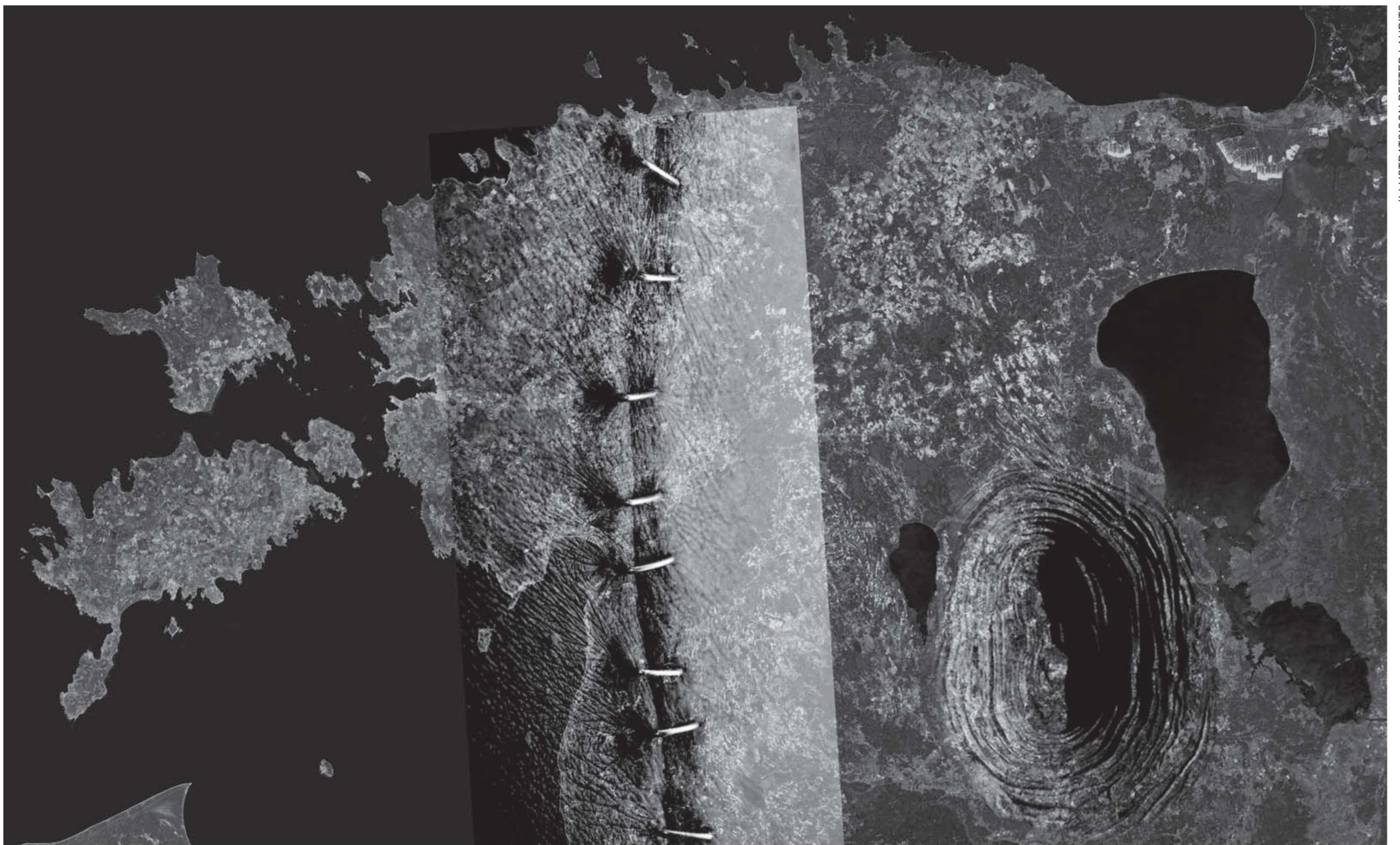




RAIL BALTICUT?



ILLUSTRATSIOON PEETER LAURITS

Vajame Eestit ühendavat, mitte lahutavat raudteed!

30. septembril 2016 ilmus Postimehes 101 inimese manifestne kiri, mis juhtis tähelepanu faktile, et Eestit jäädavalt muutev suurprojekt Rail Baltic ei saa sündida ilma sisulise avaliku aruteluta!

Täielik vaikus, salastamine ja avalikkuse ignoreerimine, hoolimata projekti hiiglaslikust mõõtmest (sh rahalisest mõõtmest) ning selle keskkonna- ja majanduse järelmitest Eesti tulevikule ei ole demokraatlikus riigis siiski võimalik ega normaalne.

Nüüd näeme, et 101 kiri on eesmärgi täitnud, avalik huvi ja kaasamõtleamise soov on ärganud, ent adekvaatset infot plaanide kohta napib endiselt.

Kasvanud on Rail Balticu hästirahastatud PR-töötajate surve kirja autoritele, keda tembeldatakse Kremli käsilasteks, vene mõjuagentideks ja küsimusi globaliseerimisvastaste protestiks, millele ei tasu tähelepanu pöörata jm värvikat.

Siiski, kirja autorite ja väga arvukate kaasamõtlejate siht on Eesti ühishuvide eest seismine – mõistlikud ühendused Euroopaga.

Meie kõigi südames on vajadus seista Eesti pika perspektiivi ühishuvide eest, Eesti tuleviku huvides.

2 Majanduslik hullumeelsus

Arukalt tehtud Rail Baltic või laiemalt mõis- tetuna hea raudteeühendus Euroopaga tee- nib meie Euroopaga sidumise, heaolu ning majanduskasvu suurendamise eesmärki. Ei ole kahtlust, et Balti riigid väärivad head raudteeühendust Euroopaga. Kuid arukat eesmärki rumalate sammudega ei saavuta. Seni puudub Balti lühikesel kiirraudteeju- pil usaldusväärne äriplaan, kust selguks uue raudtee kogu eluea maksumus ja rahasta- misplaan ning jooksvad tulud ja kulud. Kui- gi nii suure projektiga käivad kaasas hiiglas- likud riskid, siis nende maandamise asemel kibelevad poliitikud kiiresti ehitama. Praegu näitavad aga paljud märgid, et olemasolev Rail Balticu plaan ebaõnnestub majandusli- kult ning saame endale kaela vesikikivi, mille suurust me praegu hoomatagi ei oska.

Enne praeguse Rail Balticu kava analüüsi- mist tuleb lühidalt selgitada Euroopa raud- teetranspordi olukorda, sest loomulikult asetub meie projekt laiemasse konteksti. Reeglina on raudteed ja seal hulgas kiir- raudteed Euroopa Liidu liikmesriikides kahjumlikud ning pole mingit põhjust arva- ta, et Balti hõreasustusega riikides õnnestub pikaajegselt vastuvoolu ujuda. Euroopa Liidu kogupindala on kaks kord väiksem kui Ameerika Ühendriikides, kuid meie ranna- joon on kolm korda pikem. Loodusseaduste ja geograafiliste tingimuste vastu ei saa: kui on võimalik kasutada laevu, siis neid kasu- tatakse, sest meretransport on ja jääb raud- teest oluliselt odavamaks. Meie maailmajaos on raudtee osakaal teiste transpordiliikide hulgas oluliselt väiksem (10%) kui suures maismaamassiivis Ameerika Ühendriikides (37%) ning suuresti selle tulemusena on Eu- roopa raudteed kaks korda vähem tootlikud kui Põhja-Ameerikas. Iseäranis kaubavedu- de puhul on Euroopa raudteevõrgu välja- pääs olemasoleva taristu kulude alandami- ses, mitte aga pompoosetes uusprojektides. Rail Balticu erinevate ärimudelite ja trassikoridoride mõju võrdlemist on tehtud äärmiselt puudulikult ja seetõttu pole alust arvata, et olemasolev trassiootsus mõjutab positiivses mõttes suurimat hulka Eesti ini- mesi ja ettevõtjaid. Trassi tagamaa on vali- tud hoopis väikseim võimalikest.

Praegu näitavad aga paljud märgid, et olemasolev Rail Balticu plaan eba- õnnestub majanduslikult ning saame endale kaela vesikikivi, mille suurust me praegu hoomatagi ei oska

Tõsise lisaalternatiivina oleks võinud kaa- luda hoopis olemasoleva raudtee osalist re- konstrueerimine näiteks 160 km/h tasemele, Pärnu-Riia liini väljaehitamist ning Euroo- pa suuna rongidel muudetava teljelaiusega veermiku kasutamist. Näiteks Hispaania ja Portugali raudtee laius erineb Euroopa stan- dardist, kuid sellest hoolimata on nad saa- nud Euroopa Liidu toetusi, et ajakohastada olemasolevat raudteevõrku ja rakendada piire ületavatel liinidel muudetava teljelaiu- sega veermikku. Niisugust majanduslikult efektiivset varianti pole meil kahjuks üldse kaalutudki.

Laevatranspordiga konkureeriva raud- teejupi loomist alustatakse ebaloogiliselt ehk keskelt. Soome peaminister Sipilä ütles 3. novembril Tallinnas, et Rail Balticu õnnes- tumise eelduseks on tunnel, kuid mõlema hiigelprojekti kohta on senised majandus- likud kalkultatsioonid puudulikud. Seetõttu praegu Soome Rail Balticuga ei ühine. Kui uue kiirraudtee õnnestumise põhjapoolne eeldus on tunnel, siis lõuna pool Poola pu- delikaela likvideerimine. Poola riigil on ai- nult juttude tasemel olemas plaan, et kunagi tõuseb kiirus Poola idaosas 160 km/h-ni, kuid parimal juhul juhtub see aastaid pärast Rail Balticu kavakohast käivitamist. Kiiru- sest 240 km/h Poola territooriumil praegu tõsimeeli isegi ei räägita. Väga raske on ette kujutada kiirrongi, mis sõidab Eestis-Lätis- Leedus kuni 240 km/h ning siis jätkab Poo- las kiirustel 80-160 km/h. Poola kiirraudtee kui Helsingi tunneli osas igasugune kindlus, et need kunagi üldse valmivad. Niisiis, ise- gi kõige positiivsema stsenaariumi korral puudub Rail Balticul aastateks või isegi aastakümneteks majanduslikult efektiivne jätk Tallinnast põhja poole ja Poola–Leedu pii- rist lõuna poole, kuid trassi tuleb siiski töös hoida, üksiti konkureerida meretranspordi- ga. See on õigupoolest võimatu.

Tulud on üleproгноositud. Uus raudtee ehi- tatakse peajaslikult Soome ja Loo-de-Vene transiitkaupade vedamiseks, aga ta vastab hoopis kiirema ja kallima kaugreisijateveo tingimustele. Kui trass läbiks suurimaid asustuspiirkondi, siis kohalike reisijate jaoks võiks raudtee olla suurepärase liiklemis- viisi, aga teadupärast on praegune tagamaa minimaalne. Pikasõidugurmaanidel tuleb see-eest arvestada, et vastavalt AECOM-i plaanile sõidavad reisirongid ainult päeva- sel ajal. Öösel liiguvad hüpoteetiliselt kau- bakogused. Praegu lõuna-põhjasuunaline raudteekaubavedu praktiliselt puudub, kuigi taristu ja võimalused on olemas. Rail Balticu ametnike väitel peaksid tariifid olema prae- gustest 20-50% väiksemad, et kaubavedajad hakkaksid meie senist põhja-lõunasuunalist trassi kasutama. Kui sellel on tõepõhi all, kas peame siis selleks investeerima neli-viis mil- jardit eurot, et Balti riiklikud raudteefirmad oleksid nõus kuni poole võrra oma tariife alandama?

Rail Balticu tagantlukkajad näevad rongidele sobivate kohalikku päritolu kaubakogustena Via Baltica maanteel liiklevaid veoautosid. Tuleb vaid teha poliitiline otsus ning seada sisse teemaks ja veoautod sõidavad “vaba- tahtlikult” rongidele. Rekade vedamine ron- gidel sobib vaid suurtele veofirmadele, sest sihtjaamades on vaja veoautojuhte, kes ma- sinaga kliendini sõidavad. Pigem on reaalne, et autod kolivad laevadele, sest juba praegu on ligi pool veoautoliiklusest tehtud laevade abiga. Kuid ilmselt kõige tõsisem vastuar- gument veoautode transpordil rongidel on tõsiasi, et niisugusel juhul moodustab taara üle 60% veose kogukaalust. Kas keskkonna- aspektist on niisugusel veol mõtet?

Väga sarnane kiirraudtee meie Rail Balticu- le valmis Botnia lahe läänekaldal Umeå ja Höga Kusteni lennujaama vahel 2010. aas- tal. Üks suur eesmärk oli samuti teenindada Soome päritolu transiidivoogu. Kuid tulu- prognoosidega pandi Botnia Line raudteel kõvasti mööda: kui reisijaid pidi olema esi- mesel aastal 1,5 miljonit, siis tegelikult on nüüdseks jõutud alles 830 000-ni. Kauba- ronge nägid tasuvusarvutused ette 20 tükki

miselt sellest, kui kiiresti on siit võimalik jõu- da (ühistranspordi abil) mõnda rahvusvahe- lisse lennujaama.

RB projekt vajab uut hindamist. Selle juures tuleb asju vaadata tänapäevase pilgu- ga. Lennart Meri idee – istume hommikul Tallinnas rongi ja sööme õhtust Berliinis – realiseerub tänapäeval lennureisina, mis on mitte üksnes kiirem, vaid ka odavam kõigist sõiduvõimalustest maismaal. Siinjuures on oluline see, et võimalikult paljudest Eestimaa kohtadest saaks sõita rahvusvahelisse lennu- jaama. Meil on neid valida kaks – Tallinn ja Riia, mõlematele rajatakse juurdepääs RB-lt. See tähendab, et mida paremini on RB võr- gustunud, st ühendatud haruteede kaudu võimalikult paljude Eesti asulatega, seda pa- rem on Eesti inimeste seotus Euroopa ja kogu maailmaga ja seda paremini täidab RB oma esmaselt seatud ülesannet.

Kokkuvõtteks: RB täidaks eesmärki – ühendada Eesti maailma kaugeimate pai- kadega ehk pakkuuda kõigile Eesti elanikele võimalust reisida Euroopasse ning mujalegi kõige paremini uuendatud ja kaasajastatud Eesti-sisese raudteevõrgu abil.

Siinjuures pole otseselt eelistatud ühtegi mõeldavat RB trassi, sest loomulik on, et re- noveeritakse kõik Eestis kasutatavad raudtee- trassid. Eriti oluline on siinjuures Tartut Riia- ga ühendav trass, mis looks reisimisvõimalusi

Karli Lambot
logistikaekspert

AECOM-i häbelik, kuid realistlik plaan meie raudteevõrgu tulevikust. Kadunud on mitmed ajaloolised raudteeliinid. Viljandisse ja Valka ei saa, Tartust saab Riiga läbi Tallinna.



ööpäevas, kui tegelikult ollakse nüüd jõud- nud kolme rongini ööpäevas. Botnia Line tegelik käekäik on kinnitanud nende Root- si teadlaste seisukohta, kes leiavad, et sel- list tüüpi kallite uusprojektide asemel tuleb kõrvaldada hoopis kitsaskohad olemasoleva infrastruktuuris.

Kui Rail Balticul juhtub sama, mis Botnia Line’l ja kaupu ei tule, siis Euroopa kogemus näitab, et raha põletamise vältimiseks vajab niisuguse pikkusega rongiliini umbes 9 mil- jonit reisijat aastas, kes terve distantssi mak- sulistena läbivad. Ka kõige optimistlikemas plaanides on reisijate hulk meil kordades väiksem.

Hoolduskulud on alaproгноositud. Euroopa kahesuunalistel kiiretel liinidel, mida kasu- tavad ainult reisirongid, on hoolduskulud keskmiselt 60 000 eurot kilomeetri kohta aastas. Kui raudteeliine kasutavad ka kau- barongid, siis hoolduskulud tõusevad mär- gatavalt. Seega on AECOM-i uuringus näi- datud hoolduskulud kordades alahinnatud

Taaskasutuse väärtustamine RB rajamisel

Ene-Margit Tiit
ühiskonna- ja demograafiaekspert

Rail Balticu puhul tähendab taaskasutus RB rajamist maksimaalses ulatuses olemasoleva- le raudteetrassile selle asemel, et rajada uus trass. Taaskasutuse poolt ei räägi mitte üksnes tänapäevane säästev mõttelaad, vaid seda toe- tavad ka olemasoleva trassi ilmsed eelised.

Praegune asustusstruktuur on kujunenud enam kui sajandi vältel suuresti koos olemas- oleva raudteevõrguga. Mitmed Eesti linnadki on linnaks saanud tänu raudteele. Praeguse raudteevõrguga on seotud lisaks paljudele asu- latele ka maanteed võrk, sillad ja viaduktid – väga suur osa Eesti olemasolevast taristust.

Kindlasti on lihtsam ja võib-olla isegi hu- vitavam ehitada uus sirge raudtee võrdlemisi tühjale rabamaale. Aga tänapäeval ei tekita raudtee enese ümber elutegevust nii, nagu see toimus sada aastat tagasi, nüüd toimivad teised mehhanismid ja karta on, et ääremaale rajatud raudtee jääbki ääremaaks.

Raudteed on aga Eesti inimestele vaja. Raudteede osatähtsus reisijate kaugveo osas on küll olulisel määral kahanenud, kuid

raudtee on omandanud uue rolli. Tänapäeval ei ole raudtee see vahend, millega reisitakse tuhande kilomeetri kaugusele. Raudtee on pigem regionaalpoliitika osa, see on võima- lus käia 100–150 km kaugusel tööl või õppi- mas. Tunni-poolteise pikkune raudteesõit on reisija jaoks kõige otstarbekam ja säästlikum liikumisvõimalus – mugav, võimaldab kes- kenduda, töötada, lugeda või puhata. Seda näitab paljude Euroopa maade kogemus: raudteetranspordil on riigisisese liikluse pu- hul arvestatav osakaal. Loomulikult kasuta- takse lisaks riigisisesele liikumisele raudteid ka piiriüleses liikumises, kuid üldjuhul mitte kaugsõitudeks.

Mingi linna või asula ühendatus muu, kaugema maailmaga sõltub tänapäeval pea-

Tavarongide kiirus ei nõua pideva tara ehitamist raudtee äärde ja arvukate ökoduktide rajamist.

suuremale osale Eesti elanikest –sh kogu Ida- ja Lõuna-Eestile.

See, kui lai peaks olema rööpavahe, on vaid tehniline küsimus, mille ühel või teisel viisil lahendamine ei peaks otsust kallutama mingi konkreetse trassi valiku suunas. Mee- nutagem, et II maailmasõja ajal sõitsid Eestis kõik nn laiarööpmelised rongid kitsama va- hega rööbastel.

Tõsisem küsimus on rongide piirkiiirus. Riigisisese reisiliikluse puhul oleks nt 160–180 km/h, mis on Euroopa tava- (mitte kiir-) rongide puhul saavutatav, igati vastuvõetav. Eesti väiksuse tõttu ei ole suurema kiiruse- ga saavutatav ajavõit kuigi märkimisväärne, piirdudes enamasti mõnekümne minutiga. Tavarongide kiirus aga ei nõua pideva tara ehitamist raudtee äärde ja arvukate ökoduk- tide rajamist.

Kindlasti tuleb ka sellise kiiruse saavuta- miseks olemasolevaid raudteid kohati õgven- dada ja teravaid nurki siluda (st kurvide raadiusi suurendada). Võrreldes täies ulatuses uue trassi rajamisega on see siiski väiksema ulatusega töö, mis ei muuda asustusstruktuuri ega teisenda radikaalselt loomade elupaiku. Arvatavasti ei teki vana trassi rakendamise puhul kuigi sageli ka sellist olukorda, et ait ja kaev jäävad elumajast teisele poole raudteed.

Ülal esitatud arutelu vajab pädevat ja iga- külgset analüüsi, mis toodud seisukohti kin-

ja Eestis on need vähemalt 20 miljonit eurot aastas. Lisanduvad veel veeremi, jaamade jms opereerimiskulud, mis on samas suurusjärgus kui hoolduskulud.

Kahe paralleelse raudteevõrgu loomine viib paratamatult olemasoleva raudtee osalise likvideerimiseni. Praegune Rail Balticu kava on tõeliselt unikaalne eksperiment terve maailma jaoks. Nimelt võetakse kolmes äärmiselt madala asustustihedusega väikeriigis korraga kasutusele kaks erinevat raudteesüsteemi ning avalikkust töödeldes häbenevad otsustajad tegelikku mõju, mida uus trass vanadele raudteekoridoridele tekitab. Meil on juba praegu raudteekilomeetreid ühe elaniku kohta rohkem kui paljudes tööstusriikides. Nüüd ehitame juurde teise raudtee, mis olemasolevaga ei ühildu. Kaks raudteesüsteemi jäävad toimima paralleelmaailmates ja vägagi tõenäoliselt tugevalt kahjumlikena. Kuivõrd Eesti Raudtee selleaastane kahjum on juba ligi 20 miljonit, siis Rail Balticu lisandumisel tuleb riigieelarvest raudteevõrkudele kokku eraldada vähemalt 50-70 miljonit aastas. Selliste kulude puhul mõeldakse ainult ühest: kuidas kuluallikaid väiksemaks teha.

Meie ühine vastutus on väga põhjalikult kaaluda, kuidas muuta kulu maksumaksjale võimalikult väikeseks, nii et sotsiaalne ühishüve kaaluks võimalikult suurelt üle majandusliku ja loodusele tekitatud kahju. Kümme korda tuleb mõõta, enne kui meie maad sonkima hakata ja igaveseks kujunev raudteelõige ära teha. Otsus praeguse kava peatamise kohta ei tähenda mingil juhul uue raudteeühenduse või laiemas mõistes progressi ja arengu vastu olemist. See tähendab vastutuse tunnetamist lastelaste ees, kes meie otsused kinni maksavad, ning kaaseurooplaste ees, kelle maksurahadest tehtavatesse investeeringutesse meil ei ole mingil moel õigust kergemeelselt suhtuda.

Kahe paralleelse raudteevõrgu loomine viib paratamatult olemasoleva raudtee osalise likvideerimiseni.

nitaks või kummutaks, määraks praeguses olukorras (hinnates ka tulevikusuundumusi) optimaalse trassivaliku, piirkiruse ja muud tehnilised tingimused. Praeguse ehitusprojekti aluseks oleva AECOM-i analüüsi oluline puudus on, et valdavalt on pööratud tähelepanu loodava raudtee negatiivsetele mõjudele ja püütud astuda samme nende vähendamiseks. Raudtee positiivset mõju on mõõdetud peamiselt vaid reisijate arvuga (mille hindamise alused ei pärine reaalsest andmetest). Täiesti arvestamata on jäänud raudtee positiivne regionaal- ja sotsiaalpoliitiline mõju, mis ilmneks olemasoleva trassi renoveerimise ja aktiivse kasutamise tulemusena. Nimelt raudtee positiivse sotsiaalpoliitilise mõju alahindamise tõttu näibki, et raudteetrass on soodsaim siis, kui ta läbib võimalikult inimtühja piirkonda.

Seda, et tegelikult on raudtee Eestis kohalike reisijate jaoks väga vajalik, näitab Elroni rongide populaarsuse kiire kasv.

Kas RB-d on tarvis ka kiireks kaubaveoks Soomest Poolasse, nagu kavandavad RB ehitajad (ja on seda ka avalikult teatanud), pole seni veenvalt tõestatud, veel vähem on selge, kuivõrd selline kaubavedu vastaks Eesti inimeste huvidele. Igatahes RB esmasest eesmärgist – Eesti inimeste lähendamine Euroopa – jääb see küll kaugele.

REPLIIK

Raudtee on olemas. Miks rong ei sõida?

Meie arvates on võtmeküsimus kas olemasolev raudtee või uus trass. See valik määrab nii Euroopa raudteevõrguga ühinemise maksuse kui mõju loodusele ja Eesti raudteevõrgule. Vaidlus ei peaks keskenduma ühe või teise linna eelistamisele. Tuleb rõhutada, et Tallinnast Riiga ja Kesk-Euroopasse viiv raudtee on olemas (Tapa(!) kaudu) ja sellel on võimalik arendada rongiliiklust kiirusega 160 km/h, mis vastab ka kiirustele näiteks Soomes ja Rootsis. Eestist kaugemale kui Leetu sõites tuleb rööpmelaiuse erinevuse tõttu vahetada rongi, kuid kui võtta kasutusele rongid, kus rattapaari vahet on võimalik muuta, langeb see vajadus ära. Kui peetakse oluliseks kasutada Euroopa laiust (1435 mm), on võimalik üks Eestis olemasolev raudteetrass viia sellele laiusele (või lisada olemasoleva kõrvale uus 1435 mm rööpmepaar). See on võimalik nii Tartu, Pärnu või isegi Viljandi kaudu kulgevatel trassidel selle vahega, et kaks viimast nõuavad suuremaid lisainvesteeringuid ja osalt ka sirgemat trassi.

Sellest siis ka paar küsimust, millele RB kavandav minister peaks vastama:

- 1. Miks ei ole taastatud rongiühendust Kesk-Euroopaga olemasoleval trassil ja püütud seal arendada ka Soome transiiti, mis praegu kavandatud Rail Balticu majandusanalüüsi kohaselt peaks RB viima kasumisse?
- 2. Kas ülal nimetatud võimalusi kasutada olemasolevat raudteevõrku on seoses RB kavandamisega analüüsitud ja millised on olnud analüüsi tulemused?
- 3. Millistel kaalutlustel on hakatud kavandama uuel trassil kulgevat kiirraudteed (240 km/h), mida selle majandajana ettenähtud Soome transiit ei vaja? (Väidetavalt hakkaks kaubavedu toimuma kiirustel kuni 120/h.)

Jaak Maandi
Jüri-Karl Seim

Baltimaad vajavad inimsõbralikku Rail Balticut

Raik-Hiio Mikelsaar
meditsiiniprofessor

Aastal 2004 sätestati Euroopa Parlamendi ja nõukogu poolt üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise 27ndaks prioriteetprojekti Rail Balticu (tookordse nimetusega Rail Baltica) (RB) rajamine. See oli suurepärane algatus, mida lubati piisavalt rahastada. Kahjuks aga unustasid suurejoonelised Euro-algatajad läbi arutada ja kirja panna kõige olulisemat – demokraatia nõutele vastavat RB kontseptsiooni (arusaama), mistõttu head raudtee-edendamise kavad jooksid algul Leedu alal ja hiljem ka Eestis ja Lätis ummikusse. Vaatame seda protsessi allpool lähemalt.

Esmalt toome ära nn tervemõistusliku kontseptsiooni (TMK), mida RB organisatorid polnud enda ja teiste jaoks selgeks teinud. On iseenesestmõistetav, et RB edendab raudteeliiklust 1) Balti riikide sees, 2) Balti riikide vahel ning 3) Balti riikide ja naabermaade vahel. Seega peab RB saavutama kompromissi: tagama samal (ühe- või kaheööpmepaarilisel) trassil ühelt poolt efektiivsemat rahvusvaheliste transiidivõrgude liikumist (kaugsõidurongidega) ning teiselt poolt kiiremat riigisisest kaubavedu ja reisiliiklust kõige suurema asustatusega alade vahel (lähisõidurongidega).

2007. a jaanuaris avaldatud Euroopa Komisjoni Regionaalpoliitika Peadirektoraadi RB teostatavusanalüüsis COWI pakuti välja kolm investeerimispaketti, mille kohta tehti majandus- ja finantsanalüüs. Selle põhjal kavandati järgmine RB trass: Tallinn-Tapa-Tartu-Valga-Valka-Valmiera-Cēsis-Sigulda-Riga-Šiauliai-Kaunas (vt joonis). Rahvusvahelise RB trassi valik Tallinna ja Riia vahel vastas seega igati TMK-le: 1) Tallinna-Riia vaheline kaarekujuline transiiditee ei oleks palju pikem neid linnu ühendavast sirgjoonest ja 2) raudtee läbiks kuut linna, millest Tartu on Eesti haridus-, teadus- ja kulturikeskuseks.

Edaspidi sündis aga TMK vaatepunktist eriti ränk lugu. Avalikkuseni mitte jõudnud põhjustel ja ajenditel telliti pärast 2007. a tasuvusanalüüs mitteusaldusväärseks osutunud firmalt AECOM, mille tulemuste põhjal

asendati 2011. a igati sobiv COWI teostatavusanalüüsi põhjal tehtud, olemasolevate raudteerajatiste rekonstrueerimisel põhinev ülalkirjeldatud trassikavandi lõik Tallinn-Tapa-Tartu-Valga-Valka-Valmiera-Cēsis-Sigulda-Riga kabineti vaikuses täiesti uue “joonlaua-trassiga” Tallinn-Pärnu-Riga. Sel line asendus on täiesti vastuolus TMK-ga: Eesti pealinnast Pärnusse ja Läti pealinna jõuaks küll päris kiiresti ja otse, aga tõsiselt eiratakse regionaalpoliitiliste huvide rahuldamist: põhitrassist jääksid välja kuus olulist linna, nende hulgas koguni haridus-, teadus- ja kultuurilinn Tartu. Uue, Pärnu kaudu RB trassi rajamine tekitaks majandus-, loodus- ja sotsiaalkatastroofi, sest Eestit hiigelvalliga pooleks jagamine 1) oleks hirmkallis ja nõuaks seniolematuid omafinantseeringuid, mis kurnaksid välja niigi raskes seisus ülejäänud raudteevõrgu, 2) ammutaks asjatult tühjaks siinsed kruusavarud, 3) lõikaks läbi loomade senised liikumisteed, mille asendamine ökoduktidega maksaks miljoneid eurosid ja oleks ebaefektiivne, ja 4) sunniks võõrandama üle pooletuhande maakodu.

Varsti pärast 2011. a RB trassi suuna saladuslikku muutmist asusid mitmed kodanikuaktivistid eesotsas Hardo Asmäega protestima TMK-vastase RB trassimuutmise vastu. Ka käesoleva kirjutise autor on koos Hardoga Riigikogus parema raudtee eest argumenteerimas käinud. Kuna üksikprotestijate tegevus ei andnud tulemusi, siis lülitusid tänava sügisel võitlustulle ka ühiskondlikud organisatsioonid: 30. septembril avaldati ajalehes Postimees 101 avaliku elu tegelase protestipöördumine, oktoobris esitati EKRE volikogu poolt pöördumine Eesti rahvale ja koguti Roheliste poolt organiseeritud petit-sioonile üle 1300 allkirja. Uue, Pärnu kaudu RB trassi rajamise vastu on välja astunud ka Eesti Rooma Klubi. 4. novembril esitas RB-protestiavalduse EVA Tartu piirkonna juhatuse ja 29. novembril korraldasid neli Lõuna-Eesti vabaerakondlast “dessandi” Lätimaale, kus nad kohtusid Valkas linnajuhtidega ja Riias Läti transpordiministeeriumi esindusega. Nimetatud ministeerium oli meie protestivisiidist silmanähtavalt häiritud, ilmselt kardetakse Eestis tekkinud “raudtee-revolutsiooni” ülekandumist lõunavabariiki. Miks muidu tehti Läti poolt kohe kohtumisyrgsel päeval (õnneks nõrgalt argumenteeritud) avaldused Vikerraadiosse ja Postimees online’i, milles üsna abitult püüti Eesti dele-

gatsiooni seisukohti maha suruda.

On ilmselge, et kohe tuleb lõpetada Balti riikidele ja tervele Euroopale korvamatut hiigelt kahju tekitava gigantomaanilise RB trassi planeerimine ja tuleb asuda kavandama ja rajama TMK-le vastavat inimsõbralikku RB-d. Kuna Eesti on saamas Euroopa Liidu eesistujamaaks, siis on meil lausa kohustus alata Baltimaades koostööd rahvusvahelisi ja rahvuslikke huvisid maksimaalselt rahuldava kiirraudteeühenduse loomiseks.



Maarja Lõhmus

ühiskonna- ja ajakirjandusekspert

Eesti avalikkus murdis end avalikuks viimati ca 30 aastat tagasi, kui 1987 veebruaris lausus Hando Runnel ülikoolis fosforiideteemalisel koosolekul “oleme okupeeritud maa ja kolonisaatorid käituvad me maaga nagu asumaaga“, mille eest karistada sai Eesti Raadio otseülekande vastutav toimetaja Enno Kiviloo. Priit Pärna “Sitta kah!” oli seejärel võitlus Eesti perifeeria ja asumaana määratlemise vastu. Karikatuuri esitamise juures 7.5.87 Sirp ja Vasaras rubriigi pealkiri “Karikatuurivõistluse lõpp on käes!” resoneerus kenasti võidupiltidega ja võimendas nende retoorikat. Seega, 1987 algas periood, mil Eesti üle otsustuskese võeti kohapeale, Eestisse tagasi.

Aastatel 2016–2017 oleme olukorras, kus Eesti ametnikud, kes saavad palka Eesti huvide eest seismiseks, võivad Eesti otsustuskeset nihutada taas väljapoole Eesti enda avalikkust, leides selleks olematuid põhjendusi *à la* “kiire“, kuni kirjanduslike kontrastiprintsiipide ja metafooride retoorikana *à la* “Kas Eesti peab siis olema üksik soosaar“, samas on jäetud tähtsad teemad läbi arutamata Eesti teadlastega ja avalikkusega.

Kas peaministri Eesti “soosaare“ metafoor kui mustvalge vastanduse ja arutamisest keeldumise retoorika on adekvaatne, kui küsimus on ratsionaalse ja informeeritud avaliku arutelul vajaduses?

Kas keskkonnaministrilt kostev “arusaamatu” on piisav olukorras, kui teemad on tema haldusalas?

Kas Eesti üle otsustuskese on ikka Eestis ja Eesti avalikkuse käes?



Küsimus on, kus on praegu Eesti pika perspektiivi otsustuskese?

Kas Eesti üle otsustuskese on ikka Eestis ja Eesti avalikkuse käes?

Avalikkus on see mentaalne keskkond, kus toimub ka reaalsuse (protsesside) tõlgendamine. Need tõlgendused ja arutlused mõjutavad omakorda tulevasi sündmusi ja protsesse. Seega on inimestel avaliku välja kaudu esiteks maailmas ja ühiskonnas toimuvast ülevaade, teiseks saavad nad oma suhtumisega suunata nii avaliku välja moodustavaid arvamusi kui ka reaalseid protsesse ja otsustusi.

Toimiv avalikkus on demokraatias sama oluline kui rahvuslik koguprodukt, see on mentaalse jõukuse ja vabaduse üks näitaja, usalduse garant.

Eeldame, et ajakirjanduslikel aruteludel on tähendus ja jõud mõjutada üldisi otsustusi ja protsesse.

Euroopas on toimiv avalik väli keskseks väärtuseks, selle kujundamise ja hoidmise

nimel pingutatakse. Küpseid demokraatiaid eristab pseudodemokraatiatest avaliku välja reaalne toimimine, oluliste pika perspektiivi küsimuste toomine avalikkuse aruteluks, kogemuste analüüsi rakendamine – otsustamine ei toimu mitte huvigruppide ja välisfirmade, vaid püsielanike ühishuvisid arvestades..

Eestile oleks hädasti vaja sellist avalikku välja, kus tegeldaks ühiste, tõepoolest oluliste teemadega, arendataks dialooge ja hoitaks otsustamisprotsesse asjatundjate abil avalikkuse pilgu all. Niisamuti on vaja ühishuvide eest seisvate spetsialistide foorumeid, kus sotsiaalteadlased ja praktikud saavad koostöös olulisi küsimusi parimal viisil lahendada.

Väikeriigi jaoks ei ole avaliku välja toimimine mitte ainult pragmaatiline, vaid ka eksistentsiaalne küsimus. Oma tegevuse mõtestamine ja arutelud on eriti olulised, sest pole võimalik raisata inimressurssi “eksperimentideks“, iga pere heaolu on tähtis.

Demokraatliku ühiskonna huvides on hoida avalik väli avatuna ja toimivana. Suletud totalitaarsed ühiskonda iseloomustab aga avaliku välja piiratud ulatus, avalikkusesse lubatakse ainult piirajate huvidele vastavad persoonid – tekstid – tõlgendused. Tõlgenduste piiramise strateegiana funktsioneerib siin tsensuur mis tahes vormides.

Avaliku välja toimimise kvaliteedist on saanud maailmas usutav indikaator kogu sootsiumi tüübi määratlemisel: ei saa olla suletud ühiskonda laia toimiva avaliku väljaga ega avatud demokraatlikku ühiskonda ilma toimiva avaliku väljata.

Tänapäeval on tehnilised võimalused erinevate meediakanalite ja internetirakenduste näol avalikkuse toimimiseks ja toetamiseks väga laiad.

Samas just tänu kiirele tehnorengule oleme uuesti avalikkuses ka teelahkmel: kas avalikkus muutub tehn-ametnike formaalseks sihiratsioonalseks teatamispaigaks või avalikkus võtab IT-võimalusi kasutades hoopis laiendada sotsiaalset elumaailma ala.

EESTI KUI AVATUD ÜHISKONNA TOIMIV PROTÜÜP KA IT-MAAILMAS

Kui oleme IT- ja infoühiskonna propageerijad, siis peab meil endil ühiskonna esindusportfoolios olema see töötav prototüüp ette näidata.

Mis mõtet on võtta silmakirjaliku avalikkuse suunda, kus IT-propaganda on väljapoole mõeldud mainekujundusprojekt, mis sisemiselt ühiskonna enda jaoks praktikas ei tööta.

Kas tähtsam on pidev hirm ja tegutsemine muljejätmiseks “mis meist arvatakse“ või on vaja saavutada taas kriitiline ratsionaalne toimiv avalikkus, mille keskmes on adekvaatne ajakirjandusavalikkus – läbiarutatud konsensus ühiskonna pika perspektiivi valikutes?

14.10.2016

Kiri peaministrile

Mati Hint

Väga austatud Jüri Ratas

Raske valiku hetkel võib iga sümpatiseeriv toetuseavaldus anda jõudu teha iseendaks jäämise otsus. Arvan, et Keskerakond ei peaks valitseva erakonnana tundma kohustust ilmtingimata jätkata eelmise valitsuse ajal vastu võetud otsuste või kavatsuste täideviimist. Keskerakond ei ole (vähemalt otseselt ja erakonnana) seotud ei Rail Balticuga, ei Tallinna Sadama korruptiivsete praamiprojektidega, ei Gunnar Oki raportiga ega ka vägivaldse haldusreformiga või e-valimistega. Kõik loetletud projektid (ja paljud teised, natuke vähem olulised) tooksid kaasa (või on juba toonud/toomas) pöördumatuid ja ettenähtamatuid tagajärgi meie Eesti elulaadile, kultuurile, moraalile, majandusele. Olen jälginud uue valitsuskoalitsiooni võtmeisikute sõnavõtte, otsides märke, mis laseksid loota, et uuenev valitsus sõandab korrigeerida lahkuva valitsuse (ja eriti Reformierakonna) meelevaldselt ja avalikkust kaasamata tehtud otsuseid. Olen mõningaid selliseid viiteid leidnud.

Pinged Eesti ühiskonnas on väga suured, pettumus korruptsioonist ja selle kinnimätsimisest, meelevaldsetest otsustest ja teisitiarvajatest ülesõitmisest võib võtta käegalöömise mõõtmed. Lootused uuele valitsusele on suured. Kui rahvas – ka haritlaskond rahva hulka arvatuna – nüüd pettub, siis võib see olla saatuslik kogu Eestile. Uuel valitsusel peaks jätkuma meelekindlust näidata, et valitsejate ja ühiskonna vaheline lõhe on ületatav, et kaasamine saab veel tulla armutu konkurentsi ja kõrvaletõrjumise asemele.

Sellepärast kirjutangi: valitsusel peab olema julgust peatada või tõmmata pidurit algatustele, millele on ühiskonnas suur vastuseis. Mitte et need algatused lõplikult maha matta, vaid et otsida paremaid ja võimalikult paljusid rahuldavaid lahendusi. Ei ole vaja, et uus valitsus jätkaks riskantsete projektidega, peitudes ettekäände taha, et rong on juba liikvele läinud ja meie pole selles süüdi. Ei ole vaja, et Jüri Ratase valitsus kirjutataks ajalukku kui Rail Balticu kõige hukatuslikuma trassi tegelik ehitaja või eestikeelsele ülikoo-

liharidusele hoobi andja. Tuleb julgeda vastu seista sildistajate ja demagoogitsejate kampaaniale. Sõakust selleks peaks andma teadmine, et teil on, kelle käest nõu küsida: mitte ainult valitsuse poliitilised nõunikud, vaid ka Eesti teadlaskond.

Rail Balticu vastustamine võib kujuneda rahvaliikumiseks, millel on Eesti ühiskonna mastaabis määratu suur intellektuaalne ja emotsionaalne potentsiaal: Eesti Rooma Klubi, Eesti Looduskaitse Selts, Eesti Geograafia Selts, 101 kiri, MTÜ Avalikult Rail Balticust, suur osa loomeliitude liikmeskonnast, kõigi ülikoolide professorkonna ja õppejõudude esindajad. See võrgustik suudab adekvaatselt analüüsida Rail Balticu erinevate trassidega seonduvaid probleeme ning hinnata ka välismaalt tellitud prognooside tõsiseltvõetavust. Selles võrgustikus osalejate põhiseisukoht on juba aastaid suhteliste ühtne ja praegusel hetkel veelgi ühtsem ja põhjendatum: Eesti vajab parimat võimalikku ja jõukohast raudteevõrku, nimetatagu seda pealegi Rail Balticuks, aga Eestile ei ole jõukohane ega majanduslikult mõttekas Rail Balticuna esitatav nn joonlauatrass Tallinnast üle Pärnu Läti piirini, mis pealegi lõhub ja laastab ennenähtamatul määral Lääne-Eesti ökoloogilisi ja sotsiaalseid struktuure (650 pere kannatustest rääkimata). Tartu jätmine raudteeühenduste mõttes tupiklinnaks ning Kagu-Eesti majandusarenduse soikujäämine oleksid praegu projekteeritava Rail Balticuga kaasnevad Eestile tervikuna eksistentsiaalselt saatuslikud valearvestused. Ühelegi erakonnale ei tuleks kasuks sattuda vastuollu rahvaliikumisega, mille eesmärgiks on Eesti säästmine.

Praegu on Rail Balticu joonlauatrassi Tallinn-Pärnu eestvõitlejateks vastustajatega võrreldes väike poliitikute ja asjast otseselt ja isiklikult huvitatud majandustegelaste ringkond ning juba formeerunud bürokraatlik struktuur, millele Rail Balticu ehitamine Euroopa Liidu abiga on rikkalikuks toimumisahelaks. See seltskond ei argumenteeri, vaid tegutseb. Argumenteerimiseks ei saa ometi pidada seisukohta, et Rail Baltic tuleb praeguseks kavandatud kujul ehitada kasvõi selleks, et valmistada meelehärmi Vladimir Putinile ja tema kaaskonnale. Eesti poliitikud peaksid kõigepealt seisma Eesti huvide eest.

Selle lootusega soovin Teile jõudu ja julgust.

Lisan Ameerika riigivalitsemise ja õiguskorra filosoofi John Rawlsi põhimõtete valiku, mida oleks kasulik mõnikord üle lugeda (John Rawls. *Õiglus kui ausameelsus. Taas-esitus*. Tõlkinud Tanel Vallimäe. Tõlkinud Tanel Vallimäe. Avatud Eesti raamat. Tallinn: Valgus, 2015):

- ühiskond peaks olema vabade ja võrdsete kodanike koostöösüsteem, kus eeldatakse vastastikust ausameelsust;
- võrdsed põhivabadused olgu tagatud kõigile kodanikele;
- ainult pluralismi reaalne olemasolu ja lojaalse opositsiooni tolereerimine annab valitsusele legitiimsuse;
- ühiskonnaliikmete võimaluste aus võrdsus (ja institutsionaalsed instrumendid, et seda võimalikult suuremal määral saavutada); enamkindlustatud ei tohi olla heal järjel nende arvel, kes on halvemal järjel (vrd Juhan Parts: "Rikkusele ei tohi seada mingeid piire!");
- majanduslikku ja sotsiaalset ebavõrdsust tuleb püüda reguleerida ja kontrolli all hoida, et takistada ühiskonna ühe osa domineerimist teiste üle;
- igauhe põhivajadused peaksid olema rahuldatud;
- õigluse üldkontseptsioon näeb ette, et kõige vähem kindlustatute olukord oleks võimalikult hea (siis kasvab ka enamkindlustatute heaolu);
- eeldatakse, et kodanikel on moraallivõime, kaasa arvatud arusaamine, mis on väärikas elu ja väärikad elueesmärgid;
- tähtis on majanduslik vastastikkus ja kodanike eneseaustus;
- taustaõigluse (õigluse kui ausameelsuse) olemasolu peab olema tajutav ja säilima läbi aja, et juurduks ootus õiglusele kui ausameelsusele.

Ja palju muud, mis Eesti riigiideoloogia peavooluga kuidagi ei sobitu, küll aga on hästi kujutletav Põhjamaades.

Tomatid turuplatsil

Tanel Ots

Saku vallavolikogu esimees
Avalikult Rail Balticust

Agora on antiikkreeka linna keskväljak ja turuplats, aga ka areen riigi vaimse ja poliitilise elu väljendusteks. Siin on Euroopa kultuurihäll näinud kõne- ja väitluskunsti avaldusi, mis kujundavad tänapäevani meie läänelikku mõtteruumi. Turuplatsi kontekst on asendamatu ka selle poolest, et alati on käepärast mõni riknema kippuv tomat. Me oleme säilitanud jätkusuutliku ja elusa ühiskonna tänu sellele, et umbisikuline tomat on jäänud lettide varjust viskamata ja selle asemel on püütud veenda, ümber lükata, tõestada ja kaasa kutsuda.

Eestile parema Rail Balticu saamisega on läinud vastupidi. Järjest enam tuntud ühiskonna- ja kultuuritegelasi astub oma näo ja nimega turuplatsile välja sügavat muret väljendama, kuid arutelupartner puudub ja tomatisadu tiheneb. Siiani ei ole saanud selgeks, kes seda suurprojekti juhib, kes vastutab. Olen isiklikult püüdnud rääkida paljude tipp-poliitikutega. Endised majandusministrid annavad ühest suust mõista, et nemad pole selle projektiga otseselt tegele- nud. Enamus ministreid ja riigikogulasi on suurinvesteeringu üksikasjadest ja ohtudest pigem tagasihoidlikult informeeritud. Sõna- ga, kui otsustamise hetk oleks täna, siis puu- duks selle tegijatel ja hilisematel vastutajatel selleks piisav pädevus. See polegi nende süü, kuni tomatit ei haarata.

Samal ajal tutvustatakse meile regulaar- selt esinduslikke avalikke uuringuid, mis näitavad eestimaalaste üsnagi suurt tead- likkust RB projektist ja ka toetust sellele. Tunnistan, et üle kolme aasta teemasse sü- venenuna oleksin mina küll hädas sellisele küsitlusele vastamisega. Liiga palju on vas- tamata küsimusi, kasvõi rahastamise osas. Olulisel määral on muutunud ka põhilised eeldused. Kui kunagi planeerisime kiiret reisiühendust Euroopa südamega, siis nüüd

tunnistab RB projektijuht Kaunissaare ERR otse-eetris, et tema ei kujuta ette inimest, kes selle rongiga Berliini sõitma hakkab. Kui aga reisirong on Eestit poolitaval tam- mil harv nähtus ja kaup ei liigu kiiremini kui 120km/h, siis milleks nii suur investeering kõigi viaduktide ja piirdeaedadega? Küsijaid on piisavalt, aga vastuseks lendavad vaid tomatid. Mäletan ligi aastatagusest vestlust Siim Kallasega, kes samale küsimusele vasta- tes, kes seda projekti juhib, vastas mõtlikult, et ei tea. Pisut hiljem esitas aga oma mõtete sees ise selle küsimuse: tõepoolest, kes ju- hib? Eesti senine otsustamise tasand piirdub ühe ministeeriumi kantsleri antud allkirjaga ja Vabariigi Valitsuse otsusega Euroopa üh- tekuuluvuse fondist raha taotleda. Kui pal- ju seejuures sisulisi küsimusi arutleti ja kas keegi vastutab, ei ole seejuures teada.

Kui küsida, kes siis üldse selle teema- ga tegeleb, kui häälekas kodanikuühiskond kõrvale jätta. Väidan, et esiteks on meil 2–3 ametnikku, võib-olla teatud küsimustes isegi 4 või 5, kes Rail Balticu telgitagustega väga hästi kursis. Enamus kodanikuühenduste esindajate kohtumisi erakondade fraktsioo- nide või komisjonide liikmetega on tegelikult senini toimunud nii, et poliitik jääb mugava- le kõrvaltvaataja positsioonile. Kodanik vas- tandatakse elukutselise ametnikuga Majan- dus- ja Kommunikatsiooniministeeriumist. Räägitakse üksteisest mööda, sest vabakond on esitanud suuri ja põhimõttelisi küsimu- si, ametniku pädevus aga piirdub otse läbi Eesti kihutava kiirraudtee ehitamise töö- käsuga. Nendega on kaasa kõlanud mõned Euroopas töötanud ametnikud. Teame juba üksteise väiteid peast, nii et oleksime valmis selles näidendis kasvõi rolle vahetama. Taas on kulunud mitu kuud, tegelikku dialoogi ühiskonnas ei teki, teine pool puudub, to- matid lendavad. Uhkusega on kiidetud, et

RB projektijuht Kaunissaare tunnistab ERR otse-eetris, et tema ei kujuta ette inimest, kes selle rongiga Berliini sõitma hakkab. Kui aga reisirong on Eestit poolitaval tammil harv nähtus ja kaup ei liigu kiiremini kui 120 km/h, siis milleks nii suur investeering kõigi viaduktide ja piirdeaedadega?

Eesti on järjest enam saamas tugevaks amet- nikeriigiks. Siin ongi selged plussid, näiteks ei tule igale pikaajalisele protsessile poliiti- line laetus sugugi kasuks. Miinusteks antud kaasuse näitel võib pidada, et ametnik võib olla kättesaamatu partner vahetult meediaga suhtlemisel, hoopis keeruline on tema peale panna sellist vastutust, mis põhimõtteliselt peab olema poliitiline. Ammugi ei ole amet- nikul huvi ega sundi kodanikuühiskonnaga arvestada enam kui kohustusliku “kaasami- se” linnukese kättesaamine.

Teiseks on riigi poolt Rail Balticu teemat promoma palgatud PR-firma. Asjaosalised avasid ise oma kaardid Poliitika.guru 42. nä- dala Memorandumis ning samanimelises nädalaülevaate saates raadios Kuku. Seal kus kõik RB teemal sõna võtvad kodani- kud valeväiteid kasutades sarjata said, te- gid mehed ka kiiduväärselt avalduse, et ei ole teema suhtes erapooletud oeldes, “*Full disclosure*: Rail Balticu teemaga on kaks poli- tika.guru toimetuse liiget igapävaselt seotud. Andres Kaju annab selleteemalist PR-nõu ja Keit Kasemets töötab Majandus- ja Kommu- nikatsiooniministeeriumis.” Ja seda, et saate tegijad tõepoolest erapooletud ei ole, tõestasid nad järgmise nädala saates. Kui möödaläinud nädala jooksul oli olulistes väljaannetes ilmu- nud mitmeid RB teemat käsitlevaid kaalukaid seisukohti, siis leidsid saatejuhid sellest ma- terjalist tsiteerimisväärsena üksnes ühe artikli kommentaariumis leiduva samasooliste kohta käiva rõveda nalja. See lause pandi omakorda iseloomustama kõiki RB suhtes teisiti mõtle- jaid. Mis aga peamine, seekord oma seotust Rail Balticu teemaga enam ei deklareeritud. Vaadates muidu nii audititava poliigika.guru saate toimetuse liikmete tutvustusi kodulehelt, võiks eeldada tohutult kompetentsi antud tee- maga tegelemiseks. Selle asemel on aga siduv tööleping, mis ei võimalda argumenteerida

ega jätta ka vaikimist võimaldavalt ükskõik- seks. Nii lendavadki Kuku raadio Poliitika. guru nimelises saates tomatid, selja tagant ja üsna madalalt, leti varjust. Siitpeale on näha, kuidas propagandamasin töötab täistuuridel, püüdes ennetada iga kodanikualgatusi Rail Balticu teemal.

Kolmandaks tuleb tõdeda, et räägime neist asjust äreval ajal. Kõikjal läänes otsi- takse murelikult riigiseinast pragusid, mille võivad olla tekitanud Brexit, Trump, hilju- tine hääletus Itaalias või mõnes võtmeriigis saabuvad valimised. Sama lihtsalt nagu ole- me idanaabrite poolt näinud sõimusõna “fa- šist” kasutamist, tuleb nüüd iga teisitimõtleja vaigistamiseks välja Vene kaart. Üks Riigi- kogu liige ütles otse: kui soovite RB tänast suunda kahtluse alla panna, siis võite kohe ka Pikalt tänavalt (Vene saatkond) läbi käia. Sel päeval, kui Postimees avaldas Tunne Ke- lami artikli Vastuseis Rail Balticule on vesi Kremli veskile, tervitas Toomas Kiho 101 ühiskonnategelase siselistis Eesti armastatu- maid vaimuinimesi sõnadega: Omalt poolt tervitan kõiki meid – populistide, isolatsio- niste, kremli ööbikuid, mainekahjustajaid... ja seda kõike veel nii vastutusrikkal ajal, kui sõjaoht tugevneb ja EL eesistumine läheneb. Häbi võiks meil olla!

Häbi asemel on valus. Kuni siin lehes esi- tatud peamised vastuväited pole ümberlük- kamist leidnud, püsib ka mure. Kaks kindlat seisukohta vajavad aga rõhutamist. Selle väl- jaande taha kogunenud inimesed ei süüdista ega otsi riidu, kuid on valmis välja otsima fosforiidisõja aegsed loosungid ja laulud. Teiseks, me ei ole Rail Balticu vastased, ole- me kogunenud, et olla Eestile kõige parema raudteeühenduse poolt. Saame keskel kokku ja räägime, millise Eesti soovime oma laste- lastele pärandada.

“Ootamatused” Rail Balticult

Priit Humal

Avalikult Rail Balticust

Tulevikku ei saa täpselt ja kindlalt ennusta- da, kuid mõned arengud on siiski tõenäoli- semad kui teised. Näiteks poes on tõenäoli- ne, et kassas küsitakse raha. Kui Rail Balticu kavandamisel lähtutakse vaid ideest, igno- reerides vajadust selle kaasmõjusid analüü- sida, on “ootamatused” paratamatud.

Ükskõik kas ideeks on “viie tunniga Berliini” või “mitte jätta euroraha ripakile”, tuleb ausalt analüüsida, mida selle idee jä- rel käimine nii positiivset kui ka negatiivset kaasa toob. Samuti seda, millised on riskid, kui kõik ei lähe plaanipäraselt.

Positiivseid ootusi on Rail Balticu (RB) projekti vedajate poolt alati meelsasti väl- ja toodud. Negatiivseid mõjusid ametlikult polegi ning nende esitajaid tembeldatakse vastasteks. Ka negatiivsed mõjud tuleks pro- jekti vedajate poolt ausalt ja objektiivselt väl- ja tuua ning neid arvestades teha kaalutletud otsus. Iga oluline negatiivne mõju, mis on jäänud otsuse tegemisel välja toomata, peaks tähendama vajadust otsuseid üle vaadata.

Kuigi tänase RB trassivaliku aluseks olev uuring on paljus suhteliselt vigane, on seal au- salt välja toodud tuleviku Eesti raudteevõrk. Kadunud olid uue trassiga paralleelsed raud- teed Pärnusse, Viljandisse ja ka Tartu-Valmi- era lõik. Kohe uuringu avaldamis järel asus Tartu linnapea Urmas Kruuse seda lahen- dust kritiseerima (vt <http://tartu.postimees.ee/v2/490300/urmas-kruuse-rail-baltica-peab-laebima-tartut>). Paraku teda ei võetud kuulda ning juba mõni kuu hiljem võttis valitsus vastu otsuse jätkata otsetrassi kavandamist.

Praeguse raudteetrassi äärde jäävate ini- meste vaigistamiseks lisati samal ajal me- netletavasse 2030+ planeeringusse lubadus olemasoleval raudteel kiirust tõsta kuni 160 kilomeetrini tunnis ja käivitada Tallinna-Riia rongiliin 2015. aastaks. Tegelikult nende ees- märkide saavutamiseks midagi ei kavatse- tudki teha. Viis aastat hiljem pole isegi veel hinnangut, mida kiiruse tõstmine kuni 160 km/h maksma läheks. Kuigi EL jagab eraldi toetusi, et raudtee ohutussüsteeme tänapäe-

vaste vastu välja vahetaks, pole Eestil plaani seda olemasoleval raudteel teha. Kasutatav vana veneaegne süsteem piirab raudtee läbi- laskvust ja kiirust ning on suuremate hool- duskuludega kui uuemad raadiosidet kasuta- vad ohutussüsteemid (<https://goo.gl/gSPMCf>).

Olemasolevate RB-ga paralleelsete raud- teede kadumist on MKM eitanud, kuid see on paraku paratamatus. Ei eelmise ega praegu koostamisel oleva Rail Balticu tasuvusuuringu ülesandes pole tegelikult nõutud analüüsida, kuidas hakkab uus raudtee mõjutama olemas- olevaid raudteid. Eelmises uuringus on selle kohta öeldud, et ülejäänud infrastruktuur toi- mib täpselt samamoodi nagu siis, kui uut pro- jekti ei tehtaks. Tegelikult ei teki uue raudtee ehitamisega topelt arv reisijaid, kaupu ega ka raha ehituseks ning hoolduseks.

Millistele andmetele ja põhjendustele valitsus oma kabinetiistungil 22. septembril 2011 praegu kavandatava RB trassi otsuses tugines ning ka mida ta täpselt otsustas, on salastatud, samuti nagu ka palju teisi olulisi RB-ga seotud dokumente.

Uue trassi rajamise otsuse teeb ilmselt kunagi Riigikogu, loodetavasti pärast põh- jalikke uuringuid ja analüüse, dokumentide avalikustamine ning avalik arutelu. Praegune ehituse otsust tehtud pole, küll aga on järgmi- se aasta eelarves 50 miljonit eurot eelprojek- teerimistöödeks. Samal ajal ei leita eelarves katet Eesti Raudtee 22-miljonilisele kalkulat- sioonile kiiruste tõstmiseks kuni 135 km/h. Neid projekte, mis Rail Balticu tõttu ootele on jäänud, on muidugi veel, ja ilmselt tuleb neid veel palju suuremal hulgal juurde.

Negatiivseid mõjusid ametlikult polegi ning nende esitajaid tembeldatakse vastasteks. Ka negatiivsed mõjud tuleks projekti vedajate poolt ausalt ja objektiivselt välja tuua ning neid arvestades teha kaalutletud otsus.

RB kui Eesti perspektiivide plaanimise küpsuseksam

Endel Oja

Ettevõtja ja juhtimiskonsultant, sh olnud IME töörühma juht

Rail Balticu teemaga asusin tegelema omal initsiatiivil, kuna minuni jõudnud infokatked tekitasid rohkem küsimusi kui vastuseid.

Olen ökonomist, juhtimisteaduste dotsent, kuulunud ka riigi omanduses olevate ettevõtete nõukogudesse (sh Tallinna Lennujaam) ja juhtinud erinevaid kinnisvaraettevõtteid, sh ka välismaa kapitali osalusega, juhtimiskonsultant. Olen olnud Isemajandava Eesti töörühma juht, seega on mul ka suurte projektide juhtimise ja analüüsimise kogemus.

Uus koalitsioon on deklareerinud, et neil ei ole tabuteemasid. Ärgu olgu selleks ka RB ja arutame teemat, mille kohta on rohkelt küsimusi.

Ettevõtja Indrek Neivelt märgib (LP, 15. oktoober 2016): “Ma ennustan, et paar aastat pärast seda, kui Rail Baltic on valmis saanud, läheb suureks süüdlaste otsimiseks ja senised luhtaläinud investeeringud on selle kõrval tühiasi. Kui mõelda, kuhu meie riigis võiks raha paigutada, siis Rail Baltic ilmselt esimese tuhande projekti hulka ei kuuluks.” Kolumnist Ahto Lobjakas on praegu kavan-davat RB-d võrrelnud Aafrika seakatkuga, professor Tiit Riismaa aga telefoniposti püksi toppimisega. Karmid hinnangud?

Mida kujutab endast Eesti ajaloos pretse-denditu äriprojekt? Eesti riik on teinud RB-le kulutusi juba miljonites eurodes, järgmise aasta eelarves on kulu 51,7 miljonit eurot.

KUIDAS RB MEIE ÕUELE SAABUS?

Tuleb nentida, et RB initsiatiiv ei ole alanud Eesti poolt, vaid Brüsselist, meie oleme võtnud selle täitmiseks eelkõige kui poliitilise suunise. Euroopa Komisjonis valmis 12 aastat tagasi visioon, milline peaks olema Balti riikide, sh Eesti koht Euroopa integreeritud raudteetranspordi süsteemis. Tsitaat AS RB Rail juhatuse esimehelt Baiba Rubesalt: “Euroopa Liit on Rail Balticu suurim rahastaja ning seetõttu on EL-i hääل ja visioon projekti eluviimiseks määrav. Raha saamiseks peame seda arvestama.”

Seega: kuna RB on meile läkitatud Euroopa Liidust ja alles seejärel on asutud tegema äriplaani, on rahvakeeli öeldes tegemist „pea alaspidi“ loogikaga.

RB projekti ühe peamise positiivse küljena esitatakse seda, et kuna kuni 85% RB investee-ringust katab Euroopa Liit, on projekt *a priori* Eestile kasulik. Paraku unustatakse, et peale negatiivsete sotsiaalsete ja looduslike kõrval-mõjude, mida Eestit poolitav trass kindlasti kaasa toob, tuleb Eesti riigil tasuda omafinant-seering ja aegade lõpuni jääda tasuma tras-si hoolduskulu. Kui veel sügisel räägiti Eesti omafinantseeringust u 300 miljonit eurot, siis tänaseks on prognoos ca 445 miljonit.

Trassi hoolduskulud on minimaalselt 20 miljonit eurot aastas. Võrdluseks: samal ajal on valitsus sunnitud vaeva nägema, et kompenseerida inimeste hambaravi 30 eurot aastas või leida 10 miljonit Haigekassa eelar-vesse; ei leita ka 2 miljonit eurot, et lõpetada põhiseaduse rikkumine looduskaitseliste pii-rangute kompenseerimiseks maaomanikele. Näeme, et RB-le on antud “roheline tuli”.

Tänaseks oleme jõudnud seisu, kus “Koh-tustus RB ehitamiseks Eesti territooriumi-le on Euroopa Komisjoni ees võetud CEF (Connecting Europe Facility) 2015. aasta rahastamisvoor (CEF I) esitatud taotluse alusel toetuslepingu (Grant Agreement, GA) sõlmimisega. CEF I taotluse esitamine otsus-tati 02.02.2015. a. Vabariigi Valitsuse kabi-

netiistungil, CEF I allkirjastas majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi kantsler 11.11.2015. a.”

Palun selle kohustuse tekst avalikustada, et saaksime teada, kas seoses selle kohustu-se mittetäitmisega kaasnevad Eesti riigile sanktsioonid.

PRAEGUNE OLUKORD?

Peale juba kulutatud ja planeeritud raha on loodud kolme Balti riigi ühisfirma AS RB Rail asukohaga Riias, Rail Baltic Estonia OÜ Tallinnas, teemaga töötajaid on kõigi kolme Balti riigi majandusministeeriumides, tagant-tõukajad aga tegutsevad Brüsselis. Kuna seni-se tegevuse aluseks olnud AECOM-i uuring on osutunud vananenuks (toetuti 2008. aas-ta andmetele) ja ebausaldusväärseks, on AS RB Rail tellinud uue uuringu ja äriplaani au-diitorfirma Ernst & Young Riia osakonnalt. Selle uuringu esimene etapp ehk tasuvus-analüüs peaks olema üle antud järgmise aas-ta aprillis, 10 aasta äriplaani valmib järgmise aasta oktoobris ja pikemaegne äriplaani ehk nn kommertsplaan peaks valmima aastal 2020.

Ma küsin: kas selline asjade käik ei tundu kummaline?

Kuni kulutamine toimub ilma adekvaatse äriplaanita, on põhimõtteliselt tegemist raha põletamisega. Seepärast pean vajalikuks, et uuringu uus lähteülesanne, mille alusel Riia Ernst & Young tegutseb, tuleb avalikustada.

SISU

RB vajalikkust on põhjendatud valdkonda-des: riigikaitse, sotsiaalne kasu, mis väljen-dub reisijate kiires veos Euroopasse, kaudne kasu Eesti majandusele, ettevõtluse stimulee-rimine, transiiditeenuste mahu kasv.

Riigikaitseiline mõõde. Me ei ela enam Teise maailmasõja tingimustes. Raudtee on oma olemuselt kõige haavatavam transpor-diviis kaasaegse sõjategevuse puhul üldse. Seega: RB-l riigikaitseiline mõõde puudub, teema võib päevakorrast maha võtta.

Sotsiaalne mõõde. Siin on RB pooldajad pidanud tegelema kahe ebamugavaks osu-tunud teemaga: reisijate vedu ja loodushoid. Esiteks reisijate vedu. RB-l on plaanis ve-dada aastas u 5 miljonit reisijat (ehk kogu Baltikumi elanikkond – eesmärk on vägev!), mis teeb u 14000 reisijat päevas. Paraku on selge, et parimal juhul õnnestub sellest mahust hõlvata mitte üle 20%. Tsitaat COWI uuringust (lk 15): “Eeldatavalt on reisijate hulk uuel Riia–Pärnu–Tallinn lõigul suhte-liselt madal. Ennustatav reisijate maht 2034. aastal on nendel lõikudel 0,3 kuni 0,5 mil-jonit reisijat aastas.” Geograaf Kalev Kukk märgib: “Kui 10 miljoni elanikuga Moskva ja 4 miljoni elanikuga Berliini vahele piisab kahest reisirongist nädalas, siis Tallinna ja Varssavi vahel piisab kahest rongist kuus. Union of Railways andmebaasist on näha, et keskmine sõidukaugus raudteel on Euroo-pas enamasti 30–50 km. Lootus, et Pärnus-se hakkab igapäevaselt sõitma 3000 inimest põhjusel, et RB-ga jõuab sinna 45 minutit kiiremini kui bussiga, saab olla ainult nendel “spetsialistidel”, kes ei saa aru, miks inime-sed mõne asustatud punkti vahel reisivad. Novembri alguses loodi Poola lennufirma LOT ja Eesti Nordic Aviationi ühisfirma, mille tulemusena tekib otseliin Tallinna ja Varssavi vahel, Varssavit saavad inimesed mugavalt külastada juba täna.

Üks viimaseid uudiseid on, et Ryanair kaa-lub tõsiselt reisijate tasuta transportimist, kuna tulu hakkab laekuma lennujaamakau-banduse pealt (ÖL, 28. nov 2016).

Samal ajal nõuaks (Raivo Vare hinnan-gul) Eesti-sisene raudteevõrk reisijateveo kaasaegseks teenindamiseks lähiaastatel investeeringuid u 100 miljonit eurot! Seda raha ei ole.

Tänane Tallinna–Pärnu raudtee läbib peamisi asustatud punkte trassil ja teenin-dab inimeste liikumist peamiselt seoses sõi-tudega tööle ja tagasi. Uus paralleelne trass olulisi asulaid ei läbi. MKM-i poolt on luba-tud uuele liinile ehitada 11 kohaliku liikluse peatust. Need peatused asuvad praegustest asulatest ja peatustest eemal.

Kas kellelegi meenuvad lood KILP-LASTEST?

JÄRELDUS NR 1: RB projekti esimene fa-taalne viga on kavandada trassi kiiruseks 240 km tunnis, lootes massilisele inimeste veole, ning sellest lähtudes Tallinna–Pärnu trassi eelistamine Tallinna–Tartu trassile.

Sotsiaalse mõõtme teine aspekt on RB ehi-tamise tulemusena tekitatav kahju looduskesk-konnale. Sellele probleemile on sügavamalt tähelepanu juhtinud Eesti 101 avaliku elu tegelase pöördumine. Mastaabiefekti analo-giseerides on piltlikult tegemist Hiina müüri ehitamisega. Trassi 213 km pikkune tarasta-tud koridor hõlmaks 14 km² ja mõjuala kori-dor (läbimõõt 350 m) hõlmaks 75 km².

Siin on vaja võrrelda kahte olukorda: täna ja peale RB rajamist. On selge, et Eestit läbiv tarastatud, 66-meetrise läbimõõduga, kõigi 24 tunni sees perioodiliselt, igavesest ajast igavesti undama jääv taristu kannab kõigi kalliste tehniliste ponnistuste kiuste olulist negatiivset mõju loomastikule, ini-meste liikumisteedele ja nende asurkonnale. Projekt peab vaatama 30...50 aastat ette, siis tõenäoliselt sõidavad autod elektri ja vesini-kuga, õhu saastamine autotranspordiga võib lõppeda.

JÄRELDUS NR 2: RB mõju looduskeskon-nale on kõigist meetmetest hoolimata nega-tiivne.

Kokkuvõte RB sotsiaalsest mõõtmest on, et see on Eestile selgelt negatiivne. Selle ohv-ri peaks järelikult kompenseerima projekti majanduslik kasu.

Majanduslik mõõde. Olgu kohe ära öel-dud, et RB pooldajate seisukoht, nagu hak-kaks RB trassi ümber õitsema ettevõtlus, on ebareaalne. Selliseid lootusi hellitati näiteks Öresundi silla valmimise järel mõlemal pool Öresundi väina, aga need lootused ei ole täi-tunud. RB apologetide filosoofia, et teeme midagi ära ja asi hakkab seejärel iseenesest genereerima positiivseid mõjusid, RB puhul ei päde. Ei hakka Eesti ettevõtjad arendama äri Hagudis või Eidaperes seepärast, et kusa-gilt lähedalt möödub RB.

Seega jäävad RB äriplaani põhialustena järele a) lootus Eesti ettevõtete ekspordile kaasaaitamiseks ja b) lootus tulu teenimi-seks transiidi teenindamise kaudu.

Kõigepealt ekspordile kaasaaitamisest. RB kahjuks räägib siin asjaolu, et Eestis on vähe suurtes füüsilistes mahtudes toodangut eksportivaid ettevõtteid. Kesk-, Lääne- ja Lõuna-Euroopa suunas eksportivad ettevõt- ted kasutavad kas laevatransporti (pelletid suunduvad laevadega otse soojajamaadesse,

vili suundub laevadega peamiselt Aafrikasse, Rootsi ja Inglismaale, põlevkiviõli eksport toimub tankerite abil, paberipuit transpordi-takse Rootsi ja Soome laevadega, samuti ka turvas ja puiduhake). Mööbli ja kiiresti rik-nevate kaupade transpordil jääb alati eelis-tatuks autotransport otseteena tootja teha-sest kliendi lattu. Kallimad kaubad (näiteks elektroonika, biotehnoloogia produktid), mille osatähtsus Eesti ekspordi struktuu-ris peab kasvama, saadetakse kliendile otse kas autotranspordi või õhutranspordi teel. DHL-i analüüs näitab, et nn lennukikau-ba maht tõuseb ning seda toetab eelkõige maanteetransport. Ka elektri eksportimiseks me RB-ei vaja. Seejuures on Eesti peamised ekspordipartnerid Soome, Rootsi ja Läti, kuhu kauba suunamiseks RB-d vaja ei ole. RB vajaduse ühe peapõhjendusena tuuakse välja, et läbi Ikla liigub aastas u 10 miljonit tonni kaupa. Paraku unustatakse, et selle hulgas on raudteekõlblikke veoseid ainult murdosa.

JÄRELDUS NR 3: RB mõju Eesti ettevõtete ekspordistruktuurile on tühine. Lisaks ni-metaksin, et transpordikulu osatähtsus toote CIF-maksumuses on langustrendis, sest toote enese väärtus tõuseb. Kahjuks pole lood pare-mad RB äriplaani peamise lootuse – transiidi teenindamisega. Indrek Neivelt märgib (LP, 15. okt 2016): “Rail Balticut pole vaja, sest üldiselt ei ehitata kaupade vedamiseks raud-teed mereteega paralleelselt.“ Soomel on 15 suurt kaubasadamat ja 85% Soome välis-kaubandusest toimub nende kaudu. Infoks: 2010. aastal avati Rootsis Botnia lahe kaldal raudteeliin Botnia Line. Rail Balticuga väga sarnane. Prognoosid: 1,5 miljonit reisijat aastas, 20 kaubarongi ööpäevas. Reaalsus: 0,8 miljonit reisijat aastas, 3 kaubarongi öö-päevas. Meritsi kaubavedu on ja jääb oluli-selt odavamaks kui raudteel. Isegi juhul, kui Loode-Venemaa ettevõtted mingil põhjusel sooviksid saata lõuna poole kaupu läbi Eesti, toimuks see peamiselt Tapa-Tartu ja Koidula jaamade kaudu, kust lühim tee Riiga läheb juba olemasoleval trassil läbi Valga Riia suu-nas, mitte läbi Muuga ja Pärnu.”

JÄRELDUS NR 4: ennast majanduslikult õi-gustavad otseteed nii meritsi kui raudteel on Eestis ida-lääne suunal juba olemas, mistõt-tu puudub vajadus uue raudteetrassi rajami-seks RB näol.

RB-le lõunast, nn Aadria koridorist suun-duva kaubavoo mahuks prognoosib Tuleviku Uuringute Instituudi direktor Erik Terk esial-gu 3 rongi nädalas ehk 0,4 miljonit tonni aas-tas ja kogu selle “koridori” potentsiaal oleks teoreetiliselt kuni 2 miljonit tonni aastas. Paraku teenindab sellest lõviosa Poolas asuv Gdański sadam. (Meenutame: RB tänaseks teadaolev äriplaani näeb ette 13 miljoni tonni veo aastas.)

Meenutame Via Botnica näidet. Priit Hu-mal märgib sel puhul (Maaleht, 20. okt 2016): „Arctic Corridor on eelkõige meie idanaabri promotav n-õ “toode”, mis sõltub Venemaa jäämurdjatest. Venemaal on selge huvi jää-murdmise teenuselt teenida. Jäämurde ta-sud, kallimad kindlustused jms. muudavad selle marsruudi laevadele kulukamaks. Teine põhjus, miks on raske ette kujutada põhjast tulevat transiiti läbi Eesti – see on geograafil-ne ebasoodsus. Põhjala sadamatest on Lääne-Euroopasse läbi Rootsi lühem teekond: puu-dub vajadus Helsinki ja Tallinna vahel merd ületada. Seejuures on kasutada Rootsi riigi maksumaksja doteeritud raudteevõrk oda-

vate kasutustasudega.” Mis aga saab siis, kui täituvad prognoosid, mille kohaselt hakkab kliima hoopis külmenema?

Värske uudis on seegi, et 3. novembril Soome peaministri Juha Sipilä külaskäigul Tallinna tegi meie tolleaegne peaminister Taavi Rõivas talle ettepaneku, et Soome võiks ühineda RB ühisfirmaga. Vastuseks teatas Soome peaminister, et Soome ei soovi ühineda RB ühisfirmaga ja et tema arvates on tänased majanduslikud kalkulatsioonid projekti arendamiseks ebapiisavad. Soome võiks kaaluda RB mõttekust peale Helsinki-Tallinna tunneli valmimist, arvas Sipilä.

Soome riik loobus RB toetamisest täna väljapakutud kujul.

Teadmiseks: Helsinki-Tallinna vaheline tunnel maksab prognoositavalt 15 miljardit eurot. St peaks kulutama poolteist Eesti riigi eelarvet selleks, et ühendada omavahel maailma pikima tunneliga kaks väikest linna Euroopa äärealal!

JÄRELDUS NR 5: RB-l ei ole olulist potentsiaali initsieerida uusi kaubavooge lõunast põhja ja põhjast lõunasse. Seetõttu ei ole RB põhja-lõuna suunal konkurentsivõimeline määral, mis tagaks prognoositud mahtudes kaupade transiidi.

Peale turgude moodustavad äriplaani sisu veel kaks komponenti: kulud ja tulud.

Kõigepealt kuludest. Viimaste andmete alusel on RB maksumuse prognoos tõusnud 3,8-lt miljardilt eurolt u 5 miljardi euron. Prognoositav riigi omafinantseering tähendaks Eesti riigi mastaabis väga suure laenu võtmist ühele projektile.

Eesti ettevõtted ei saa kogu tööd, vaid suur osa töödest ja materjalidest tuleb importida. Samuti tuleb oluline maht korrashoiu- ja remonditeenustest importida.

EL-i poolt ei anna keegi garantiid, et järgmises EL eelarves aastatele 2021–2027 tuleb raha kogu projektile või kui tuleb, siis kas sama toetusmääraga nagu me praegu teame? On prognoositud, et sel perioodil võib Eesti omafinantseering RB järelejäänud töödele tõusta isegi kuni 50%-ni kulutustest.

ON REAALNE OHT, ET RB VALMIMISEKS PEAB EESTI RIIK RAHAKOTTI KERENDAMA KAKS KORDA ROHKEM KUI PROGNOOSITUD.

Tahaks teada, kuidas partei, kes praegu toetab RB-d, hakkab seejärel oma valijatele silma vaatama? Kui mõni poliitik soovib teha poliitilise enesetapu, siis ärge tõmmake sellesse mängu kaasa Eesti riiki.

LÕPPJÄRELDUS: RB ei too Eestile sellisel määral sotsiaalset ja majanduslikku kasu, mis õigustaks projekti jätkamist praegu pakutud kujul.

Eesti ei ole NSVL, kus otsuse ehitada BAM võttis vastu NLKP Keskkomitee ja see viidi ellu iga hinna eest.

RB apologetidel on aeg leppida tõsiasjaga, et RB ei ole asi iseeneses, vaid iga uus raudteetaristu peab tõstma Eesti kui terviku taristute süsteemi väärtust!

Peame vaatama, kas saame juba olemasolevat süsteemi parimal moel arendada.

Väide, et nn Vene rööpmelaiusel raudtee jätab meid muust Euroopast isolatsiooni, on vale, kuna tehnoloogilised lahendused eritelgedega veeremi liiklemiseks samaaegselt nii Vene kui ka Lääne-Euroopa süsteemis on olemas. Konkreetselt avatakse 17. detsembril uus reisirongi liin Moskva-Berliin-Moskva, kus kasutatakse automaatselt reguleeruva teljevahega veermikku. Ka kaubavagunitel on sama süsteem olemas.

Minu teaduslike tööde juhendaja professor Raoul Üksvärav õpetas, et parem on teha õigeid asju valesti kui valesid asju õigesti. RB praegune versioon on kujukas näide sellest, kuidas vale asja tehakse õigesti.

Ebaõnnestunud Rail Balticust võib kujuneda uus monument Euroopa Liidu raiskamiskultuurile. Küsin: **KAS RB VAJADUSE ÜLE EESTIS OTSUSTAVAD TEGELASED BRÜSSELIST VÕI LÄTLASED VÕI SOOMLASED VÕI EHK SIISKI EESTI VALITSUS JA RAHVAS?**

ETTEPANEKUD

Valitsusel on aeg asuda välja töötama RB projektist väljumise strateegiat.

1. Kohe tuleb peatada igasuguste kohustuste võtmine ja kokkulepete tegemine, mis puudutavad RB tänase trassi varianti.
2. Peale Ernst & Youngi käimasoleva uuringu tuleb tuleb kindlasti teha alternatiivi ehk võrdlusvariandi uus uuring, mis põhineb maksimaalselt olemasolevate raudteetrasside kasutamisel, sh arvestades võimalust muutuva teljelaiusega veermike kasutamiseks. Võrdlusvariandi uuringu tellijaks peab olema sõltumatu ekspertgrupp koostöös Rahandusministeeriumi ning Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumiga. Mõlema uuringu tulemused peavad seejuures olema tutvustatud Eesti üldsusele hiljemalt 2017. aasta aprillis.
3. Eelnimetatud käikude plaani võtmisest tuleb kohe informeerida Euroopa Komisjoni ja paluda ajapikendust Eesti otsuse täpsustamiseks. Kui Brüssel ajapikendust ei anna, tuleb need uuringud läbi viia otsustamiseks oleva aja raames ehk siis kiirendatult. Juhul kui selgub, et Rail Baltic senisel kujul

ei osutu põhjendatuks, peab valitsus olema valmis sellest loobuma ja leidma Eesti huvidest lähtuvad lahendused.

*

Olen saanud inspiratsiooni ka Siim Kallaselt, kes küsis: “Mida vastata meie lastelastele, kui nad 20 aasta pärast küsivad: miks see Rail Baltic nurjus?”

Vastan: kui käitume täna kodanikujulgelt ja riigimehelikult, siis me lapselapsed sellist küsimust ei esitagi. Toimib majanduslikult ja sotsiaalselt efektiivne raudteetrass läbi Tartu ja praegune utoopiline megaprojekt on ammu unustatud. Seda mäletatakse kui eeskuju väärivat näidet tulevastele poliitikutele oma rahva huvide kaitsmisest.

VIKTORIIN

1. Kui kaua kestab Rail Balticu valmimisel 2025. aastal rongisõit Tallinnast Berliini?
a) parimal juhul 17.5 tundi
b) sama kaua kui praegu st rongi ei välju
c) jaamas on parem oodata, aga raudtee valmine on lükkunud aastasse 2035
2. Mitu korda tuleb sellel reisil ümber istuda?
a) Vaevalt, et ühest ümber istumisest Poola ja Leedu piiril pääseb, sest kiirused on Balti ja Poola raudteedel nii erinevad
b) Tõenäoliselt kaks korda, sest Varssavist edasi läheb sõit jälle lõbusamaks
c) Ilmselt hoopis kolm korda, sest vahepeal tahab reisija kiirest rongisõidust vaheldust
3. Missugusele tasemele on Poola lubanud tõsta kiirused Rail Balticu jätkuraudteel?
a) osadel lõikudel vähemalt 80 km/h
b) teistel lõikudel vähemalt 120 km/h
c) kui õnnestub, siis ka 160 km/h ei oleks paha, aga millal, seda teab vaid tuul. Jutud küll ringlevad, kuid ametlikke plaane ei ole. Vaevalt, et enne 2030.a jõutakse üritada
4. Otsus rajada Rail Baltic praegusel kujul tugineb AECOM-i uuringule. Kui palju maksis AECOM 2015. aastal kompensatsiooni Austraalias kiirtee rajajatele, kuna sealne uuring oli kaugelt liiga optimistlik ja kiirtee läks hoopis pankrotti?
a) 201 miljonit USA dollarit
b) 280 miljonit Austraalia dollarit
5. Mitu valitsuse ja riigikogu liiget kujutab enam-vähem ette (täpsusastmega 10 miljonit eurot), kui palju tuleb tulevikus praeguse Rail Balticu valmimisel maksta Eesti raudteevõrgule iga-aastaselt riigieelarvest peale?
a) Mitte ükski
b) Seda ei ole praegu tarvis teada, sest Eesti maksumaksja on kõikvõimas
6. Mitu inimest teab Eestis, kui suureks (täpsusastmega 100 miljonit eurot) kujuneb Eesti maksumaksjate omafinantseering Rail Balticu rajamisel?
a) Mitte ükski, kuid paljud loodavad, et Euroopa Liit eraldab raha täpselt nii palju, kui soovime. Või natuke rohkem
b) Selle teadmine ei anna midagi, sest Rail Baltic hakkab vedama nii palju Soome ja Lode-Venemaa transiitkaupu, et kõigil maksumaksjatel tuleb pankades suuremad kontod teha, et tulud ära mahuksid

7. Rail Balticu ametnikud kinnitavad, et Soome transiitkaup trügib vägisi Rail Balticule. Kui palju tuleb olemasolevaid raudteetariife alandada, et soomlased 1% kaupu laevadelt ära võtaksid ja eestlased õnnelikuks teeksid?
a) 50%
b) kaks korda
c) soomlaste jaoks ei ole meil millestki kahju
8. Mitu suurulukit on viimase kolme aasta jooksul ületanud eesti tuntuima ödodukti Tallinna-Tartu maanteel?
a) 0
b) Hundid, karud, põdrad ja ilvesed on meil kahjuks küll veel olemas, aga parem ongi, kui nad paigal istuvad ja inimesi ei sega
9. Missugune staatus on olulisematel Rail Balticuga seonduvatel dokumentidel (rahastustaotlused, Balti riikide vaheline koostöömemorandum, ettevalmistatav riikidevaheline leping, äriplaani vahearuanne jne)?
a) Nad on salastatud
b) Neid ei avalikustata
c) Nende lugemine ei anna kellelegi midagi, sest lõplikud otsused on tehtud juba 2011. aastal.
10. Eestis on olemas riigile kuuluv AS Eesti Raudtee. Kuidas osalevad kompetentsed raudteespetsialistid AS-st Eesti Raudtee Rail Balticu planeerimisel ja rajamisel?
a) Mitte kuidagi, vangutavad vaid imestusest päid
b) Loevad lehest uudiseid ja palvetavad, et suuremad vead jäävad Rail Balticul tegemata
c) Püüavad telepaatilisel teel Rail Balticu ametnikele teadmisi ja mõistmist juurda anda
11. Kuidas on arvamused artiklites nimetatud Rail Balticu praegusele kavale vastuseisjaid?
a) populistid, isolatsionistid, kremli ööbikud, mainekahjustajad
b) kõiki väarikaid nimetusi ei ole jõutud veel välja öelda. Küll neid tuleb veel!

Avaliku elu tegelaste pöördumine: Eesti rahva ja maa tuleviku nimel tuleb peatada Rail Balticu rajamine kavandatud kujul

Tundes muret ja kaasvastutust Eesti tuleviku ja ruumilis-geograafilise arengu pärast, soovime, et riigikogu ja valitsus langetaksid vastutustundlikke ning riigi ja rahva kestlikkusele suunatud otsuseid asjades, mis määravalt puudutavad Eesti maad ja Eesti kestmist.

Arvestades Eesti geograafilist ja geopoliitilist asendit, pole kahtlust, et vajame Euroopaga ladusaid ühendusi nii energeetikas, mere-, õhu- ja maismaatranspordis kui mujal. Seetõttu on mõistlik ka senisest palju parema raudteeühenduse loomine Kesk-Euroopaga ning võimalusel ka eurolaiusega raudtee pikendamine Eestisse läbi Baltimaade. Seda suurprojekti tunneme Rail Balticu nime all.

Rail Baltic on kolossaalne projekt, mille teostamine ja toimivana hoidmine nõuab väga suuri ressursse ja mis tahes-tahtmata muudab Eestis mõndagi. On selge, et niisugust projekti tohib ellu viia väga vastutustundlikult, kaaludes kõiki plusse ja miinuseid, mitte lihtsalt saadaoleva euroraha kulutamise pärast. Praegu plaanitud ja reklaamitud kujul ellu viiduna seab Rail Baltic ohtu nii meie riigi sidusa ruumistruktuuri kui olemasoleva elukeskkonna.

Avalikkuse ees on Rail Balticuga seoses seni rõhutatud kaht aspekti: esiteks öeldakse, et seltest sünnib moodne ja kiire raudteeühendus Euroopaga, ja teiseks, et selle rajamine maks-takse suures osas kinni Euroopa rahaga. Sellega piirdumine annab kogu projektist aga väära ettekujutuse: tegelikkuses on Rail Baltic Eesti mõistes enneolematu koloss, tegu ei ole kau-geltki mitte süütu ümbrusesse sulanduva, tavapärase raudtee mõõtu rajatisega. Seetõttu on kahetsusväär-t, et see, mida Rail Balticu ehitamine veel ja päriselt endaga kaasa võib tuua, on jäänud avalikust arutelust suuresti kõrvale.

Esitatud on järgmisi vastuväiteid:

- et pikemate vahemaade taha reisimiseks pole raudtee tänapäeval konkurentsivõimeline;
- et kaubavedude maht põhja-lõuna suunas, kaasa arvatud võimalik transiit, oleks tühine;
- et ka juba ehitamise ajal oleks Eesti riigieelarvest võetav osa ülemäära suur (üle poole mil-jardi euro), lisaks sellele jääks tulevikus kogu taristu meie ülalpidamiseks;
- et euroraha kiirustades kulutamine tarbetu suurobjekti rajamiseks lihtsalt põhjusel, et see on saadaval, on lühinägelik;
- et peaksime jääma käigus hoidma kaht peaaegu paralleelset raudteed Tallinna ja Pärnu vahel: lisaks Rail Balticule olemasolevat lähirongide tarvis;
- et uus raudtee, selle veerem, remondivõimekus jm oleks senise raudteestruktuuriga ühil-damatu;
- et rajatav raudtee koos teenindusmaa ning mitme meetri kõrguste piirdetaradega lõhestab Eesti põhjarannalt kuni lõunapiirini enneolematu barrikaadiga;
- et Rail Baltic lõikab läbi inimeste liikumisteede, sulgeb kõik teed ja rajad, suuremate teede puhul tuleb ületus korraldada viaduktidega, mida on vaja vähemalt 80;
- et rajatav kunstlik vall saab ületamatuks tõkkeks loomade liikumisteedele ja see võib saada saatuslikuks asurkondadele mõlemal pool valli, eriti läänepoolses Eestis võib sattuda ohtu mõnegi loomaliigi püsijäämine;
- et ehitus tekitab enneolematu nõudluse meie liiva-, kruusa- ja paevarude järele, mis on kaugel ressursside mõistlikust ja säästlikust kasutamisest;
- et ehitusmaterjalide hind nõudluse suurenedes kasvab ja tõstab sedasi ka muude (maan) tee-ehituste hinda kõikjal Eestis;
- et uue raudtee ehitusega on võimalikud ehitusettevõtted hõivatud aastaid, mille jooksul mujal Eestis (raud)tee-ehitus ja -remont paratamatult kannatab;
- et uue trassi rajamine tähendab enneolematut maade võõrandamist ja kokkuostu;
- et uue trassi ümbruses kaotab kinnisvara oma hinda, tekivad müra-, reostus- ja liikumis-probleemid;
- et trass lõhestab väljakujunenud asustusstruktuuri ja maakasutust;
- et pole analüüsitud, millist ruumilist mõju trass endaga kõige laiemal tasandil kaasa toob;
- et «ülikiiiraudtee» ehitamisel Eestisse pole mõtet, kuna Leedus ja Poolas on samal trassil

- äsjarenoveeritud tavaline 120 km/h raudtee;
- ja lõpuks, et kogu Rail Balticu tasuvusuuringu teinud firma AECOM ega tema esitatud arvutused pole usaldusväärsed.

Tundub, et avalikkusel lihtsalt ei ole olnud mahti veel Rail Balticu üle sügavamalt järele mõelda. Suurprojekti elluviimisele peaks eelnema ühiskondlik konsensus, praegu tundub asi edenevat aga ühiskondliku apaatia tõttu.

Arutelu on jäänud soiku, kuna inimeste tähelepanu on hõivanud mitmed päevakajaliselt erutavad teemad, mille mõju Eesti tulevikule pole sugugi nii määrav kui planeeritav Rail Baltic, mis kavandatud kujul muudaks Eesti maastikku, väljakujunenud ruumistruktuuri ja elukeskkonda põhjalikult. Rohkem kui küsitav on Rail Balticu projekti säästlikkus ja praegu plaanitaval kujul kujuneks ta ühtlasi raskeks koormaks avaliku sektori eelarvele.

Tuleb ka tõdeda, et sellel hiidvallil ei saa tihedat rongiliiklust kunagi olema. Kohalikke reisi-jaid siin vedada ei saa, sest peatusi pole, Berliini keegi rongiga sõitma ei hakka ning kauba-vedude maht põhja-lõuna suunas pole märkimisväärne. Pole ühtki põhjust, miks peaks tegu olema kiirraudteega, kuna Euroopasse sõit võtab ka ülikiirrongiga nagunii ebamõistlikult kaua aega ning kaubarongide kiirust pole ka praeguses Rail Balticu projektis kavas kasvatada suuremaks kui 120 km/h.

Eesti rahva ja maa tuleviku nimel tuleb peatada Rail Balticu rajamine kavandatud kujul!

Selle asemel tuleb kiire raudteeühendus Euroopaga sisse seada vastutustundlikumal ja sääst-likumal viisil. Nimelt, kui meil on juba euroraha käeulatuses, et Eesti Euroopaga eurolaiuses raudteega ühendada, siis tuleks lihtsalt ehitada Tallinnast lõuna suunas minevad praegused raudteed ümber eurolaiuseks, vajadusel kahe rööpmepaariga teeks.

Tulemusena saame raudteeühenduse ligikaudu sama tulemusega, mis praegu kavandamisel olev Rail Baltic, ainult selle vahega, et ülikiirraudtee asemel oleks lihtsalt hea ja kiire ühen-dus. See ei lõhuks keskkonda, ei ammendaks maavaravaru, ei lõhuks inimeste ega loomade liikumisteid ja elupaiku, ei nõuaks lõviosa teede ehitus- ja hooldusrahast, ei vajaks hiiglas-likke maaoste ja konflikte omanikega, ei kahjustaks inimeste elukeskkonda ega vähendaks omandi väärtust, ei vajaks kõikide ristumiste kahetasandiliseks ehitamist, oleks rentaa-bel – kuna senised peatused, teed ning toimivad ruumimustrid jääksid paika jne.

Lõpuks, kui meil juba peavad olema eri laiusega raudteed, siis oleks ka terve Eesti raudtee-võrk loogiline – ida ja kagu suunas oleks laiarööpmeline raudtee (Tapa, Narva, Tartu), kuna lõuna suunas (Viljandi ja Pärnu) läheks siis Euroopasse kitsam, eurolaiusega tee. Tõsi, sõidu-kiirus sellel raudteel oleks 120–160 km/h, aga Tallinnast Pärnusse jõuab ka nii tunniga, mis on ainult 15 minutit kauem kui praegu planeeritava Rail Balticuga. Mille nimel siis hävitada nii palju?

Me soovime, et Eesti saaks ja jääks maaks, mille eluruum moodustaks loomuliku terviku. Soovime, et Eestile oleksid tagatud ladusad ühendused Euroopaga, mis ei ohustaks ei Eesti inimest ega loodust, ei ohustaks Eesti tulevikku ega jäta-kun arule meie siseriigi raudteid, mille kaasajastamine pole vähem tähtis kui raudteeühenduse parandamine muu Euroopaga.

Oleme veendunud, et praeguses faasis on hea tahtmise korral Rail Balticu projekti ja kont-septsiooni muutmine jätkuvalt võimalik. Terve mõistuse nimel tuleb praegused Rail Balticu arenduskavad üle vaadata ning suurehitise ettevalmistustöö, selleks taotletavad raha ja loo-dud ühissettevõtte energia suunata ümber olemasolevate raudteede rekonstrueerimisele.

Eestimaa sügisel 2016

Anzori Barkalaja	Toomas Jüriado	Toomas Kukk	Marju Lepajõe	Raik-Hiio Mikelsaar	Tiit Pääsuke	Kärt Summatavet	Erkki-Sven Tüür
Anne Daniel-Karlsen	Fred Jüssi	Kalevi Kull	Leida Lepik	Valdur Mikita	Juhani Püttsepp	Marek Tamm	Jaak Uibu
Jaan Einasto	Mart Jüssi	Mihkel Kunnus	Märt-Matis Lill	Sulev Mäeltsemees	Rea Raus	Tõnu Tannberg	Jaan Undusk
Eenok Haamer	Ain Kaalep	Marju Kõivupuu	Pille Lill	Tõnis Mägi	Elisabet Reinsalu	Andres Tarand	Tiit Vaasma
Lehte Hainsalu	Jaak Kangilaski	Urmis Kõljalg	Silvia Lotman	Peeter Oja	Hendrik Relve	Urmis Tartes	Maarja Vaino
Vootele Hansen	Mihkel Kangur	Tõnis Kõrvits	Viivi Luik	Mart Orav	Jaan Riis	Ene-Margit Tiit	Heiki Valk
Toomas Haug	Jaan Kaplinski	Tõnu Kõrvits	Tõnis Lukas	Taavi Pae	Tiit Riismaa	Toomas Tiivel	Kalle Vellevoog
Mati Hint	Ülle Kauksi	Tõnu Laigu	Regina Lukk-Toompere	Peeter Pere	Jaanus Rohumaa	Tiia Toomet	Kaupo Vipp
Indrek Hirv	Toomas Kiho	Karli Lambot	Valdeko Lukken	Aare Pilv	Riina Roose	Kalle Toompere	Peeter Volkonski
Aapo Ilves	Mart Kivastik	Anu Lamp	Alo Lõhmus	Martti Preem	Remo Savisaar	Hans-Voldemar Trass	Hannes Vörno
Kärt Johanson	Ülo Krigul	Raho Langsepp	Asko Lõhmus	Margus Punab	Jüri-Karl Seim	Helena Tulve	
Jaak Jõerüüt	Hasso Krull	Peeter Laurits	Maarja Lõhmus	Ivar Põllu	Kalev Sepp	Jaan-Eik Tulve	
Arvo Järvet	Kalev Kukk	Jüri Leesment	Heino Mardiste	Peeter Päll	Gennadi Skromnov	Leelo Tungal	