendatud 100%	ei	0,0	0,0	0,0	5,4	41,9	0,0	47,3	

Muud (EVR)	Tapa-Tartu projekti raames teostatakse raudteeülesõidukohtade remont, mille lõppedes on tõkkepuudega varustatud 15 raudteeülesõidukohta: Veduridepoo, Moe, Nõmmküla, Kiltsi, Pedja, Sordi, Kalevi, Kärkna, Vasula, Vorbuse, Tiksoja, Põdrangu, Vao, Kassnurme, Näituse. Lisaks 9 raudteeülekäigukohale paigaldatakse foorisignalisatsioon Tallinn-Narva lõigul: Kitseküla, Veerenni, Raasikul 2 tk, Kehra 2 tk, Aegviidus 2 tk, Jõhvi. Lisaks muud põhivara soetused, sh päästerongi kraana ja 3 ratastraktorit, ülesõidukohtade moderniseerimine ja muud liikluskorraldusvahendid.	ÜF	-	Muuhulgas on moderniseeritud 15 raudteeülesõidukohta ja 9 raudteeülekäigukohta on paigaldatud foorisignalisatsioon	jah	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7
		omavahendid			jah, osaliselt	8,3	8,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Lelle-Türi raudtee rekonstrueerimine	Projekti käigus rekonstrueeritakse Lelle-Türi raudteelõik, mille tulemusena on võimalik reisirongidel sellel lõigul sõita 120 km/h.	ÜF	Lelle-Türi raudteelõigul on 13 km-l kiiruspiirangud.	Lelle-Türi raudteelõik võimaldab sõita reisirongidel kiirusega 120 km/h ja tulenevalt tee geomeetriast kohati 110 km/h.	ei	10,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10,2
		omavahendid			ei	1,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Side- ja turvangusüsteemide uuendamine	Jaamade varustamiseks ALSN-i teeseadmetega rekonstrueeritakse Tallinn-Väike ja Kiisa jaama liiklusjuhtimisseadmed. Dispetšertsentralisatsioonile üleminekuks ehitatakse ümber Liiva, Kohila, Rapla, Lelle, Võhma ja Viljandi jaamade liiklusjuhtimisseadmed. Lõigul Tallinn-Kiisa on jaamade varustamisel ALSN teeseadmetega ilmnenud tulenevalt lühikestest vahemaadest probleemid, mis nõuavad ülesõitude ümberehitamist teljeloenduritele.	omavahendid	liiklusjuhtimissüsteem on amortiseerunud	liiklusjuhtimissüsteem on uuendatud kõikidel raudteelõikudel, kus toimub reisirongiliiklus	ei	1,2	0,4	0,4	0,1	0,4	0,1	2,6
Rapla-Lelle raudtee rekonstrueerimine	Projekti käigus rekonstrueeritakse Rapla-Lelle raudteelõik, mille tulemusena on võimalik reisirongidel sellel lõigul sõita 120 km/h.	ÜF või omavahendid	Rapla-Lelle raudteelõigul on kiiruspiirangud	Rapla-Lelle raudteelõik võimaldab sõita reisirongidel kiirusega 120 km/h ja tulenevalt tee geomeetriast kohati 110 km/h.	ei	0,0	0,0	0,0	0,0	8,7	0	8,7
Liiva, Kiisa ja Kohila jaama teede remont	Vastavate jaamade jaamateede remont.	omavahendid	Jaamateed on amortiseerunud	Jaamateed on rekonstrueeritud	ei	0,0	1,2	0,0	0,0	0,0	0,0	1,2
Tallinn-Väike-Liiva raudtee rekonstrueerimine	Projekti käigus rekonstrueeritakse Tallinn-Väike-Liiva raudteelõik, mille tulemusena suureneb reisijate sõidumugavus reisirongis.	omavahendid	Tallinn-Väike-Liiva raudteelõik on amortiseerunud	Tallinn-Väike-Liiva raudteelõik on renoveeritud	ei	0,25	0,0	1,05	0,0	0,0	0,0	1,3
Muud (Edelaraudtee)	Kõik muud väiksemad investeerimisvajadused (nt raudteeülesõidukohtade katendite vahetus, elektrivõrgud jne), Hertu, Vahatsu, Kärevere, Ollepa, Pärsti ülesõitude seadmestamine AFS-ga	omavahendid	-	-	ei	0,8	0,5	0,7	0,5	0,3	0,3	2,9