Avalik Eesti

Toimetus: Maarja Lõhmus
& 101 Kirja Sõbrad ©
Kujundus: Kalle Toompere
ISSN 2504-7280 (trükis)
ISSN 2504-7299 (võrguväljaanne)

KAS EESTILE OMA BAM?

Mati Kose foto Rääma rabast

Peeter Laurits. KIIRTRAMM RIIGA

Rääma raba Pärnus

Mati Kose
looduseekspert

Vaade laugasterikkalt, loodus- ja rekreatsiooniväärtuslikult Rääma raba keskosalt lõuna suunas.

Pildi keskosas on poolpõigiti üle/läbi 8 meetri sügavuse turbakihi ja veel selle all oleva 12 meetri sügavuse viirsavi kavandatud rajada Rail Balticu raudtee saabumine Pärnu.

Tänaseni ei ole projekti läbisuruvatel ametnikel mõistmist reaalsest looduse olukorrast, milline ja kui teostatav on soo-kiir-euro-raudtee tehniline lahendus ja kui kalliks see kujuneb.

Küll on aga teada, et see ettevõtmine kahjustaks oluliselt kaitsealuste linnuliikide elupaiku ja ähvardaks nende endi elusid, rikuks soo veerežiimi, ning puhke- ning turismimajandusliku potentsiaali.

Rohevõrgustiku alale kavandatav raudtee ristuks samuti olulise metsloomade liikumisteega.

Igaüks, kes seda droonifotot vaatab, adub selgelt, et sohu iga hinna eest raudtee ehitamine on samavõrd ebamõistlik kui Siberi BAM-projekt. Näeme, et ametnike eesmärgiks on võimalikult palju Eesti puutumatut loodust hävitada ja võimalikult palju raha ebamõistlikus kohas ehitamisele kulutada. Meie kõigi raha.

Valeinfo põhjal vastu võetud Rail Balticu seadus tuleb tühistada!

Pöördumine Riigikogu XIII koosseisu ja 2019. aastal valitava XIV koosseisu liikmete poole

Lp Riigikogu liige,

19. juunil 2017 ratifitseeris Riigikogu Rail Balticu riikidevahelise lepingu, millega Eesti Vabariik võttis kohustuse Rail Baltic praegu kavandataval kujul koos Läti ja Leeduga valmis ehitada. Seaduse vastuvõtmise aluseks oli audiitorfirma EY tasuvusuuringu vigane järeldus, et uus raudtee on ühiskonnale sotsiaalmajanduslikult tulus.[1]

Et EY tasuvusuuring avaldati vaid mõni nädal enne Riigikogu hääletust, puudus otsustajatel ja avalikkusel võimalus mahuka andmekogumi sisu põhjalikumalt hinnata. Jaanuaris 2018 valminud sõltumatust analüüsist tasuvusuuringu kohta selguvad kaalukad põhjused järeldada, et kogu EY tasuvusuuring on olulisel määral vigane, seega Rail Balticu sotsiaalmajanduslik mõju Eestile on kokkuvõttes hoopis negatiivne! EY suurendas raudtee tulusid kunstlikult 4,1 miljardi euro võrra. Nii andmetega manipuleerides kujutati uut raudteed ühiskonnale otstarbekana. Tasuvusuuringu vigade parandamisel saab selgeks, et praegu kavandatud kujul on Rail Baltic Eestile selgelt kahjulik.[2]

Eesti allkirjastas 2001. aastal Århusi konventsiooni, millega lepiti kokku, et kõik keskkonnaküsimused on avalikud. Rail Balticu avalikel aruteludel on osalenud küll raudtee piirkonna elanikud, kuid projekt puudutab tervet Eestit. Olulisi otsuseid on tehtud salaja,[3] teadlasi kaasamata ning teadlikult levitatavate valede andmete alusel.

Teekond valeotsuseni sai alguse 2007. ja 2011. aastal valitsuskabinettidest, kui Andrus Ansipi valitsusele esitatud salastatud ja valefaktidega memode alusel tehti otsused Rail Balticu muutmiseks. 2011–2018 on tehtud järjest Eesti tuleviku huve eiravaid valikuid tehniliselt ja majanduslikult, loodushoiuliselt ja sotsiaalselt.

- **Tehniliselt ja majanduslikult:** kuigi Euroopa Komisjon tellis ekspertfirmalt COWI uuringu, kus 1435 mm rööpmelaiust ei peetud Eestile parimaks, telliti Eesti algatusel uus uuring AECOM-ilt ainult 1435 mm raudteele, välistati salastatud otsusega olemasoleva raudtee kasutamine ja olemasoleva raudtee renoveerimise plaan jäeti kõrvale; ehitusmaksumuse ja kulutuste plaanid on salastatud.

- **Eesti maa ja ühiskonna huvides:** vigaste lähteandmete põhjal alustati praeguse Rail Balticu maakonnaplaneeringuid, milles pole kaalutud maakondade endi arenguvajadusi; 2011. aasta valitsuse otsus uurida uue trassi sotsiaalmajanduslikke mõjusid on seni täitmata.

- **Loodus- ja keskkonnakaitseliselt:** keskkonnamõju strateegilise hindamise aruanne pole pädev, mõjude hindamisel ja planeeringu kehtestamisel on rikutud Natura 2000 nõudeid; planeerimisel pole käsitletud kõiki protsessis olulisi asjaolusid, sh olemasoleva raudtee või raudteekoridori maa edasist kasutamist.

- **Rahvusvaheliselt:** Euroopa Ühendamise Rahastu taotluse tasuvusuuring on seni salastatud; EY tasuvusuuringus selgunud vigu ei parandata ja olulist osa uuringust ei avalikustata.[4]

Eeltoodu tõestab, et riikidevaheline, Eestit Rail Balticu projektiga siduv leping ratifitseeriti vigase uuringu alusel ja valedel eeldustel.

Austatud Riigikogu XIII koosseisu liige!

Teie saate luua pretsedendi tõestamaks Eesti riigi tõelist demokraatlikkust. Seaduse tühistamine on julge ja ebatraditsiooniline otsus, aga antud juhul on see ainuvõimalik riigimehelik samm. Saagu see näiteks, kuidas valede põhjal ja demagoogia surve all vastu võetud seadust saab riigi tulevikku silmas pidades parandada.

Kodanikena nõuame, et uus raudtee lähtuks Eesti tegelikest vajadustest ega jääks koormama ühiskonda ja tulevikupõlvkondi. Head ja vajalikku ühendust Euroopasse võime saavutada märksa säästlikumalt ja loodust oluliselt vähem kahjustades.

Tõde tuleb välja selgitada siin Eestis meie esivanemate targal põhimõttel: üheksa korda mõõda, üks kord lõika. Need mõõtmised ei tohi olla vigased ega salastatud. Kui praeguseks selgunud faktide alusel peaks saama kinnitust, et Rail Baltic on kahjulik, tuleb Riigikogu sel või järgmisel koosseisul 19. juunil 2017 vastu võetud ratifitseerimisseadus tühistada.

Vastutuse lükkamine Euroopa Komisjoni ametnikele ei ole täiskasvanud riigile kohane. Kaalukausil on Eesti areng ja tulevik. Meie rabad ja metsad ei tohi hävida koos usaldusega oma riigi suhtes. Tõde ja usaldust, mida me vältimatult riigi kestmiseks vajame, ei tohi uputada sohu Rail Balticu tammi alla.

Kuni Rail Balticu tasuvusuuringut pole rahvusvahelised ja Eesti sõltumatud eksperdid kontrollinud ning kontrolli tulemused avaldatud, nõuame meie, allakirjutanud, kõigi Rail Balticu ettevalmistus- ja ehitustööde viivitamatut peatamist!

---

[1] Seletuskiri Eesti Vabariigi valitsuse, Leedu Vabariigi valitsuse ja Läti Vabariigi valitsuse vahelise Rail Balticu / Rail Baltica raudteeühenduse arendamise kokkuleppe ratifitseerimise seaduse eelnõu juurde. – Eesti Vabariigi valitsuse, Leedu Vabariigi valitsuse ja Läti Vabariigi valitsuse vahelise Rail Balticu / Rail Baltica raudteeühenduse arendamise kokkuleppe ratifitseerimise seadus 449 SE. Esimene lugemine. http://goo.gl/d3edxu.

[2] Priit Humal, Karli Lambot, Illimar Paul, Raul Vibo. Suuremad vead Rail Baltica tasuvusanalüüsis koos RB Raili ja EY kommentaaridega, MTÜ ARB, 2018. http://avalikultrailbalticust.ee/index.php?id=879.

[3] Jaanus Vogelberg. Loe läbi musta tindi: MKM saatis Rail Balticu kriitikutele täielikult tsenseeritud dokumendid, Ärileht.ee, 4. oktoober 2017. http://arileht.delfi.ee/news/uudised/loe-labi-musta-tindi-mkm-saatis-rail-balticu-kriitikutele-taielikult-tsenseeritud-dokumendid?id=79726606.

[4] Priit Humal, Illimar Paul, Raul Vibo, Karli Lambot. Küsime avalikult: 13 punkti, mida Rail Balticu ehitajad siiani avalikkuse eest varjul hoiavad, Eesti Päevaleht, Arvamusveeb, 25. september 2017. http://epl.delfi.ee/news/arvamus/kusime-avalikult-13-punkti-mida-rail-balticu-ehitajad-siiani-avalikkuse-eest-varjul-hoiavad?id=79613770.

Toivo Aalja
Maarja Aasmäe
Arne Ader
Ain Agan
Jaak Ahelik
Viio Aitsam
Aime Andra
Eva Andreller
Ave Angerjas
Evi Arujärv
Merle Aruoja
Anu Aun
Anzori Barkalaja
Priit Barlo
Katrin Barnabas
Mall Blumfeld
Anne Daniel-Karlsen
Helje Eelma
Andrus Eelmaa
Paavo Eensalu
Jaan Einasto
Rein Einasto
Mart Einpalu
Tiina Elvisto
Peeter Ernits
Alo Ervin
Jüri Estam
Leo Filippov
Lilian Freiberg
Michael Gallagher
Jüri Ginter
Rein Graf
Igor Gräzin
Eenok Haamer
Eha Haamer
Lehte Hainsalu
Airi Hallik-Konnula
Külli Hansen
Vootele Hansen
Toomas Haug
Urmas Heinaste
Maare-Marika Heinsoo-Kiiver
Nele Hendrikson
Markus Hess
Reet Hiiemäe
Mati Hint
Mart Hiob
Indrek Hirv
Priit Humal
Kadri Humal-Ayal
Kadri Hunt
Kaia-Kaire Hunt
Kalev Härk
Ervin Hülp
Katrin Ilison
Heli Illipe-Sootak
Aapo Ilves
Arno Ilves
Züleyxa Izmailova
Karin Jaanson
Juhani Jaeger
Heigo Jelle
Jaak Johanson
Kärt Johanson
Krista Joonas
Mariann Joonas
Janek Joost
Riina Juurik
Jaak Jõerüüt
Arvo Järvet
Markus Järvi
Toomas Jüriado
Robert Jürjendal
Mart Jüssi
Mall Kaare
Ahto Kaasik
Tiit Kaasik
Enn Kaljo
Anu Kaljurand
Kuldar Kaljurand
Kaido Kama
Jaan Kangilaski
Mihkel Kangur
Jaan Kaplinski
Minea Kaplinski
Saale Kareda
Helle Karis
Mati Karmin
Alar Karu
Anne Karu
Helena Karu
Kaja Karu-Espenberg
Aare Kasemets
Margus Kasterpalu
Ülle Kauksi
Kulli Kavanagh
Kalle Kepler
Ragne Kepler
Kulno Keskküla
Toomas Kiho
Avo Kiir
Alice Kirsipuu
Tiiu Kirsipuu
Mart Kivastik
Andrus Kivirähk
Indrek Koff
Are Kont
Ott Koobas
Helen Kooviste
Liive Koppel
Mati Kose
Ülo Krigul
Hasso Krull
Ilmar Kruusamäe
Kati Kukk
Toomas Kukk
Janno Kuldkepp
Jako Kull
Kalevi Kull
Mailis Kullerkupp-Jõekaar
Kadri Kullman
Mihkel Kunnus
Kail Kuresoo
Rein Kuresoo
Rainer Kuuba
Marju Kõivupuu
Urmas Kõljalg
Tiia Kõnnussaar
Toomas Kõrvits
Tõnis Kõrvits
Tõnu Kõrvits
Õie Köösel
Kai-Epp Kübarsepp
Toomas Kümmel
Kai Künnis-Beres
Liisa Küttim
Martin Küttim
Tago Laevameister
Joonas Laks
Karli Lambot
Anu Lamp
Tõnn Lamp
Mihkel Langebraun
Olaf Langsepp
Raho Langsepp
Julika Laulik
Tiiu Laur
Peeter Laurits
Jüri Laurson
Jüri Leesment
Andrea Lega
Ervin Lega
Karin Lega
Maarja Lega
Kai Leinus
Marju Lepajõe
Leida Lepik
Sakarias Leppik
Margit Levoll
Katre Ligi
Anna-Liisa Liiskmaa
Märt-Matis Lill
Pille Lill
Enn Lillemets
Siim Lillo
Gunnar Loho
Tiina Lokk
Aleksei Lotman
Martin Luiga
Anne Luik
Viivi Luik
Regina Lukk-Toompere
Inna Lumin
Toomas Lunge
Kersti Lust
Alo Lõhmus
Asko Lõhmus
Maarja Lõhmus
Märt Läänemets
Jaak Maandi
Anne Maasik
Ülo Mander
Heino Mardiste
Vaike Martin
Sirje Medell
Zoja Mellov
Anneli Meri
Eva-Maria Meri
Marit Mesipuu
Eha Metsallik
Matti Metsaorg
Virve Metsis
Elo-Mai Mikelsaar
Hannes Mikelsaar
Marika Mikelsaar
Raik-Hiio Mikelsaar
Ustav-Esko Mikelsaar
Valdur Mikita
Margus Mikomägi
Merike Mitt
Merlin Moondu
Kristjan Moora
Rein Murakas
Peter Murdmaa
Maret Mursa Tormis
Toomas Muru
Ingmar Muusikus
Andrus Mõttus
Sulev Mäeltsemees
Helle Mäemets
Laura Mäemets
Tõnis Mägi
Leevi Naagel
Indrek Neivelt
Agne Nelk
Kersti Niglas
Krista Noorkõiv
Jaan Nuga
Diana Nurk
Sulev Nurme
Erle Nõmm
Margit Oissar
Ave Oit
Endel Oja
Eve Oja
Martin Oja
Tiit Ojasoo
Liina Olmaru
Helgi Maret Olvet
Kaja Oras
Mart Orav
Tanel Ots
Tõnu Ots
Kristjan Otsmann
Mari Paberit
Robert Pabson
Taavi Pae
Aili Paju
Indrek Paide
Hannes Palang
Illimar Paul
Ülle Pehk
Linda Pentus
Peeter Pere
Inge Peterson
Lembit Peterson
Marius Peterson
Rutt Piir
Tõnu Ploompuu
Joonatan Poolma
Martti Preem
Jüri Promann
Helena Pruul
Vaike Pungas
Karin Punning
Liisa Puusepp
Andres Põllu
Ivar Põllu
Tiit Pääsuke
Ester Pütsepp
Juhani Püttsepp
Mati Rahu
Ivar Raig
Mariann Raisma
Inga Raitar
Andrus Rannaääre
Rea Raus
Inna Rebane
Siiri Rebane
Reet Rehtsalu
Karin Reinberg-Shestakov
Urmas Reitelmann
Hendrik Relve
Liina Remmelg
Jaan Riis
Tiit Riismaa
Evar Riitsaar
Jaanus Rohumaa
Malle Roomeldi
Riina Roose
Andres Roosma
Raul Rosenvald
Toomas Rull
Tiiu Rumen
Hando Runnel
Emil Rutiku
Aivar Ruukel
Raido Rüütel
Üllar Saaremäe
Eduard Salmistu
Indrek Sammul
Enn Sarv
Hevel Sarv
Mikk Sarv
Viivika Sarv
Remo Savisaar
Jüri-Karl Seim
Ene-Liis Semper
Kalev Sepp
Mati Sepp
Toivo Sepp
Raul Sepper
Hiljar Sibul
Riho Sibul
Mart Siliksaar
Küllike Silling
Edakai Simmermann
Kerstin Sireli
Arvo Sirendi
Mati Sirkel
Siiri Sisask
Gennadi Skromnov
Aksel Soosaar
Tanel Soosaar
Joel Friedrich Steinfeldt
Tuuli Stewart
Esti Stüff
Anto Sults
Kärt Summatavet
Toomas Sõmer
Taive Särg
Maria Zamjatkina
Tiiu Zibo
Tauri Taal
Indra Tago
Inge Talts
Enriko Talvistu
Tiiu Talvistu
Asko Tamme
Lea Tammik
Tõnu Tannberg
Andres Tarand
Urmas Tartes
Kaja Tarto
Ants Tekko
Juhan Telgmaa
Jaanus Terasmaa
Ene-Margit Tiit
Valdur Tiit
Toomas Tiivel
Olev-Andres Tinn
Andrus Tins
Lembit Tomikas
Kärt Tomingas
Hannah Lore Toomeorg
Tiia Toomet
Jaan Tooming
Kalle Toompere
Jaan Tootsen
Ivar Traagel
Toomas Trapido
Heie Marie Treier
Agu Trolla
Uno Trumm
Helena Tulve
Jaan-Eik Tulve
Leelo Tungal
Joonas Tuuling
Maarja Tänav
Riina Tänav
Rita Tänav
Indrek Ude
Kristina Ude
Jaak Uibu
Raul Ukareda
Kärt Ulman
Kadri Umbleja
Uko Umbleja
Jaan Undusk
Maarja Undusk
Kristjan Ungerson
Alo Unt
Marju Unt
Vivian Unt
Ivo Upan
Risto Urb
Emil Urbel
Ivo Uukkivi
Taisto Uuslail
Vaapo Vaher
Jaanus Vaiksoo
Maris Vain
Eero Vainikko
Ann Vainlo
Maarja Vaino
Indrek Vainu
Tõnu Valdur
Jaak Valge
Heiki Valk
Valdo Valper
Aili Varblane
Endel Varblane
Maris Varblane
Marit Varblane
Raivo Varik
Beatrice Veidenberg
Kalle Vellevoog
Alar Veraksitš
Raul Vibo
Tõnu Viik
Tõnu Viik
Urmas Viilma
Kristel Vilbaste
Tiiu Vilimaa
Ülo Vilimaa
Ingvar Villido
Kaupo Vipp
Agu Vissel
Peeter Volkonski
Ike Volkov
Mihkel Volt
Peeter Volt
Randar Vomm
Varro Vooglaid
Ülo Vooglaid
Hindrek Vou
Jakko Väli
Linda-Mari Väli
Veljo Värk
Airi Värnik
Arvo Ülenõmm
Ott Aardam
Kadri Allikmäe
Signe Ankur
Madis Anni
Kristina Arras
Ott Artel
Hilje Berg
Julius Blumenau
Triinu Hansen
Anna Hints
Holger Ilsjan
Pille Jänes
Merle Jääger
Taisi Kadarik
Maria Kaljuste
Rea Kauts
Sirje Keis
Günter Kits
Orest Kormašov
Maarika Kuhlberg
Tiiu Kuurme
Kaido Laskar
Monika Laurits-Arro
Anna Lavrentsova
Lennart Lennuk
Merike Lillenberg
Katrin Linask
Ivo Linna
Argo Loo
Jaan Loos
Leili-Urve Lõuk
Paavo Lõuk
Matti Masing
Maia Mettis
Sandra Mägi
Liis Nael
Kertu Namsing
Erkki Nobel
Aili Ohlau
Karl Oissar
Kadri Oja
Peeter Paris
Anne Parmasto
Arvet Pedas
Irene-Tiina Pehk
Laura Peterson-Aardam
Igor Prigoda
Terje Puudersell
Peeter Ranniku
Toivo Raudver
Margo Saaremets
Kristi Salve
Edgar Savisaar
Evelin Siilak
Triin Tamme
Allan Teetlaus
Lembit Tork
Eliann Tulve
Kristi Ugam
Anu Umbleja
Marika Usar
Rene Usar
Ade Vaade
Jalmar Vabarna
Heiki Vahar
Gennadi Vainikko
Dagmar Veraksits
Aili Vint
Mati Väärtnõu

Riigikogu fraktsioonide esindajad 400 kirjast

Priit Sibul, Isamaa:
„Kuigi parlament on oma otsuse teinud, ei tähenda see sugugi, et teema laualt maas oleks. Rail Balticu teema on pidevalt seires ka eelarve menetluse protsessis.

Mul on hea meel, et kultuuriinimeste hääl on Eesti ühiskonnaellu tagasi tulemas. Kui 1990ndate alguses poleks nende häält kõlanud, oleks Eesti kohalike väikeste oligarhide kontrolli all olev postsotsialistlik riigike. Ka Rail Balticu projekti tasuks vaadata seda meeles pidades. /- -/ Juba toimunud hääletusel toetas enamus Isamaa ja Res Publica Liidu riigikogu fraktsiooni liikmeid Rail Balticu projekti, allakirjutanu mitte. IRL kindlasti arutab seda teemat veel."

Jürgen Ligi, Reformierakond:
„Meil on allakirjutanuid, aga ka Rail Balticu entusiaste. Minu jaoks ei ole kirjas midagi uut, aga senise põhjal jätsin ise hääletamata. Ma ei karda valikuid, aga mind ei rahuldanud diskussioon, kus pool valiti hüsteeriliselt ja keelduti tunnistamast tegelikkuse vastuolulisust. Olen öelnud, et mulle teeb haiget, et loodusesse ja hingedesse tehakse jälle üks haav, keegi kaotab elupaiga, keegi kodu või rahu, ning loodust, mulda, taimi, vett, loomastikku, maastikku ei saa enam kunagi tagasi. Olin kohe kriitiline ka viisi peale, kuidas arvutati asi rahaks, tasuvust tõestati kaudsete, küsitavate ja mõõdetamatute mõjudega. Otsene vastuolu oli selles, et pikk vaade räägib transpordi kasvust, mis on täiendav keskkonnakoormus, arvutus aga maanteelt raudteele kolimisest. Aga enamus ei koli, vaid lisandub. Samas suhtun taristu- ja kinnisvaraarendusse nii alati, liiga tihti on see pigem hoolimatus mugavuse nimel, aga ilma ka ei saa. Tõsiasi on, et taristut ei tohigi otsekasu järgi kaitsta ja Euroopa projektiraha lausa eeldab, et kinni makstakse otsese tulukuse puudus. Enamgi, selle raha eraldamise lõplik argument oli julgeoleku- ja geopoliitiline – me taristu on pigem itta kui läände, vaim aga läände ja põhja. Lihtne on neil, kes lääne-skepsist ega ida-huvi ei häbene, minul mitte."

Martin Helme, EKRE:
„Oleme kirjutajatega täielikult sama meelt. Esiteks on tasuvusuuring selgelt manipuleeritud ega kannata välja lähemat kriitikat – Rail Baltic ei ole tasuv ei majanduslikult ega sotsisaalmajanduslikult, tema kaasrahastus on üles blufitud, tulud selgelt üles blufitud, kulud väiksemaks räägitud. Rail Baltic on sedavõrd kahjulik projekt nii eelarve mõttes, majanduslikult kui keskkonnaaaselt, et sõltumata sellest, kui palju on juba kulutatud või ehitatud, tuleb ta peatada igal juhul. Meile on täiesti selge, et mitte mingil moel ei hakka see raudtee tööle nii, nagu seda meile on reklaamitud. Küsimus on ainult selles, kui palju meie kõigi raha jõutakse hävitada enne, kui asi ebaõnnestunuks tunnistatakse. Meie paneme projekti seisma päevapealt, kui võimule saame."

Erki Savisaar, Keskerakond:
„Ka lähemal ajal oleme antud raudteele toetust avaldanud – nimelt oli vastavasisuline punkt ka 2015. aasta valimisplatvormis. Meie hinnangul väärib Eesti kiiret ja mitmeid võimalusi pakkuvat raudteeühendust Euroopaga. Seni on Eestile Euroopa Liidu poolt kinnitatud, et antud projekt on ka nende jaoks prioriteetne ning projekt saab Liidu poolt suurel määral toetatud. [---] Ühisettevõte RB Rail AS kasutas EY töö metoodika ning analüüsi tulemuste hindamisel ka Euroopa Komisjoni liikuvuse ja transpordi ning regionaal- ja linnapoliitika peadirektoraatide poolt soovitatud konsultatsiooniettevõtet. Samuti on Euroopa Komisjoni liikuvuse ja transpordi peadirektoraat kinnitanud oma kirjas MTÜle Avalikult Rail Balticust (ARB), et neil puudub alus kahelda EY analüüsi metoodikas ning vastavuses Euroopa Komisjoni juhenditele. Seega ei ole põhjust Rail Balticu riikidevahelist lepingut tühistada ning Keskerakond toetab jätkuvalt Rail Balticu ettevalmistus- ja ehitustöödega jätkamist."

Kalvi Kõva, SDE:
„Sotsiaaldemokraatlikus Erakonnas on Rail Balticu rajamise küsimuses peetud tuliseid vaidlusi, mille käigus jäid nii mõnedki meie liikmed eriarvamusele.

Arutelude tulemusena jäi peale seisukoht, et selle projekti plussid kaaluvad üles miinused ja et meie inimesed, meie majandus, Eesti tervikuna võidab Rail Balticust ja sellest, et me saame lõpuks korraliku ühenduse Euroopaga. Kolm Balti riiki on sõlminud Rail Balticu osas koostöömemorandumi, projekt on pälvinud ka riigikogu heakskiidu. Vastustustundliku koalitsioonierakonnana jääme me juba langetatud otsuste juurde. Aga mõistagi peavad selle projekti juures olema erinevad riskid, sealhulgas keskkonna omad, maksimaalselt maandatud."

Artur Talvik, toonane Vabaerakonna fraktsiooni esimees:
„Vabaerakonna fraktsioon hääletas Rail Balticu lepingu ratifitseerimise vastu. Eelkõige oli vastu hääletamise ajendiks Rail Balticuga seotud asjaajamise hägusus ja poliitilise vastutuse puudumine. Tänane olukord on sellest hetkest veelgi kehvem. Vahepealsel ajal on tõestatud, et Rail Balticu sotsiaal-majanduslikus tasuvusuuringus on kasutatud valeandmeid. Samuti on halvemaks läinud finantseerimisolukord. Brexiti tulemusel lahkub Euroopa liidust üks oluline netomaksja, mis tähendab, et lubatud 80/20 rahastamisskeemist võime ainult unistada. Kui Eesti peab maksma rohkem kui 20 protsenti kogumaksumusest (tõenäoliselt tuleb maksta kõvasti rohkem), siis me saame endale kaela ka väga suured finantskohustused."

Vastused avaldati Postimehe veebis 10. aprillil.
Lühendanud Avalik Eesti toimetus.

Nn Tallinn–Riia trammi kurvad numbrid

Endel Oja
majandusteaduste kandidaat

Reisijate vedu

RB sotsiaalset kasutegurit on apologeedid projekti ankurdamisel meelitanud loosungiga „kiire sõit Berliini". Kui aga Eesti eksperdid (K. Kukk jt.) antud unistuse veenvate arvutustega põrmustasid, võeti loosung vaikselt maha ja asendati „kiire sõit Pärnusse ja Riiga". Valitsuse 2011. a salastatud memorandumis, mis sai RB ehitamise aluseks läbi Pärnu, arvestatakse kogu Tallinn-Pärnu-Riia trassil aastal 2030 igapäevaselt 8300 reisijaga. MKM arvamus 2017 oli optimistlikum: „Kokku võiks kalkuleerida Tallinna ja Pärnu vahel ca 9000 reisijat ööpäevas. Sellest tulenevalt on 4000 inimese vedu RB-l realistlik prognoos, arvestades, et uus raudtee võimaldab kahe linna vahemaa läbida 45 minutiga praeguse 1,5 tunni asemel".

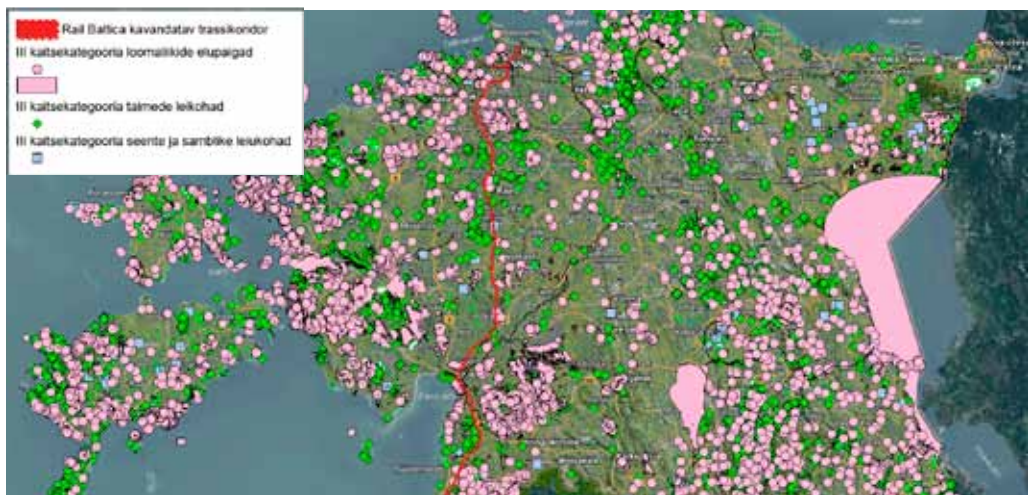
Paraku on tegemist fataalse väärarvestusega, kus sõiduaja sisse ei arvestata rongile minemise - sihtjaamast lahkumise aegu, prognoositavate reisijate hulk on ebareaalne. COWI uuring (lk. 9): „Reisijateveo seisukohalt on ainuke *Rail Balticu* arvestatav raudteelõik Varssavi ja Bialystoki vahel. Eeldatavalt on reisijate hulk uuel Riia–Pärnu–Tallinn lõigul suhteliselt madal – 2034. aastal 0,3 kuni 0,5 miljonit reisijat aastas." See prognoos on osutumas õigeks. Täna sõidab trassil Tallinn-Pärnu-Riia-Pärnu-Tallinn aastas busside, lennukite ja rongiga kokku ca 700 000 reisijat, mis teeb reisijate arvuks keskmiselt 1900 inimest päevas. Kui sellest isegi 2/3 asub kasutama RBd, teeb see sõitjate arvuks päevas 1266 inimest. Suurendame numbrit ca 30% võrra inimestega, kes valivad autosõidu asemel rongi (neid on vähe, sõitjate eesmärgid on erinevad). Ikkagi on RB reisijateveo arvestustes viga 3 korda! Prognoosi järgi peaks Tallinn-Pärnu-Riia trassil ainuüksi RB-l sõitma ca 4 miljonit inimest! Lisanduvad olemasoleval 1520 mm raudteel veetavad, autodega ja lennukitega reisijad. Täna sõidab Tallinn-Pärnu rongiliinil ca 145 000 inimest aastas. RB reisijateveo plaanidest jääb mulje, et eestimaalaste põhiliseks huviks peale RB valmimist peab olemagi massiline rongisõit. Tegelikult on asi naljast kaugel. Demograafiline situatsioon Balti riikides on stabiilne, inimeste arv pigem väheneb. Isegi reisirongi ühendus Varssaviga on küsitava tasuvusega, AECOM-i uuringus on näidatud piletite hinnad ainult kuni Kaunaseni. Esitatud kilomeetri hinna (10 senti/km) järgi arvutades hakkaks pilet Tallinnast Varssavisse maksma 100 eurot. Varssavist Berliini maksab rongipilet praegu 46 eurot. Seega on Air Balticu odavaima piletiga võrreldes rongisõidu hind Tallinnast Berliini kahekordne, sõidule kuluv aeg vähemalt neljakordne. RB trass, sh. ka Eestisse planeeritav, ei võimalda ka kohalikke reisijatevedusid, kuna see läbib vähe asulaid.

Nn Euroopasse sõitmisel saab 1520 mm ja 1435 mm läbivat rahvusvahelist reisivedu teha muudetava teljelaiuse nn Talgo rongidega. 17. detsembril 2016 avati selline liin Moskva ja Berliini vahel sõidutihedusega 2 rongi nädalas. Järeldus: Tallinna ja Berliini vahel on reisijateveoks vajalik sõidutihedus 2 rongi kuus. Kuigi Jüri Ratas on avaldanud soovi sõita RB-ga Riia loomaaeda ja Evelyn Sepp Vilniuse ooperisse, siis reaalsuses Eesti inimeste reisieelistuste ja asustustiheduse juures puudub kriitiline hulk inimesi, kes sooviksid sõita rongiga Pärnu kaudu Riiga, Kaunasesse, Leedu-Poola piirile. Seda selgitab küsijale vajadusel iga turismifirma töötaja.

Kaubavedu

Kaupade veol puudub RB-l igasugunegi konkurentsieelis, kuna kaubarongid ei arenda joonkiirust üle 100 km/t. Vastupidi, kitsama teljevahega vagunid võtavad peale vähem kaupa ja nende hind on 2 korda kallim kui 1520 mm teljevahega vagunitel, kuna kitsamaid vaguneid toodetakse vähe. Balti riikides on domineeriv väiketööstus, seetõttu nn. kohalikku kaupa RB-le ei saabu. Õhulossideks on osutunud lootused, et Põhja-Jäämere sulamise tulemusena tekkivalt Arktika mereteelt suunatakse kaupu selleks ehitatavasse sadamasse Norra põhjatipus Kirkenesis, sealt ehitatakse raudtee läbi tundra lõuna poole, lõpuks jõuab kaup Helsinkit läbides Muugale, siit Euroopasse. Soome pädevad ametkonnad on analüüsides jõudnud järeldusele, et selline logistiline ahel pole konkurentsivõimeline mereteega (Arctic Railway Report. Suomen Liikennevirasto. Helsinki, March 2018, lk 18).

Kitsama teljevahega vagunid võtavad peale vähem kaupa ja nende hind on 2 korda kallim kui 1520 mm teljevahega vagunitel



Mis puudutab lootust, et kaubad võiksid RB-le saabuda Venemaalt või Hiinast, siis elementaarne pilk Euroopa raudteede kaardile kummutab selle täielikut. Hiinlaste huvi on Baltikumis ainult kaupade suunamine sadamatesse, kuna Euroopasse suunduvad Hiinast Venemaa raudteede kaudu tunduvalt otsemad, odavamad marsruudid. Asja olemuse sõnastas Venemaa transpordiministri asetäitaja Sergei Aristov peale kohtumist Kadri Simsoniga: „Rail Baltic on utoopiline projekt, millega jännatakse aastaid. Ei näe sel projektil mingit tulevikku" (20.12.2017). Samuti ei soovi projektiga liituda Soome.

Maksumus

RB maksumuse prognoosides on järgnevad „arengud": 2016 mai 3,68 miljardit eurot, 2016 oktoober 5,0 miljardit eurot, 2017 aprill 5,8 miljardit eurot, 2018 oktoober 6,1 miljardit eurot. Seejuures prognoositakse investeerimisprojekti maksumust, millel puudub ehitusprojekt, st ükski ehitaja ei ole numbrite paikapidavust kinnitanud. Tõde kipub olema, et ehitus osutub peale reaalsete hinnapakkumiste saamist oluliselt kallimaks. Kui palju? Mõelgem: KUMU ehitusmaksumuseks planeeriti 33 miljonit eurot, tegelikuks kujunes 47 miljonit eurot, kallines 42%. ERM-i maksumuseks planeeriti 37,8 miljonit eurot, aga kujunes 63 miljonit eurot, kallinemine 67%, Reidi tee maksumuseks planeeriti 29 miljonit eurot, odavaim hinnapakkumine on 40 miljonit eurot, kallinemine 38%. Eesti idapiiri ehitamismaksumus peale reaalsete ehituspakkumiste saamist erines prognoositavast koguni 2,5 korda! Ja ennäe – nüüd oktoobris saabus teade OÜ-lt Rail Baltic Estonia, et eelprojekti maksumus on suurenenud 18,2%! Euroopa Kontrollikoda (tervitusi Partsile!) tõi oma 2010 auditis välja, et KÕIGIL 19 auditeeritud raudteelõigul täheldati projekti kulude suurenemist.

RB-d ei hakata ehitama olemasoleva EL eelarveperioodi raames. Pole teada, kui palju raha eraldab EL teises etapis, mis moodustab 83% RB maksumusest. Analoogsed projektid teistes riikides on saanud Ühtekuuluvusfondist toetust vaid 20–50% toetusmääraga, väikestes summades. Tõenäoliselt tuleb 10 aasta jooksul alates RB ehitamise algusest Eesti riigil kanda hoopis järgmise suurusjärgu kulud: omaosalus EL panuse vähenemise ja projekti kallinemise tõttu 500–700 miljonit eurot, 5 aasta ekspluatatsioonikulud 200 miljonit eurot, uus veerem 200 miljonit eurot, lisaehitised 100 miljonit eurot, kokku 1–1,2 miljardit eurot.

RB näol peaks Eesti riigile olema tegemist väga suurt kasu toova ettevõtmisega, et selline püsivalt suur ökoloogiline koormus vabatahtlikult peale võtta

RB ehitamise perioodil tõusevad ehitushinnad kogu Eestis, selle mõju nii makromajandusele kui igale Eesti elanikule on negatiivne. RB apologeetide väide, nagu tooks RB selle ehitamise perioodil Eesti riigile kaudset kasu, ei päde: negatiivne mõju ületab positiivse. RB-le kavandatava Eesti riigi omafinantseeringu eest saaks rekonstrueerida kõik Eesti raudteed kiirusele 160 km/tunnis, mis on kaupade ja elanike transpordiks optimaalne ja hulk raha jääb ülegi.

Tasuvusarvutused

Iga projekt, kuhu paigutatakse raha, peab ennast kas rahalise või muu tasuvuse läbi õigustama. RB läbisurujate tänaseks „lipukirjaks" on kõige värskem tasuvusuuring, mille tellis Riias asuv AS RB Rail audiitorfirma EY (Ernst & Young) Riia (!) kontorilt ja mis avaldati 2017. a. mais. Paraku näitab selle uuringuga tutvumine, et tegemist on katsega leida õigustusi juba eos surnult sündinud projektile. Uuringus on ca kolmandik kaupu RB-le saadavad Vene suunalt (!), kolmandik kaupu Soomest ja kolmandik Balti riikide omatoodangust. Nagu lugeja näeb, on need sulega vee peale kirjutatud lootused, eriti kui arvestada plaanitud kaubamahte (12 miljonit tonni 2026); Muuga sadama käive RB teenindamisel saavutaks sama suuruse kui Uus-Peterburi sadam, kuhu suundub kaubavoog Venemaalt.

Tasuvusuuringus toodud ebarealistlikud kauba- ja reisijaveo mahud ei taga ikka veel projekti majanduskasu ning RB valetatakse plussi „puhta õhu" valemiga, et RB olemasolul kolib kõik autotranspordikaup ümber RB-le. Kuid selle argumendi õnn jäi RB apologeetidel üürikeseks. MTÜ Avalikult Rail Balticust (ARB) eksperdid Priit Humal, Karli Lambot, Illimar Paul ja Raul Vibo näitasid, et Ernst & Young Riia kontor on „puhta õhu" arvutamisel lähtunud vale-sisendist ja tegelikkuses on RB tasuvust vale abil suurendatud 4,1 miljardit eurot ning kogu RB projekt ei vasta EL kaasrahastamise tingimustele. Minister Kadri Simson vastutab personaalselt valedel põhineva tasuvusanalüüsi alusel EL-st RB projektile jätkuva rahaküsimise eest, rääkimata me Eesti riigi vahendite kulutamisest (2019 riigieelarves üle 30 miljoni euro).

Looduskeskkond

Eesti rahvas on aastasadu elanud kooskõlas loodusega, suutnud tänaseni säilitada Euroopas ühe unikaalseima loodusliku koosluse. RB peaks olema lausa kullakoormate hinda väärt, et 210 km pika juraka kehandiga Eestimaad poolitada, kulutada määratult loodusvarasid. 86 viadukti, silda, 24 ökodukti, 420 km aedu, 162 km ligipääsuteid, 425 km teenindusteid, sajad kilomeetrid tara. Kas soovime, et 75 km2 Eestist on selle otsene mõjuala?

Lisandub elektrijuhtmete ja metallpostide mets, mis visuaalselt sarnaneb torujale metallkarkassile ja on suur visuaalne reostus. Maapiirkondades üldjuhul puudub kunstlik mürafoon, nüüd tuleb aga igavikuline talumiskohustus, sest RB saab permanentseks müratekitajaks kilomeetrite kaugusele. Lisaks veerevkoosseisude tekitatavale mürale planeeritakse RB trassil loomade hirmutamise häälpeleteid. RB raudteetammi ehitamisel läheb Eestis vaja liiva-kruusa ligi 17 miljonit kuupmeetrit (627 000 autokoormat!), mis tekitab sama suurusjärgu puudujäägi Tallinn-Tartu maantee või Via Baltica ehitamiseks neljarealisteks, mida ühiskond vajaks. Lisaks lõikab kolossaalse mahuga raudteetamm läbi või riivab 48 looduskaitse- või Natura ala, ohustab laialdaste rabakomplekside hüdroloogilist seisundit ning rohealade sidusust, sh väärtuslike lindude (näit. merikotkad ja metsised) pesitsusalasid. Rääma rabas ulatub turbakihtide paksus 10 meetrini, sinna tuleks Baltimaade pikim, ca 2 km sild. Lisaks satub RB ehitamisega ohtu 700 looduslikku pühapaika (*Maaleht*, 11.10.2018, lk 31).

Rääma raba

Eesti Geograafia Seltsi president Mihkel Kangur märkis 16. jaanuaril 2017 pressikonverentsil, kus avalikustati põhjalikumalt RB tasuvusanalüüsi vigu: „EY tasuvusuuringus ei käsitleta raudtee ehitamise ajal tekkivate keskkonnamõjude ega raudtee talumisega seotud väliskulusid, nagu on nõutud tasuvusuuringu juhendis. Saame vaadata palju maksab tihumeeter puitu, kuid palju maksab metsa poolt puhastatud vesi või seotud CO_2? EY Rail Balticu analüüsis on kirsside väljanoppimise teel võetud sobivad näitajad arvesse. Trassikoridori joonobjektina maastikul liikudes ja selle alla jäävate alade pinnakatte süsiniku sidumine väheneb arvutuslikult 15-20 miljonit eurot aastas. See on kulu, mida Eesti riik peab hakkama kandma. Selles numbris pole ümbritsevatel aladel hüdroloogiliste tingimuste muutumistest tingitud süsiniku sidumise võimet, mis on ebaselgem." RB näol peaks Eesti riigile olema tegemist väga suurt kasu toova ettevõtmisega, et selline püsivalt suur ökoloogiline koormus vabatahtlikult peale võtta. Paraku RB seda hüve ei paku. Kui me RB-d ei ehita, siis jääb kogu see looduslike negatiivsete mõjude kogum olemata!

RB kui kalli elektriraudtee põhjenduseks tuuakse selle keskkonnasõbralikkus. Elektrirongide fetišeerimine RB äriplaanis aastani 2055 viib selleni, et vaatluse alt on täielikult välja jäänud konkureerivad tehnolahendused. Aga Saksamaal katsetati 2017 „ökorongi", kus rongi katusele paigaldatud kütuseelemendid kasutavad elektri genereerimiseks vesinikku ja hapnikku, energia kantakse üle liitium-ioonakudesse. See rong eritab sõites ainult veeauru. Saksamaa 5 liidumaadel on 60 sellist rongi praegu juba käigus (*Postimees*, 17.aprill 2017, lk. 25).

Seega, MIKS ja kelle huvides peab retoorikas nii innovaatiline Eesti Euroopa arengutest tegelikkuses nii põhimõtteliselt ja tagurlikult maha jääma??

Vii see leht ka sõbrale ja võimalusel toeta lehe trükkimise ja levitamise kulusid ülekandega **Hurraa! OÜ** kontole **EE311010220212780221**, märksõna "**AVALIK EESTI**"

Eesti unistus 1990ndatel: teel Põhjamaade poole

Eesti sotsioloogi pilguga – Juhan Kivirähk

50 aastat Eesti Raadio Informatsiooni- ja Arvutuskeskust

30 aastat Eesti NSV Loomeliitude pleenumist

Eesti Raadio oli esimene asutus Eesti NSVs, mis rajas oma sotsioloogia uuringute keskuse. IAK (Eesti Raadio Informatsiooni- ja Arvutuskeskuse) uuringud – mis need olid? Milline roll on olnud Eesti Raadio Arvutuskeskuse loomisel ja tööl, millise vundamendi see tänapäeva uuringutele kujundas?

Novembri alguses tähistame koos vanade kolleegidega Eesti Raadio Arvutuskeskuse (hiljem Teleraadiokomitee Info- ja Arvutuskeskus) 50. aastapäeva. Leo Võhandu on rääkinud, et kui käis koos Ado Slutskiga Moskvas taotlemas, et Eesti Raadio saaks endale arvutuskeskuse, oli tükk tegemist, et kõrgetele ülemustele selgitada, mida üks raadiokanal arvutiga pihta hakkab. Igatahes sai uue raadiomaja üheksas korrus arvuti „Razdan" koduks. Arvutipõhiseks viidi fonoteek ning arvuti abil hakati koostama muusikaprogramme. Arvutit läks vaja ka auditooriumi uuringute läbiviimiseks. Ametisse võeti sotsioloog Asta Tamre.

Peamiseks tööks oli loomulikult auditooriumi tundmaõppimine, hakati korraldama päevik-küsitlusi. Tehti ka põhjalikumaid uuringuid, et teada saada, millised saated inimesi huvitavad. Selle teadmise põhjal sündis näiteks raadio 1. programmi kõrvale kergema sisuga Vikerraadio (1967).

Üheks oluliseks lisaväärtuseks arvutuskeskuse töös oli põhjalik mitmekülgne sotsioloogiliste andmete töötlusprogramm. Kuna tol ajal polnud arvuteid just mitte igal pool, hakkasid ERAKis (Eesti Raadio Arvutuskeskuses) käima oma andmeid töötlemas sotsioloogid Leningradist Novosibirskini. Kontaktid NL juhtivate sotsioloogidega rikastasid omakorda ERAK-i sotsioloogide gruppi uute kogemuste ja teadmistega.

Kui ühel parteipleenumil kuulutati Eesti ideoloogilise võitluse eesliiniks (kuna siin sai vabalt jälgida ideoloogiliselt kahjulikke kodanliku Soome TV saateid), siis käivitati alates 1984. aastast TRIAK-is (Tele-Raadio Informatsiooni ja Arvutuskeskus) avaliku arvamuse küsitlused. Sotsioloogide grupi juhiks ja uuringute vedajaks sai Andrus Saar, avaliku arvamuse küsitluste praktiliseks teostajaks aga sotsioloogia aspirant Juhan Kivirähk.

Töö toimus range parteilise kontrolli all: iga küsitlus oli vaja EKP KKs (Eestimaa Kommunistliku Partei Keskkomitee) kooskõlastada, mis ei tulnud kunagi lihtsalt – paljud meid ennast huvitavad küsimused kriipsutati ankeedist maha. Muidugi tuli lähtuda marksismi-leninismi filosoofiast ja nõukogude enda autoritest. George Gallupi krestomaatilist „A Guide to Public Opinion Polls" (1948) käisin lugemas Moskva Ülikooli raamatukogu erifondis mikrofilmilt.

Ometi andis ka sellistest „parteilistest" põhimõtetest lähtunud avaliku arvamuse uurimine väärtusliku kogemuspagasi, et aegade muutudes juba päris avaliku arvamuse küsitlusi korraldama asuda. Kui Edgar Savisaar läks tööle „Mainorisse" ja hakkas seal moodustama Rahvarinnet, kutsus ta mind tööle „Mainori" turuuuringute osakonda. Nüüd läks avaliku arvamuse uuringuid päriselt vaja, sest avalik arvamus muutus ühiskonnas toimuvat reaalselt mõjutavaks jõuks. 1990 moodustasime „Mainori" osakonna baasil aktsiaseltsi *Emor*, mis on Eesti avaliku arvamuse uuringu lipulaev tänini. Andrus Saar jätkas avaliku arvamuse küsitlustega *Ajakirjanduse Infokeskuse* nime all, hiljem firma *Saar Poll* eesotsas.

Mis oli 1-2. aprillil 1988 peetud Loomeliitude Pleenumi sotsioloogide kõnede tähendus?

Ma ei oska anda sotsioloogide kõnedele laiemat tähendust kui ülejäänud loovintelligentsi esindajate omadele. Tagasivaateliselt võib asetada Klara Halliku, Jevgeni Golikovi, Aili Aarelaiu, Marju Lauristini kõned nende edaspidise sotsioloogilise ja poliitilise tegevuse konteksti. Neil päevil olid need üksnes kõned teiste seas, mille tähendus ja erakordsus tulenesid asjaolust, et aastakümneid polnud Toompea lossi istungite saalis keegi nii avameelseid, otsekoheseid, Eesti saatuse pärast südant valutavaid kõnesid esitanud ega kuulanud.

Muidugi oli kõnede hulgas veel ajastule kohaseid ettevaatlikke etteasteid, kuid leidus juba radikaalsemaid väljaütlemisi. Tehti kobavaid katseid, kui kaugele lubab NSV Liidus käivitunud uutmise ja avalikustamise poliitika demokraatia ja eestlaste rahvusliku iseolemise nõudmistega minna. Tasub meenutada, et enne pleenumit oli Eesti Televisioon alustanud poliitiliste arutluste sarja „Mõtleme veel!", kus mitmed pleenumil käsitletud teravad teemad olid juba tõstatatud.

Pleenumi järel lisandus Eesti Raadio iganädalane saade *Loominguliste Liitude Kultuurinõukogu tund*. Aprillipleenum oli kogu elanikkonda aktiviseeriv sündmus, mis sõnastas rahvale olulisemad ideed, mille ümber koonduda. Paari nädala pärast tegi Edgar Savisaar saates „Mõtleme veel" Rahvarinde loomise ettepaneku, misjärel läksid ajaloolise draakoni-aasta sündmused täie hooga käima.

Mida suudab teha sotsioloogia ühiskonnas? Mis on olnud kõige kõnekamad indikaatorid muutuste ja stabiilsuse uurimisel?

Olen lõpetanud Tartu Ülikooli majanduskuberneetika alal ning olen alati kasutanud küberneetika põhimõtteid ka ühiskonna analüüsiks. Nimelt tegeleb küberneetika väga keeruliste komplekssüsteemide juhtimisega. See tähendab, et kogu süsteemist koos tema kõikide allsüsteemide ja komponentidega puudub meil täielik ettekujutus. Seetõttu vaadeldakse süsteemi kui „musta kasti", mida saame juhtida sisend- ja väljundsignaalide mõõtmise ja võrdlemise kaudu. Seda nimetatakse süsteemi edasi- ja tagasisideks.

Võib öelda, et kodanike poliitilised eelistused on muutunud stabiilsemaks, suhtumine riigi institutsioonidesse teadlikumaks ja nõudlikumaks, kodanikuühiskond tugevamaks.

Süsteemile edastatakse teatud juhtimissignaale (ühiskonna puhul poliitilisi otsuseid) ning võrreldakse seejärel süsteemi muutunud seisundit soovitud tulemusega. Selle põhjal otsustatakse, kas süsteemile edastatud signaal oli otstarbekohane, vajadusel korrigeeritakse sisendit (poliitikat).

Muidugi pole ühiskond sotsioloogilise süsteemi jaoks täielik „must kast". Selles „kastis" toimuva mõistmiseks saame kasutada sotsioloogia teadmisi ühiskonna struktuurist, mis on aga sedavõrd keeruline, mitmetasandiline ja omavahel läbi põimunud, et üheselt prognoosida, milliseid muutusi toob poliitiline sisend kogu süsteemi, on võimatu. Sellepärast räägib ka Eesti sotsioloogia *grand old man* Ülo Vooglaid igal võimalusel tagasiside vajalikkusest.

Süsteemi seisundi mõõtmiseks on kasutusel nii objektiivsed kui ka subjektiivsed parameetrid. Objektiivseteks on sotsiaalne statistika, mis annab meile objektiivse pildi ühiskonnas toimuvast, mõõtes reaalselt mõõdetavaid suurusi: elanikkonna arv ja koosseis, loomulik ja mehhaaniline iive, rahvuslik koguprodukt, tööhõive ja tööpuudus, keskmised palgad, kuritegevuse tase, liiklusõnnetuste arv jne, jne.

Ühiskonna subjektiivsest poolest annab aga infot sotsioloogia, mis üritab mõõta inimeste suhtumist ühiskonnas toimuvasse, nende ootustest, vajadustest, väärtustest, rahulolust jne.

Kõik see kokku võimaldab jälgida nn „suurt pilti" ühiskonnast, sotsiaalseid protsesse ja sotsiaalsete gruppide käitumist makrotasandil – seaduspärasusi, mis tekivad erinevate ühiskonnagruppide tegevusest oma vajaduste rahuldamisel.

Põhjalikumalt olen kokku puutunud avaliku arvamuse kujunemist mõjutavate faktoritega, selle fenomeni rolliga demokraatlikus ühiskonnas. Kuid rakenduslike uuringute läbiviimine ei ole loomulikult võimalik ilma sotsioloogia aluspõhimõtteid ning metodoloogilisi ja metoodilisi printsiipe tundmata.

Sotsioloogiliste uuringute tegevusväli on erakordselt lai, hõlmates majandussotsioloogiat, peresotsioloogiat, kuritegevuse sotsioloogiat, religioonisotsioloogiat jne. jne. Igas valdkonnas on oma olulised indikaatorid, mis jälgivad muutusi ühiskonnaelus. Kõiki neid loetleda pole võimalik.

Olen tegelenud peamiselt poliitilise sotsioloogiaga, kus ühiskonna arvamuskliima mõõtmises on keskne roll näitajatel nagu suhtumine riiki, usaldus riigi institutsioonide vastu, maailmavaateline enesemääratlus, poliitilised eelistused, poliitiline aktiivsus, olulisemate ühiskonnaelu probleemide tähtsustamine jms. Kokku tuleb pilt Eesti ühiskonnast – detailidesse laskumine läheks pikaks, igal näitajal on oma dünaamika.

Võib öelda, et kodanike poliitilised eelistused on muutunud stabiilsemaks, suhtumine riigi institutsioonidesse teadlikumaks ja nõudlikumaks, kodanikuühiskond tugevamaks.

Mis on põhilised sotsioloogilise uuringu objektid? Kuidas on need muutunud? Kui sageli tellivad Eesti-uuringuid välisfirmad? Kui palju on pikaajalisi monitooringuid läbi aastakümnete?

Sotsioloogiliste uuringute objektiks on kogu ühiskond kogu oma allsüsteemide ja komponentide mitmekesisuses. Koos ühiskonna muutumisega muutub ka objekt, kuid minu valdkonnas (poliitiline sotsioloogia) on objekt ja teemad üsna püsivaks jäänud. Muutunud on võib-olla see, mis on mingil perioodil uuringute peamises fookuses. Nii nagu näiteks enne EL-iga liitumist oli päevakorras see, mida avalikkus EL-ist head lootis ja mida halba kartis. Läbivalt on tähelepanu all olnud rahvussuhete ja lõimumise probleemid.

Välismaalt tellitakse uuringuid üsna palju. Välisfirmad tellivad küll peamiselt turu-uuringuid, tihti kolmes Balti riigis korraga, nähes selles ühist suurt turgu. Kuid välisriikide teadusasutused huvituvad Eesti ühiskonnas toimuvast. Eriti intensiivne oli huvi 90-ndatel aastatel. Ka rahvussuhete teema on väljaspool Eestit jätkuvalt huvipakkuv. Praegu, kui Eestis on NATO liitlaste väeüksused, huvitab neid lähetanud riike väga, milline on elanikkonna suhtumine NATO vägede kohalolusse.

Eesti on osaline rahvusvahelistes võrdlusuuringutes. Läbi aastakümnete on läbi viidud Euroopa Komisjoni poolt tellitava Eurobaromeetri küsitlusi kaks korda aastas. Eesti on läbi aastate osalenud Maailma Väärtusuuringus (*World Values Survey*), Euroopa Sotsiaaluuringus, Gallup World Poll'is jms.

Eestis on pikaajalisi trende jälgivateks uuringuteks Integratsiooni Monitooring (alates 2002 iga kolme aasta järel), Soolise Võrdõiguslikkuse Monitooring (vist samuti kolme-aastase sammuga kusagilt 2004–2005 alates). Ma ise olen juba 18 aastat seotud Kaitseministeeriumi tellitava uuringuga „Avalik arvamus ja riigikaitse", mille raames on korraldatud juba 43 üle-eestilist küsitlust.

Palun vaata oma sotsioloogi pilguga, mil määral on rakendunud S. Kallase Kodanike Riigi manifest? Kuivõrd on seda programmi järgitud? Kas oleme kohal? Mis on tulemused?

Kodanike riigi manifest oli ühe poliitilise jõu deklaratsioon. Kõigega selles tekstis ei tahaks (oma maailmavaatest lähtudes) nõustuda ning üldise poliitilise konsensuse puudumisel ei saagi see manifest olla täielikult rakendunud. Ehkki Reformierakond on olnud kaua aega võimul, mõned printsiibid sellest (mh ettevõtete tulumaksu kaotamine) on realiseeritud.

Kallas oma kodanike riigis keskendus peamiselt vabade kodanike ettevõtlusvabadusele. Tema manifestis olid kesksed mõisted turu-

RONGIGA EUROOPASSE ASJU AJAMA

Toomas Kiho

Viinakuu lõpul kutsuti majandus- ja taristuminister Kadri Simson koos Läti ja Leedu kolleegidega „kiiremas korras" Austriasse Grazi linna, et Euroopa Komisoni transpordivoliniku Violeta Bulci juures arutada Rail Balticu projekti, mille venimise tõttu varitseb oht kaotada ELi raha.

Minister sel reisil ka käis, kahjuks aga lennukiga, kuid propageerimaks Rail Balticut kui Kiiret Ühendusteed Euroopasse olnuks ilus ja asjakohane, kui minister kasutanuks sõiduks rongi, vähemalt alates Varssavist, kuhu meid peagi ju hakkab välgukiirusel viima Rail Baltic, nagu minister Simson ise armastab kinnitada.

Varssavist edasi saanuks minister sõita kl 19:25 väljuva öörongiga Viini, kus rong on kohal kl 7 hommikul ning sealt kl 8:50 juba Grazi edasi (kohal kl 11:33), nii et keskpäevaks jõudnuks Kadri Simson nõupidamisele küll. Kujutades end tulevikuolukorda, kus RB on valmis, siis lisandub – kuna RB kavad näevad ette, et rongid väljuvad Tallinnast Euroopasse iga kahe tunni tagant (!) – sõiduaeg Varssavisse 7 tundi. Niisiis tulnuks ministril alustada Balti jaamast sõitu pühapäeva ennelõunal ja tagasi Tallinnas oleks minister lahedasti juba neljapäevaseks valitsuse koosolekuks.

Rõhutan – ülal on arvestatud ideaalse sõiduplaanide sünkroniseerituse ning ülitiheda Varssavi-Tallinna reisirongi graafikuga. Sedasi on ju tõesti mugav viis Euroopas asju ajamas käia, eriti kui pileti, maksku see mis maksab, ostab ministeerium.

Küsimusi esitas ühiskonnateadlane, ajakirjanik ja filosoofiadoktor **Maarja Lõhmus,**
vastas majandusküberneetik ja sotsioloog **Juhan Kivirähk**

majandus, eraomandus, vaba konkurents. Pensionikindlustuse, tervishoiuteenused ja hariduse peaks iga kodanik ise endale suutma tagada eraõiguslikul alusel. Kallas peab silmas ettevõtlikke ja otsustusvõimelisi kodanikke, ignoreerides tõsiasja, et kõik kodanikud pole võimelised selliseid probleeme iseseisvalt lahendama. Tegemist on teatud ideaalmudeliga, mis paratamatult osutub utoopiaks.

Kodanikuühiskond on sellest ajast alates tugevasti arenenud. Tänapäevane kodanikuühiskonna mõistmine on märksa mitmekülgsem, kesksel kohal ei ole siin enam indiviidide vaba konkurents ja „igaüks iseenda eest" ideoloogia, vaid pigem koostöö ning ühiskonna sidususe tagamine.

Millised on olnud Eesti valikud 1990ndatel – kuidas Eesti on oma valikud teinud?

90-ndatel tehtud valikud olid paljuski vältimatud ja kahtlemata ka vajalikud ja asjakohased. Tagantjärele targana on loomulikult võimalik öelda, et paljusid asju oleks pidanud tegema teisiti ja paremini, kuid seda tarkust toona ei olnud, ei olnud ka aega põhjalikuks kaalumiseks ja uuringute tegemiseks. Ühiskondliku formatsiooni vahetus on igal juhul ühiskonna jaoks valuline protsess, see oli vaja läbi viia kiiresti ja otsustavalt. Eesti saavutas neil aastatel märgatava edu Läti ja Leedu ees.

Millised valikud on olnud 2000ndatel – kuidas oleme teinud?

Uue sajandi alguseks oli olukord muutunud. Formatsiooni-vahetus oli teostatud, nüüd oleks olnud vaja keskenduda ühiskonna tasakaalustamisele ja sidususe tekitamisele.

2001 tuli avalikkuse ette 26 sotsiaalteadlase pöördumine „Kaks Eestit" **. Sellele ei reageeritud, vaid kiputi seda vaidlustama ja naeruvääristama. Muide, just eile lugesin veebiajakirjast *International Politics and Society* leiboristide parlamendiliikme Lisa Nandy käsitlust „kahest Inglismaast", milles ta nägi peamist Brexiti põhjustajat. Ühiskonna jagunemine „võitjateks" ja „kaotajateks" ei saa ühiskonnale kui tervikule midagi head tuua.

Samal aastal Vabariigi Presidendiks valitud Arnold Rüütel tunnistas asjaolu, et Eesti ühiskond on kreenis ning vajab seal välja aitamist. Hakati ette valmistama arengustrateegiat „Säästev Eesti 21"(SE21) ***, mille riigikogu 2005. aasta septembris heaks kiitis. Pean seda üheks põhjalikumalt läbi töötatud sotsiaalteaduslikuks strateegiadokumendiks, mis aga (nagu tavaliselt) peagi unustusse vajus.

Selle asemel, et SE21 soovituste kohaselt ühiskondlikku sidusust tugevdada, pöörati 2007. aasta aprillis integratsiooni-kell hoopis mitu tundi tagasi.

2009. aastal majanduskriisi jõudmine polnud tingitud Eesti ühiskonna sisestest faktoritest, kuid see, kui arrogantselt juhtivad poliitikud veel 2008. aastal kõiki hoiatusi majanduslikust ülekuumenemisest ignoreerisid (*„Kui see on kriis, siis sellises kriisis ma tahaksingi elada …"*) ei suurendanud kodanike usaldust riigi vastu.

Millised valikud on olnud 2010ndatel – kuidas oleme valinud?

Käesolev kümnend algas raskest majanduskriisist toibumisega ning endast andis märku tugevnenud kodanikuühiskond. 2012. aasta sügisel vallandusid protestid valeliku poliitika vastu, sündis Harta 12, millele avaldas toetust üle 17 000 kodaniku. 2013. kevadel kogunes rahvakogu, kust saadeti riigikogule selge sõnum, et rahvas ootab suuremat osalusdemokraatiat ning poliitikute suuremat vastutust.

Vaadates viimastel aastatel toimunut, on selgelt näha, kuidas ühiskonna huvigrupid järjest kindlamalt oma õiguste eest seisavad. Kriitika Rail Balticu, tselluloositehase, ülearuse metsaraie aadressil on muutmas demokraatia toimimise põhimõtteid. Praegu ei ole poliitikutel veel otsest kohustust rahva arvamustega arvestada, kuid seda tegemata jättes riskitakse totaalse võõrandumisega vaimu ja võimu vahel.

Millised on praegu Eesti valikud? Milliste nähtavate/ nähtamatute valikute ja bifurkatsiooni punktide ees seisab Eesti tegelikult anno 2018 ja lähiajal?

Kõige kesksem küsimus iga ühiskonna toimimiseks on ühiskonna sidusus, mis tagab ühiskonna sitkuse ja vastupidavuse (inglise keeles on selleks terminiks resilience, mida meil üks keeleuuendaja soovitas nimetada „kerksuseks").

Tulen taas tagasi arengustrateegia "Säästev Eesti 21" juurde. Selles joonistati välja erinevad arengustsenaariumid, millest praegusel hetkel on päevakorras kaks: kas tagasi rahvusliku suletuse ja traditsiooniliste väärtuste juurde või edasi sotsiaalse partnerluse ning maailma muutumist arvestava avatud ühiskonna suunas. Ehk piltlikult öeldes – kas järgime Ungari ja Poola eeskuju või pürgime Põhjamaade tüüpi ühiskonna suunas. Kirjutasin sellel teemal Postimehes artikli. **** Võtmeküsimus on poliitilise kultuuri tõstmine ja demokraatia tugevdamine. Ehkki Vabaerakonda pole saatnud poliitikas edu, on nende demokraatiapakett erakordselt oluline, et Eesti omadega sohu ei vajuks.

Koostööd Põhjamaadega toetab Eestis 91% inimestest. Mis on Põhjamaale võõras?

Kuna oleme aastaid tagasi sihikule võtnud Soome – enne 1940ndat olime Soomest ees, millal jälle järele jõuame? See on raske tingimustes, kui meil on rõhtutatud individualismi, Soomes aga rahvakodu ja solidaarsust, mis ongi Põhjamaade idee ja põhisuund. Uuringust selgus, et samad stsenaariumid, mis "Säästev Eesti 21" kirjeldas, on oht kalduda konservatiivsusse liberaalsele demokraatiale omane versus solidaarne ja sidus ühiskond.

Inglehardi väärtusuuringus ju ka näeme, et Eesti on ikka selles nurgas, kus materiaalsed väärtused on väga tähtsad, aga Põhjamaad on hoopis vastupidises teises nurgas.

Küsimus on, kuhu meie oma nurgast järgmiseks edasi liigume – see on põhikonflikt ka eelolevatel valmistel.

---

* https://www.postimees.ee/2694106/kallas-minu-vaated-on-uldjoontes-samad-mis-kirjas-kodanike-riigi-manifestis
Maarja Lõhmus (Postimees, 20.02.2014) Kallase Kodanike Riigi manifest kui Marxi 'Kapitali' rajasõltuvus (2014) https://arvamus.postimees.ee/2704310/maarja-lohmus-kallase-kodanike-riigi-manifest-kui-marxi-kapitali-path-dependence-rajasoltuvus
** Kaks Eestit (2001) https://www.saarlane.ee/uudised/uudis.asp?newsid=4454&kat=2
*** Säästev Eesti 21 (2005) https://www.riigikantselei.ee/sites/default/files/content-editors/Failid/saastev_eesti_21.pdf ja https://et.wikipedia.org/wiki/S%C3%A4%C3%A4stev_Eesti_21
**** Juhan Kivirähk (Postimees,17.09.2018) https://arvamus.postimees.ee/6406573/juhan-kivirahk-eesti-tulevik-igav-pohjamaa-voi-vastuoluline-ida-euroopa?_ga=2.129238987.634340063.1540387181-1393692219.1540387178.

Pean 2005. aastast pärinevat „Säästev Eesti 21"(SE21) üheks põhjalikumalt läbi töötatud sotsiaalteaduslikuks strateegiadokumendiks, mis aga (nagu tavaliselt) peagi unustusse vajus.

Kuidas töötab sotsioloog?

Kirjutasin, et ühiskonda võib vaadelda kui süsteemi, mida saab tundma õppida ja mille toimimist suunata (ühiskond on isereguleeruv süsteem, seda juhtida ei ole võimalik) sisend- ja väljundsignaalide võrdlemise kaudu. Sisendit nimetatakse süsteemi edasi- ja väljundit tagasisideks.

Süsteemile edastatakse teatud juhtimis-signaale (ühiskonna puhul poliitilisi otsuseid) ning võrreldakse seejärel süsteemi muutunud seisundit soovitud tulemusega. Selle põhjal otsustatakse, kas süsteemile edastatud signaal oli otstarbekohane ning vajadusel korrigeeritakse sisendit (poliitikat).

Edasiside ehk poliitiliste otsuste loomiseks on vaja teada seda, mida kodanikud (kes moodustavad ühiskonna) soovivad. Tagasisidet mõõdetakse avaliku arvamuse uuringutes selle kaudu, kui rahul on kodanikud võimuorganite tegevusega.

Uuringute küsimusi 1990ndatest tänaseni

Aastate jooksul on avaliku arvamuse küsitlustes küsitud, millistele probleemidele peaks valitsus eelkõige tähelepanu pöörama. Valimiseelsetel perioodidel on küsimus püsitatud teisiti – millistele probleemidele oodatakse lahendusi riigikokku kandideerivatelt erakondadelt, et selle põhjal oma valimiseelistust teha.
Esitan alljärgnevalt aegrea avalikkuse jaoks olulisematest teemadest.

NB! Eri küsimustes on kasutatud erinevaid küsimuste sõnastusi, erinevaid vastusevariante ning erinevaid valiku reegleid (valida kaks, kolm või viis olulisemat). Viimase asjaolu tõttu ei ole protsentväärtused otseselt omavahel võrreldavad, võrrelda saab pingeridasid.

1992 Millistele alljärgnevatest küsimustest ootate te vastust riigikokku kandideerivatelt poliitilistelt jõududelt, et teha valimiseelistust?
Kuritegevuse kasvu pidurdamine 51%
Elatustaseme languse peatamine 50%
Vene vägede väljaviimine 41%
Maksude vähendamine 19%
Sotsiaalabi süsteemi loomine 19%
Ülejäänud 7 teemat said toetuse 7-15 protsendilt vastanutelt (AS Emor)

1995 Millistele alljärgnevatest küsimustest ootate te vastust riigikokku kandideerivatelt poliitilistelt jõududelt, et teha valimiseelistust?
Kuidas tagada inimeste turvalisus ja pidurdada kuritegevust..... 71%
Kuidas parandada vähekindlustatud inimeste olukorda 42%
Kuidas lahendada piiriküsimus ja suhted Venemaaga 31%
Kuidas arendada põllumajandust 28%
Kuidas tagada eesti rahvuse säilimine ... 21%
Ülejäänud 7 teemat said toetuse 10-15 protsendilt vastanutelt (AS Emor)

1998 Millistele alljärgnevatest küsimustest ootate te vastust riigikokku kandideerivatelt poliitilistelt jõududelt, et teha valimiseelistust?
Kuidas tagada inimeste turvalisus ja pidurdada kuritegevust..... 39%
Kuidas tagada Eesti majanduse areng ... 37%
Kuidas parandada vähekindlustatud inimeste olukorda 33%
Kuidas arendada põllumajandust ja maaelu 26%
Kuidas tagada eesti rahvuse säilimine ... 20%
Ülejäänud 7 teemat said toetuse 9-20 protsendilt vastanutelt (Turu-uuringute AS)

2000 Millistele probleemidele peaks valitsus tähelepanu pöörama?
Inimeste elatustaseme tõstmine 72%
Turvalisuse tagamine 68%
Tööpuuduse vähendamine..... 58%
Majanduse arengu tagamine 55%
Põllumajanduse ja maaelu arendamine .. 50%
Ülejäänud 9 teemat said toetuse 9-38 protsendilt vastanutelt (Turu-uuringute AS)

2016 Eurobaromeeter – NB! Eurobaromeeter uurib ainult EL kodanike arvamusi!
Immigratsioon, pagulased..... 30%
Tervise- ja sotsiaalkindlustus 27%
Majanduslik olukord 27%
Tööpuudus 25%
Elukalliduse tõus, inflatsioon..... 19%
Ülejäänud 8 teemat said toetuse 3-13 protsendilt vastanutelt

2017 Eurobaromeeter – NB! Eurobaromeeter uurib ainult EL kodanike arvamusi!
Tervise- ja sotsiaalkindlustus 35%
Elukalliduse tõus, inflatsioon..... 30%
Majanduse areng..... 20%
Tööpuudus 19%
Maksupoliitika 19%
Ülejäänud 8 teemat said toetuse 1-15 protsendilt vastanutelt

2017 Millistele probleemidele peaks valitsus tähelepanu pöörama?
Inimeste heaolu, elatustase 66%
Majanduse arengu tagamine 59%
Tervishoiuteenuste kättesaadavus 55%
Sotsiaalse kindlustunde tõstmine..... 53%
Maaelu ja põllumajanduse areng 33%
Ülejäänud 9 teemat said toetuse 7-29 protsendilt vastanutelt (Turu-uuringute AS)

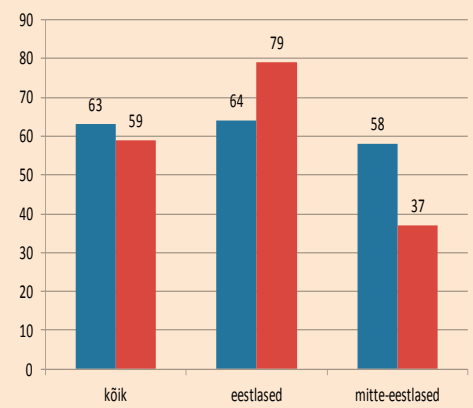
Tagasiside kui indikaator

Tagasisidena küsitakse inimeste usaldust võimuorganite vastu. Reegel on see, et pärast valimisi on usaldus kõige kõrgem, valimiste vahelisel ajal kipub see pidevalt langema (valitseda – see tähendab tekitada rahulolematust!), tõustes vaid ajuti mingite oluliste sündmuste või valitsusremondi/valitsuse vahetuse järel.

Näiteks võib tuua usalduse muutumise valitsuse vastu 2000–2002

		usaldab	ei usalda	
jaan.	2000	42%	47%	
mai	2000	47%	39%	
okt.	2000	35%	49%	
veebr.	2001	36%	52%	(Laari pildiskandaal)
märts	2001	31%	58%	
mai	2001	34%	57%	
okt.	2001	33%	55%	(uus Kallase valitsus)
veebr.	2002	42%	46%	
märts	2002	45%	43%	

Tähelepanuväärne on nn pronksiöö mõju valitsuse usaldusväärsusele. Sinisega on tähistatud usaldajate osakaal detsembris 2006, punasega juunis 2007. Näeme, et kui detsembris 2006 oli muust rahvusest vastajate usaldus valitsuse vastu eestlastega võrreldaval tasemel, siis pronksiöö tulemusel see langes üle 20 protsendipunkti võrra.



Mis võib saada Rail Balticust?

Alo Ervin

Rail Balticu projekti jätkuv kallinemine, ühisettevõttes RB Rail AS valitsevad pinged ja vastuolud osanike vahel, Euroopa Komisjoni rahastuse tõenäoline vähenemine, parandamata vead EY koostatud RB tasuvusanalüüsis, uue raudteekoridori rajamisega kaasnevad asjatud kahjud Eesti loodusele ja mitmed teised riskid sunnivad mõtlema, milliste stsenaariumide järgi võib Rail Balticu projekt edaspidi kulgeda.

1. Projekt kulgeb kavandatud kujul laias laastus plaanijärgselt – ei kalline enam või kallineb väheolulisel määral; Euroopa Komisjoni rahastus ei vähene või väheneb minimaalselt; projekti kahjud keskkonnale on vähemasti talutavad; ehitatud raudteed koos juurdekuuluva infrastruktuuriga õnnestub opereerida Eestile sotsiaalmajanduslikult tulusalt.

Sisuliselt tähendab see, et projekti elluviijad ei eksi ja kriitikud eksivad kõiges: õnnestubki ehitada kahe rööpapaariga elektrifitseeritud kiire tavaraudtee kavandatavas uues koridoris nii kaubavedudeks (max 120 km/h) kui ka reisirongiliikluseks (max 234 km/h), ja Eestile kokkuvõttes kasulikult käiku võtta.

Tuleb märgata, et ühtlasi tähendaks see, et projekti tegelikud tulud peaksid olema tunduvalt suuremad kui on EY (endise nimega Ernst & Youngi) koostatud tasuvusanalüüsis projekti kogutulud koos sotsiaalmajandusliku "puhta õhuga", kuna projekt on taas kallinenud ka pärast *EY* analüüsi valmimist. See tähendaks, et EY hoopis alahindas RB tulusid, mitte ei suurendanud neid kunstlikult: alahindas kaubamahte, alahindas reisijate arvu, alahindas tariife, mida kaubavedajad tasuksid, alahindas ligikaudseid piletihindu, mida reisijad maksaksid, võib-olla alahindas kaudseid sotsiaalmajanduslikke tulusidki.

2. Projekt viiakse ellu kavandatud kujul, ent ilmneb olulisi takistusi – juhtub vähemasti üks järgnevaist: projekt kallineb olulisel määral; Euroopa Komisjoni rahastus väheneb tuntavalt, mistõttu Eesti peab maksma rohkem; kahjud keskkonnale on ilmsed ning talumatud; projekti ei õnnestu rakendada Eestile sotsiaalmajanduslikult otstarbekalt.

See tähendab, et kokkuvõttes Eesti küll rajab Rail Balticu kavandatud kujul, ent ei saa paraku loodetud kasu, vaid kannatab kas ainult majanduslikult või ka loodusele tehtud pöördumatute kahjude poolest, mistõttu ausa analüüsi järgi RB kavandatud kujul ei saa olla Eestile pikas plaanis kasulik.

3. Projekt ei kulge kavandatud kujul ja teostatakse muudetult – ilmneb olulisi takistusi, mis mainitud eelmises variandis, mistõttu projekti muudetakse odavamaks ja vähendatakse koormust loodusele, ent kehtima jääb 31. jaanuaril 2017 sõlmitud ja 19. juunil 2017 ratifitseeritud riikidevaheline leping; kiirust langetatakse oluliselt, näiteks 160 km/h peale; võimalik, et loobutakse ka teisest rööpapaarist, elektrifitseerimisest või mõlemast.

Selle stsenaariumi jagame omakorda kaheks variandiks, pidades silmas, kas projekti muudetakse enne kahjude ilmnemist või alles siis, kui kahjud käes.

3a. Kahjud pole veel tekkinud, ent on ilmselgelt tulemas, mistõttu projekti muudetakse ennetavalt. Sisuliselt võiks selle stsenaariumi järgi realiseeruda kompromissvariant, mida mitmed Rail Balticu kriitikud on korduvalt pakkunud (küll 1435 mm ja läbi Pärnu, aga võimalikult olemasolevat koridori kasutades ning madalamal kiirusel ehk 160 km/h, vältides seega massilist sillaehitust).

3b. Projektiga jätkatakse kuni oluliste takistuste realiseerumiseni, kahjudeni. Sel juhul kannab Eesti vähemal või suuremal määral otsest kahju, olenevalt sellest, kui kaugel ollakse, kui takistused vastu tulevad. Seejärel projekti muudetakse odavamaks ja ilmselt ka loodusele kergemini talutavaks. Rail Baltic küll rajatakse, ent mitte kavandatud kujul. Paremal juhul on kahjud selle stsenaariumi korral ainult majanduslikud, halvemal juhul kannatab mõttetult ka Eesti loodus, kuni projekt viimaks Eestile jõukohasemaks muudetakse.

4. Projekt ei kulge kavandatud kujul ja ei teostugi tervikuna – jääb katki oluliste puuduste ilmnemisel ja/või huvi lõppemisel Eesti ja/või Läti ja/või Leedu tõttu. Siia alla liigitame nii võimalikud välised põhjused (nt Euroopa Komisjoni rahastuse järsk vähenemine), Eesti-Läti-Leedu omavahelised ületamatud vastuolud RB Rail ASi juhtimise ja projekti elluviimise osas kui ka Eesti siseriiklikud poliitilised arengud (nt EKRE tuleb ainuvõimule ja peatab projekti). Mõistagi on mõni sündmus tõenäolisem kui teine.

Siin võib omakorda eristada kaht varianti, olenevalt projekti katkijäämise ajast.

4a. Projekt jääb katki enne ehitusfaasi või ehituse alguses, mistõttu kahjud on peamiselt majanduslikud. Sel juhul võidakse projekti käigus küll ehitada Kadri Simsoni nimeline sild, mis ei vii kuhugi, raisates sel viisil taastumatuid loodusvarasid, raha ja inimtöötunde, ent varajase katkestamise tõttu jäävad suuremad kahjud olemata ning Eesti loodus rikkumata.

4b. Projekt jääb katki ehitusfaasis, kui suur osa kulutusi on juba tehtud ja looduski pidanud maksma kõrget lõivu. Selle stsenaariumi eest on püüdnud hoiatada kõik Rail Balticu projekti kriitikud, sh neli avalikku kirja, ja vastased, 'raudtee-vainlased', kes on ühel nõul selles, et esimene stsenaarium ehk projekti täielik õnnestumine on vähetõenäoline või suisa võimatu – ja seda nii majanduslikult kui loodusele avaldatavate mõjude poolest.

Mis on eesti majanduse probleemid:
EESTI MAJANDUSKRIIS TULEKUL 2019

Majandusteadlast **Olev Raju** intervjueerib **Maarja Lõhmus**

Maarja Lõhmus: 1988. a Loomeliitude pleenumil kõneles Endel Lippmaa, *kuidas tuleb ministeeriumide egoistlike liialduste vastu võidelda.*

Kas aeg, kus tuleb *võidelda ametnike ja ministeeriumide egoistlike liialdustega*, on jälle käes ka nüüd Eesti Vabariigis? Mis on Eesti loodust hävitava Rail Balticu otsetrassi taga, miks Keskerakond muutis võimule saades oma positsioone?

Olev Raju: Mina seda ei tea, võin vaid oletada. Taga võib olla sõjavägi, aga kindralid ei arvesta, et järgmine sõda peetakse teistmoodi, pealegi pole nii väikses riigis tähtis, kus raudtee asetseb, vahemaad on nii lühikesed. Teine võimalus on ka fosforiit, aga see on kujul P_2O_5, mida taimed ei omasta. Järelikult tuleb see väävelhappega üle käia P_2O_3-ks, aga mis on selliselt saadud fosforiidi omahind?! Hapetega töötamine nõuab ökoloogilisi lisaseadmeid.

Kui mina maailma mõistma hakkasin, elas siin 2,4 miljardit inimest, praegu on 7 miljardit. 20 – 25 aasta pärast otsitakse maailmas juba ka vähemväärtuslikke maardlaid. Miks tahtis Moskva siin Eestis fosforiidimaardla kasutusele võtta 1988?

ML: Mis on Eesti majanduse kõige olulisemad muutused ja edasised probleemid?

OR: Räägime sellest osast, mis on otseselt seotud Eesti maaga.

Kui vaadata minevikku põllumajanduskultuuri aegadesse, siis kunagi oli meil hea sajandeid säilinud looduslik tasakaal. Nüüd on tulnud ahnus, näiteks rapsi järel peab hoidma maad mitu aastat toibumas. Meil oli kultuuride järjepidevus paigas – liblikõielised, hernes, uba seovad lämmastikku, aga need on töömahukamad… möödunud aastal püüti rapsipõlde päästa oaga, aga palju jäi seal põllule. Eile [22.10.18 toim.] nägin ka kuidas kartulikombain käis põllul – ei võeta kõike korraga kuhja, vaid pikal sügisel võetakse mõistusega ja jao pärast. … Aga ikkagi, maailma seitse miljardit inimest tuleb ära toita!

> Võtmeküsimused on energiasõltumatus ja looduse (mitte) reostamine

Dioksiin

Peagi näeme, et keskkonnareostuse keelatud nimekirjas hakkab olema dioksiin. Looduses tekib seda minimaalselt kulu ja metsapõlengute puhul, aga dioksiini toodavad naftatööstus ja tselluloos. See dioksiini kogus, mis Eestis saame, tähendab meile neljakohalist arvu vähke aastas. Dioksiin lõhub maksa, kopsu, südant ja akumuleerub. Klassikalised puhastusseadmed dioksiini kogumiseks puuduvad, klassikalised liiv ja süsi ei pea väikest piklikku molekuli kinni, see läheb läbi. Teine puhastamisvõimalus oleks elektriline, aga see on absoluutselt neutraalne ja läheb kolinal läbi. Kui keegi dioksiini-tehnoloogia patenteerib, kuulub ta maailma rikkaimate inimeste hulka!

Pärnu lahe äärde tselluvabrikut seepärast ka ei tule, Eesti on alla kirjutanud Riia lahe kaitse konventsioonile, konventsiooni pole võimalik tehasega järgida.

Eesti majandus on lühikeste laudadega tünn, mille laudu peab kogu aeg lappima*

Mis on majanduslik kasu? Piiratud ressursside olukorras võimalikult suure kasulikkuse loomise protsess.

Kellele kasuliku?

See oleneb kasulikkusest ja piiratud ressurssidest. Piiratud ressursid on dünaamiline, piiratuse aste on ajas dünaamiline: näiteks täna on piiratud, aga võib-olla homme ei ole; või ka vastupidi – täna ei ole piiratud, aga homme on.

Kogu majanduspoliitika ei olegi muud kui leia õige kõige pikem tünnilaud üles ja lõika maha ning pane kõige lühemale tünnilauale otsa…

1990 olime tünni olukorras, kus lühikesi laudu on õige palju. Meil ei olnud infrastruktuuri. Kui tegime IME-projekti, vajusid meil me põhifondi keskmist vanust kuuldes suud lahti. Olen näinud töötavat ketrusmasinat aastast 1863, Marxi 'Kapital' oli ilmumata.

Meil ei olnud raha, see oli tünni kõige lühem laud.

Mis kõige pikem oli? Inimene! Inimene, kes ütles, et sööme või kartulikoori, aga see jama peab lõppema! Ja seda me valisime. Seda tehti julmalt. Kui Laar 1994 kukkus ja Vähi tuli, hakkas ta ilmselt seda kõige pikemast lauast kõige lühemaks saanud lauda nimega 'inimene' päästma. 1994 oli pill lõhki, inimene oli juba kõige lühem laud. Tookordse majanduse valikud dikteerisid pensionärid, kes kolkisid sotsiaalminister Lauristini. Pension oli 80 krooni, ostujõu järgi ca 100 eurot, millega oli võimatu elada. Näiteks Tartu–Tallinna bussipilet 25 krooni, kallis. Inimesed elasidki vanast rasvast, riided ja mööbel olid olemas. Nii seda pikka lauda lõigati, kuni see oli jäänud väga lühikeseks. Vähi majandus 1995–1996 andis lühemale lauale ühtteist tagasi. Siis tulid reformistid, kel ainus jumal oli money, algas poliitika 'rikastele vaeste arvelt'.

Kümme aastat tagasi algas majanduskriis

Majanduskriisi klassikaline võte on 'alandame makse'. Aga mida tegi Eesti valitus – Eesti valitsus tõstis makse. Kukkumine kestis Eestis **11 kvartalit järjest ja tõus kriisieelsele tasemele võttis aega 8–9 aastat**. Samas paremate riikidel kestis majanduslangus ainult 3–4 kvartalit, tõus endisele tasemele 2 aastat.

Meil suurendati makse, mida vaene maksab suurema protsendiga.

Kümme aastat tagasi päästis meid kaks asjaolu: esiteks, meile jõudis kriis 2–3 kuud hiljem, aga soomlastel oli 4 kuuga nende kriis juba läbi selleks ajaks, kui meil kriis kestis edasi. **Eestlased läksid massiliselt soomlaste juurde tööle, nii pääses Eesti 150 000 inimesele töötu abiraha maksmisest**. Soomlased võtsid eesti inimesed rõõmsalt tööle, sest neil oli majanduskriis juba lõppenud. Eestis aga kestis kriis kaheksa aastat edasi!

Kümne aasta tagune viimane kriis ei täitnud Eestis oma funktsiooni. Kriisidel on oma kindel funktsioon majanduses – see on moment, kus toimub kiire korrigeerimine – tänavalt on võimalik tööjõudu saada… Kriisi ajal toimub majanduse reorganiseerimine ja põhifondide vahetamine. Meil aga jäi see suures osas tegemata, kriis ei täitnud oma funktsiooni. Jätkus veel teine probleem: Eestis tekkis tehnoloogiliselt mahajäänud ja madala palgaga olukord, kusjuures tööjõud oli välja läinud. Eesti palk ei ole Euroopa Liidus konkurentsivõimeline, aga SELLE peab nüüd saavutama. Nüüd kui plahvatab uus kriis, tööjõudu ei ole, algab kohe 'andke ukrainlasi'…

Mis meid ootab?

Ükski kriis pole eelmisega sarnane, on oma nägu ja oma iseloomuga. Võib prognoosida, et kriisini pole palju aega, keskmine tsükkel on 11 aastat, 2019 kummitab. Kui olla majanduse analüütik, siis ohumärgid ongi õhus, aga pole veel päral. Mis saab? Kui kriis on tulemas, on kahjutule kustutamisest vähe.

Saabuv kriis peab lahendama kahe kriisi ülesanded: see, mis eelmine kord tegemata jäi, ja need, mis juurde tulevad!

Tuleb korralik pankrotilaine ja odaval tööjõul põhinevad ettevõtted peavad kaduma. Teiseks, strateegilised küsimused on järgmises kriisis:

1. Energiasõltumatus;
2. Looduse reostamine.

Tuleb ümber teha haridusstruktuur, kui tahame oma tegelikke suuri potentsiaale rakendada. Kes ütleb, et teadus on perspektiivne?

Mu meelest me ei tunne oma maad ega oma maa võimalusi.

* Tünnilaudade kujund ja mõte pärineb Eugen von Böhm-Bawerkilt.

EESTI LOODUSE HOIU ÜHEKSA LAINET 2016–2018

Maarja Lõhmus

Kaks sündmust 2018 kevadel – EMAJÕE ELU HOIELDES!, TABIVERE EI LUBA!

Teame, et eestlased armastavad metsi. Eesti paradoks avaldub suurtes loodusehoiu-võitlustes, kus on vastuseis erinevate tulevikupiltide vahel.

1987. aastal, 31 aastat tagasi seisti niimoodi fosforiidi kaevandamise vastu:
- *Fosforiiti?*
- *Ei, aitäh. Ma ei söö.*

Nüüd 2018 kevadel on seistud Emajõe vete puhtuse eest. Protestide kohtki on tänavu täpselt sama Emajõe Tartu. 31 aastat tagasi 1987 1. mail marssisid Tartu ülikooli noored ajaloolased tibukollastes protestisärkides poliitilises töölispüha rongkäigus koos oma *'Ei FOSFORIIDILE'* protestiplakatitega siinsamas Emajõe kaldal. Nüüd kogunesid 19. mail tuhanded tartlased protestima 'Ei Emajõge reostavale tselluloositehasele Tartus', loosung 'EMAJÕE ELU HOIELDES', mis on viide Karl August Hermanni isamaalaulule. Tegelikult on oluline selle laulu 2. rida *'vaenlase vastu võideldes'*, mida aga ei ole vaja kultuuriteadlikule laulurahvale otse öelda, sest kõik lihtsalt teavad seda laulu peast.

Mida näeme? Vaatame Tartusse Emajõe kaldale planeeritud tselluloositehase avalikkuses esitamise loo üheksat sammu.

1. Eesti metsade elurikkuse olukord on 2010ndatel halvenenud. Kui Eesti krooni katteks ei tulnud Eesti metsi maha raiuda, siis nüüd EL euro-raha tingimustes on metsade lageraie hoogsam.

2. Alates 2016 on ummikus Metsaseadus, mis metsakaitsjate arvates ei taga Eesti metsade säilimist. 2016. aastal kujunes 'Lendorava kaitseks' liikumine. Eesti Metsa Abiks (EMA) liikumise manifest avaldati 2016 detsembris Delfi Esoteerika-rubriigis, EMA on kasvava aktiivsusega ja ametnike tõrjumiste kiuste osalenud praktiliselt ühiskonnas ja Metsaseaduse projekti tegemisel.

3. 11. mail 2017 selgus plaan rajada Tartu linna serva puidurafineerimise tehas ehk tselluloositehas, mis püüti läbi suruda eriplaneeringuna, Tartu linnarahvaga avalikult arutamata. Emajõe vee kvaliteet on praegugi ilma hiigeltehaseta halb. Lisaks, kui Emajõe vee temperatuur tõuseks kuni 0,3 kraadi, muudab see Emajõe elukeskkonda jäädavalt. Kõik see suubuks Peipsi järve, Narva jõe kaudu Läänemerre.

4. 2017. aasta sügisel kitsendati kodanike võimalust avalikult Est-Fori tehase teemal arutada. Ülikoolide teadlastele määrati 'esindajad'. Olukorra võttis arutada Rahvusringhääling. Kas kodanikul on õigus Eesti keskkonna ja ühiskonna arengus kaasa rääkida? 2017 lõpul oli Eesti ühiskond tselluloositehase teemal lõhenenud. Tartu teadlased moodustasid kodanikualgatuse korras töörühma Tartu Apell, kogusid Emajõe kaitseks kahele petitsioonile tuhandeid allkirju.

5. Eesti Vabariigi 100. sünnipäevapeo kontsertil esitati etendus 'Eesti mets', mis aktiveeris ühiskonna avalikku diskussiooni.

6. ERRi (Eesti Rahvusringhäälingu) uuringust selgub, et Eesti rahvas on nõus pigem väiksema majanduskasvuga, ent inimesed ei nõustu reostama loodust. 70% eestlasi eelistab looduskaitset ja 22% eelistab majandust. Post-industriaalne teadlikkus on Eestis arenenud protestilaineks. (vt https://www.err.ee/686450/eestlased-eelistavad-puhast-keskkonda-majandusarengule).

7. 7. märtsil 2018 pidas Tartu linna volikogu koosolekut, kus Est-Fori juhid said kõnelda plaanidest, teadlased said kaaluda võimalusi ja ohtusid ning volinikud hääletasid kõik tehase Tartusse ehitamise vastu, (vt http://info.raad.tartu.ee/dhs.nsf/web/viited/gpunid/GA6D2EB9DC-8F72A25C225824A002E86BB ja üldinfo https://www.tartu.ee/et/puidurafineerimistehas

8. Hoolimata Tartu linna keeldumisest, otsustas valitsus Est-Fori eriplaneeringuga edasi minna. Aprillis - mais käis äge PR-võitlus meedias, suhtekorraldajad ähvardasid Eesti mahajäämusega, kui tehas Emajõe kaldale ei tule.

9. Sündmuste kulminatsioon oli 19. mail "Emajõe elu hoieldes" demonstratsioon ja 19. juunil "Tabivere ei luba!" demonstratsioon, misjärel Eesti Vabariigi valitsus otsustas 20. juunil Est-Fori eriplaneerigu lõpetada.

Tabivere ja Emajõgi on saanud Eesti uuteks kultuurimärkideks. Teeme kaks järeldust ka Eesti ühiskonnale. Esimene: Eesti tõesti hoiab oma keskkonda ja pühasid paiku. Emajõe kujund on üle-Eestilise püha jõe kujund. Teine järeldus on keerulisem: Eesti vajab ülimalt kaasaegseid teaduslikke autonoomseid keskkonnauuringuid, mis ei sõltuks rahastaja huvidest. Siin on suured müüdid, ka mitmed ajakirjanikud usuvad, et Est-Fori uuringud oleksid OK. (vt Aivar Reinap PMs https://arvamus.postimees.ee/4510098/aivar-reinap-milleks-meile-majanduskasv).

Olukorda kasutavad Est-Fori-inimesed, et oma huvides 'uuringut' läbi suruda, samas on põhimõtte küsimus: miks pole Eesti riik senini huvitatud Eesti arengu tegelikest uuringutest? Miks ei ole investeeritud tegelikesse Eesti-uuringutesse? Sama küsimus on nii tööstuse arenduse perspektiividega kui näiteks raudteedega – *Rail Balticu* projektiga, kus võrdlusuuringud puuduvad ning huvigrupid suruvad läbi omale meelepäraseid kalleid ainuvariante kui ainuvõimalikke *'take it or lose it'*. Ministeeriumid aga tellivad kümneid uuringuid ministeeriumi imago kohta selmet arendada valdkondi jõuliselt ja teaduslikult.* Kokkuvõtteks on võitlus avanud tegeliku probleemi, vaja on valdkonna uurimiskeskust.

* Bioloog Urmas Tartes sõnastas Tabivere-paradoksi küsimusena Aivar Reinapile: *Kas Sul pole tekkinud küsimust, miks taolist uurimist pole n.ö. neutraalselt juba ammuilma tehtud ja äkki vahetult enne valimisi selgus, et kõigega on kibekiire ja Eesti riik läheb muidu põhja? Kas Sul pole tekkinud küsimust selles osas, miks pole meie riik juba varem (vähemalt sajandi alguses) algatanud teadus-tehnoloogilist uurimisprogrammi, kuidas paremini väärindada meie puitu (mitte ainult praegu toorainena väljaveetavat osa)? Kas Sul pole tekkinud küsimust, miks ei suunatud näiteks enne dividendisüsteemi sisseviimist RMK arvel olnud vabu vahendeid justnimelt puidu väärindamise uuringuteks ja uute tehnoloogiate arendamiseks?*

Kuidas päästa Eesti ÖKO-KATASTROOFIST?

Mihkel Kangur

Mitte keskkonnal pole probleemid, vaid inimkonnal. Keskkonnaprobleemid on sotsiaalsete protsesside ja suhete tagajärg. Protsessid, mis on viinud looduse poolt inimkonnale osutatavate hüvede vähenemisele, on viinud ka sotsiaalsete probleemide nagu ebavõrdsuse ja vaesuse süvenemisele, kultuurilise mitmekesisuse vähenemisele. See on loodust hävitava permanentsele kasvule orienteeritud majandusmudeli tagajärg. Ekstreemselt näeme Eestile energiat tootvat tööstust hävitamas kohalikku loodust Ida-Virus, kusjuures keskkonnatasudest vaid murdosa liigub sinna tagasi, Ida-Viru inimeste tervis on tööstuse tõttu kehvem, elu lühem.

Est-Fori ärikad ei plaani kinnist veetsüklit, sest see pole tasuv. Odavam on puhastada looduslikku vett tootmisele sobivamaks, toota reostatud vett. Kasum peab tekkima meie ühishüve, looduslikult puhta veevaru arvelt. Uute keskkonnahüvesid arvestavate majandusmudelite vastu töötab juhtimismudel, mille aluseks on teenimisvõimalus ühisvara arvelt. Est-Fori tehase rajajad aga suutsid valitsusele dikteerida oma tahtmise seadusmuudatuste näol ja valitsus oli valmis täiendavatekski kulutusteks. Ometi teame, et arendajate eelmine suuräri lõppes müügiprotsessiga, millest riigile ei laekunud sentigi makse. Või kuis peatada parteide heakskiidul toimuvat Eesti enesekoloniseerimist, kus väike vähemus soovib muuta Eestit toorainemaaks?

Parteide suure mure keskkonna kõrval on Eesti rahvaarv ja kultuur. Ei saa uskuda pisaraid poliitikute palgeil, väljendamas muret Eesti kultuuri pärast, olles ise andnud loa hävitada loodust, pidada sõda me pühade metsade, omakultuuri vastu. Mure rahvastiku kahanemise pärast on mure odavtööjõu nappuse pärast.

Probleeme ei saa lahendada sama tegutsemismustri mõtteviisiga, mis probleeme on põhjustanud. Nagu me andekad pojad on andnud maailmale uutmoodi kaugekõnede tegemise, rahvusvaheliste rahaülekannete tegemise või insenertehnilisi lahendusi, olgu meil nüüd pakkuda maailmale lahendus uutmoodi riigist, mis võimaldab keskkonda säästvat ja taastavalt majandada, koondab elanikud üksteist julgestavasse kogukondlikku ühiskonda. **Luues uutmoodi Eestit, anname lahenduse suurimale probleemile, millega inimkond iial silmitsi seisnud**.

Rail Baltic ja EESTI 2030+

Kalev Kukk
majandusteadlane ja inimgeograaf, majandusdoktor

2012. aasta hilissuvel Valitsuse heakskiidu pälvinud strateegiadokumendi "Eesti 2030+" sissejuhatuse 1. lõige kõlab mäletatavasti järgmiselt: "*Üleriigiline planeering "Eesti 2030+" on strateegiline dokument, mille eesmärk on otstarbeka ruumikasutuse saavutamine Eesti kui terviku mastaabis. Üleriigiline planeering koostatakse kogu riigi territooriumi kohta. Selles määratletakse riigi kestliku ja tasakaalustatud ruumilise arengu põhimõtted ja suundumused. Planeeringu mõte on seada keskkonna eripäradest lähtuvad ruumilised alused asustuse, liikuvuse, üleriigilise tehnilise taristu ja regionaalarengu kujundamiseks.*"

Enesest mõistetavalt sisaldub selles ka viide Rail Balticule, sest kümme kuud varem oli valitsus teinud põhimõttelise otsuse. Ainsad kriteeriumid-tingimused, mis seati kavandatavale Rail Balticule, olid uue raudtee 1435-millimeetrine rööpmelaius ja trassi kulgemine Tallinnast üle Pärnu Riiga. "Eesti 2030+" pidanuks liitma selle otsuse üleriigilisse planeeringusse, kirjutades lahti selle agenda, mis avanuks ka lähteülesande.

Milleks meile seda kiiret Rail Balticut vaja on, öeldakse selgelt välja kõnealuse planeeringu 4. pt 3. osa 11. lõikes. Sõnastus on erakordselt ahvatlev, ükskõik, kas unistuste raudtee läheks üle Pärnu või Tartu või hoopiski Viljandi: "**See** [Rail Baltic] **loob mitte ainult Eesti elanikele, vaid ka kümnetele miljonitele eurooplastele võimaluse tulla Eestisse ja minna siit edasi Põhjamaadesse ja Venemaale.**" Eks see sõnastus ole mõnevõrra segane, kusagilt ei selgu, kuidas aitab Rail Baltic eestlasi Põhjamaadesse või Venemaale. Aga olgu, jätame eestlased kõrvale, sest eestlased on Rail Balticu eestvedajate jaoks muutunud üha marginaalsemaks. Samuti ei selgu, kas eurooplaste puhul on silmas peetud tuhandet, sadat, kümmet või üht aastat? Taoliste väidete ja näitajate puhul on tavakohaselt kriteeriumiks aasta, st aastakeskmine. Kui "kümned miljonid" on näiteks 22 miljonit (20 on veel paarkümmend), siis on see minimaalselt 150 rongipaari päevas. Selliste arvutuste lähtekohaks on Ernst&Youngi tasuvusuuring, kus aluseks on võetud 402-kohalised rongid. 150 rongipaariga päevas pääseme aga vaid siis, kui kõigi rongide täituvus on 100 protsenti. Kuna Ernst&Young lähtub oma tasuvusuuringus 40-protsendilisest täituvusest, siis läheb vaja minimaalselt 375 rongipaari. Seejuures lähtub Ernst&Young ise kaheksast rongipaarist ööpäevas. Kui võtta ajahorisondiks 10 aastat, tuleks nihutada koma viimase numbrikoha ette.

22 miljoni eurooplase toomiseks Eestisse, et nad saaksid siit edasi minna Põhjamaadesse ja Venemaale (ent kuidas?), kuluks rongi 100-protsendilise täituvuse korral, kui lähtuda Ernst&Youngi analüüside aluseks olevast igati loogilisest kaheksast rongist ööpäevas, 18,7 aastat (eeldusel, et selle aja jooksul pole üheski rongis ühtki vaba kohta ja sellega ei sõida ükski "baltlane"). 40-protsendilise täituvuse korral kuluks selleks 47 aastat.

Strateegia autorite unistuse ja lootuse lasi põhja ei miski muu, kui Ernst&Youngi tasuvusuuring. Ainus, mis selles tundub realistlik, on nimelt reisijatevoo prognoos. Selle uuringu kohaselt pärineb 89,7 protsenti Rail Balticu reisijatest lõigul Pärnu–Riia Eestist, Lätist ja Soomest (või sõidab sinna). Teisalt, sama prognoosi järgi sõidab vaid 0,3 protsenti Rail Balticuga reisijatest, kes läbivad lõiku Pärnu–Riia, Kaunasest Poola poole või tuleb Poolast ja kaugemalt Eestisse. Nii et isegi Ernst&Young teab, et eurooplased neile pakutavast võimalusest kinni ei haara.

Mis algselt unistatud-lubatust järele jäänud, on kiire raudtee, et mitte öelda kiirtramm, Tallinna ja Riia vahele. Ega selleski pole midagi unikaalset, kui mõelda saja aasta tagusele trammiühendusele kahe (tulevase) pealinna – Viini ja Bratislava – vahel.

Kui jääda "Eesti 2030+"-es lubatu juurde, kulub kümnete miljonite eurooplaste jõudmiseks mööda raudteed Eestisse nii palju aega, et enne jõuab kätte järgmine jääaeg. *

* Tegelikult pole esimene kord, kui raudteevallas tullakse välja pompöössete ideedega (pean silmas Rail Balticut kui Euroopa kiirraudteede võrgustikust isoleeritud ja valdavalt kaubaveoks mõeldud kiirraudteed). Eelmise leiame Eesti Kongressi majanduskogu 1992 teosest "Eesti tee. Majandusreform ´92". Võime lugeda: "Mõisaküla tuleb ühendada raudtee abil Valgaga, kogu trass Pärnust Petserini renoveerida ühherealiseks elektrikiirraudteeks kuni lõikumiseni Petseris kiirtrassiga Tallinn – Aasia kontinent; Pärnu raudsild tuleb taastada ülestõstetavana; Pärnu [---] pääseb maailmakaardile kui [---] kontinentidevahelise transpordisoone alguspunkt." Ja veel, "tõeliseks mereriigiks teeks Eesti aga Tallinnast Petseri kaudu Jaroslavini kulgeva raudtee ümberehitamine kahesuunaliseks elektrikiirraudteeks (sealt edasi läheb juba kaherealine kiirraudtee kuni Vaikse ookeani rannikuni) ning Pärnust ühherealise kiirelektriraudtee väljaehitamine Mõisaküla ja Valga kaudu Petserini. Nimetagem seda transkontinentaalseks kiirraudteetrassiks Tallinn/Pärnu – Jaroslav – Jekaterinburg – Vaikse ookeani rannik. Olgu märgitud, et see oleks ainuke kiirtrass Baltikumi basseinist." Eesti Kongressi majanduskogu sõnutsi saaks Eestist "kontinentidevahelise tähtsaima transiidikanali "Balti meri – Aasia kontinent" alguspunkt, rahvusvaheline poliitika- ja kultuurialaste kohtumiste paik, rahvusvaheline ärikeskus."

Nii et midagi uut siin ilmapeal pole. Pealegi on Rail Balticu kui Euroopasse viiva kiirraudtee ja kunagise Tallinnast/Pärnust Vaikse ookeani rannikule viiva kiirraudtee eestvõitlejate seas vähemalt üks nimi korduv. Pealegi loodavad Rail Balticu suurimad eestkostjad ka ida kaupadele.

24 Siim Kallas jagab kiiret ja soodsat visiooni *10.2012*

24 Baiba Rubesa duubeldab panuseid *10.2016*

41 Kui Rail Balticu ehitust õnnestub nurjata, arvan teadvat, kes ja kus avavad šampanjapudelid (need on vähemalt Dom Perignonid) *Siim Kallas 15.11.2016*

Kui Euroopa ja Eesti jaoks põhimõtteliselt oluline plaan toppab juuakse šampanjat mitte Tallinnas vaid Moskvas *Kristen Michal 23.01.2017*

63 Avaldatakse Ernst & Young tasuvusanalüüs. RB on väga tulus projekt *30.04.2017*

84 Kõik, kes seisavad pumba juures, neile pritsib natukene peale ehk nad kindlasti midagi saavad ja kui muud ei saa, siis saavad Rail Balticuga sõita Euroopasse *Erki Savisaar 19.06.2017*

pritsib peale sullegi

92 Gräzin, Talvik tutvuvad salastatud dokumentidega *07.11.2017*

96 Avalikult Rail Balticust laseb EY tasuvusanalüüsist 4.1 miljardit õhku välja *16.01.2018*

100 Allkirjastatakse RB kommunikatsioonistrateegia ja suhtekorraldusteenuste hankeleping *400 000€* *05.03.2018*