

VABA
AJAKIRJANDUSE
ÕPIK 2019

JA
TSENSUUR

AJAKIRJANDUS-
VALJAL

VABA
AJAKIRJANDUSE
ÕPIK **2019**

JA
TSENSUUR

AJAKIRJANDUS-
VALJAL

AE
Avalik Eesti

*Avalik Eesti koostajad ja kujundaja tänavad
SA Eesti Rahvuskultuuri Fondi Ülo Ignatsi (1951-2011) vaba
ajakirjanduse edendamiseks määratud stipendium, mis
määrati väljaande Avalik Eesti arendamiseks 2019. aastal.*

AVALIK EESTI Toimetised nr 1
avalikeesti.ee

1. trükk 2019
© Koostajad ja väljaandjad:
Maarja Lõhmus, Alo Ervin, Arvo Järvet
Kujundus: Kalle Toompere
Hurraa! OÜ

Trükk: Vali Press

ISSN 2504-7280 trükis
ISSN 2504-7299 võrguväljaanne

Tänu

õppematerjali eest ajakirjanduskompendumisse
kogutud artiklite autoritele,

Eesti Teadusfond, g9121 Eesti avalik-õigusliku
meedia perspektiivid teel võrguühiskonda

Sissejuhatus ajakirjandusse ja tsensuuriuuringusse

- 8 *Maarja Lõhmus* Juhatus Eesti avalikkusse – Eesti ajakirjanduse dilemma Rail Balticu teema käsitlemise näitel 2007-2019

Ajakirjandustekstide kompendium 2007-2019

- 12 *Eric Katskowski* Peagi saab Tallinnast rongiga Riiga sõita nelja ja poole tunniga
- 16 *Vahur Koorits* Parts: valitsus otsustas Rail Balticat toetada
- 17 *Mikk Salu* Kaido Simmermann: mina praegu Rail Balticut ehitada ei riskiks
- 22 *Tanel Meos, Kristi Helme* Siim Kallas: Rail Baltic valmib tõenäoliselt 2020. aasta paiku
- 23 *Hans H. Luik* Kes maksab Rail Balticu marsruudi kinni?
- 25 *Mikk Salu* Rail Balticu kiirrong võtab Kaunases hoo maha
- 27 *Toomas Kümmel, Hardo Aasmäe* Rail Baltic: õige asi vales kohas
- 31 *Hardo Aasmäe* Mis on Rail Balticu mõttest järele jäänud?
- 38 *Hardo Aasmäe* Rail Balticu ideaalmaastik
- 41 Partsi “jobu”-solvang tõi skandaali: Leedu valitsus nõuab Eesti suursaadikult selgitust
- 42 Leedu majandusteadlane: Rail Baltic ei tasu end ära
- 43 *Toomas Kümmel* Pilt Rail Balticu tulevikuperspektiividest on naeruväärne
- 46 *Juhan Haravee* Hardo Aasmäe: kus Rail Baltic kulgeb, on iga riigi siseasi
- 49 *Hannes Luts* Kuni Eesti riik ei tea, mida ta raudteega teha tahab, pole mõtet Rail Balticu üle vaielda
- 54 Keskkonnaühendused: Rail Balticu planeerimisel ühe trassi väljavalimine oleks ennatlik ja õigusevastane
- 55 *Hardo Aasmäe* Rail Baltic lõhnab korruptsiooni järele?
- 59 *Hardo Aasmäe* Fosforiidisõda ja Rail Baltic
- 61 *Anvar Salomets* Rail Balticut vanale trassile ei ehitata
- 64 *Raul Sulbi* Aasmäe: läbi Pärnu kulgev trass kustutab Kagu-Eesti ära
- 65 *Andres Einmann, Tiina Kaukvere* Suri Hardo Aasmäe

- 67 *Priit Humal* Rail Balticu müüjad
- 71 *Sven Soiver* Rail Baltic sai raha. Kahju, et sai. Lahtine on endiselt küsimus, kas 540 miljonit eurot saanud Rail Balticut on üldse vaja
- 71 *Andres Reimer* Külaselts paljastas arvutusvead Rail Balticu trassivalikul
- 72 *Nele-Mai Olup* Rail Baltic võib pühapaikadest üle sõita
- 76 *Sulev Vedler* 850 miljoni euro suurune auk Rail Balticu tasuvusuuringus. Tulevase kiirraudteetulude puhul arvestati trassi pikkust Tallinnast Varssavini, osade kulude puhul aga vaid Leedu-Poola piirini.
- 77 *Uwe Gnadenteich* Michal ei soovi Rail Balticu trassiarutelusid uuesti alustada
- 79 *Toomas Kiho* On viimane aeg peatada Rail Baltic sellisel kujul
- 80 *BNS* Kohus lükkas seltside Rail Balticu kaebuse tagasi: puudub kaebeõigus
- 81 *Nils Niitra* Leedu muutis Rail Balticu külavaheraudteeks
- 82 101 kiri: Avaliku elu tegelaste pöördumine: Eesti rahva ja maa tuleviku nimel tuleb peatada Rail Balticu rajamine kavandatud kujul
- 87 *Liis Velsker* Avaliku elu tegelased selgitavad: miks tuleks Rail Balticu projekt peatada?
- 90 *Andres Reimer* Rail Balticuga eksiteele
- 92 *Priit Humal* Kas Rail Baltic on Eesti Nokia?
- 93 *Kalev Kukk* Rail Baltic – et unistusest ei saaks vesikikivi kaela
- 94 152 kiri: Avaliku elu tegelaste pöördumine: Eesti vajab raudteed Euroopasse, kuid mitte praegu planeeritud kujul
- 98 “Rahva teenrid”: Rail Baltic pole kuigi mõistlik projekt
- 99 *Hannes Luts, Karli Lambot, Alvar Tõruke, Jaan Lepp, Meelis Arumeel, Peep Tomingas, Parbo Juchnewitsch* Transpordi- ja logistikaekspertide pöördumine: poole miljardi euro küsimus ehk mida muud saaks Rail Balticu omaosaluse eest?
- 102 *Katrin Idla, Marek Strandberg* Mei ei tea peaaegu midagi sellest, kuidas Rail Balticut juhitakse
- 106 *Mihkel Kangur* Küsimus, millele võiks osata iga riigikogu liige enne hääletust vastata

- 108 *BNS* Majanduskomisjon saatis Rail Balticu lepingu esimesele lugemisele
- 109 *Andres Reimer* Riigikontroll avaldas Rail Balticu kokkuleppe nõrgad kohad
- 113 *Siiri Liiva* Karis Rail Balticu aruandest: Ei midagi uut. Tõesti.
- 114 222 kodaniku kiri Rail Balticu kohta: Palume riigikogul jätta RB rahvusvaheline kokkulepe ratifitseerimata
- 117 *Maarja Lõhmus* Eesti ajakirjandus on kaotanud arusaama oma kohusest
- 118 *Maarja Lõhmus, Marju Lepajõe, Heiki Valk, Tõnis Mägi* Avalik kiri: Rail Balticu otsustamine meenutab Eesti NSV-d
- 121 Sots Barbi Pilvre jättis Rail Balticu poolt hääletamata: ülalpidamiskulud on meeletud, keskkonnakahjud suured
- 122 *Toomas Kiho* Vaim ja võim ja meie ehk kellel on õigus kõnelda Eesti nimel?
- 127 *Jaanus Vogelberg* Loe läbi musta tindi: MKM saatis Rail Balticu kriitikutele täielikult tsenseeritud dokumendid. Vaata ministeeriumi saadetud tsenseeritud dokumente!
- 128 *Toomas Pott* Analüüs: Rail Baltic on muutunud liiga kalliks projektiks
- 129 *Karli Lambot* Rail Balticu tasuvusuuringust paljastunud nelja miljardi eurone auk on ikka lappimata
- 131 *ERR* Eestlased eelistavad puhast keskkonda majandusarengule
- 132 400 avalik kiri: valeinfo põhjal vastu võetud Rail Balticu seadus tuleb tühistada!
- 138 *Jaak Jõerüüt* Ehmatavalt sageli meenutab kogu see juba aastaid kestnud Rail Balticu protsess sovetiaega
- 141 *Alo Ervin* Avalik kiri professor Erik Terkile: tasakaalustatud arutelu Rail Balticu ümber saab põhineda avaldatud uurimustel
- 143 *Mart Hiob* Tallinna linnriik – kuidas sellest hoiduda
- 144 *Tõnis Oja* Kontrollikoda: Euroopa kiirraudteede võrk on aeglane, kallid ja ebaefektiivne
- 145 *Raivo Soosaar* Rail Baltic – kas tasuvusanalüüse tasub usaldada?
- 148 *Toomas Kiho* Uuele valitsusele: kui praegu reageerida, same Rail Balticule pidurit tõmmata

- 150 Kodanikuühenduste pöördumine
- 154 *Raik-Hiio Mikelsaar* Rail Baltic vajab teaduslikku analüüsi

Tsenseeriv toimetamine

- 158 Näitejuhtum ERRi portaalis anno 2017
- 163 *Rain Kooli* Kui tööekspidamine varjutab vaate
- 166 *Alo Ervin* Järelsõna
- 168 Kas keelatud võrdlus NLiiduga?

Teabenõuded, arvamused ja ettepanekud

- 174 Teabenõuded
- 180 *Arvo Järvet* Eesti Geograafia Seltsi arvamused ja ettepanekud 2016 – 2018. Rail Baltica maakonnaplaneeringute ja keskkonnamõju hindamise vastuoludest



Sissejuhatus ajakirjandusse
ja tsensuuriuuringusse

Juhatus Eesti avalikkusse – Eesti ajakirjanduse dilemmad Rail Balticu teema käsitlemise näitel 2007–2019

28. oktoobril 2019 korraldame konverentsi EESTI PERSPEKTIIVID, et arutada Eestiga seotud ja Eestile olulise mõjuga rahvusvaheliste suurprojektide avaliku arutamise kultuuri Eestis. Analüüsime, kuidas on oma rolliga – arutada Eestile olulisi küsimusi – toime tulnud Eesti ajakirjanduse väljaanded ja meedia.

Avalikkuse uuringud Rail Balticu näitel alles algavad, aga esimese viisandliku vahekokkuvõtte 12 aasta (2007–2019) suundumustest, avaliku arutelu kujunemisest ja avaliku arutelu takistustest teeme, anname nüüd esimese pildi, eeltakti.

Eesti ajakirjanduse eesmärgiks võiks olla kriitiline avalikkus, kriitiline analüüs. Me peame seda järjekindlalt küsima ja järjekindlalt sellel rajal seisma, sest meie ajakirjandus on toimetanud ja toiminud 253 aastat. Kaks ja pool sajandit.

Eestikeelset ajakirjandust on tehtud kirjaoskajale maarahvale. Kirjaoskus, kooliharidus ja aktiivne ajakirjandus – kriitiline meel ja mõtlemine – on olnud eesti ühiskonna edendamise võti ja on seda jätkuvalt ka täna.

Eesti ühiskond baseerub avalikkusel. Eesti ühiskond on oma olemuselt avalikkuse ja ühishuvi ühiskond, peame seda praegu anno 2019 väga selgelt väljendama ning ajakirjandusena ses suunas tegutsema.

Eesti avalikkus ja Eesti ajakirjandus on vabad. Eesti Vabariigi algusaial Vabadussõja lõppedes kaotati sõjatsensuur aastal 1920, Eesti vaba ajakirjandus saab 100 aastat vanaks.

Ka tänapäeval võime vaadata tsensuuri ja info puudumise fenomeni. Tänapäeval näeme sildistamisvõitlust, näeme naeruvääristamist ning näeme sündmuste ja inimeste mahavaikimist või asendust mingi teise teemaga.

RB kui Eesti ajakirjandusliku mõtteloo seisu peegel

Avalikkus on ühiskonna mentaalne keskkond, aga ka võitlusväli. Eesti ajakirjanduse võitluskoht on avalikkus – kes pääseb avalikkusesse?

Millised tekstid pääsevad avalikkusesse ja millised ei pääse?

Selle ajakirjandusõpiku koostasime 1988. a Loomeliitude Pleenumi ideede vaimus ning sealt sammukese edasi: kuidas Eestis olla rääkija-subjekt ning mitte sattuda räägitava-objekti rolli riikide ja kultuuride üleilmsel väljal.¹

Väikses kogumikus on kompendium, mis annab punktiiri ühe rahvusvahelise teema – RB – tulekust Eesti avalikkusesse ning avalikust arutlusest Eesti ajakirjanduses. Valik annab pildi, mis tüüpi mõtteid on ajakirjanduses olemas ja mis puuduvad. Oleme kõneaine tulemise ajakirjanduse agendale esitanud kronoloogiliselt.

Artiklid on esitatud nii nagu need lugejale pakutakse – kui ikka lugu katkestatakse peale tutvustuslõiku, edasi lugemise eest küsitakse tasu, siis ka antud ülevaates toome vaid alguskatkendi – nagu lugejale serveeritakse. Seegi on märk ajakirjandusliku tähendusvälja kujundamisest.

Tegelikult on RB teema käsitlemisel suuri lünki, salastamist ja desinformatsiooni. Miks infot puudub, jääb mõelda ja kirjutada siis, kui raamatu tagakaas sulgub.

Oleme liitnud kogumikku ka paar tsenseeriva toimetamise näidet ning valiku riigiametitele esitatud teabenõudeid ja selgitustaotlusi, nõudes välja ühiskonnale salastatud, kuid olulist infot ja küsides selgitusi. Teabenõuete esitus on ajakirjaniku üks põhitöö kasvavas infopiirangu-te olukorras. Teabenõudeid Eesti ajakirjandusväljal pole veel piisavalt.

Õpikliku ülevaate eesmärk on avada Eesti avalikkuses suhteliselt tabuteema kaheteist aasta arengu kronoloogia ning olla kompendium ajakirjanike töös Eesti riigi ja ühiskonna perspektiivide arutamise vedajana.²

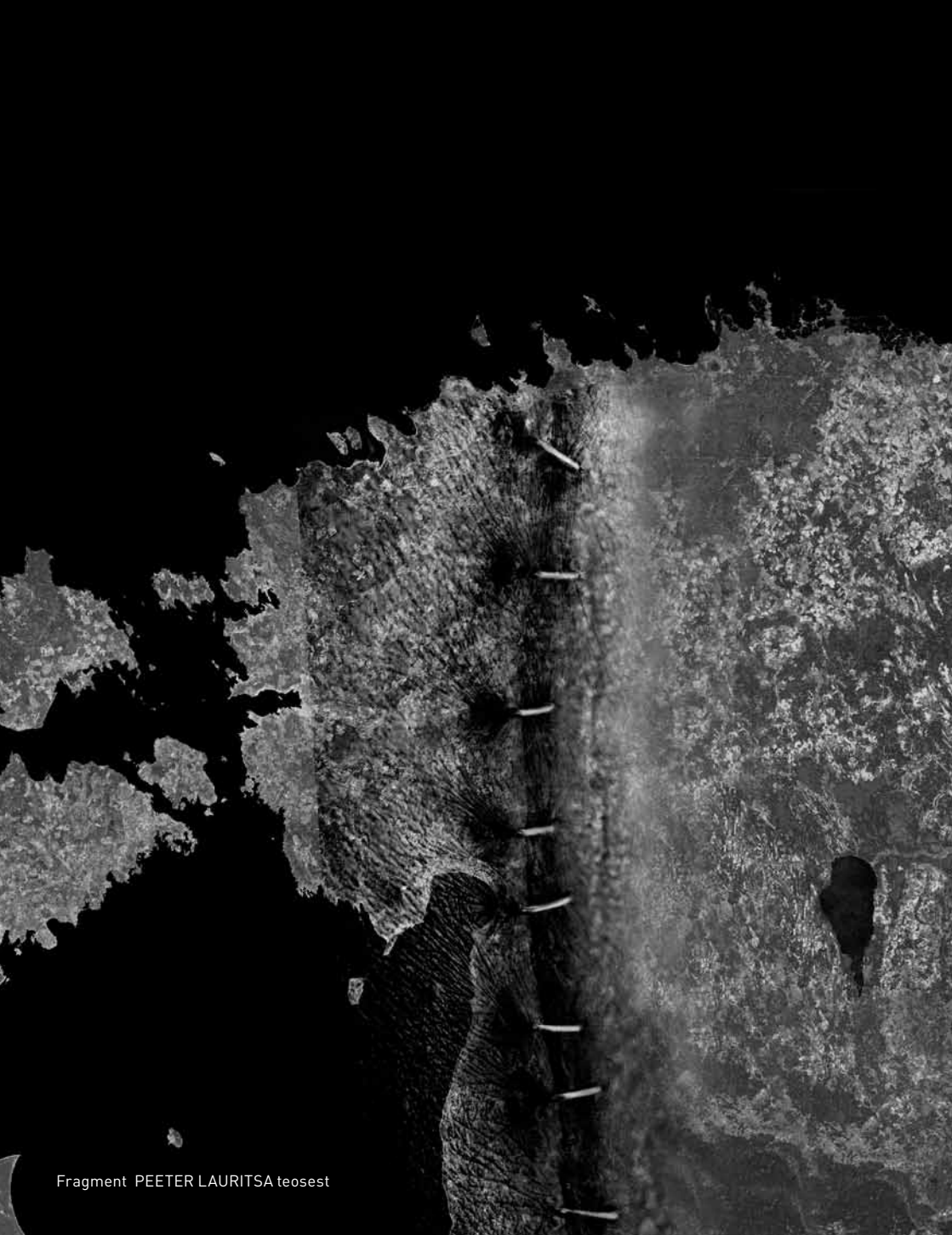
Ajakirjandusel on kanda ka pika perspektiivi mõtleja roll – olla ühiskonna professionaalne arutlusväli ühiskonna hoidmisel ja arendamisel.

Meie Eestis on palju rahvusvahelisi suhteid ja korporatiivseid huvisid, ka selles uues olukorras peame toime tulema ja iseendaks jääma.

Maarja Lõhmus

¹ Eesti NSV loominguliste liitude juhatuste ühispleenum 1.–2. aprillil 1988

² ETF teadusgrant 9121 Eesti avalik-õigusliku meedia perspektiivid teel võrguühiskonda



**Ajakirjandustekstide
kompendium 2007–2019**

Eric Katskowski

<https://arileht.delfi.ee/news/uudised/peagi-saab-tallinnast-rongiga-riiga-soita-nelja-ja-poole-tunniga?id=51094219>. *Delfi Ärileht* 16.07.2007



Raudteevõrgustiku uuendustööd võimaldavad tihendada reisiliiklust Riiaga.

Nii Eesti Raudtee kui ka Go Raili hinnangul oleks rongiliiklusel Tallinnast Riiga potentsiaali. "Meie saame pakkuda reisijatele võimalusi, mida nad bussiga sõites kasutada ei saa, ning lisaks on sõit kiirem," ütles Go Raili juhatuse liige Alar Pinsel. Esialgu ei saa Tallinnast Riiga rongiga sõita. Lennukiga on kahe pealinna vahel liikuda kordi kallim ning bussisõit võtab viis ja pool tundi aega.

Pinseli sõnul on Go Rail väga huvitatud Tallinna-Riia liinist, kuid praegu seisab liini avamine infrastruktuuri taga. "Kui korralik võrgustik ehitatakse välja, siis võib mõelda isegi sõitude peale Riist edasi, näiteks Vilniusse," lisas Pinsel.

Kaalutud on uute rongide ostmist ja vanade renoveerimist nüüdisaegsele tasemele. Läbirääkimisi on peetud ka Läti ettevõtetega, kellega

koostöös võidakse uus liin avada. Praegu sõidab Go Rail iga päev Tallinna-Peterburi-Moskva liinil.

Eesti Raudtee juhatuse esimehe Kaido Simmermanni hinnangul ei saa Eesti unistada Lääne-Euroopast tulevatest suurtest kaubavoogudest. Veelgi vähem hakkab tema hinnangul eurooplane tulema Eestisse odavlennufirma asemel mõne rongiga.

Uue liini avamiseks loob eelduse lähiajal Eesti ja Läti vahel allkirjastatav leping, mille kohaselt lepivad kaks riiki kokku üle-euroopalise transpordivõrgustiku Rail Baltica arendamise etappides. Samuti panakse paika piiriületuspunktid.

Vastavalt lepingule hakatakse esimeses faasis rekonstrueerima raudteelõike Tallinna-Valga-Riia liinil. "Selle arendusega tahamegi luua eeldused paremaks ja kiiremaks reisi- ning kaubaveoks Eesti ja Läti vahel," ütles Simmermann. Tema hinnangul on praegu esmatähtis välja arendada korralik võrgustik Lätiga ning siis vaadata, kas ja kuidas Rail Baltica projekt edasi areneb.

Kaunasesse 160 km/h

Rail Baltica raudtee teises etapis kavatsetakse saavutada Tallinnast Kaunasesse miinimumkiirus 160 kilomeetrit tunnis. Ühe võimalusena plaanitakse ehitada täiesti uus raudtee Riist Kaunasesse. "Meie ettevõttel võiks isegi olla huvi sõita Tallinnast Kaunasesse, kuid vajalik infrastruktuur pole piisavalt välja arendatud," ütles Pinsel.

Rail Baltica raudtee arendamine tunnikiruseni 160 km/h nõuab kokku 1,54 miljardi euro suurust investeeringut. Selline investeering on Baltimaade raudtee esimese etapi arendamisest, mille raames uueneb ka Tartu-Valga liin, rohkem kui poolteist korda kallim. Esimene etapp läheb maksma 979 miljonit eurot, mis Eesti rahas tähendab üle 15 miljardi krooni suurust investeeringut.

Võrdluseks – Eesti riigi 2007. aasta riigieelarve oli 75 miljardit krooni. Väikeriikide õnneks moodustavad Euroopa Liidu investeeringud 60% Rail Baltica raudtee kogukuludest.

Rail Baltica, mis ulatuks Tallinnast Varssavisse, peamine eesmärk on arendada kõrge kvaliteedilist reisi- ja kaubaveo ühendust Balti riikide ja Poola ning ka teiste Euroopa Liidu riikide vahel. "Teisest etapist on

veel vara rääkida, sest isegi läbirääkimisi pole veel alustatud, rääkimata uuringutest,” ütles majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi avalike suhete nõunik Allan Kasesalu.

Rail Baltica teine etapp parandaks teostatavusuuringu kohaselt võrreldes esimese etapiga kaubarongide töökiirust väga vähe, sest seda saab teha vaid kindla piirini. Mõnel lõigul kasutab Rail Baltica samu teid Läänemere poole suunduva ida-lääne liiklusega. Nii esimese kui ka teise lõigu puhul ennustatakse Euroopa Liidu uuringus reisiveo kasvu eelkõige Rail Baltica koridori lõunaosas – Poola ja Leedu vahel.

Rail Baltica lõplik eesmärk on 2016. aastaks ehitada kolme Balti riiki läbiv uus Euroopa rööpavahestandardiga raudtee. Praegu sõidavad Euroopa Liidu riikidest nn Vene rööpalaiusega vaid Eesti, Läti, Leedu ning Soome rongid. Kõigis teistes EL-i riikides kasutatakse nn Euroopa standardit.

Uus Euroopa raudtee

“Rail Baltica kolmandat etappi ei tulegi, sest kui nähakse selle ebamõistlikult suurt hinda, siis saavad poliitikud samuti aru, et asi ei tasu end ära,” selgitas Eesti Raudtee juhatuse esimees Simmermann enda arusaama.

Majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi avalike suhete nõunik kinnitas, et nii ministri kui ka kogu valitsuse poliitiline tahe on tugev. Ainus võimalik tee on arendada projekti etapi viisi.

Rail Baltica idee ja arendus on kantud Euroopa Ühenduse lepingust, mis rõhutab, et Euroopa ühtse siseturu ja suurema majanduslik-sotsiaalse ühtekuuluvuse eelduseks on hästi arendatud üle-euroopalised võrgustikud.

“Võimalust sõita rongiga otse Lääne-Euroopasse või sealt rongiga tulla on juba ammu vaja olnud,” arvas 2002. aasta suvel kuu aega eri Euroopa linnade vahel rongiga sõitnud Tartu ülikooli tudeng Maria Talihärm. “Eelkõige tahaksin, et saaks sõita rongiga Riiga ja Vilniusse,” ütles Maria.

Kommentaar

Kaido Simmermann, AS-i Eesti Raudtee juhatuse esimees

Teeksime Tallinna-Valga-Riia liini isegi ilma Rail Baltica projektita. Pärast liini valmimist tiheneb Lätiga nii reisiliiklus kui ka kaubavahetus.

Praeguses olukorras sõidab Läti vahet vaid üks kaubarong päevas.

Uute kaubavoogude pärast Euroopa standardile üleminek on suu-
resti ebamõistlik, sest Lääne-Euroopast tuleb mööda raudteed meile
väga vähe kaupa. Enne aprillikuu rahutusi tuli 85% Venemaalt ja seitse
protsenti Valgevenest.

Kommentaar

Kalvi Pukka, AS-i Edelaraudtee tegevjuht

Tallinnast Riiga oleks mõttekas rajada liin siiski Pärnu kaudu, sest see on
ligi 70 kilomeetrit lühem. Iga kilomeeter, millel veetakse kaupa või ini-
mesi, tuleb kinni maksta.

Euroopa standardile ülemineku puhul võib tekkida logistilisi välja-
kutseid. Esialgu opereerime Eestis kõik laia rööpavahega, aga kui ehitat-
akse välja Euroopa rööbas, siis peab olema reisijate ja kaubaveo logisti-
kale hoopis teine lähenemine.

Tallinna-Valga raudtee nõuab miljardi

Esmatähtis on välja arendada raudteeühendus Lätiga

- Tallinna-Tapa-Tartu-Valga liini raudteelõikude kordategemine tähendab Eesti jaoks aastatel 2008–2010 investeringuid suurusjärgus 900 miljonit krooni. Tartu-Valga liini rekonstrueerimine läheb riigile maksma hinnanguliselt 440 miljonit krooni. Põhiliselt on lõigul vaja välja vahetada liiprid, rööpad ja killustik.
- Eesti peab lisaks raudteelõikude uuendamisele veel Valga linnas remontima sillad ja tegema raudtee kapitaalremondi Valga linnast kuni Eesti-Läti piiripunktini. Samuti on vaja ümber ehitada üks kahetasandiline tee, et autod saaksid selle alt mugavalt läbi sõita.
- Kogu lõigul saavutatakse minimaalselt kiirus 120 kilomeetrit tunnis, välja arvatud mõned kilomeetrid Valga linna sees. Riigile lähevad Valga sisesed tööd maksma 136 miljonit krooni.

Parts: valitsus otsustas Rail Balticat toetada

Toim. Vahur Koorits

<https://www.delfi.ee/news/paevauudised/eesti/parts-valitsus-otsustas-rail-balticat-toetada?id=58300654>. *Delfi 22.09.2011*

Majandusminister Juhan Parts lausus täna valitsuse pressikonverentsil, et valitsus on vastu võtnud põhimõttelise otsuse toetada Rail Baltica ehitamist ja loodab nüüd, et oma otsused teevad ära ka Läti, Leedu ja Brüssel.

Trassile Tallinn-Pärnu-Riia ja sealt edasi Poolani Euroopa rööpmelaiusega raudtee ehitamist loodab Parts Euroopa Liidu järgmisel eelarveperioodil, mis algab aastal 2014.

Parts sõnas, et Eesti ettekujutuse kohaselt peaksid kolm Balti riiki tegema Rail Baltica rajamiseks ühisettevõtte, mille Eesti poolseks partneriks oleks EVR Infra, kellelt peaksid tulema ka Eesti riigi poolsed vahendid raudtee rajamiseks.

Parts rõhutas, et Eesti valitsus on andnud oma väga selge sõnumi soovist raudtee ehitusega edasi minna ja ta lootis, et sama otsustavad ka Läti ja Leedu ning et nende otsus tuleb juba sel sügisel.

Rail Balticat toetas tugevalt ka peaminister Andrus Ansip. Tema sõnul on Eestil nüüd peale kõikvõimalike mõeldavate Euroopa klubidega liitumist nüüd tarvis asuda Eestit ka Lääne-Euroopaga füüsiliselt ühendama, ehitades näiteks elektrikaableid Soome või Euroopa rööpmelaiusega raudteed lõuna suunas.

Ansip lisas, et Andrius Kubiliuse valitsus Leedus toetab Rail Baltica projekti väga tugevalt, Läti kohta oskas ta öelda, et praegune peaminister Valdis Dombrovskis toetab seda, ent peale valimisi pole seal uut valitust veel moodustatud.

Briti konsultatsioonifirma AECOM viis hiljuti läbi uuringu, mille kohaselt piisava kauba- ja reisijateveo mahu ning Euroopa Liidu abi korral on Euroopa rööpmelaiusel uue Rail Balticu raudteeühendus läbi kolme Balti riigi teostatav ning kui rajamiseks saab kasutada ELi toetust, on kogu

projekt kasumlik, teatas majandus- ja kommunikatsiooniministeerium.

Uuringu lähteülesanne oli uurida 1435 mm standardil põhineva (nn Euroopa laiuse), kahe rööpmepaariga, elektrifitseeritud ja võimalikult optimaalse marsruudiga raudtee rajamise võimalust Tallinnast Leedu-Poola piirile, mida saab kasutada nii reisijate kui ka kaupade veoks.

Uuringust selgub, et projekti tasuvus sõltub peamiselt järgmistest näitajatest: reisijate- ja kaubaveo mahust ning Euroopa Liidu toetusest. Eeldusel, et näiteks aastal 2030 sõidab Tallinn-Pärnu vahel ligikaudu 5000 reisijat päevas ja Pärnu-Riia vahel 3500 ning aastast liigub mööda kogu trassi umbes 13 miljonit tonni kaupa, on ELi toetuse olemasolul kogu projekt kasumlik.

728 kilomeetri pikkune Rail Balticu marsruut kulgeks kõige optimaalsemalt Poola piirini trajektooriga Tallinn-Pärnu-Riia- Panevezys-Kaunas. Reisirongil kulub selle vahemaa läbimiseks pisut rohkem kui neli tundi ning rongid väljuksid kuuel päeval nädalas iga kahe tunni tagant. Kaubarongid sõidaksid öösiti ja nendel kuluks vahemaa läbimiseks enam kui 10 tundi. Eeldusel, et rööpad kulgeks edasi Poola, jõuaks Varssavisse reisirong ligikaudu kuue tunniga.

Kaido Simmermann: mina praegu Rail Balticut ehitada ei riskiks

Mikk Salu

<https://majandus24.postimees.ee/669820/kaido-simmermann-mina-praegu-rail-balticut-ehitada-ei-riskiks>. *Postimees* 15.12.2011

Eesti Raudtee juht Kaido Simmermann näeb mõne kuu eest valminud Balti riike Poolaga ühendava kiirraudtee Rail Baltic tasuvaks hinnanud uuringus olulisi puudujääke. Ta nendib, et tema praeguse info põhjal selle ehitamise riski ei võtaks.

Mõni kuu tagasi valmis Briti konsultatsioonifirma AECOM uuring Rail Balticu tasuvuse kohta, selle alusel otsustas Euroopa Liit

pakkuda oma kaasrahastust. Eesti valitsus on öelnud, et Rail Baltic on tasuv, ja eelmisel nädalal leppisid Balti riikide majandusministrid kokku, et projektiga tuleb edasi minna. Mida teie arvate, kas praegu paika pandud Rail Balticu trass on parim võimalik?

See on muidugi kõige otsem, vähemalt Tallinna ja Pärnu vahel. Samas – see, mis praegu kaardi peale on joonistatud, päris õige ei ole.

Mida te silmas peate?

Tegu on täiesti uue trassiga, mis jookseb vahepeal täitsa imelikult üle soode ja mujaltki. Vana trassi pole peaaegu üldse kasutatud, mis tähendab, et tuleb osta uusi maid. See on aga väga keeruline.

Miks keeruline?

Ma kujutan ette, et selle 700-kilomeetrise raudtee trassil võib olla tuhandeid või lausa kümneid tuhandeid maaomanikke. Kui me ehitasime Koidula jaama, siis seal oli palju riigi maad ja palju Eesti raudtee maad, aga ikkagi ka kümmekond eraomanikku, kellest mõnega pidi ka kohut käima.

Kõik see võttis aastaid aega, Rail Balticu puhul tuleb see risk kümnekordistada. Pealegi ei pruugi ka kohalikel omavalitsustel siin olla suurt motivatsiooni. Kui maanteeamet teid ehitab, siis kohalikud ikka nõuavad igasuguseid ümbersõite, mahasõite ja muud. Aga Rail Baltic ju ei peatu kusagil, see lihtsalt läheb mingitest valdadest läbi. Mis on siis kohaliku omavalitsuse motivatsioon lasta sinna ehitada?

Ja sama asi ka Lätis ja Leedus?

Seal on veel keerulisem, Lätis on näiteks sundvõõrandamist väga raske teha (käib parlamendi kaudu), Leedus aga puudub selline kord üldse. Leedulased ju tegelikult juba ehitavad Rail Balticut, täpsemalt siis Kaunase ja Leedu-Poola piiri vahelist otsa. Neil venis trassi valimine aastaid ja spekulandid jõudsid maatükid kokku osta, nii et nüüd nad ehitavadki nii, et raudtee läheb sinka-vonka, otseliinist ja kiirrongi kiirusest pole enam midagi järele.

Olen lehtedest lugenud, et lätlastele üldse see praegune Rail Balticu trass ei meeldi.

Kui mina oleksin Läti Raudtee juht, siis mina ka selle trassiga ei nõustuks. Lätlaste jaoks on see täiesti mõttetu projekt. Ainuke peatus Lätis on ju Riias ja pole ka ühendust sadama või lennujaamaga. Ja Riist edasi läheb trass läbi metsade ja soode, ühestki asulast läbi ei minda.

Ma ei tea, miks Läti firma, kes seda paika pani, nii tegi – võib-olla mõtlesid, et ah, pange midagi kirja, niikuinii seda projekti ei tule.

Meil räägitakse, et Rail Balticut tehakse reisijate pärast, ometi näitab uuring, et tegelikult tehakse kaubaveo pärast.

Selleks et reisijad saaksid liikuda, peaks selle kulud ära katma kaubavedu.

Aga kas kaup tuleb?

Sellised mahud, nagu uuring näitab, seal kunagi liikuma ei hakka. Kaubamaht on vähemalt kaks korda üle hinnatud. Põhiline probleem on selles, et nad on eeldanud, et kaup hakkab Loode-Venemaalt liikuma ringiga üle Tallinna, aga seda ta kindlasti tegema ei hakka, see on kõikide kaubaveo reeglite vastane.

Kõikide Leedu tegelaste ja oligarhide eesmärk on kaup maha võtta Kaunases, sest Kaunasesest saab otse Venemaale mööda endist Varssavi-Peterburi liini. Jah, Poola veokijuhtide jaoks võib olla tõesti loogiline tulla üle Narva, et sõita võimalikult pikalt mööda Euroopa Liitu ja vältida turvalisuse pärast Vene teid, aga raudteel neid probleeme pole.

Arvata, et tulevikus hakkavad rongid käima haagiga läbi Tallinna, on vastuolus igasuguse raudtee kaubaveo loogikaga, tariifide, kokkulepete ja poliitikaga.

Rail Balticu uuringus viidatakse juba ka kaubale, mis liigub mööda raudteed põhja-lõuna vahet.

See on 2–2,5 miljonit tonni – põhiliselt Valgevene ja ka Mažeiku nafta Tallinna. Selle võib aga heaga ära unustada, see liigub mööda praegust raudteed ja läheb ka tulevikus sama teed mööda.

Kolmas võimalus on Soome kaup. Minul on küll raske aru saada, miks peaksid soomlased järsku laevade asemel eelistama raudteed läbi mitme riigi.

Soomlased ise tahavad seda. Me oleme teinud sellel suunal kaks aastat tööd ja praeguseks on nad selleks valmis. See pole ehk küll kaubavedu Põhja-Saksamaale, nagu uuring viitab, vaid pigem Kesk-Euroopasse, Lõuna-Saksamaale, Austriasse, Põhja-Itaaliasse – sellel suunal on nõudlus raudteeveo järele olemas.

Kui Soome huvi on olemas, miks siis kaup ei liigu?

Praegu puudub normaalne ühendus Helsingi ja Tallinna vahel. Teine asi on, et meil on ikkagi kolm Balti riiki oma piiride, oma raudteefirmade, oma vedurimeeste ja oma reeglitega. Meilt läheb rong teeale, Valgas võtavad Läti vedur ja meeskond üle, Riias juba järgmine meeskond jne.

Tegelikult peaks aga olema nii, et Tallinnast läheb vedur teeale ja enne Poola piiri mingeid vahetusi pole. Kui saaks need asjad korda, siis suudaksime kaupa mõistlikul viisil vedada ka ilma Rail Balticuta.

Kokkuvõttes siiski, sellist mahtu, nagu Rail Balticu puhul loodetakse, te ei näe?

Soome maht on reaalne, ka see, mida praegu veetakse veokitega. Ka sealt on võimalik raudteel oma osa võtta. Aga ma arvan, et need on poole võrra väiksemad mahud, kui Rail Balticu uuringus on arvestatud.

Sellisel juhul kukub aga Rail Balticu äriplaan kokku.

Mina praegu, jah, ei julge pead anda, et see äriplaan vett peab.

Kui teie oleksite minister, kes peab otsustama ja vastutama, kas teie ehitaksite Rail Balticu?

Praeguse info põhjal, või kui lähtuksin ainult sellest uuringust, on vastus ei. Mina seda riski ei võtaks. Mida ma aga teeksin – läheksin plaanierimiseks edasi, et praegustele küsimustele vastuseid leida.

Milline oleks muidu Eesti Raudtee roll võimalikus Rail Balticus?

Valitsus on öelnud, et meie võiksime aidata seda asja organiseerida

või olla üks kolmest, kes teevad ühisettevõtte selle ehitamiseks.

Aga kas te ise tahaksite olla selleks partneriks?

Kui garanteeritakse, siis... Tegelikult aga pole meil reaalselt mõtet seda opereerida, sest Eesti Raudtee sõidab mööda Vene [rööpme]laiust, meil ehitamiseks raha pole. Parim oleks ikkagi kolme riigi vaheline ühisettevõtte, kes teeb taristu poolt, ja vedamise osas pole vahet – Euroopa Liidus on turg avatud ja kõik võivad vedama tulla.

Ehitada saaks ka odavamalt

Kuigi Kaido Simmermann ei varja oma kahtlusi Rail Balticu äriplaanis, näeb ta kokkuhoiuvõimalusi. Eelkõige on see ehitushind. “Praegused ehitushinnad on vähemalt minu arvates tehtud suure varuga,” räägib Simmermann. “Näiteks üle soode on veetud trass silla ehitamise hinnaga, seal on kokkuhoiu koht.»

Samuti ei näe Simmermann, miks peab Rail Baltic kogu trassi ulatuses olema kahe­rajaline. Simmermanni sõnul pole liiklusgraafik selleks piisavalt tihe, näiteks Eestis kohtuksid rongid Rail Balticu puhul ainult Rapla ja Pärnu juures.

Nii oleks mõistlik teha raudtee kahe­rajaliseks ainult seal, et kiirrongid üksteisest mööda saaksid sõita, aga mitte kogu trassi ulatuses. “Kui saab ehituskulusid niimoodi kokku hoida, siis võib-olla see ka kompenseeriks väiksemast kaubamahust tuleva väiksema tulu,” lisab Simmermann. (PM)

Siim Kallas: Rail Baltic valmib tõenäoliselt 2020. aasta paiku

Tanel Meos ja Kristi Helme, kultuuriuudiste juht

<https://www.delfi.ee/news/paevauudised/eesti/delfi-videod-ja-fotod-siim-kallas-rail-baltic-valmib-toenaoliselt-2020-aasta-paiku?id=65067944>. 05.10.2012

Euroopa Komisjoni asepresident Siim Kallas usub, et ligi 20 aastat kõnelnud Rail Balticu projekt on võtmas kindlamaid piirjooni ning vähemalt 50-protsendilise tõenäosusega valmib tee 2020. aastaks.

Juba 1994. aastast kõne alla olnud Rail Balticu projekt on Kallase sõnul viimase kahe aasta jooksul taas tõsisemaks muutunud.

“Olin valmis uskuma, et asi sureb juttude tasandile, kuid täna on seis selline, et kuigi vastuolusid ja probleeme jätkub, saab projekt vähemalt 50-protsendilise tõenäosusega teoks,” ütles Kallas Delfile.

“Euroopa transpordiministrite nõukogu otsustas kevadel lugeda Rail Balticu väga tähtsaks projektiks ning see arvestati kõikidesse kalkulasioonidesse sisse,” lisas Kallas.

Küsimusele, millal saab Tallinnast rongiga Riiga või Berliini sõita, vastas Kallas, et ehitustööd algavad tõenäoliselt ajavahemikus 2016-2018. “Vaidlused Euroopa erinevates kohtades maa üle võtavad aega, kuid see kõik ühele poole saab, siis läheb ehitustöö kiiresti. Loodan, et ma ikka näen selle rongi sõitma hakkamist,” ütles Kallas.

Rail Balticu võimalikuks valmimisajaks nimetab Kallas aastat 2020, maksumuseks aga 2,5 miljardit eurot. “Trassi täpsustamine tähendab kulude suurendamist, aga sellise suurusjärgu projekt ei ole Euroopas üle jõu käiv,” ütles Kallas.

Mis puudutab Eesti lennuliiklust ja Estonian Airi seisu, siis leiab Kallas, et kui firma leiab partneri, siis tuleb seda vaid tervitada. “Eestil on eluliselt oluline omada piisavat hulka piisavalt tiheda graafikuga strateegilisi otseühendusi Neid liine võiks muidugi riik rahaliselt toetada, aga eelarve on muidugi eelarve, raha ei ole,” ütles Kallas, kes on väga rahul Tallinna ja Brüsseli vahelise lennuliiklusega.

Siim Kallas esines täna foorumil “Läänemere idakalda transpordivisioonid” ettekandega “Transpordiühendused kui konkurentsieelis”.

Kes maksab Rail Balticu marsruudi kinni?

Hans H. Luik

<https://www.delfi.ee/archive/hans-h-luik-kes-maksab-rail-balticu-marsruudi-kinni?id=65346830>. Delfi 01.12.2012

Eile kohtusid Swissotelis suured unistajad - inimesed, kes soovivad investeerida hulga maksumaksja raha Helsingist ja Peterburist Berliini ulatuvasse kiirraudteesse. Põhiline idee pole aga reisijatevedu (kes üldse sooviks rongiga Helsingist Berliini sõita, kui hind läheneb lennupileti hinnale?). Rail Balticu põhisissetulek peaks tulema kaubaveost.

Seda kodu-eestlased eriti ei usu. Illimar Paul Eesti Logistika- ja Transiidiassootsiatsioonist ütles suisa: “Praegugi on Tallinna-Varssavi raudteeühendus täitsa olemas, aga kaup, mida vedada, lihtsalt ei ole!” Ja kui põhiline on kaup, siis milleks 200-300 km/t kiirust võimaldav taristu? Kes maksab korrashoiu, Eesti talv tähendab 20 külma ja sula tsüklit?

Brüsseli eestlased aga, Siim Kallas ja teda eile esindanud Hendrik Hololei, pakatavad usust. Kui uus, Euroopa standardi rööbastega raudtee rajada, tekib hoopis teisel tasemel ühenduvus, väidab Hololei. Tekib uus liikumine, uued kaubad, ja lõpuks ka ninanips venelastele: Eesti saavutab sõltumatuse vene laiadest relssidest ning rongid võivad Euroopasse tormata, rattapaare ümber seadistamata.

(Mida Hololei poliitika-avaldusest arvab meie 75 veduri ja 3300 vaguniga riigifirma EVR Cargo, on teadmata. Röömsa esineja Hololei selja taga oli reklaam, mis Eesti firmat nimetas kogu endise N.Liidu 1520-millimeetrise raudtee spetsialistiks... Idabisnis ja poliitika on varemgi risti läinud.)

Tõtt-öelda tõi konverents meelde Tero Taskila, kes juba kaks Balti lennufirmat pankroti äärele on ajanud oma “suure pildi”, “kas nüüd või

üldse mitte”, “maksumaksja peabki maksma, et teie riik ei provintsis-tuks!” - juttudega.

Teiselt poolt aga esitati esimesed detailsed arvutused Rail Balticu maksumusest, mis olid üllatavalt maadligi. Kõigepealt, nagu on näidanud näiteks meie Kose-Aruvalla teelõik või kasvõi Eurotunnel La Manche all, ei ole taristu ehitamise hind kunagi alguses päris selge. Aga igatahes esitas analüüsifirma AECOM direktor Arnis Kakulis uue Leedu-Läti-Eesti raudteeliini kogumaksumuseks summa 3,6 miljardit EUR. Igaüks võib võrgust vaadata Rail Balticuga seoses ka numbreid 7-8 miljardit. Kui hr Kakulis ei ole nn. kinnimakstud optimist, siis ei langeks Eestile suuremat koormust kui 1,2 miljardit.

Kuipalju siis meile, maksumaksjatele jääks? Selles suhtes läksid optimistid omavahel veidi lahku. Siim Kallase kabinetiülem tunnistas, et Euroopa Ühtsusfondi 85%-list panust ei tasu vist enam loota, aga 75%-list küll. (Hoolimata sellest, et veel mullu mais kinnitas president Ilves “Eurotsoon ei ole kriisis!”, miski seal siiski mäda on. Ütleme siis viisakalt. Kriisis ei ole, aga rahaga on kah kehvasti.)

Kakulis aga tegi arvutused hoopis väiksema Ühtsusfondi rahastamismäära pealt. Rääkis 60-65%-st. Eesti riik peaks välja käima ehk 400 miljonit, sedagi pika aja jooksul. Jätkem teine Alstomi põlevkivipada ehitamata ja...?

Kokkuvõttes, kui Leedu taas pidurdama ei hakka - Leedu polnud minister Partsiga kätlemas saatnud ühtegi kõrget esindajat - siis võib niisugust projekti maksumaksjale siinkirjutaja arvates esitleda küll.

Suurt Rail Balticu raha ootavad juba “suurte Euroopa riikide raudtee- ja logistikafirmad”, nagu viitas James Pond, meeldejäáva nimega RB koordinaator Brüsselist. Tõesti, küllap rongivalmistaja Siemens juba Brüsseli-eestlaste optimismile hoogu juurde lükkab! Märkimisväärselt istus saalis ka hr Thomas Schneider Konrad Adenaueri fondist, Saksa-Vene ja EL-Vene suhete spetsialist.

Nii et uusi Taskilaid päriselt karta ei tasu. Ainult üks asi: täpsustagu keegi, millise kauba jaoks on tarvis raudtee kiirust sellise raha eest tõsta? Tšehhi autod Soome, Soome paberitooted Euroopasse, nõnda unistas üks soomlannast uurija. Vähevõitu. Unistage, aga unistage konkreetsemalt.

Rail Balticu kiirrong võtab Kaunases hoo maha

Mikk Salu

<https://www.postimees.ee/2576162/rail-balticu-kiirrong-votab-kaunases-hoo-maha>. *Postimees* 28.10.2013

Rail Balticu rongiühendus, mida on reklaamitud kui kiiret võimalust Varssavisse või Berliini sõita, on riikide erihuvide tõttu tegelikult seisus, et kui kiire rongiühendus tulebki Eestis ja Lätis, siis võib-olla juba Leedus, aga päris kindlasti Poolas, kiirrongi ei tule ja inimesed peavad arvestama pikema sõiduaja ning võimalike ümberistumistega.

Rail Balticu kiirrongiühendust on algusest peale reklaamitud kui Eesti ja Euroopa, Tallinna ja Berliini ühendamise projekti. Et istud Tallinnas rongi, lased silma looja ja siuhti, tõused ringutades Berliini kesklinnas. Või Varssavis või Riias – kus täpselt vaja. Trass tuleb ju täiesti uus ja ehitatakse nii, et rongide maksimumkiiruseks saab olema 240 kilomeetrit tunnis, tõsi, arvestades peatusi, kiirendusi ja pidurdamisi, siis keskmine kiirus loomulikult nii kõrge ei tule.

Hoopis huvitav on aga see, et tänase päeva seisuga kui võtta arvesse AECOMi uuring, vaadata seda, mida eri riigid Tallinna ja Berliini vahel tegelikult teevad ning kavatsevad, ei saa küll öelda, et meil reaalselt ja päris kindlalt tekiks võimalus otse Eestist Berliini sõita. Päris mitu asjaolu viitavad sellele.

“Vaatame AECOMi uuringut, sõidugraafikuid ja plaane – ning just see dokument on kogu praeguse tegevuse alus – saab öelda, et Tallinnast Berliini sõites tuleb teha vähemalt kaks ümberistumist, üks Kaunases ja teine Varssavis,” räägib Vahur Tõnissoo, tema on üks Kehtna valla rahvaalgatuse eesvedajaid, see on kõige suurem aktivistide grupp, kes ametnikele ja ministeeriumile omamoodi partneriks kujunenud. Indrek Sirp, kes majandusministeeriumis Rail Balticu asja veab, on mõnevõrra teistsugusel arvamusel. Tema ütleb, et AECOMi uuringust seda küll tõsikindlalt välja lugeda ei saa, et Kaunases hakkaksid ümberistumised

olema, Varssavi osas Sirp aga möönab, et mis seal toimuma hakkab, me lihtsalt ei tea – see on kaardistamata territoorium.

Eesti suursaadik Vilniuses Toomas Kukk räägib samuti, et Kaunase ümberistumise kohta kindlust pole, aga Varssavis hakatakse ilmselt küll ühelt rongilt teisele ümber istuma. Iseenesest ka AECOMi uuring jätab neis küsimustes asja lahtiseks ja annab võimalusi tõlgendusteks. Tõsi, kui vaadata AECOMi koostatud sõiduplaane, rongipaaride arvu ja sõiduaegu, siis ilmselt oleks Kaunases ümberistumine optimaalseim lahenduses.

Kogu selle uuringu kohta (veel kord üle korrates: see on alusdokument, millel kogu Rail Balticu projekt põhineb) tulebki muidugi rõhutada, sest seda pole piisavalt tehtud, et uuring ja see tähendab ka Rail Baltic lõpeb ära Leedu-Poola piiril. Rail Balticu projekt käib tegelikult Tallinnast kuni Leedu-Poola piirini, kogu Poola on täielik valge laik, kas, kuidas, mis trassi mööda, kui kiiresti ja mis maksab – selle kohta pole midagi. Samamoodi veel edasi Berliini poole vaadates – info on olematu.

Lõpuks ongi nii, et kes iganes räägib midagi Rail Balticu kontekstis Tallinnast Varssavisse või Tallinnast Berliini rongiga sõitmise kohta, ei saagi kunagi väita midagi kindlat. Me lihtsalt ei tea, mis hakkab juhtuma pärast Leedu-Poola piiri.

Rail Baltic: õige asi vales kohas

Toomas Kümmel ja Hardo Aasmäe, majandusgeograaf

<https://maaleht.delfi.ee/news/maaleht/arvamus/rail-baltic-oige-asi-vales-kohas?id=67048616>. Maalehe veeb 8.11.2013, [ilmus 7.11.2013 paberlehes]

Kui tööle näkku vaadata, siis 240km tunnikiirusega kihutavast reisirongist räägitakse tõemeeli vaid Eestis. Läti suhtub asjasse leigelt, Leedul on oma plaanid ja Poola huvid on mujal. Mõistagi on jutt Rail Balticust.

Ilmselt ei ole kellelgi midagi selle vastu, et Eesti saaks kiire, tõhusa ja majanduslikult toimiva raudteeühenduse Süda-Euroopaga. Praegu käib projekti ümber vilgas askeldamine. Arutatakse maakonnaplaneeringuid. Toimuvad rahvakoosolekud sajandi ehituse mõjude kohta inimeste elukeskkonnale ja looduse ökosüsteemidele.

Ühelt poolt murtakse piike asja mõistlikkuse üle, teisalt sepitsetakse salamisi seadusemuudatusi, et Tallinna–Pärnu–Riia kiirraudtee asjad võimalikult ruttu ära otsustada. Paraku võime olla üsna lähedal päevale, kui avastame, et teeme tühja tööd, ning valitsusel tuleb seda ulmelist ja majanduslikult üle jõu käivat kava tervikuna muutma hakata.

Kiirrongiga Berliini

Alustati avalikkuse ahvatlemisega sõita reisirongiga ülikiirelt Tallinnast Berliini. Praeguseks pole sellest unistusest kuigi palju järele jäänud. Reisirong Berliini ja Rail Baltic on eri asjad ning pole omavahel otseselt seotud. Reisirongi Berliini võiks kas või hommepäev rööbastele lasta, kui oleks ronge ja reisijaid. Rail Balticu rajamine oleks vaid võimalus, mis niisugust rongiliini toetaks.

Et ettevõtmine end majanduslikult ära tasuks, peaks Pärnu ja Tallinna vahel iga päev vuhistama 5000, Pärnu ja Riia vahel 3500 reisijat. See pole reaalne. Reisiliikluse korraldamine Tallinnast Kesk-Euroopasse saab toimida vaid riikide huve ja geograafiat arvestades.

Leedu juba alustas Kaunase–Šestokai 90 km pikkuse lõigu rajamist, kus samal liipril on nii Vene laius (imperskaja koleja, 1520 mm) kui Euroopa laius (1435 mm).

Leedu esmane huvi on saada Kaunasesse kaupade ümberlaadimise keskus. Võimalik reisiliiklus on kõrvaline. Põhjus on paljuski selles, et keskpikas tulevikuvaates ei pruugi Tallinna ja Berliini ühendav raudtee üldse läbida Varssavit, kuna tegu on ümbersõiduga. Kõige otsem tee on hoopis Šiauliai–Pagėgiai–Sovetsk (Tilsit)–Kaliningrad (Königsberg)–Mamonovo (Heiligenbeil)–Gdańsk (Danzig)–Bydgoszcz (Bromberg)–Kostrzyn (Küstrin)–Berliin.

Sarnast teed mööda läks ka sõjajärgne Tallinna–Berliini ekspress, mis jõudis siit ööpäevaga sihtpunkti. Lennuliikluse eelse ajastu kohta oli see kiire ühendus. Tulevikus oleks reisiliiklusel üle Kaliningradi/Königsbergi jumet nii Poola kui ka Saksamaa jaoks. Praegu neil tegelik huvi puudub ja meie oma Rail Balticuga neid ahvatleda ei suuda. Berliini–Kaliningradi (Königsbergi) reisirajoon on juba Saksamaa ja Venemaa kokkulepe, mille kaal on midagi muud kui Rail Baltic. Hiljem selle liini otsa üks põhjasuunaline lisandus lükkida on juba üsnagi lihtne.

Olgu siinkohal nenditud, et sama teed pidi on ka lühim tee Peterburist Kaliningradi (Königsbergi), kui rong sõidab läbi Pihkva, Petseri ja Valga. Praegu pole Venemaa selleks veel poliitiliselt valmis, kuid meil ei ole vaja ajaloolises mõttes kaua oodata. Majandusraskustes Venemaal käib Kaliningradi oblasti ülalpidamine iga aastaga üha rohkem üle jõu. Oblasti isemajandavaks muutmine on võimalik vaid lõimumisel Euroopa Liiduga.

Venemaa rahapuudus sunnib varem või hiljem pöörduma Saksamaa poole, et saada arenguabi Kaliningradi oblastile. Asi see raudtee Sovetskist (Tilsitist) üle Kaliningradi (Königsbergi) kuni Mamonovoni (Heiligenbeilini) – 174 km – kahelaiuseliseks ümber ehitada või üldse üle minna Euroopa laiusele. Kuna reisiliiklus pole Rail Balticu projektis tegelikult oluline, jääb üle kaubavedu. Siinkohal võib mainida, et isegi Balti jaama ei hakka praegu kavandatav trass läbima!

Geograafia ELi väävlidirektiivi vastu

Kaubaveo kava Rail Balticul toetub suuresti ootusele, et ELis jääb püsima nn väävlidirektiiv, mis võib muuta laeva- ja autoveonduse kallimaks rongivedudest. See on oletus, mis muudab Rail Balticu meile kasulikuks, kuid oma olemuselt Soome päästeplaaniks. Rail Balticu ideoloogid on tunnistanud, et Venemaa transiiti pole kaubavedudes plaanitud.

Paraku ei ole väävlidirektiivi veel olemas. Seepärast on mõistlik arvestada olemasoleva olukorraga. Meil on olemas tulusad kaubaveo raudteed Narva–Tallinn ja Koidula–Tallinn.

Üldiselt võttes on tegu Muuga (Paldiski, Sillamäe) sadama varustusteedega, mille koormus sõltub Venemaast, mis strateegilises plaanis vaatab neid oma varusadamatena. Neid sadamaid läbivad kaupade ülejäägid, mida Venemaa oma sadamad eri põhjustel ja aastaaegadel töödelda ei suuda. Sellel Eesti raudteeäril võib jalad alt lüüa seesama väävlidirektiiv. Kui soomlastel ei tasu kaupu enam laevadega vedada, siis ka venelastel ei tasu kaupu meie sadamatesse vedada. Euroopa Liit sunnib venelasigi eelistama raudteed.

Selles olukorras on Eestil ülim risk rajada uut raudteekoridori üle Pärnu, kui väävlidirektiiv võib Tallinna–Narva ja Tallinna–Petseri suuna kaubaveod päris kuivale jätta. Seepärast on mõistlik rajada Rail Baltic olemasolevasse raudteekoridori Tallinn–Tapa–Tartu–Valga. Vastasel juhul võime saada kaks majanduslikult kiratsevat raudteed, mille püsikulude puudujääk tuleb edaspidi kanda Eesti maksumaksjal. Me ehitame asja, mida ise ja ka järeltulevad põlvkonnad ei suuda kinni maksta.

Erinevalt Leedust ja Lätist on Eesti deklareerinud, et ei taotle Rail Balticu uue trassi ehitusega riigisiseseid regionaalseid eesmärgi. See on ränk viga. Mõõda olemasolevat Tallinna–Valga raudteed anname uut hingamist Tartule ja tema tagamaale, et Lõuna-Eesti areng täielikult välja ei sureks.

Tartu tagamaal elab ligi neli korda rohkem rahvast kui Pärnu mõjuväljas. See võimaldaks elavdada Petseri–Valga raudteed, kus rataste vahetus võiks olla nii Koidulas kui ka Valgas. Meelitasime ju Koidula raudteesõlme ehituseks Euroopa Liidu raha lubadusega toetada Rail Balticut. Reisirongi jaoks Peterburist Riiga on kõige otsem ja kiireim tee läbi Petseri ja Valga.

Ka võiks see oluliselt odavdada raudtee-ehituse maksumust, kuna kaubad ei hakka liikuma kiiremini kui 120 km/h. Reisiliiklusele piisab 160 km/h. Tallinna–Tartu suunal saab osaliselt ära kasutada olemasolevat muldkeha.

Rööpapaare võiks olla kaks – üks Euroopa laiusega ning teine Euroopa ja Vene laiuse kombinatsioon. Raudtee saaks elektrifitseeritud,

ülesõidud uuendatud, ökoduktid rajatud ning liikluskorraldus tehniliselt uuendatud.

Hoolduskulusid oleks ainult ühe transpordi-koridori jagu, mis on kokkuhoid tulevikuks.

Selle kavaga saaksime korda olemasolevad raudteed, tõhusa ühenduse Kesk-Euroopaga ning rahuldada riigisiseseid regionaalpoliitilisi vajadusi. Ära jääksid valulised ja väga kallid (sund)võõrandamised Tallinna–Pärnu trassil, mis samuti tuleks maksumaksjal kinni maksta.

Olemasoleva koridori laiendamisel puudub uue trassiga kaasnev nn barjääriefekt, mis lõikab halastamatult tükkideks inimeste väljakujunenud eluruumi ja looduslikud ökosüsteemid. Praeguse trassi puhul on inimtegevus ja loodus jõudnud aja jooksul sellega juba kohaneda.

Meie naabrid ja kaugemad kaimud

Läti ja Leedu on kavandamas Rail Balticut juba olemasolevatesse raudteekoridoridesse, nende uuendamise eesmärgil on Leedu sinna lisanud veel Kaunase–Vilniuse ja Kaunase–Klaipėda liini uuendamise. Läti tahab Euroopa rahaga uuendada oma Riia–Ventspils raudtee. Neile võib raudtee üle Pärnu huvi pakkuda vaid Riia linnastu arendamise seisukohalt. Riist põhja suunas jääb raudtee linnalähiseks rongiliikluseks poolikuks. Rail Baltic annab võimaluse see kuni Eesti piirini välja ehitada. Kasahhid loobusid eelmisel nädalal Astana–Almatõ kiirraudtee ehitusest. Seda põhjusel, et liiga kallis ehitada, veel kallim hooldada, pealegi reisijaid oleks vähe.

Mis on Rail Balticu mõttest järele jäänud?

Hardo Aasmäe

<https://sirp.ee/s1-artiklid/c9-sotsiaalia/2013-12-05-17-03-51/>. *Sirp* 05.12.2013

Saab aina selgemaks, et valitsusenamusel on tuleviku kavandamiseks ideeline kumm tühi. Avalikkusele lubatud korrashoitud riigi rahaasjad hakkavad tasahilju paotama oma räbaldunud olekut. Aastaid tasakaalus hoitud riigieelarve on saavutatud paljusk kohalike omavalitsuste hiiliva riigistamisega, mis lõpptulemusena peab taastama nõukogudeaegse haldussüsteemi. Nüüdseks on see ühiskonna puutumatu varu ammendumas. Enam ei leita lastetoetuse suurendamiseks isegi üht eurot ja riigil saab raha otsa juba 2014. aastal, kui makse ei tõsteta. Ilmselt on rahandusminister järgmise aasta eelarve küsimuses eksitanud nii valitsust, ennast, parlamenti kui ka avalikkust. Mahasalatud rahapuuduse leevendamiseks on vaja tagantjärele kiiresti makse suurendada. Õigupoolest on maksude suurendamine jäänudki valitsuse ainukeseks arusaadavaks valitsemisideeks.

Tõsi. Jäänud on veel üks ettevõtmine ... Rail Baltic. Tegemist on sedavõrd kalli ettevõtmisega, mida praeguses rahapuuduses on raske ette kujutada. ELi ilmselt viimane rahastamisvõimalus tuleb mõistagi ära kasutada ja selle nimel tasub pingutada. Paraku rassitakse praegu ummikteel. ELi toetuse saamiseks tuleb meil endal teha suuri kulutusi ning leida seega otstarbekas ja rahaliselt jõukohane lahendus. Hädatarvilik on kriitiliselt hinnata hilisemaid püsikulusid. Seepärast tuleb meil Rail Baltic ehitada sobivasse kohta ja sobival kujul.

Vaatame, mis on Rail Balticu algsest suurejoonelisest ideest järele jäänud.

Helesinine unistus

Algselt võluti avalikkust mõttega kiirest reisiühendusest Berliiniga. Sõjaeelsel ajal alustas Tallinna-Berliini kiirrong oma teekonda Tallinna reisisadamast ning läbinud Valga, Riia ja Königsbergi, jõudis ööpäevaga Berliini.

Tänapäeval on reisiliiklus Rail Balticu ideelisest keskmest välja tõrjutud. Ma ei leidnud ühtegi trassivarianti, mis kaasaks Tallinna Balti jaama ja Tallinna Vanasadamat. Nimetatud piasia rõhutab reisiliikluse teisejärgulisust. Seni välja pakutud tuhandetesse ulatuv igapäevasõitjate arv Tallinna-Pärnu-Riia liinil pole kaetud vettpidava tõendusmaterjaliga. Reisiliiklust saab edendada ikkagi seal, kus on inimesi. Seepärast on mõistlikum valida selleks olemasolev transpordikoridor Tallinn-Tapa-Tartu- Valga. Teekond Tallinnast Riiga on küll sadakond kilomeetrit pikem, kuid seal elab ka oluliselt rohkem inimesi. Reisiliikluse edendamine Süda-Euroopasse on sellel liinil juba praegu teoreetiliselt võimalik ja on õige aeg see käsile võtta. Nii saaksime suhteliselt odaval katse-eksituse meetodil aimu ettevõtmise tegelikust elujõust. Kui reisiliiklus võimalikuks ei osutu, siis ei aita seda ka uue otseraudtee ehitamine. Kui reisijaid ei ole, siis neid ei ole. Enne kui ehitada hiigelteater tühermaale, tuleb kontrollida, kas selle tagamaal on piisavalt võimalikke külastajaid. Seepärast on mõistlik juba praegu katsetada reisiliikluse taastamisega Berliinini, mis praktikas näitaks, kuivõrd sel kaval on tulevikku. Teades "railbalticlaste" umbusklikku hoiakut reisiliikluse suhtes, tuleb see Rail Balticu õigustuste hulgast välja arvata. Rail Balticust jääb järele suuresti kaubavedu.

Rail Baltic poole lühemaks

Algselt Berliinini kavandatud transpordikoridori uuendamine on jäänud toppama Kaunasesse. Täpsemalt Marijampolésse. Põhjuseks on Poola ükskõikne hoiak ja tegelikud võimalused Kaunase ja Varssavi vahelise raudteelõigu uuendamiseks. Poolas on raudteed enamasti erastatud ja nende eelistatud huvi on seotud riigisisese liikluse uuendamisega, põhja-lõuna ning ida-lääne suunalistel raudteedel. Ühendused Balti riikidega ei ole Poola eraraudteedele kuigi olulised. Saksamaa ja Berliini vaatepunktist on igapäevane vajadus Rail Balticu järele samuti üsna tühine. Selle kõigega arvestades on leedulased juba hakanud ehitama kahelaiuselist (Vene ja Euroopa) raudteed piirilt Kaunasesse, kuhu kavandatakse kaupade ümberlaadimissõlm. Soodne geograafiline asukoht võimaldab neil töödelda kaubavooge nii põhja-lõuna, kui ka ida-lääne suunalisel liiklusel. Leedulased on majanduslikel kaalutlustel Rail Balticu raames loobunud uute raudteekoridoride rajamisest ja paigutanud need

olemasolevatele raudteedele. Maade võõrandamise raha hoitakse kokku. Lisaks pressivad nad Rail Balticu kavassee täiendavalt Vilniuse-Kaunase-Klaipeda raudtee uuendamist. Kõik kolm eesmärki täidavad muu hulgas ka Leedu regionaalpoliitilisi vajadusi. Pealegi on see majanduslikult mõistlik, arvestades raudtee-ehituse võimalikku sotsiaal-majanduslikku tulemust ja hinna suhet.

Sama poliitikat ajavad ka lätlased. Nad on projekti lisanud täiendavalt Riia-Ventspils raudtee uuendamise. Samal ajal kätkeb Riia-Pärnu raudtee paljusk Lāti, eelkõige Riia linnastu regionaalpoliitilisi vajadusi. Neil ei ole praegu raudteed, mis ühendaks Riia põhjapoolsete rannaäärsete aladega. Rail Baltic aitaks Riia linnastut edendada. Praegu ulatub raudtee vaid Saulkrastini. Teisisõnu, otseraudtee aitaks neil muu hulgas Riia linnastut laiendada.

Äraspidine regionaalpoliitika

Erinevalt meie lõunanaabritest oleme Rail Balticu raames otsustanud loobuda oma regionaalpoliitilistest eesmärkidest. Paraku on see pooltõde. Enamgi veel. Täistõde peitub selles, me kavatseme Tallinna-Riia otseraudteega rahastada Kesk- ja Kagu-Eesti mahajätmist. Rahastame tegelikult oksasaagimist, mille me ise istume. Samuti Tartu tähtsuse vähenemist Eestis. Seepärast pole meil suuri valikuid enam jäänud ja Rail Balticu Pärnu variandist tuleb loobuda Tapa-Tartu-Valga kasuks. Nagu tõdesid Harju, Rapla ja Pärnu maavanem, ei suuda Eesti kaht raudteekoridori ülal pidada. Kuna neil oma arvamus olla ei saa, siis tegemist on varjatud vormis riigi ametliku seisukohavõtuga. See tuleb edasise arutelu vaatepunktist meelde jätta. Veel on oluline teada, et ELi rahalise toetuse puhul Rail Balticule ei tohi riik seda kahjumi korral maha jätta, vaid peab edasiste püsikulude võimaliku puudujäägi riigieelarvest kinni maksma. Kavandada samaaegselt Tartu suunale tulevikus 160 km tunikiirusega reisiliiklust on vee peale kirjutatud lubadus. Kui nende täitmiseks läheb, ei ole lubajaid enam võimu juures. Kuna me juba teame, et üks teedest tuleb maha jätta, siis rasked valikud tuleb teha nende järeltulijatel. Paraku ei tohi seda teha ELi toel ehitatud uue raudteega. Lätlased ja leedulased on selle riski suuresti maandanud Rail Balticu paigutamise olemasolevatesse raudteekoridoridesse.

Kas vajame ülikiirust?

Nagu ma eelnevalt tõdesin, ei ole reisi-liiklus enam Rail Balticu keskmes. Seega peab reisirong liikuma seal, kus elab võimalikult palju inimesi, samal ajal kaubaomanikud ei vaja ülisuurt kiirust. Kaubavedude jaoks ei ole kavandatust 100 km pikem teekond enam olulise tähtsusega. Kaup Tallinna-Tapa-Valga liinil sõidaks ehk tunnike kauem. Koormatud kaubarongid ei sõida Rail Balticul kiiremini kui 100 km/h (tühjad kuni 120 km/h). Seda liigtundi ei panda üldse tähele. Seega tekib küsimus, kas ainitiselt ebamäärase tulususega reisliikluse jaoks on kallist 240 km/h tunnikiirusega raudteed praegusel ajal üldse vaja. Teoreetiliselt vuhi-seks rong ülikiirelt Tallinnast Kaunasesse ja hakkaks seejärel jonkadi-jonkadi kolistama Poola raudteedel.

Vahest peaks Rail Balticu mõttelennus hoogu ja kavandaks odavamad raudteed, mille reisevoo suurim kiirus oleks 160 km/h. See ei võta tulevikuvõimalust soodsate olude juures kiirraudtee rajamiseks.

Ettevaatlikud meeleolud on ka meie lõunanaabritel. Kiirraudteede rajamisega peab olema üsna läbinägelik. Just äsja lükkas Kasahstan määramata ajaks edasi Alma-Atõ–Astana kiirraudtee ehituse, mis oleks praeguse raudteega võrreldes olnud 300–400 km lühem. Kogupikkus veidi üle 1000 kilomeetri. Põhjuseks toodi ehituse kõrge hind, edasised raudtee korrashoiu suured kulud (lähtudes Hiina kogemusest) ja reisi-jate vähesus. Reisijate hulga oleks pidanud tagama Astana ja Alma-Atõ elanikkond.

Olgu märgitud, et Astanas elab praegu “ainult” 800 000 (tulevikukavas 1,2 mln) ja Alma-Atõs 1,2 miljonit inimest. Meie reisijate hulk on kordades väiksem. Kiire raudtee ehituseks peab oidu olema, nagu näitab muu maailma kogemus. Kui lähinaabrite eeskuju ei ole usaldusväärne, siis võiks Aafrika ringi vaadata. Ehitatav Djibouti-Addis Abeba Euroopa laiusega raudtee võimaldab täielikult elektrifitseerituna reisi-kiirust kuni 160 km/h. Kaubarongid liiguvad kuni 120 km/h. Valmimis-aeg 2015. aasta. Eelmisel nädalal alustati Mombasa-Nairobi uue raudtee ehitust. Kavandatavad kiirused enam-vähem samad. Ehitusaeg kolm-neli aastat.

Rail Baltic läbi Tartu ehk kolm ühes

Esiteks elavdaksime Kagu-Eesti, ja eriti Tartu võimalusi. Ülikoolilinna jaoks on vaja kiireid ühendusi. Tartu on ajaliselt (peaaegu) kõige halvemini kättesaadav ülikoolilinn Euroopas. Selle valikuga saaksime Rail Balticusse tuua tagasi regionaalpoliitilise mõõtme. Asi ei puuduta ainult Tartut. Mõistlik on lõunanaabrite eeskujul lülitada projekti mõni külgraudtee. Kas selleks on Valga-Koidula, Tapa-Narva või koguni Riisipere-Haapsalu, see on pigem olupoliitiline tundeküsimus.

Teiseks aitaks Tartu-Valga koridor suurendada Venemaa-suunalise kaubavoo kaasamist Rail Balticu tasuvusse. Praegu on see täielikult kõrvale jäetud, nagu ka regionaalpoliitika. Paraku asjata. Lühim raudtee Peterburist Riiga ja sealt Süda-Euroopasse läheb läbi Pihkva, Petseri ja Valga. See võiks anda majanduslikku hingamist Koidula või Valga raudteesõlmele, kus saab kavandada veeremi ratastevahetust. Pealegi tuleb Eestis Rail Baltic ehitada osaliselt kahe rööpmelaiusega. Ühel muldkehal Tartust Tallinna võib asetseda Euroopa laiusega tee, teisel aga kombineeritud Venemaa ja Euroopa laius. See jätab võimaluse kasutada Rail Balticut osaliselt ka Venemaa rööpmelaiusega. Seega oleks raudtee kasutatav tänastele Venemaa kaubavoogudele, mis Tartu-Tallinna raudteed praegu majanduslikult toidavad. Pole põhjust Venemaa kaubavedu ka edaspidi ära põlata. Pigem tuleb Peterburi piirkonda loomupäraselt kaasata, sest geograafiat ei saa muuta.

Kolmandaks võimaldab Rail Balticu viimine olemasolevasse raudteekoridori vähendada ELi nn väävlidirektiivi mõju meie raudtee tasuvusele.

“Väävlidirektiiv” kui kahe teraga mõõk

Koormamata lugejaid selle 2015. aastal jõustuva direktiivi peensustega, seisneb selle mõte vähendada väävlirikka kütuse kasutamist eelkõige laevanduses. See muudaks mereveo Läänemerel kallimaks ning loodetavasti suunaks osa Soome kaubavedusid laevadelt Rail Balticule. Me saame neist muudatustest teada juba 2015. aastal, kui Rail Baltic on alles paberil. Kui see tõesti nii juhtub, siis tabab “railbalticlasi” õnnetunne, kuid kurvastaksid meie sadamaid, kes loodavad Venemaa kaubavedudele. See direktiiv vähendaks meie sadamate kasulikkust Vene kaubavedajatele, sest vedu Euroopasse muutub nende oma läänesuunaliste

raudteede kaudu odavamaks. Sadamad võivad küll asemele saada Soome kaupa, kuid Tartu raudtee jääb sellega hätta. Samal ajal Pärnu raudtee õilmitseks. Seepärast peab Rail Baltic olema Tartu suunal. See tasandaks “väävlidirektiivi” mõju, ükskõik millises suunas ja ulatuses see toimiks. Ärgem unustagem, et ELi toetatud Rail Balticu koridori me maha jätta ei tohi. Isegi siis, kui me kaht raudteed ülal pidada ei suuda.

Olgu märgitud, et “väävlidirektiivi” mõju on veel teadmata. Vaevalt on vilunud lobitöötajadena tuntud Põhjamaade laevafirmad nagu lam-bad, kes lasevad end ühe eurodirektiivi pärast tapale viia. Juba praegu ehitatakse osa laevu ümber veeldatud gaasi kasutamiseks. Direktiivi võib mitmeti tõlgendada ja laevade heitgaasidest saab ka vääveloksiidid kinni püüda. Võimalusi on palju ja tulevik teadmata. Soome on oma kau-bavedude olemuselt saar. Seepärast isegi suhteliselt mõõduka osa kau-pade vedu raudteel aitaks meie raudteid elavdada. Seda juba ammu enne Rail Balticu võimalikku valmimist. Hiina kaupade põhja-lõuna suunalist liikumist ma ei käsitleks, sest ...

Palju räägitakse Rail Balticu Tartu variandist, kui hinnalt üle jõu käi-vast ehitusest. Paraku ei ole paljud hindajad arvesse võtnud olulisi as-jaolusid. Sageli räägitakse Tartu raudtee kurvilisusest. Paraku on see eksitus. Pigem kipub Pärnu raudtee looklema nagu madu maastikul. Põhjuseks otseteele jäävad kaitsealad, asulad, tootmisettevõtted jne. Tallinna-Tapa-Tartu-Valga raudtee kavandasid omal ajal ikkagi raudte-einsenerid, kelle taga oli Vene tsaaririigi vägi ja võim. Seepärast tundsid nad raudtee kavandamisel peasjalikult joonlauda. Üldiselt on praegune raudteekoridor üsna sirge.

Aegviidust ja Tapalt läbi sõites võiks rong korraks kiiruse maha võtta. Kaarepere ja Tabivere vahel saab teha paar õgvendust, Tsirguliina taga mõnekilomeetrine tee veidi otsemaks ... Kuni 160 km tunnikiirust või-maldava raudtee ehitamine on oluliselt odavam kui 240 km raudtee.

Seega 70 lisakilomeetrit Eesti pinnal on väiksemate ehituskulude-ga tasandatav. Pealegi ei tule peaaegu üldse maid võõrandada, milleks praegu on arvestatud veidi üle 100 miljoni euro riigieelarve raha. Nn kaks ühes põhimõttel saaksime uuendada Tallinna-Tartu raudtee, mil-lele tuleb praeguse kava kohaselt teha eraldi lisakulutusi. Need jääksid ära. Täiendavalt võimaldaks kava raudtee elektrifitseerimist, mis hiljem

vähendaks veo omahinda. Pealegi on olemasoleval raudteel muldkeha olemas, mida saab vähemalt osaliselt kasutada.

Mullatööd on kõiksugu ehituste juures üks igavene kulude mutiauk. See oleks samuti oluline kokkuhoiukoht. Veel maksab aeg, mis kulub iga-suguste vaidluste ja tülide lahendamiseks. Tallinna-Tapa-Tartu-Valga Rail Balticu raudteed saaks osaliselt juba praegu projekteerima hakata. Väiksemates linnades Tapal, Jõgeval või Elvas võib linna läbiva kiire rööpmepaari panna osaliselt kaetud süvendisse, mis vähendaks müra ja segaks vähem linnaelu. Kogu raudtee ulatuses saaks lahendada mitmed kahetasandilised ülesõiduvajadused ja ökoduktid, mis praeguse kava kohaselt tuleks ilmselt taas kanda täies ulatuses Eesti riigil.

Projekti poliitiline taust

Praeguseks on jõutud olukorrani, kus Tallinna-Pärnu trassivaliku puhul on oluline kohalike elanike vastuseis. Paljud loodavad salamisi, et uuen-datud raudtee läbib ikkagi Tartut ja Kagu-Eestit. Valitsus tahab suruda raudtee sinna, kuhu ei taheta, ega vii sinna, kus see oleks soovitud. Poliitiliselt on see üsna asjatundmatu. Pealegi on pärast kunagist valitsuse otsust asjaolud meil ja mujal suuresti muutunud. See annab valitsusele võimaluse otsus muuta. Nagu ütles kunagi Konrad Adenauer pärast järjekordset põhimõttelist kursimuutust poliitikas: "Kellelegi pole keelatud targemaks saada!"

Eesti-siseste regionaalraudteede küsimuse võiks lahendada vastupidi-selt riigikogu saadiku Aivar Koka ettepanekule. Eesti-sisese regionaalraudteena tuleb käsitada Tallinna-Viljandi raudteed. Sellel suunal on pendelrände vaatepunktist vähemalt Raplani oluline mõju maantee asendamisel raudteega – seoks Tallinnaga tõhusamalt Türi ja Viljandi. See oleks tervikuna kokkuhoid. Tulevikus on vahest võimalik pikendada Viljandi raudteed läbi Mulgimaa, Ruhja (Rüijena) Volmarini (Valmiera). See sõltub omakorda Mulgimaa valdade ja Läti huvist.

Tagatipuks on seni puutumata üks ütleмата ebameeldiv teema. Praeguse 2014. aasta riigieelarve jätkuvaidluse taustal pole selge omarahas-tuse allikas. Kuna Rail Baltic on ka selles mõttes üsna kallis ettevõtmine, siis millal ja milliseid makse tuleks Rail Balticu rahastamiseks suurenda-da? Seda ei ole veel küsitud.

Rail Balticu ideaalmaastik

Hardo Aasmäe

<https://arvamus.postimees.ee/2649776/hardo-aasmae-rail-balticu-ideaal-maastik>. *Postimees*, 03.01.2014, kell 15.47

Planeeritava kiirraudtee edu sõltub suuresti sellest, kui kiiresti me otsustame Pärnu suunal jonni lõpetada ja paigutada ta olemasolevasse Tallinna-Tapa-Tartu-Valga transpordi-koridori, kirjutab majandusgeograaf Hardo Aasmäe.

Ideaalmaastikku ei ole olemas, kui mitte kõrvale jätta Peeter Simmi vändatud samanimeline mängufilm. Isegi seal varises noore komsomolitöötajast külvivoliniku Mait Kukemeri (osatäitja Arvo Kukumägi) unistus ideaalmaastikust kokku. Sama näib juhtuvat Rail Balticuga.

Kunagi tõmmati kaardile ligikaudne sirgjoon ning asuti selle järgi talitama. Paraku on geograafiateaduses ammu teada asi, et mõistlik tee kahe punkti vahel ei ole tavaliselt sirgjoon. Ma ei laskuks praegu kaarti-de kasutamise peensustesse. Piisab sellest, et panna tähele, kui hoolimatult ja korratult on maailm loodud.

Jões ja järved, sood ja rabad, metsad ja mäed, mered ja ookeanid... kõik see segab inimkonna ideaalset elu. Paratamatult tuleb inimkonnal kohaneda, mitte stalinlikult loodust alistada. Oma elu rännuradadel olen neid "otseminejaid" näinud metsades, mägedes ja kõrbetes. Pilt on enamasti olnud haletsusväärne. Ajalugu teab külluses edevaid ja juhme väe-ülemaid, kes on otseminemisega oma käsualused hukutanud.

Sama on juhtumas Rail Balticuga. Algselt sirgjooneline raudtee Tallinnast Riiga on juba praegu loogiliseks perutunud. Alljärgneva mõistmiseks poleks üleliigne meenutada isegi prantsuse ulmekirjanikku Jules Verne'i, kes oma raamatus tahtis inimese kahurikuulis otsejoones Kuule lennutada. Paraku koperdavad tänapäeva kosmosesõidukid Kuule küllaltki kõveraid teid pidi.

Paistab, et Rail Balticu trassi valik Eestis läks kohe algul valesse rööpasse. Algsete lähtekohtade mõtestamisel tehti põhimõtteline viga. Seda käsitleti ainitiselt majandusliku otsustusena. Veel halvem, otsustuse aluseks ei

olnud niivõrd Eesti, kuivõrd kusagil eemal asuva majanduse vajadused.

Paraku vajab raudtee ehitamine terviklikku sotsiaal-majanduslikku käsitlust. Põhjuseks on tõsiasi, et majandus teenib inimesi (ühiskonda), mitte vastupidi. Raudtee rajamisel on meil sotsiaal(ökoloogilised) asjaolud suuresti regionaalpoliitilise sisuga. Selle kõrvalejätmisega astusime kohe ekslikule rajale.

Sotsiaal-majandusliku otsuse järel tulnuks edasiste arutuskõlblike transpordikoridoride valikute leidmine anda oma ala asjatundjate kätte. Üleriigilise ruumikorraldusülesande raames saab juba ühise tervikuna hinnata raudtee ehituse sotsiaalseid, majanduslikke ja ökoloogilisi aspekte. Selleks jagub asjatundjaid inimgeograafidest geoloogideni ja kõik, mis sinna vahele jääb.

Paraku on Rail Baltic läinud iseenese harrastustarkuse teed. Ise otsustatakse, ise tehakse. Kujutage ette perearsti, kes avastab oma patsiendil võimaliku pimesoolepõletiku. Selle asemel et ta kirurgi juurde saata, asutakse koos hambaarstist naabrimehega pimesoolt välja lõikama. Raamatupidaja võetakse ka appi.

Praegu on aeg teada saada, kumb raudtee on otstarbekam, kas läbi Pärnu või Tapa-Tartu-Valga. Argimõistus ütleb, et arutada pole siin midagi. Raudtee läbi Pärnu on otsem ja lühem. Igapäevaste ja odavate asjade puhul kõlbab argimõistus otsustusteks küll. Paraku ei tohi kallite asjade puhul argimõistust usaldada. Üldjuhul toob see kaasa väärad otsused ja läheb kallimaks kui mitmekülgsest läbikaalutud kavad. Rail Baltic ei ole kallis, vaid väga kallis rajatis.

Praegu me ei tea, kui pikk on Rail Balticu kavandatud raudteelõik Pärnu kaudu Eesti lõunapiirile. Ühtedel andmetel on see 229 kilomeetrit. Teisalt võiks ta kaardilt mõõtes olla isegi lühem, ligikaudu 210 kilomeetrit. Samas on täpselt teada, kui pikk on raudtee Tallinnast Valka – 273 kilomeetrit. Seega on ühel juhul Valga raudtee Pärnu variandist 63 kilomeetrit, teisel juhul 44 kilomeetrit pikem. Kui arvestaksime pikkuse rahasse, mis kulub maade võõrandamiseks, siis Tapa-Tartu-Valga lõigus on see mitu korda odavam kui Pärnu-Ikla vahel. Seega, kui teisendame raudteealuste maade võõrandamise maksumuse raudtee tinglikuks pikkuseks, oleks olemasolev Tartu-Valga raudtee oluliselt “lühem». Kui palju, see vajaks täpsemat arvutamist.

Raudteele on vaja rajada muldkeha. Pärnu suuna lühema variandi puhul tuleb seda kahe rööpmepaari jaoks kuhjata 460 kilomeetrit. Samas vajame Tapa ja Tartu kaudu Valka jõudmiseks ideaaljuhul vaid 195 kilomeetrit uut muldkeha. Sellest vaatepunktist on Valga suund Pärnu omast tinglikult 265 kilomeetrit “lühem».

Edasi võiksime mõelda raudtee elektrifitseerimisele. Pärnu suunal tuleb elektrifitseerida 460 kilomeetrit rööbasteid. Kuna Aegviiduni on raudtee elektrifitseeritud, siis ideaaljuhul oleks Tapa-Tartu-Valga teel vaja elektrifitseerida 422 kilomeetrit. Seega oleks raudtee elektrifitseerimisel Valga suund tinglikult 38 kilomeetrit “lühem». Mõistagi vaid ideaaljuhul, sest asjatundjad peavad hindama, kuivõrd olemasolev kontaktvõrk on Rail Balticu jaoks kasutatav.

Edasi võiks arvutada rööbaste “pikkust». Mõistagi vajab lõik Tallinn–Pärnu–Eesti lõunapiir ainuüksi raudteerööpaid vähemalt 840 kilomeetrit. Seda lühema variandi puhul. Pikema variandi korral aga 916 kilomeetrit. Olemasoleval raudteel üle Tapa-Tartu-Valga on praegu maas 700 kilomeetrit rööpaid. Vajatakse aga 1092 kilomeetrit. Kui palju neist on taaskasutatavad, seda ütlevad asjatundjad. Ka selles mõttes tundub Valga tee lühem olevat.

Niimoodi tuleks läbi kaaluda ja arvutada paljud teised raudteed puudutavad mõjurid, et lõpuks leida otstarbekaim lahendus. AECOMi uuring meid palju ei aita, sest seal on arvutused tehtud ideaalmaastikust lähtudes. Paraku pole viimast olemas.

Lõppude lõpuks paistab üha enam, et Rail Balticu edu sõltub suuresti sellest, kui kiiresti me otsustame Pärnu suunal jonni lõpetada ja paigutada ta olemasolevasse Tallinna-Tapa-Tartu-Valga transpordikoridori.

Partsi “jobu”-solvang tõi skandaali: Leedu valitsus nõuab Eesti suursaadikult selgitust

<https://www.delfi.ee/news/paevauudised/eesti/parts-i-jobu-solvang-toi-skandaali-leedu-valitsus-nouab-eesti-suursaadikult-selgitust?id=67637024>.
Delfi ärireht.ee 19.01.2014

Leedu valitsus tegi laupäeva õhtul avalduse, milles teatas, et Eesti majandusministri Juhan Partsi poolt ajalehes Wall Street Journal tehtud haruldasel jõuline avaldus Leedu valitsusliikmete pihta rikub elementaarseid diplomaatilisi tavasid, on laimav ning sunnib nõudma selgitusi Eesti suursaadikult Leedus.

Valitsuse teatel on maailma maineka majandusväljaande veebilehel Partsile omistatud sõnad “vastuolus elementaarsete diplomaatiliste tavade, näitavad austuse puudumist naabrite suhtes ning laimavad”. Seetõttu tegi Leedu peaminister Algirdas Butkevičius välisminister Linas Linkevičiusele ülesandeks kutsuda Eesti suursaadik Leedus olukorda selgitama.

“Läbirääkimised kõikidele Balti riikidele võrdselt tähtsa Rail Balticu projekti üle on endiselt käimas ning Leedu püüab kaitsta oma rahvuslike huve - see on meie kui valitsuse kohus. Me tahaks uskuda, et Eesti majandusministri poolt avalikult öeldu on arusaamatus. Ootame, et Eesti suursaadik selgitaks olukorda,” ütles Butkevičius.

Parts avaldas ajalehes Wall Street Journal pahameelt Leedu uue valitsuse otsuse vastu asuda Rail Balticu projekti uuesti üle vaatama, nimetades Leedu valitsusliikmeid jobudeks.

“Leedu valitsuses istuvad jobud,” ütles Parts. “Kui uus valitsus amestise sai, lasid nad end mõjutada Leedu Raudtee lobitööst. Leedu valitsus raiskab lihtsalt projektiga alustamiseks aega.”

Artikli lõpus oleva selgituse järgi kasutas Parts intervjuus eestikeelset sõna “jobud”, mis algselt oli Wall Street Journalis tõlgitud inglise keelde kui “idiots”, ent praeguseks kui “fools”. “Tema (Partsi - toim.) sõnul on eestikeelse sõna “jobud” (ainsuses: “jobu”) parem tõlge “fools”,” seisis selgituses.

Leedu majandusteadlane: Rail Baltic ei tasu end ära

Lithuania Tribune/PM

<https://maailm.postimees.ee/2667816/leedu-majandusteadlane-rail-baltic-ei-tasu-end-ara>. *Postimehe* veeb 20.01.2014

Leedu majandusteadlase ja keskpanga asejuhi Raimondas Kuodise sõnul pole Rail Baltic majanduslikult kasulik projekt.

Kuodis märkis intervjuus raadiojaamale LRT, et suurprojekt võib olla kasulik vaid neile, kes on ostnud maad Rail Balticu plaanitavale teele ning kes loodavad sellega nüüd kasu teenida.

«Valitsus avaldas mõni aeg tagasi Rail Baltica planeeritava marsruudi ja kõik, kellel oli ligipääs sellele infole, on ostnud kokku maatükke ja ootavad nüüd Euroopalt ja Leedult – see tähendab maksumaksjatelt – nende maatükkide väljaostmist miljonite littede eest,” ütles Kuodis.

«Põhimõtteliselt on kogu projekt groteskne. Keegi ei suuda öelda, milline on selle projektiga kaasnev kasu ja tegelikult seda ei olegi, kuna see kulgeb paralleelselt [olemasoleva raudteega]” märkis Kuodis, kelle sõnul oleks projekt mõttekas vaid siis, kui Balti riikidel poleks rongiühendust läänega. “Kuid nüüd ehitatakse paralleelset raudteed,” märkis Kuodis.

Majandusteadlase sõnul pole projekti kulusid ja tulusid piisavalt analüüsitud.

«Peamine transpordivoog kulgeb idast läände, mitte põhjast lõunasse nagu Rail Baltic. Need, kes kauba teele panevad, ei ole valmis maksta selle transpordi eest rohkem, vahet pole, kas saadeti jõuab oma sihtpunkti pool tundi varem või hiljem,” lisas Kuodis, kelle sõnul ei soovi keegi kauba transportimise eest uuel raudteel rohkem maksta.

Pilt Rail Balticu tuleviku- perspektiividest on naeruväärne

Toomas Kümmel, *geograaf*

<https://www.delfi.ee/archive/toomas-kummel-pilt-rail-balticu-tulevikuper-spektiividest-on-naeruvaarne?id=67653613>. *Delfi* 21.01.2014

Kui uurida tänaseid reisirongide sõiduplaane, kuidas Balti riikidest oleks võimalik reisida Berliini, leiame palju üllatavat, mis aitab lahti mõtestada Rail Balticu gigantprojektile pandud suuri lootusi. Aga samuti ainsa eeluuringu, Briti konsultatsioonifirma AECOM, välja pakutud numbreid.

Selle viimase kohta peab muidugi lisama, et konsultant P. Constable koostatud ülevaade, mille on üle kontrollinud konsultant A. Kakulis ei pretendeerigi tõsise uurimuse tasemele. Ülevaade väidetakse olevat küll kooskõlas üldiselt tunnustatud konsultatsioonipõhimõtetega, kuid mis tahes kolmandatelt osapooltelt saadud teavet, millele AECOM-i konsultandid oma dokumendis viitavad, ei ole koostajad kontrollinud ega tõestanud. Ja laest need numbrid ilmselt võetud ongi.

Lätist ja Leedust saab rongiga Berliini küll, Eestist mitte

Päring Saksamaa, Poola, Leedu ja Läti raudteefirmadele asja selgitamiseks ei võta üle poole tunni aega. Ning igaüks võib veenduda, et kolmest Balti riigist on Eesti ainukene, kellel puudub reisirongiühendus Euroopa maailmajao südariikidega. Mõeldes kavandatavale Rail Balticu gigantprojektile, oleks siinkohal põhjust esitada päringu tulemused, nii ajalised kui ka geograafilised raamid.

Berliini on täna võimalik reisirongiga sõita nii Kaunasest, Vilniusest kui ka Riist. Loomulikult ümberistumistega. Aluseks on võetud 21. jaanuari sõidugraafikud.

Berliin-Varssavi kiirrong väljub Saksamaalt kell 9:37 hommikul. Esimene ümberistumine on Varssavis Minski rongile, edasi Valgevene pealinnas Vilniuse rongile ja sealt samuti ümberistumisega juba Kaunasesse. Kaunasest olete niimoodi reisisid järgmise päeva, 22. jaanuari, hommikul

kell 8:50. Puhast sõiduaega koguneb niimoodi reisisid 21 tundi ja 12 minutit. Kui lisada ümberistumisteks kuluv ooteaeg, kestab reis kokku 23 tundi 13 minutit. Muidugi rahutu unega veedetud öö sinna juurde. Hea uudis on aga see, et ajavahe tõttu kaob üks tund vähemaks.

On võimalik sõita ka Berliinist otse Minskisse ilma Varssavi ümberistumiseta, kuid sel juhul tuleb Valgevene pealinnas oodata rongi üle seitsme tunni ja see teeb reisi palju pikemaks.

Ka Riiast saab Berliini Minski kaudu. Kahe pealinna vahe on 655 km ja reisirong läbib selle vahemaa 12 tunni 30 minutiga. Ei ole teab mis kiirus.

Mõni kiuslik bürokraat võib muidugi öelda, et Eestist saab ju sõita reisirongiga Peterburi, sealt Vilniusesse jne. Aga jätame Lissaboni kaudu Nuustakule reisimise kui ebaratsionaalse kõrvale. Lepime sellega, et Eesti on ainus Balti riik, kust praktiliselt ei ole võimalik täna reisirongiga Berliini sõita. Seega võime öelda, et meie lõunanaabrid on tasapisi nokitsenud ja siiski suutnud rahvusvahelised reisirongi liinid lahti hoida.

Areneb ka kahe riigi vaheline koostöö reisirongi liikluse alal. 1998. aasta veebruarini läbis Riia-Peterburi rong Valga-Võru-Petseri liini, kuid Eesti Raudtee loobus selle teenindamisest, kuna reisirong jäi väidetavalt kaubavagunitele jalgu! Nüüd pole nii seda kui teist ja raudtee lihtsalt mädaneb. Lätlased on hädaga lahendanud probleemi koostöös leedulastega. Riia sõidab Peterburi rongi koosseis Rezekne sõlmjaama, kus vagunid haagitakse Vilnius-Peterburi rongi külge. Eelmisel nädalal kohtusid Läti ja Leedu raudtee töögrupid ning arutasid reisirongi liikluse taastamist Riia-Šiuliai liinil. Pärast seda oleks ühendus ka kahe riigi pealinnade vahel taastatud.

Seega näib, et samal ajal kui meie unistame helesinisest helgest tulevikust rongiga Berliini kihutada, toimetavad "jobud" leedulased ja "kuue varbaga" lätlased olemasolevate võimaluste piires oma reisirongiliiklust arendades.

Poola koridor

Uurime sõiduplaane edasi. Loomulikult tuleb siinkohal küsimus, aga kuidas saab täna Leedu piirilt edasi üle Trakiszki-Suwalki-Sokolka-Bialystoki Varssavisse. Vastus on väga lihtne, sealtkaudu Leedul ühendust Poolaga ei ole.

Varssavist on reisirongi ühendus Suwalki-Trakiszkgiga üks kord päevas. Rong sõidab seda suhteliselt tagasihoidlikku vahemaad Suwalkini 5 tundi ja 13 minutit, pilet maksab 17 eurot. Soovitavam on siiski sõita bussiga, sest siis kulub sama maa läbimiseks 3 tundi 53 minutit! Asi selles, et Bialystoki-Grodno euroopa laiusega peatrassilt Sokolkas järsult põhja keerav elektrifitseerimata raudteeharu peab sinka vonka otsima teed hõredalt asustatud Podlaasia põlislaante ja soode vahel.

Lisaks jäävad tee Poola suurimad rahvuspargid ja loodusalad. Poolakad on Podlaasia looduse üle uhked ja nimetavad seda piirkonda “Poola kopsudeks”. Ei kujuta ette, mis jõud sunniks neid oma loodusväärtuste keskele hävitajalikku raudteemonstrumi rajama. Seega sõidab armas “piimarong” üks kord päevas kena looduse vahel loogeldes edasi ka 30 aasta pärast.

Aga praegu ongi Rail Baltic kavandatud ainult Kaunaseni, kus tuleb ümber istuda mõnele muule rongile. Täna oleks ainsaks võimaluseks üle Minski või üle Minski ja Varssavi.

Muidugi Vilniusest oleks võrratult otsem rekonstrueerida raudtee Grodnosse, kust muuseas kulgeb Poola suunas ka euroopa laiusega raudtee, millel peab kaks korda päevas Varssaviga ühendust Poola rongikoosseis.

Reisijate massid Berliini suunal

Juhan Partsi “piibel”, mitmel korral mainitud AECOM-i ülevaade, annab ministrile vastused kõigile küsimustele, mis seotud tulevase Rail Balticu gigantprojektiga. Minister tsiteerib igal pool suure sisendusega kuute eeldust, mille tulemusena saaks nelja tunniga sõita Tallinnast Leedu-Poola piirile. Kuid miks peavad loodushuvilised, kes sõidavad tutvuma Podlaasia kaitsealade ja ürgloodusega niivõrd kiirustama? Igal juhul tasub see ära juhul, kui kiire reisirong hakkab vuhistama Kaunasesse kaheksa korda päevas, iga kahe tunni tagant, alates kella kuuest hommikul viimase rongi väljumiseni südaööl!

Selleks peab ööpäevas sõitma Tallinna ja Pärnu vahel vähemalt 5000 reisijat ning Pärnu ja Riia vahel vähemalt 3500 reisijat.

Aga pöörame jälle pilgu sõiduplaanidele. Minski läbivad Berliinist Moskvasse suunduvad rongid. Mõnel päeval väljub Berliinist Moskvasse

kolm, mõnel kaks rongi. Varssavi suunas stardib Berliinist iga päev kolm reisirongirongi, millest kõige kiirem katab selle vahemaa 5 tunni ja 28 minutiga.

Vaatame aga näiteks Berliinist Rooma suunduvaid reisironge. See on hea võrdlus, sest vahemaa ehk 1500 km on sama, mis praeguste kavade kohaselt Berliinist Tallinna. Rooma väljub iga päev kolm rongi ja reis kestab 18-20 tundi. Halvad on need võrdlused loomulikult selletõttu, et meie hõredalt asustatud piirkonda koos Euroopa mõistes pisikeste linakestega ei saa ülal toodud liinide juures elava rahvastiku näitajatega kõrvutada.

Pilk kaardile, väike tutvus reisirongide sõidugraafikutega ning on absoluutselt selge, et meile tänaseks maalitud pilt Rail Balticu tulevikuperspektiividest oleks absoluutselt naeruväärne, kui ta ei oleks nii kurb. Tänase olukorra ja otsustajate puhul on küll tõenäoline, et realistliku ja asjatundliku suhtumise tekkimiseta näeme Euroopa toetusraha raudtee korrastamiseks ja ühenduste loomiseks kui oma kõrvu.

Hardo Aasmäe: kus Rail Baltic kulgeb, on iga riigi siseasi

Juhan Haravee

<https://www.ohtuleht.ee/561489/hardo-aasmae-kus-rail-baltic-kulgeb-on-iga-riigi-siseasi>. 21. 01.2014, 07:00

«Me ei tohi teistele nina peale kirjutada, kus peab raudtee kulgema ühes või teises riigis.» Hardo Aasmäe

Majandus- ja kommunikatsiooniminister Juhan Parts ei mõelnud kindlasti midagi halba, kui rahvusvahelise meedia kaudu oma Vilniuse kolleegie õrritas. Kas aga talle meeldiks, kui leedulased soovitaksid Eestil Rail Balticu trassi tõmmata läbi Tapa ja Tartu, nagu soovitab majandusgeograaf Hardo Aasmäe?

Nüüd on Juhan Parts oma vabandused Leedu suursaatkonnale Tallinnas edastanud ja intsident näikse olevat vähemalt diplomaatilis-lingvistilisel tasemel lahendatud. Elu läheb ka Rail Balticu ümber edasi ja paari

nädala pärast kohtuvad Baltimaade peaministrid saavad liigseid emotsioone kõrvale lükates taas trassikaartide kohale kummarduda.

Väiklase nääkluse seebiooper

Just nii iseloomustas kolme Balti riigi Rail Balticut puudutavat suhtlust mainekas ajaleht The Wall Street Journal (WSJ), mis vähemalt Eesti meedia mitmeks päevaks lausa keema ajas. Juhan Partsi pahandas Leedu transpordiministri Rimantas Sinkevicius hiljutine avaldus, et Vilniusest mööda minev RB trass võib kogu projekti läbi kukutada. Väidetavalt sundinud just see kolleegi seisukoht minister Partsi kasutama WSJi ajakirjanikuga kõneldes Leedu valitsuse liikmete kohta ebasüüdsat sõna “jobu”. Artikli ingliskeelses variandis tituleerinud Parts Leedu kolleege idiootideks, mis aga hiljem asendus leebema keelendiga “narrid/lolid”. See olevat Partsi arvates veidi õnnestunum leid tema humoristliku sõnavaliku tõlkimiseks.

“Leedulastel pole selle Vilniuse jutu taga mingit suurt kavalust,” tõdeb geograafiakandidaat Hardo Aasmäe, kes on Rail Balticu senist arengut jälginud varjamatu skepsisega.

“Eesti-poolne mõistmatuse on aga tekkinud asjatundmatute inimeste üleküllusest raudteeasjanduses. Näiteks Elronis pole vastutavatel ametikohtadel ühtegi raudteelast,” ütleb ta.

Sama häda olevat ka Rail Balticuga, mida juhib ajaloolane, kuigi raudtee rajamine on ennekõike siiski tuleviku kavandamine. “Rail Balticu probleeme on asutud lahendama kui juriidilis-majanduslikku ülesannet ideaalmaastikul,” räägib Aasmäe.

“Paraku geograafiat välja mõelda ei saa, kuigi just sellest tuleb lähtuda ja sellega kohaneda. Alles seejärel saab asuda arvutama, kuidas on maastikku kõige mõistlikum läbida. Juriidiline osa tuleb kõige lõpus. Meil alustati valest otsast.”

Leedu otsustagu ise, mis talle parem

Leedulaste probleem seisneb Aasmäe sõnul selles, et raudtee rajamisel Kaunasest otse Varssavisse jääksid Poola alal ette selle riigi suurimad looduskaitsealad.

“Sealt poolakad leedulaste, lätlaste ja eestlaste huvides otseteed ilmselt läbi lõhkuma hakata ei soovi,” lausub geograaf.

“Leedulased on ilmselt juba tajunud, mis on võimalik ja mis mitte. Vilniusest läheb otsetee Varssavisse, vana Peterburi–Varssavi raudtee, mis on ehitatud juba XIX sajandi keskel.

Millist teed mööda kulgeb Rail Baltic kolmes riigis, on nende riikide siseasi ja me ei tohi teistele nina peale kirjutada, kus peab raudtee kulge-ma ühes või teises riigis,” manitseb Aasmäe.

“Kui Leedus algul Vilniuse peale väga ei mõeldudki, siis pole sellest häda midagi. Kellelgi pole keelatud ajapikku targemaks saada. Pealegi on olemasolevas raudteekoridoris ehitus oluliselt odavam. Ka meil on aeg targemaks saada ja viia Rail Baltic läbi Tapa, Tartu ja Valga. Iga raudtee-kilomeetri ehitus tuleb seal tükk maad odavam kui läbi Pärnu. Olen sellele avalikult juba mitu kuud tähelepanu juhtinud. Leedulaste kirumine ja Rail Balticu pressimine läbi Pärnu on asjatundmatusest tingitud jon-nakusmedali kaks erinevat poolt.”

Ministri sõnakasutus on enneolematu

Juhan Partsi sõnakasutust Rail Balticu partnerite kohta peab Aasmäe aga ennekuulmatuks. “Mul on väga piinlik, et üldine asjaajamise tase on nii madal,” tunnistab ta.

“Kurb on vaadata, kuidas valitsemine bürokratiseerub ja politisee-rub. Pooled ministrid ei saa oma asjadega ilmselgelt hakkama. Eestis tu-leb meil üheskoos selles asjas põhimõtteline pööre läbi viia – riigiparteid on end ammandanud ja võõrandunud tegelikkusest.”

Siim Kallas: Vilniuse ühendamine RBga võib olla võimalik

Euroopa Komisjoni asepresidendi ja transpordivoliniku Siim Kallase väi-tel võib Vilniuse ühendamine Rail Balticuga olla võimalik, kuid peami-ne on kogu projektiga edasi liikuda. “Mida kiiremini saab asutatud RB ühisettevõtte, seda kiiremini saab leida ka lahenduse Kaunase-Vilniuse küsimusele, kuna konkreetsete tasuvusuuringute tegemine, rahastuse leidmine ja lõpliku trassi fikseerimine on vastava äriühingu ülesanne. Euroopa Liit finantseerib projekti vastavalt Euroopa Ühendamise Ra-hastu määrusele,” ütles Kallas. (BNS)

Kuni Eesti riik ei tea, mida ta raudteega teha tahab, pole mõtet Rail Balticu üle vaielda

Hannes Luts, kaubaveoettevõtte Xrail analüütik (Belgia)

<https://www.delfi.ee/archive/hannes-luts-kuni-eesti-riik-ei-tea-mida-ta-raudteega-teha-tahab-pole-motet-rail-balticu-ule-vaielda?id=67952521>.

Delfi 14.02.2014, 19:01

Taasiseseisvunud Eestis pole mitte kunagi koostatud ühtegi tõsiseltvõetavat arengukava, milles oleks selgelt sätestatud riigi plaanid raudteega seoses. Kuna riigi tasandil puudub visioon, on lõputud vaidlused Rail Balticu trassivaliku üle ning kahtlused veomahu saavutamise osas samuti üsna tulutu ettevõtmine.

Seetõttu on mõistlik minna üks samm tagasi ning defineerida mõningad variandid, milline tulevane Rail Baltic meie regiooni ja riigi vajadusi silmas pidades olla võiks. Konkreetse lahenduse valimine sõltub juba sellest, mida Eesti jaoks oluliseks peetakse.

1. variant: 1435 mm rööpmelaiusega otsetrass üle Pärnu. See on sisuliselt riigi esialgne eelistus, mille alusel trassi asukohta määrama asuti. Põhieesmärgiks on luua võimalikult kiire ühendus kaugreisijate ning peamiselt Muuga sadamast algavate kaubavedude teenindamiseks. Suureks võimaluseks on loomulikult ka intermodaalsed veod (konteinerite, autotreilerite või nende peal olevate laadungikandjate transport). Paraku jääb selgusetuks, kuidas plaanib riik selle arengut toetada - autovedajad ei pea täna erinevalt rongifirmadest teede kasutamise eest maksma, mistõttu soosib praegune maksupoliitika hoopis maanteevedusid. Aktiise tasuvad aga mõlemad.

Esimese variandi alusel ehitatud raudteel puuduks kohalik mõõde, mistõttu on trassi määramisel oluline vältida inimasutust. Arvestada tuleb vaid raudteejaamade asukohaga Tallinna ja Pärnu linnas. Meie suhteliselt madala rahvaarvu juures on aga küsitav, kas kõigest kaugreisijatele ning suhteliselt kitsale kaubaveosegmendile mõeldud raudtee on siiski

mõistlik. Selline Rail Balticu ärimudel on üpris haavatav - mis on plaan B, kui nende turusegmentide ligimeelitamine ei õnnestu?

2. variant: 1435 mm rööpmelaiusega trass üle Pärnu, Rapla ning võimaluste piires teiste vahepealsete asulate. See variant on lahendus, mille poole trassivaliku tegemine kohalike omavalitsuste soovil praegu kalduub. Eesmärgiks on maksimaalselt ära kasutada olemasolevaid raudteetrasse, vähendades seeläbi barjääriefekti ning muid negatiivseid mõjusid, mida eraldiseisva raudtee rajamine põhjustaks. Ühtlasi loob asustust järgiv trass võimaluse kasutada seda ka kohalikuks reisijateveoks.

Seega lisandub niisugusele raudteele kohalik mõõde, mis võib projekti edu tagamisel üpris oluliseks osutuda. Miks? Esiteks avab kohaliku reisi-liikluse lisamine uue turusegmenti, mida 1. variandi puhul teenindada ei saaks. Teiseks on kohalike elanike poolehoidu saavutamine raudtee suhtes märksa lihtsam, kui see neile mingeid eeliseid (teenust) pakub. Ka läbilaskevõime osas ei tekiks regionaal- ja linnalähiliikluse lisandumisel probleemi, kui raudtee vähemalt Rapla ja Tallinna vahel kaheteeline oleks.

Vastukaaluks tuleb aga niisuguse liini ehitamisel arvestada sealsamas kulgeva olemasoleva raudtee ning rohkete asulatega: trassi peab suure kiiruse võimaldamiseks õgvendama ning laiust suurendama, jaamad tuleb ümber ehitada ning samatasandilised raudteeülesõidud likvideerida. Kokkuvõttes on nii võimalik ehitada raudtee, mis Rapla ja Tallinna vahel kulgeb praeguse Edelaraudtee liiniga sisuliselt samas trajektooris.

Edasi Pärnu poole liikudes saaks rääkida pigem üksikutest pidepunktidest, kuid sellest hoolimata võiks ka seal trassi paiknevus suuremate asulate teenindamisega arvestada. Kahtlemata toob selline lähenemine kaasa täiendavaid kulusid - "põllule" ehitamine on odavam, kui trassi mahutamine näiteks läbi Rapla või Kohila raudteejaamade. Potentsiaalne kasu kiiruse ühendusest on aga samuti suurem. Niisugune raudtee ei oleks sugugi sikk-sakke tegev regionaalliin, vaid mõistlikest võimalustest lähtuv kompromiss suure kiiruse, ehitustingimuste ning kohalike vajaduste vahel.

3. variant: 1435 mm rööpmelaiusega trass üle Pärnu, Rapla ning võimaluste piires teiste vahepealsete asulate, mis asendaks olemasoleva Edelaraudtee infrastruktuuri. Tegemist oleks lahendusega, mis kasutaks ära

vana raudteetrassi nii, et seda oluliselt laiendada ei tuleks - üks raudtee asendatakse teisega.

Tehniliselt oleks mõeldav nii kogu praeguse Tallinn-Viljandi/Pärnu suuna taristu asendamine 1435 mm rööpmelaiusel raudteega, kui ka kahelaiuselise infrastruktuuri kasutamine. Küsimus on aga selles, milline oleks muudatuse mõju Viljandi suunal toimuvale rongiliiklusele. Rapla-Viljandi raudtee konverteerimine 1435 mm peale tähendaks vastrenoveeritud Türi-Viljandi lõigu järjekordset ümberehitust. Pealegi kahaneksid nii oluliselt meie äsja saabunud uute diiselrongide kasutusvõimalused.

Kahelaiuseline raudtee on aga oluliselt kallim, kuna paigaldada tuleb kahe asemel neli rööbast (kolmest lahendust ei saa ruumipuudusel kasutada), ning vaja on keerukaid pöörmehid. Lisaks kujuneb märksa raskemaks platvormide ja muu infrastruktuuri rajamine, kuna eri laiusel rongide gabariidid on nihkes. Samas tagab seesugune lahendus Viljandi suuna jätkuva ühendatuse 1520 mm raudteevõrguga, mis on oluline kaubavedusid ning olemasolevate diiselrongide kasutamist silmas pidades.

Kokkuvõttes aga, konkreetsest lahendusest sõltumata, on olemasoleva taristu asendamise eeliseks madalamad kulud terve raudteevõrgu hilisemat ülalpidamist silmas pidades. Edelaraudtee taristu asendamisel kasvaks Rail Balticuga koos meie raudteevõrgu pikkus vaid umbes 62 km. Täiesti uue trassi rajamisel on aga ikka tarvis ülal pidada Tallinn-Rapla paralleelset liini, mis kokkuvõttes tähendaks raudteevõrgu kogupikkuse kasvu 116 km võrra. Olemasoleva raudtee asendamine langetaks oluliselt ka liikluskorralduse kulusid senise Edelaraudtee taristuga võrreldes. Hetkel domineerib seal veel peamiselt lokaalne liiklusjuhtimine, mis on töömahukas ning vananenud.

4. variant: 1520 mm rööpmelaiusega trass üle Pärnu, Rapla ning võimaluste piires teiste vahepealsete asulate, mis integreeruks olemasoleva Edelaraudtee infrastruktuuriga. Kõnealune lahendus tähendaks põhimõttelist muutust Rail Balticu strateegias. Samas ei ole selle eelised sugugi vähetähtsad. Kahtlemata osutuks see odavaimaks lahenduseks kõiki kolme Balti riiki silmas pidades.

Nii jääks ära probleemid olemasolevate trasside kasutamise või ülejäänud raudteevõrguga koostoime suhtes. Viimane on eriti oluline

linnades, kuhu eraldi raudtee mahutamine võib äärmiselt kalliks ettevõtmiseks osutuda. Ühtne rööpmelaius võimaldab linnadesse siseneda olemasolevatel raudteedel, luues uuelts liinilt peale- ja mahasõite kesklinnade läbimiseks. Kaubavedude jaoks oleks sellise Rail Balticu potentsiaalne klientuur oluliselt laiem - mahtusid saab ligi meelitada kogu vene laiusel raudteevõrgu ulatuses.

Paraku ei saaks Eesti sellisel juhul otseraudteed Euroopasse. Kui Soome potentsiaalseid veomahte silmas pidada, oleks see lahendus ka neile oluliselt ebaatraktiivsem - Kaunases tuleb uuesti kaupu ühelt rööpmelaiuselt teisele ümber laadida.

Reisijateveo jaoks ei ole see probleem aga sugugi ületamatu, kuna juba täna kasutatakse näiteks Hispaanias reisironge, mis suudavad oma rattapaaride vahelkaugust piiril oleval spetsiaalsel teelõigul automaatselt muuta. Selleks peab rong vaid korra kiiruse maha võtma. Seisakuid tarvis ei ole.

Isegi võimalikud talvised probleemid lume ja jääga oleks tõenäoliselt lahendatavad - reisirongis eksisteerib kogu koosseisu ulatuses elektrivarustus, mille toel saab näiteks mõne detaili jäätumise vältimiseks abimeetmeid rakendada. Sisuliselt võiks sarnast lahendust kasutada ka kaubavagunite korral, kuid sellisel juhul tekivad just küsimused tehnoloogia talvistes tingimustes toimimise osas.

Teistest variantidest oluliselt soodsamat maksumust arvestades tuleks aga tõsiselt kaaluda, kas ei oleks mõistlikum subsideerida kaubavagunitele kallimate rööpmelaiuse automaatset muutmist võimaldavate vankrite (vaguni all olev raam koos vedrustuse ja rattapaaridega) soetamist.

Hetkel lähtutakse liini rajamisel sellest, et Euroopa Liit investeerib vaid infrastruktuuri. Kas see on aga põhjendatud, kui kombineeritud lahendus infrastruktuuri ja veeremi täiustamisega annaks märksa parema tulemuse? Kindlasti ei saa seda varianti koheselt otstarbekaks pidada, kuna seni ei ole uuritud, millised on võimalused kaubavagunite varustamiseks rööpmelaiuse muutmist võimaldavate vankritega. Samas ei ole kohane väita ka vastupidist - me lihtsalt ei tea seda.

Aga Tartu?

Kindlasti võib tekkida küsimus, miks Tartu variantidest välja jäi. Põhjus on lihtne - kõnealuse trassi pooldajad ei ole reaalselt hinnanud seda, kui keerukas ja kulukas niisuguse raudtee ehitamine oleks. Uue trassi mahutamine olemasoleva raudtee kõrvale on juba iseenesest suur probleem, seda nii tehnilises kui ka trassi kulgemise mõttes.

Praegune raudtee on lihtsalt liiga järskude kurvidega 240 km/h kiiruse saavutamiseks. Madalamal kiirusel oleks see aga konkurentsivõimetu - näiteks 160 km/h korral kestaks sõit Tallinnast Riiga ikka umbes 3,5 tundi.

Pealegi alahinnatakse vahemaa olulisust kaubavedude jaoks. Rongioperaator, kes konkureerib otseselt autovedajatega, on oluliselt nigelamas seisus, kui ta peab Riiga jõudmiseks autost ca 80 km pikema vahemaa läbi sõitma: rong kaotab nii energia- kui ka ajakulu osas.

Pigem on probleem selles, et Rail Balticu kolmandat etappi ehk Pärnu kaudu kulgevalt kiirraudteed planeerides on riik täiesti unarusse jätnud teise etapi ehk olemasoleva Tallinn-Tartu-Riia liini rekonstrueerimise 160 km/h peale. See oleks just nimelt pigem regionaalne projekt, mis langetaks oluliselt aeg-ruumilisi vahemaid Eestis: sõit Tallinnast Tartusse kestaks ca 1,5 tundi, Tartust Riiga pisut alla 2 tunni. Milleks sundida kõiki üle Tartu sõitma, kui Lõuna-Eesti rongireisija saaks Riias kiiremale Rail Balticule ümber istuda?

Seega on kõnealuse projekti puhul oluline selgeks rääkida, mille jaoks Rail Balticut vajatakse. Milline saab olema ülejäänud raudteevõrgustiku areng? Väga palju sõltub ka riiklikust maksupoliitikast maanteevedude osas ning sellest, kui kaua kestab olukord, kus lennuliiklus on erinevalt rongiliiklusest praktiliselt täiesti maksuvaba tegevusvaldkond. Alles seejärel saame otsustada, milline Rail Balticu tehniline lahendus neisse tingimustesse kõige paremini sobib.

Keskkonnaühendused: Rail Balticu planeerimisel ühe trassi väljavalimine oleks ennatlik ja õigusvastane

ärileht.ee

<https://arileht.delfi.ee/news/uudised/keskkonnauhendused-rail-balticu-planeerimisel-ue-trassi-valjavalimine-oleks-ennatlik-ja-oigusvastane?id=68018623>. Delfi Ärileht 20.02.2014

Eesti Keskkonnaühenduste Koda (EKO) ja Keskkonnaõiguse Keskus (KÕK) saatsid eile Rail Balticu planeerimise töörühmale ühise kirja, milles rõhutavad vajadust jätkata raudteetrassi asukohavalikul erinevate alternatiivide kaalumist. Organisatsioonide hinnangul oleks eelistatava asukoha valik praeguses etapis ennatlik ning õigusvastane.

Lähiajal kavatakse langetada otsus, milline on raudtee rajamiseks kõige sobivam asukoht, kaalumata sealjuures põhjalikumalt väljapakutud alternatiive. Seda näeb ette nii koostatavate maakonnaplaneeringute kui ka keskkonnamõju hindamise ajakava. Erinevatel alternatiividel on samas erinev keskkonnamõju, mis sõltub näiteks sellest, kas need läbivad kaitsealasid või loomade rändeteid.

EKO koordinaator Kai Klein pidas ruttamist nii olulise otsuse tegemisel lubamatuks. "Hetkel ei ole asukoha valikuks piisavalt andmeid võimalike keskkonnamõjude kohta. Samuti ei ole sisuliselt kaalutud Eestimaa Looduse Fondi ning mitmete teiste osapoolte välja pakutud alternatiive," nentis Klein pressiteates. "Planeeringu koostamise eest vastutavad asutused peaksid tulevase raudtee asukohta ning selle võimalikke alternatiive põhjalikumalt analüüsima."

KÕKi juristi ja juhatuse liikme Siim Vahtruse sõnul oleks lõplik trassi asukohavalik praeguses etapis ühtlasi otseselt õigusvastane. "Lõplik otsus trassi sobivaima asukoha osas tuleks teha alles planeeringu kehtestamisel, mitte praegu, planeeringu algfaasis," selgitas Vahtrus. "Parima alternatiivi valik niivõrd varases etapis oleks vastuolus nii planeerimise kui keskkonnamõju hindamise õiguslike reeglitega," lisas ta.

EKO ja KÕK peavad oluliseks, et kõik Rail Balticu projektiga seotud otsused oleks põhjalikult erinevate osapooltega, sh kodanikuühenduste

ja ekspertidega, läbi arutatud. Nii suure ulatusega ja mõjuga taristu planeerimisel on väga oluline üheksa korda mõõta ja vaid üks kord lõigata.

Euroopa rööpmelaiusega kiirraudteetrassi Rail Baltic rajamiseks on algatatud Harju-, Rapla- ja Pärnumaa maakonnaplaneeringud ning nende keskkonnamõjude hindamine. Planeeringud näevad ette raudteetrassi rajamise suunal Tallinn-Pärnu-Ikla, planeeritav raudtee peab võimaldama reisirongidel liikuda kiirusega 240 km/h.

Rail Baltic lõhnab korrupsiooni järele?

Hardo Aasmäe, majandusgeograaf

<https://www.delfi.ee/archive/hardo-aasmae-rail-baltic-lohnab-korrupsiooni-jarele?id=68641603>. 11.05.2014, 12:05

Rail Baltica II on muutumas üheks keskseks valimieelseks väitlusteemaks Euroopa parlamendi valimistel. See on üks väheseid otseselt Euroopa Liidu eelarvet puudutavaid küsimusi, mis omakorda vajab Euroopa parlamendi heakskiitu. Samas on Rail Baltica praegusel Pärnu variandil juures tugevad eurokorrupsiooni tunnused, mis langevad kokku Venemaa huviga hoida Rail Baltica eemale Tallinn-Tapa-Tartu-Valga raudteekoridorist. See jätab Tartu suuna raudtee tasuvuse Venemaa kaubavoogude meelevalda.

Teatud mõttes on Rail Baltica asjad ajutiselt seiskunud. Ametnikud teevad nii meil kui mujal veel vanast harjumusest oma igapäevast tööd, kuid otsustajaid praegu sisuliselt ei ole. Eestis vahetus valitsus. Riigikogu valimised on sedavõrd lähedal, et väga kaugeleulatuvat otsust tegema ei hakata. Suvepuhkused on kohe tulemas. Sügisest minnakse valimiseelsele poliitilisele seisundile.

Euroopas on vaikielu veelgi suurem. Transpordivolinik Siim Kallas jättis vahepeal oma töökoha maha, et Eestis valitsust moodustada. Nüüd tahavad tegemata tööd järeltegemist. Samas asendab ta kolleeg Olli Rehini, kes peab Soomes valimiskampaaniat. Kaks ametit korraga ja oma vaegtööd kaelas.

Pealegi kulub suur osa Euroopa komisjoni aurust praegu Ukraina peale. Tagatipuks on alanud Euroopa parlamendi valimiskampaania. Rail Baltica rahastamine ei toimu ainitiselt EL järgmisel eelarveperioodil, vaid ka ülejärgmisel. Euroopa komisjon vahetub, tuleb uus transpordivolinik... Täna pole ka Brüsselis otsustajaid. Seepärast on meil siin Eestis natuke aega, et Rail Baltica asjade rahulikult taas läbi mõelda.

Rail Baltica II järk

Paljudel on valitsevas teabemüras jäänud ekslik mulje, nagu oleks praegu õhus saatuslik küsimus: "Kas Rail Baltica tuleb või ei tule?". Kahjuks on tegemist avalikkuse sihiliku eksitamisega, mille taga hiilivad varjatud kitsarinnalised majandushuvid. Tuleb veelkord rõhutada, et Rail Baltica arendusprojektina juba käib, mille esimene järk on sisuliselt lõpetatud. Selle raames ehitati Koidula (suuresti tühjalt seisev) piirijaam, uuendati Tallinn -Tartu - Valga raudteed jne... Praegu käib jutt Rail Baltica II järgust. Selleks on pakutud ülikiiret nn "Kallase kärestikku" Tallinnast Varssavini, läbi Vahe - Eesti põlismetsade, Läti, Leedu ja Poola väärtuslike loodusharulduste. Sellel liinil peaks mööda ideaalmaastikku kihutama sinilinnuna reisirong.

Tänaseks on see idee kuhtunud ja järele jäänud vaid bürokraatlik inert. Rahutu maailm ja Ukraina sündmused on muutnud inimesed tõsisemaks ja meelelahutusliku iseloomuga ulmeplaanid, ka raudtee valdkonnas, ei leia ühiskonnas kandepinda. Nüüd tuleb meil kõigi muude asjaolude kõrval arvestada Eesti raudteede arengus veel ka Ämari sõjaväe lennubaasi vajadusi.

Oidu peab olema

Igas suures ja tõsisel asjas peab oidu olema. See on eesti vanarahvatarikus. Kõigepealt veidi teooriat. Suurte raudteeprojektide puhul on suured kasusaajad enamasti liini lõppotstes. Nemat on enamasti ka ehituste rahastajad. Kulused ei kanna raudtee trassil oljad. Nendele peab see olema tulu, mitte kulu. Kuna meie peaksime praeguste kavade järgi maksma Rail Baltica II järgu Eesti lõigu rajamise kuludest 44%, siis peab Eesti olema selles asjas selge kasusaaja. Vastasel juhul peaksid maksjaks olema ühes otsas Soome ja teises otsas tinglik Euroopa. Osaliselt see nii

ongi, sest Soomet esindab paljuski Euroopa Liidu rahastus. Paraku mak-sab Eesti peaaegu poole kuludest ja seepärast peame sihikindlalt oma kasu silmas pidama.

Tänaseks on selgeks saanud järgmised asjaolud:

1. Me ei vaja kallist ja ülikiiret reisiliiklust, kus rongid kihutaksid kuni 240 km/t. Piisab 200 kilomeetrisest tunni kiirusest, sest kaubarongid niikuinii 100 km/t kiiremini ei sõida.

2. Ilmselgeks on saanud Tallinn-Pärnu-Ikla trassi raskelt ületatavad öko-loogilised probleemid, mis tõstavad ehituse maksumust ning suurenda-vad abikõlbmatuid kulusid, mida Eestil tuleb maksta oma riigieelarvest.

3. Tallinn-Pärnu-Ikla trass ei ole oluliselt lühem, kuid on kallim, kui Tal-linn-Tapa-Tartu- Valga trass.

4. Tallinn-Pärnu-Ikla trass ei toeta Pärnu arengut kuigivõrd, sest lä-heb linnast eemalt mööda. Samas jätab vaegarengusse Kesk-, Lõuna-, ja Kagu-Eesti.

Uus mõtlemine Rail Balticas

Rail Baltica II järgu ehituses peame lähtuma Eesti ja Balti riikide raud-teevõrgu üldisest arenguvajadusest. Seepärast tuleb AECOM'i töö kõr-vale jätta, kui Rail Baltica edasiarenduses ideeline põhialus. Seepärast peab raudteearendus hõlmama kolme Balti riigi pealinnu: Tallinna, Riia-t ja Vilniust. Raudtee arenduse põhiarusaama tuleb muuta. Nn "Kallase kärestik" tuleb asendada "loomupäraselt voogava raudtee jõgikonnaga".

Sellel on oma põhiline "voolusäng", mille ääres elab võimalikult pal-ju rahvast. Eestis on see Tallinn-Tapa-Tartu-Valga liin. Piirkiiruseks võib seal lõiguti olla kuni 200 km/t. Rööpmelaiuseks ühel rööbasteel on euroo-pa laius (1435 mm). Teisel rööpmepaaril paikneb euroopa laius koos vene laiussega 1520 mm. Seda pealiini "toidab" täiendavalt Petseri-Võru- Valga raudtee. Samuti Narva-Tapa liin. Mõlemad elavdaksid elu Tapal ja Valgas.

Selle raudteelise "peajõe" kõrval tuleb kaasajastada olemasolev Tal-linn-Rapla-Türi- Viljandi liin euroopa laiusele (1435 mm) ja pikendada läbi Mulgimaa Ruhja ja Volmarisse (Valmierasse). Tegemist oleks ühe

rööpmepaariga, kus reisirongi suurim kiirus sobivatel lõikudel küüniks 160 km/t. Sellega saame varuraudtee reisi- ja kaubavedudeks, kuhu tuleb samuti taotleda EL rahastust. Raudtee arenduse terviklik käsitlus võimaldaks lahendada mitmeid kohalikke küsimusi. Näiteks Tallinn-Haapsalu, Tallinna ringtee ning Ämari sõjalennuvälja raudtee kavandamine ja ehitamise.

Ukrainas toimuva taustal on nende rajamine hädatarvilik. Omaette teemaks on mitmed lühemad haruraudteed. Kaaluda tuleb raudtee rajamist Järvakandi klaasivabriku tarbeks. Samuti raudteeharu Kärknast Eesti Rahva muuseumini Raadil, mis tekitaks Tartule nn Põhja-Tartu raudteejaama. See annaks omakorda lisahingamist Tartu vallale.

Võib-olla peab mõtlema ka Kunda- Rakvere raudtee uuendamisele. Lahendamist vajab Pärnu nn supelraudtee uuendamise võimalus ning selle pikendamine varuraudteena Mõisakülla ja Ruhja. Kui Tallinnast Pärnusse rongiga sõita, siis ei tohi sellel olla bussist pikem sõiduaeg. Nii-moodi edasi mõeldes terendaks lõppude lõpuks valgus ka Tallinn-Helsingi raudteetunneli otsas.

Sama raha eest rohkem

Olulise kokkuhoiu Rail Baltica II järgu ehituses annab teede jätmine olemasolevatesse teekoridoridesse ja kiiruse ülempiiri kehtestamine kuni 200 km/t. Olemasolevates teekoridorides hoitakse oluliselt kokku muldatööde arvelt. See tasandab kuhjaga paari-, kolmekümne kilomeetrise raudtee pikenemise kulud. Kordades väheneks raha, mis muidu kuluks maade võõrandamisele. Seda Euroopa Liit ei rahasta.

Samas säästetakse loodusvarasid, kuna kruusa ja liiva varud pole Eestis piiramatud. Paraneb raudtee tasuvus. Väheneb sõltuvus Venemaa kaubavedudest. Ülaltoodud käsitlus suurendab Eesti ettevõtete osa Rail Baltica II ehituses ja hilisemas kasutuses. See võimaldab oluliselt rohkem raha Eestisse jätta, kui praegune kava võimaldab. Raha jääks ka lühikeste haruraudteede ehitamiseks.

Fosforiidisõda ja Rail Baltic

Hardo Aasmäe, geograafiateaduste kandidaat

<https://arvamus.postimees.ee/2851405/hardo-aasmae-fosforiidisoda-ja-rail-baltic>. 09.07.2014, 11:16

Eesti võim toimib Rail Balticut rajades nagu nõukogude võimu kohapealne esindus fosforiidi-sõja päevil, kirjutab geograaf Hardo Aasmäe.

Tuleb tõdeda, et aastatetaguse nn fosforiidisõja ja praeguse Rail Balticu rajamise puhul käituvad osapooled sarnase mustri järgi. Eesti võim ja valitsus toimib nagu kunagise nõukogude võimu kohapealne esindus, eirates Eesti-sisese arengu strateegilisi huve. Rail Balticu (RB) Pärnu suuna vastased toimivad omakorda kunagise rahvaliidumise loogika järgi.

Fosforiidisõja keskmes oli küsimus looduskeskonna säästmisest. Rahvaliidumise põhiline eesmärk oli nurjata Moskva kavandatud suure kaevanduse rajamine. Ühiskonna teadvusse jõudis ohutunne, et fosforiidi kaevandamisega rikutakse jäädavalt üks osa Eesti loodusest, eriti selle põhjaveevard. Puhas mage vesi on tulevikuressurs ja sellega ei tohi mängida. Samas peab arvestama, et fosforiidisõjas oli ökoloogia omamoodi relvaks üldisemate huvide kaitsmisel.

Peamiseks probleemiks fosforiidisõjas oli nõukogude võimu kava ehitada kaevanduse tarbeks 40 000 elanikuga võõrtöölise linn, mis oleks oluliselt muutnud Eesti rahvuslikku koosseisu ning tekitanud uusi sotsiaalprobleeme. See viimane ehk nn taustprobleem oli tegelikult peamine fosforiidisõja liikumapanev jõud.

RBga on sama lugu. Kavandatav Pärnu trassivariant on kõigist võimalikest kõige ebasobivam ega vasta Eesti huvidele. Relvaks selle vastu on kujunenud loodushoiu problemaatika, alates Nabala kaitsealast, lõpetades elusloodust pärssiva barjääriefektiga.

Paljuki terendab selle taga üldisem küsimus. RB Pärnu variandiga rahastatakse tegelikult Kesk- ja Lõuna-Eesti sotsiaal-majanduslikku mahajätmist. See on ohtlik eesti rahva tulevikule. Eesti NSV aegse fosforiidi kaevandamiseks kavandatud võõrtöölise linna ehitamine ning RB raames rahastatav Kesk- ja Lõuna-Eesti mahajätmise murendavad eesti rahva tulevikku erineval viisil, kuid sarnaste tagajärgedega.

Praeguste kavade kohaselt tuleb Eesti maksumaksjal tasuda 44 protsenti RB rajamise kuludest. Seepärast peaks raudtee projekt umbes pooles ulatuses arvestama Eesti vajadustega. Paraku on RB üles ehitatud peaaegu ainitiselt välisluvide rahuldamisele.

Trassi mõlemas otsas on ebamäärased n-ö Euroopa huvid, mille vastuvaidlematu rahuldamine on meie kohustus. Innukate RB kavandamise argiaskelduste varjus püütakse läbi viia strateegiline eksitus, mis sisuliselt ei arvesta Eesti huve. Kui nõukogudeaegne fosforiidikaevanduse rajamise kava ähvardas Eestit pöördumatult kahjustada rahvastiku ja tootmiskasvu kaudu, siis RB laostab vastupidise protsessi kaudu.

Kui RB ei paigutata Tallinna-Tapa-Tartu-Valga koridori, mis on Pärnu suunaga võrreldes odavam, siis jätkub Kesk- ja Kagu-Eesti sotsiaalmajanduslik kustumine. Kõikvõimalikud jutud Tartu suuna raudtee edasisest arendamisest on poliitiline hädavale. Me ei suuda praegu tõsta lastetoetusi vähegi mõistlikule tasemele ja majandus kipub mineva langusesse, mis omakorda ennustab Eesti majanduse pikemaajalist paigalmarssi.

Rahustada selles olukorras tartlasi reisiliikluse müütiliste tulevikurahastusega on mõeldud lihtsameelsetele. Hõreasustusega aladel elab raudtee kaubaliiklusest ja tõhus reisirongiliiklus saab toimida vaid viimase õlul. Eesti on valdavalt hõreasustusega maa ja siin ei kehti tiheasustusega alade seaduspärasused. Meie valitsuses ei suudeta sellest lihtsast erisusest aru saada, sest sageli puudub inimestel ruumiline mõtlemine.

Paraku on hõre- ja tiheasustuse tingimuste erisused nagu aine erinev tihedus õhus ja vees. Õhu ja vee erineva tiheduse tõttu ei tõuse laevad õhku ja lennukid püsivad halvasti vee peal. Ammu oleks aeg mõista, et Eesti reisirongiliiklusel ei ole sellist võimalikku reisijavaru nagu Addis Ababa ehitataval trammiliiklusel või elupõlisel Londoni allmaaraudteel.

Kõike seda arvestades võib tõsiseltvõetavast siseriiklikust reisiliiklusest kõnelda vaid Tallinna-Tapa-Tartu-Valga trassil, kus meil on kõige rohkem inimesi. Praegu tahetakse luua kaks reisiliikluse trassi. Üks valdavalt siseriiklikuks tarbeks ja teine rahvusvahelisteks vajadusteks. Tegemist on uskumatu vähiklikkusega. Kohalik ja rahvusvaheline reisiliiklus peavad olema ühes koridoris. Samas vajame väga mitmel kaalutlusel Tallinna-Viljandi raudtee uuendamist ja selle pikendamist Volmarisse (Valmiera).

Sama lugu on kaubavedudega, mis tagaksid raudtee tasuvuse. Pole mõeldav, et põhja-lõunasuunalisele kaubale on üks raudtee (üle Pärnu) ning ida-kagu ja loode suuna jaoks on teine raudtee. Need peavad otstarbekuse vaatepunktist olema samuti ühes ehk Tallinna-Tapa-Tartu-Valga koridoris. Tekib küsimus, miks ülaltoodud ilmselgeid asjaolusid ei arvestata otsuste tegemisel. Ilmselt on tegemist korruptiivsete huvidega, mille läte on Euroopa süvikutes. Meil tuuakse korruptsiooni puudumise turbekirjadena Euroopa Liidu sellekohaseid otsuseid.

Meenutame vaid Gerhard Schröderit, Paavo Lipponeni ja Nord Streami. Eriti tähelepanuväärne on kirglik soov rajada RB ainitiselt Briti konsultatsioonifirma AECOM algelsele ja vigasele ettepanekule toetudes. Näib, et siin töötavad käsikäes Venemaa ja ELi teatud ringkonnad.

Venemaa tahab Tartu suuna ainitiselt endast sõltuvusse jätta. Euroopas igatseb keegi võimalikult kallist ehituslikku suurtellimust. Eesti rahvas jääb aga maksma põhjendamatuid kulusid, mille peame laenama tulevaste põlvede arvelt.

Rail Balticut vanale trassile ei ehita

Anvar Salomets

<https://arvamus.postimees.ee/2883995/anvar-salomets-rail-balticut-vanale-trassile-ei-ehita>. 11.08.2014, 13:24

Tehnilise järelevalve ameti asepeadirektor Anvar Salomets kirjutab, et tänaste rongide pea kaks korda väiksem kiirus, käänuline raudteekoridor ning raudtee kõrvale jäävate asulate rohkus teevad ebamõistlikuks Rail Balticu ehitamise vana raudtee sisse või kõrvale.

Hoogsalt kavandatav Rail Baltic pole mingi imerajatis, vaid pigem tavapärane keskmisest kiirem raudtee, millesarnaseid on nii meie lähinaabruses Skandinaavias kui kogu Euroopas palju ehitatud – ainuüksi viimase kümne aastaga on Euroopas kiirete raudteede kilometraaz kasvanud ligikaudu 2000 kilomeetri võrra. Uudne ja oluline on meie jaoks Rail Balticu projekt seetõttu, et seda planeerides ja ehitades tuleb

arvestada tänapäevasele kiirele raudteele kehtivate ohutusnõuete ja tehniliste standarditega.

Oluline erinevus tänase raudteega võrreldes on Rail Balticu kitsam rööpavahe. Eestis kasutatakse n-ö Vene süsteemi ehk laiemat rööpavahe – 1520 mm, seevastu Euroopas on raudteedel rööbastega vahe 1435 mm. Üleeuroopalise raudteevõrgu sujuva ja ohutu toimimise nimel ehitatakse kõik uued raudteed ühtset standardit järgides.

Teiseks seab uute rongide liikumiskiirus trassile lisanõuded. Nüüdisaegsele raudteele ei saa planeerida mitmesuguseid järske kõverikke, vaid tee peab kõrge liikumiskiiruse puhul võimalikult sirge olema. Praegu on Eestis reisirongide maksimaalne sõidukiirus 120 km/h, kuid Rail Balticu raudteel liikuvate reisirongide puhul tuleb arvestada liikumiskiiruseks 240 km/h.

Selleks, et tänased kõverad oleksid laugemad ja tee sirgem, tuleks uus trass praegusest eemale ehitada, mis aga tähendab veelgi suuremat raudtee alla jäävat maa-alat ning kasutatute lõikude teket kahe raudtee vahele.

Oluline on ka silmas pidada, et täna käigus olev raudtee on ehitatud hoopis teisel ajastul, paljudest tehnilistest võimalustest, soovidest ja vajadustest lähtudes. Näiteks Tallinna-Tapa raudteelõik sai alguse 1870ndatel ning see on rajatud nii, et ka parima tahtmise juures tuleks seda Rail Balticu tarvis paljudes kohtades sirgemaks teha, mis avaldaks suurt mõju raudtee kõrvale tekkinud asulate elukeskkonnale.

Asulate kõrvale raudtee püstitamine on teoreetiliselt võimalik, kuid eeldab suuri ümberkorraldusi, kuna praeguse raudtee loogika on liikuda läbi asustuse. Linnades ja asulates, nagu Tapa, Tamsalu, Elva, Tartu või Valga, tooks lisanduva raudtee rajamine kaasa teeäärsete hoonete lammutamise ja ümberkorraldused lii kluses. See ei ole aga kaugeltki mõistlik.

Tehnilise järelevalve ameti käest on korduvalt küsitud, kas poleks võimalik ehitada vana ja uus raudtee üksteise sisse. Põhjused, miks kahe erineva rööpmelaiusega raudtee rajamine üksteise sisse ehk dual-gauge'i kasutamine pole raudteeliinide rajamisel laialt levinud, on eelkõige seotud tehniliste lahenduste keerukuse ning ohutusega.

Praktikas kasutatakse kahe erineva rööpmelaiusega raudtee rajamist üksteise sisse ainult erandjuhtudel, näiteks jaamades, tunnelites või lühikestel lõikudel, kus ruumi on vähe. Pole teada ühtki näidet, kus

süsteemi oleks kasutatud kogu raudteeliini ulatuses. Kõige kulukam ja riskantsem on sealjuures rongide liiklusjuhtimissüsteemide ühitamine, kuna vana ja uus raudtee nõuavad eri lahendusi. Lisaks on väga keeruline panna koos toimima rongide toiteks kasutatavad elektrisüsteemid.

Selline lahendus tähendab, et ühele raudteele rajatakse kaks omavalhel ühitamatut tehnilist standardit, mis suurendab oluliselt ohutusega seotud riske, tõstab investeringute mahtu ning muudab raudtee ülalpidamise kallimaks. Selline olukord seab lisapiirangud mõlema raudtee kasutamisele, tuues kaasa madalama kiiruse ja läbilaskevõime. Sellistel tingimustel oleks häiritud nii täna toimiv riigisisene raudteeliiklus kui ka plaanitava Rail Balticu liiklus.

On kõlanud ka arvamusi, et osa olemasolevaid Eesti raudteelõike tuleks Rail Balticu projekti raames ümber ehitada Euroopas kasutusel olevat kitsamat rööpmevahe kasutades. Selline lahendus jaotaks olemasoleva raudteevõrgu eri rööpmelaiusega tükkideks ning reisijate- ja kaubaveo sujuvus kannataks märgatavalt. Sel juhul peaks raudteetranspordiks kasutama erinevaid ronge ja korraldama ümberlaadimisi väga lühikeste vahemaade järel.

Näiteks olukorras, kus Tallinna-Lelle raudteelõigul võetakse kasutusele Euroopa rööpmelaius, tekib automaatselt küsimus, kuidas teenindatakse reisijaid Viljandi suunal. Sellises olukorras jääb kaks valikut: kas rajada uus raudtee ka Viljandini või jätta see olemasolevale kujule, kusjuures mõlemal juhul on Eesti-sisene tervik tükeldatud ning liikumine tülikas.

Kokkuvõttes on Rail Balticu kavandamisel oluline silmas pidada, et uus kiire raudteeühendus tingib oluliselt keerukamad tehnilised lahendused ning rangemad ohutusnõuded, kui need kehtivad täna Eesti-sisetele liinidele. Tänapäev Eestis kasutusel olevate rongide pea kaks korda väiksem kiirus, käänuline raudteekoridor ning raudtee kõrvale jäävate asulate rohkus muudab ebamõistlikuks Rail Balticu ehitamise vana raudtee sisse või kõrvale. Seetõttu soovitavadki eksperdid rajada täiesti uus praegusaegsetele ohutus- ja kvaliteedinõuetele vastav raudteetrass. Nii olulise ja pika mõjuga projekti puhul tuleb kasutada kiirusi ja tehnoloogiasid, mis vastavad inimeste ootustele ja vajadustele ka 50 või 100 aasta pärast.

Aasmäe: läbi Pärnu kulgev trass kustutab Kagu-Eesti ära. Vaata ERR.ee videot!

Raul Sulbi, toimetaja

<https://www.postimees.ee/2979989/aasmae-labi-parnu-kulgev-trass-kustutab-kagu-eesti-ara>. 04.11.2014, 23: 08

Majandusgeograafi Hardo Aasmäe sõnul on läbi Pärnu kulgev Rail Balticu trass vale, kuna see kustutab Kagu-Eesti ära.

«Kui paneme transpordikoridori üle Tartu, kus maa on juba riigi oma, hoiab sellega kokku sadakond miljonit eurot, kas või maade võõrandamisest. Teiseks, Pärnu seda ei vaja. Kolmandaks, mis on üsna uskumatu ja millest on vähe räägitud - kui see 240 km/h kiirusega reisirong hakkaks sõitma, siis Tallinn on kõige väiksem linn maailmas, mis on selle lõpp-punktina, aga tegelikult on nii, et mida suurem linn, seda kiirem põhimõtteliselt võiks olla rong, mida väiksem linn, seda väiksemad kiirused, siin on eksitud mitme põhimõttelise asja vastu,» rääkis Aasmäe ETV saates «Vabariigi kodanikud».

(Majandusgeograafi Hardo Aasmäe sõnul on läbi Pärnu kulgev trass vale. «See kustutab Kagu-Eesti ära ja on väga kallis,» selgitas ta.

«Kui paneme transpordikoridori üle Tartu, kus maa on juba riigi oma, hoiab sellega kokku sadakond miljonit eurot, kas või maade võõrandamisest. Teiseks, Pärnu seda ei vaja. Kolmandaks, mis on üsna uskumatu ja millest on vähe räägitud - kui see 240 km/h kiirusega reisirong hakkaks sõitma, siis Tallinn on kõige väiksem linn maailmas, mis on selle lõpp-punktina. Aga tegelikult on nii, et mida suurem linn, seda kiirem põhimõtteliselt võiks olla rong. /.../ Mida väiksem linn, seda väiksemad kiirused. Siin on eksitud mitme põhimõttelise asja vastu,» rääkis Aasmäe.

Kodanikuühenduse Avalikult Rail Balticust esindaja Vahur Tõnissoo märkis saates, et tavaliselt rajatakse uut taristust, kui olemasolev on oma läbilaskevõime ammendanud, kuid täna Eesti raudteetaristu puhul seda juhtunud ei ole. «Inimesed ei saagi seepärast aru, miks seda raudteed siis vaja on,» lisas ta.

Ta lisas, et rääkides kaubaveost, siis on täna põhja-lõuna suunaline taristu olemas. «Täna saaks põhja-lõuna suunalist kaubavedu väga edukalt

toimetada, aga miks seda siis ei tehta nendes mahtudes, mis on Rail Balticule planeeritud,” kommenteeris ta.

<https://www.err.ee/523702/transiidikeskuse-juht-pohja-louna-transiidi-vastu-on-huvi-olemas>. **Transiidikeskuse juht: põhja-lõuna transiidi vastu on huvi olemas**, 04.11.2014 21:30 - toim.)

Kodanikuühenduse Avalikult Rail Balticust esindaja Vahur Tõnissoo märkis saates, et tavaliselt rajatakse uut taristust, kui olemasolev on oma läbilaskevõime ammendanud, kuid täna Eesti raudteetaristu puhul seda juhtunud ei ole, ta lisas, et rääkides kaubaveost, siis on täna põhja-lõuna suunaline taristu olemas.

Suri Hardo Aasmäe

Andres Einmann ja

Tiina Kaukvere, Eesti uudiste päevatoimetaja, BNS

https://www.postimees.ee/3039857/suri-hardo-aasmae?_ga=2.210365717.1263396966.1571432309-1241016847.1496266887. 30.12.2014, 10:32

Eile õhtul suri 63-aastasena poliitik, ühiskonnategelane ja Tallinna endine linnapea Hardo Aasmäe õnnetusjuhtumi tagajärjel. Hardo Aasmäe tütar kinnitas Postimehele, et õnnetus juhtus eile õhtul kella 21 paiku. Põhja prefektuuri pressiesindaja kinnitusel sai politsei kella 21.15 ajal väljakutse Tallinna kesklinna Pärnu maantee 15 maja juurde. Sündmuskohal selgus, et Aasmäe oli Westmani poe majas trepist alla kukkunud ja hukkus õnnetuskohal. “Politsei pole menetlust alustanud, kuna asjaolud viitavad õnnetusele,” ütles politsei pressiesindaja BNSile.

Hardo Aasmäe lõpetas 1969. aastal Tallinna 20. keskkooli. Ta lõpetas Tartu Riikliku Ülikooli majandusgeograafina ja saanud Leningradi Riiklikus Ülikoolis geograafiakandidaadi kraadi. 2001. aastast oli Aasmäe Eesti Entsüklopeediakirjastuse juhatuse liige ja 2002. aastast peatoimetaja. Aasmäe oli aastatel 1989-1991 NSV Liidu rahvasaadik ja 1990-1992 Tallinna linnapea. Ta oli aastatel 1990-1991 Eestimaa Rahvarinde volikogu ja eestseisuse liige ning 1996. aastal üks Arengupartei asutajaid. Aasmäe tegi aastaid raadiosaateid ja kuulus alates 1998.

aastast saatesarja “Mnemoturniir” Tarkade klubisse. Mullustel kohalike omavalitsuste volikogude valimistel oli ta Vaba Tallinna Kodaniku linna-peakandidaat. Tänavustel Euroopa Parlamendi valimistel kandideeris ta Eesti Iseseisvuspartei nimekirjas, sai 2193 häält ega osutunud valituks.



Hardo Aasmäe (11.02.1951 – 29.12.2014).

Foto: Arno Saar

Rail Balticu müüjad

Priit Humal

<https://arvamus.postimees.ee/3071245/priit-humal-rail-balticu-muujad>.

Postimehe veeb 27.01.2015

Priit Humal MTÜst Avalikult Rail Balticust kirjutab Postimehe arvamus-portaalis Rail Balticu raudteeprojekti müügimeeste müügitööst.

Kui müügimees tuleb koju tolmuimejat tutvustama, on temal tootest rohkem teadmisi kui kliendil. Ka raudteehituse erinevate tahkudega ei ole võimalik tavainimesel piisavalt kursis olla ja seetõttu on vältimatu, et spetsialistid valikuid ausalt selgitavad. Praegu oleme teada saanud, et meile müüakse “ilusat ja läikivat” Rail Balticut, mis esialgu paistab maksvat sama palju, mis igale eesti leibkonnale 2000-eurone tolmuimeja. Müügiargumente analüüsid püüame teada saada, kas müügimehed on usaldusväärsed ja kuipalju kasutatakse meie peal müügivõtteid.

Kuni sügiseni arvas avalikkus, et Rail Balticu omaosalus on 15 protsenti, kuigi ametlikult on olnud teada juba aastaid, et omaosalus on ligikaudu pool, kuna toetusmäär 85 protsenti arvutatakse abikõlblikust osast. Majandusministeerium pole aktiivselt seda avalikkuses levinud viga parandanud. MKMi lehel oli veel septembris märges, et EL toetus Rail Balticule on kuni 85 protsenti. Aastate jooksul, kui ajakirjanduses ilmusid artiklid, kus väideti, et EL maksab 85 protsenti Rail Balticu ehitusest, oleks olnud majandusministeeriumil võimalik saata ajakirjanikule märkus eksitava info levitamise kohta. Toetusprotsendi kohta käivale otsele küsimusele jättis ka Siim Kallas Terevisioonis vastamata, väites, et seda ei tea praegu keegi täpselt. Ilmselt ei saa me päris täpselt protsenti isegi siis teada, kui raudtee on valmis ehitatud, kuid seda, et parimal juhul katab EList tulev toetus vaid ligikaudu pool ehituskuludest, teadsid kõik spetsialistid hästi, avalikkus aga mitte. Siim Kallasel oli võimalus seda vastuolu selgitada, kuid ta valis vastamata jätmise.

Miiko Perise väidab artiklis (Pärnu Postimees: Rail Balticu õnnestumise valem), et Rail Balticu jaoks taotletavaid eurosid ei saa muude objektide tarvis kasutada. Valituse otsuse alusel Rail Balticule määratud Euroopa ühendamise rahastu (CEF) Eesti eraldise eest ei saaks küll ehitada

siseriiklikke maanteid ega Saaremaa silda, kuid fondi reeglite järgi võiks seda eraldist kasutada näiteks Tartu ja Tallinna-vahelise raudtee kiiruse ja ohutuse tõstmiseks. Rail Balticu ehituse tõttu on praeguse raudtee tarbeks plaanitud kasutada Ühtekuuluvusfondi raha, mida võib fondi reeglite kohaselt kasutada ka maanteede ehituseks. Infot, et Rail Baltic tuleb Tartu-Tallinna-vahelise raudtee ohutuse ja kiiruse tõstmise asemel ning selle ehitamise tõttu saab ka maanteid vähem ehitada, pole majandusministrium ka mujal avalikult jaganud, selgitanud ega põhjendanud.

Kuidas peaks hindama Anti Moppeli suvist artiklit "Rail Balticu mootoriks on avalik huvi», milles autor süüdistas Hardo Aasmäed valetamises ja kutsus üles avalikkust mitte eksitama, kuid samas artiklis autori toodud vastuväited on faktiliselt valed? Moppel väitis: "Kõik senised uuringud kinnitavad, et Pärnu suund on majanduslikult mõistlikum ning loodusele ja inimkeskkonnale säästlikum." Rail Balticu tasuvuse uurimiseks on tellitud kaks analüüsi. Esimese tegi COWI (2007), kus ta analüüsis olemasoleva raudtee kiiruse tõstmist ja alternatiivina uue otsetrassi ehitust läbi Pärnu. Teine AECOMi poolt (2011) tehtud uuring võrdles 1435 mm laiusega uue trassi rajamist läbi Pärnu ja läbi Tartu. Mõlemad uuringud (AECOMi uuring lk 200 ja COWI uuring lk 14 ja 128) leiavad, et Pärnu kaudu kulgev trass on kaalutavatest alternatiividest suurima kahjuliku mõjuga loodus- ja linnamaastikule, liigilisele mitmekesisusele ja veekeskkonnale. Tartu kaudu kulgeva trassi negatiivset mõju eelloetletud kolmes kategoorias on uuringutes peetud väikseimaks. COWI kirjutab, et raudtee uuendamine olemasoleval (Tartu kaudu kulgeval) trassil võib mõnede liikide elutingimusi isegi parandada. Majanduslike näitajate suhtes on COWI peamine järeldus (lk 17), et parimad majanduslikud näitajad on olemasoleva raudteetrassi kiiruse tõstmisel. Pärnu kaudu kulgevat otsetrassi peab COWI kõige riskantsemaks ja ambitsioonikamaks.

Maalehe artiklis "Rail Baltic – kas tõesti vaid võlad ja tühi maa?" väidab Anti Moppel ajakirjanikele, et EL kavatseb hakata laevu kimbutama ning laevatransporti maksudega diskrimineerima, tuues sellega kaubad merelt raudteele. Tegelikuses ei ole ELi kavades laevadele uusi makse kehtestada, kuna laevatransport on oluliselt keskkonnasõbralikum kui raudtee ning on kaupade suunamine merele on ELi prioriteet. Täiendavad keskkonnanõuded laevatranspordile muudavad selle veelgi

keskkonnasõbralikumaks ning nende kehtestamisel jälgitakse, et uued nõuded ei vähendaks laevatranspordi kasutamist.

Tunnustamist väärrib, et Miiko Peris nõustub kriitikute väitega, et Rail Baltic ei hakka käivitumise järel kasumit tootma. ELi reeglite kohaselt ei tohigi raudtee infrastruktuur kasumit toota, kuna infrastruktuuri kasutamise tasude arvutamisel ei tohi sinna isegi kõiki kulusid kirjutada, rääkimata kasumist. Seega ka juhul, kui Rail Baltic oleks Soomele hea transiidikoridor ja kasutus ületaks oluliselt praeguseid AECOMi optimistlikke prognoose, ei oleks põhjust rääkida otsest kasust infrastruktuuri kasutustasudelt. Suure liikluse puhul ei peaks riigieelarvest maksma uue raudtee hoolduskulusid, kuid paratamatult kasvavad kulud, mida pole lubatud kasutustasus arvestada. Uus Rail Baltic Eesti juht Indrek Orav seda võib-olla veel ei teadnud kui väitis EPLi artiklis, et riik hakkab infrastruktuuri kasutustasudelt otsest kasumit saama. Kui seni on kaubavedude eest makstava raudteeinfrastruktuuri kasutustasu eest saanud raudteed korras hoida ka reisirongiliikluse jaoks, siis Rail Balticu tasudesse võib arvutada ainult uue raudtee kulud. Praeguse raudteevõrgu kulusid peab ikka katma ida-suunaline transiit või maksumaksja. Juhul, kui kaup liiguks põhja-lõuna suunas olemasolevat raudteed mööda, võiks transiidi eest saadavat kasutustasu praeguse raudtee jaoks kasutada.

Kaja Kallas (Postimees: Neivelti mõtted tuginevad kõhutundele) ja Miiko Peris (ERR: Vabariigi kodanikud 4.11.2014 33:00) väidavad, et Euroopas on raudtee projektid olnud prognoositust edukamad. Majandusgeograaf professor Bent Flyvbjerg on võrrelnud 258 infrastruktuuri projekti, milledest 58 olid raudteeprojektid. Tulemused on vastupidised Kallase ja Perise väitele. 90 protsenti projektidest osutusid vähem tulusateks kui prognoositud. Raudteeprojektide puhul oli kasutatavus keskmiselt 51 protsenti prognoosist, st prognoos oli kahekordne, võrreldes tegeliku kasutusega. Alla oli prognoositud ehitusmaksumus - keskmiselt kallinesid raudteeprojektid 45 protsenti. Üks kuulsamaid - La Manche'i väina alune Eurotunnel, mida ka saates näiteks toodi, on kuulus kahekordseks paisunud kuludega. Praegu on kindlasti palju londonlasi, kes kiiret ühendust naudivad, kuid vähem räägitakse sellest, et tunneli kasutus on osutunud prognoositust väiksemaks. Ka La Manche'i tunnelit müüdi kui sajandi projekti nii nagu praegu Rail Balticut. Kümme aastat

peale tunneli avamist tehtud uuringus <http://abstracts.aetransport.org/paper/download/id/2071> tõdeti, et optimistlikud prognoosid pole täitunud ja Briti majandusele oleks olnud kasulikum, kui tunnel oleks jäetud ehitamata. Tunneli ehitusega kulutused ei lõppenud: oli vaja jätkata kiirraudteed Londonini (HS1), mis samuti osutus planeeritust kulukamaks ning valmimise järel selgus, et inimesed eelistavad rongisõidule Ryanairi ja ärikohtumisteks Skype'i.

Miiko Perise väide ELi etapiviisilise rahastamise praktikast ei tähenda muud kui seda, et isegi esimese etapi rahastuse otsuse järel ei võta EL mingit kohustust projekti samast fondist või sama toetusmääraga edasi rahastada. Ehitamise ja rahastamise vastutus jääb liikmesriigile.

Kujutame ette põneva tolmuimeja esitluse pakkumist koos lubadusega, et EL maksab kuni 85 protsdenti tolmuimeja maksumusest. Esitluse käigus räägitakse, et lisaks puhtamale õhule saame ostmise järel rikkamaks, euroopalikumaks ning kõigil rikastel eurooplastel on juba selline masin. Vaipade puhastamise ajal räägib müügimees, et ELi toetus võib olla siiski mitte rohkem kui pool, kuid maksetingimused on paindlikud. Tasuma tuleb hakata kohe, aga ainult 200 eurot aastas. Tellitu jõuab kohale umbes 10 kuni 15 aasta pärast, aga ostuotsus tuleb kindlasti teha kohe, et enne teisi jõuda. Leping on pikk ja väikeses kirjas, seetõttu kõike lugeda ei jõua, aga silma hakkab klausel: tootmise käigus võib hind kallineda ning ELi toetuse saamine sõltub mitmetest teguritest. Aasta peale lepingu sõlmimist saame teada, et kuna tolmuimeja toetuse taotlus on juba menetluses, siis ei ole võimalik maja soojustamiseks ELi toetust enam kasutada.

Tolmuimeja müüjate eest kaitseb tarbijakaitse. Kes kaitseb meid Rail Balticu müüjate eest? Uue rongiliini mõju on võrreldamatult suurem kui tuhandete tolmuimejate ost. Müüjad, kes sajanditeks tehtavat otsust ebakompetentselt või valedega põhjendavad, sellele tööle ei sobi.

Rail Baltic sai raha. Kahju, et sai. Lahtine on endiselt küsimus, kas 540 miljonit eurot saanud Rail Balticut on üldse vaja

Sven Soiver, TV3 uudistetoimetaja

<https://epl.delfi.ee/arvamus/rail-baltic-sai-raha-kahju-et-sai?id=71828643>.

EPL 3.07.2015

Rail Baltic sai kahjuks Euroopast raha. Kahjuks sellepärast, et piisava vastuseta on küsimus, miks seda raudteed on üldse vaja. Kahjuks ka sellepärast, et siiani pole teada, mida ehitus kaasa toob. Kahjuks veel ka sellepärast, et nüüd peab hakkama tõsiselt mõtlema, kust ja mille arvelt võtta see raha, mille Eesti peab välja käima. Enne nende vastuste leidmist ei veena, et Rail Balticul oleks mõtet. Praeguse info põhjal oleks tegemist totaalse läbikukkumise ja tühjalt seisva raudteega.

Ei sõidaks sellel piisavalt reisironge. Mulle meeldiks rongiga Euroopas käia. Ma ei välista, et sõidaks isegi paar korda aastas. Kui hind oleks õige. Aga praeguste prognooside järgi oleks hind vähemalt sama mis lennupiletil, ainult et lennukiga saab kiiremini. Meenutagem, et rongidele mõeldes on inimesed harjunud Elroni piletihindadega. Riigisisest sõitjatevedu doteeritakse, aga riikidevaheliste vedude puhul seda teha ei tohi.

Edasi lugemiseks

Külaselts paljastas arvutusvead Rail Balticu trassivalikul

Andres Reimer, majandusajakirjanik

<https://majandus24.postimees.ee/3247557/kulaselts-paljastas-arvutusvead-rail-balticu-trassivalikul>. Postimehe veeb 3.07.2015

Valitsuskabineti mullu novembris langetatud otsus Rail Balticu trassivaliku kohta toetus kolossaalse arvutusveaga dokumendile, kuid Harju maavanem peab valikut sellegipoolest õigeks.

Külaseltsi arvutused sundisid Harju maavanemat Ülle Rajasalu tunnistama, et Leedu konsultatsioonifirma UAB Kelprojektase arvutused näitavad valitsuskabineti heaks kiidetud trassi tegelikkusest kuni kahekse korda paremana.

«Arvutused tegi konsultatsioonifirma, kes on meilt saanud kümme miljonit eurot selle eest, et ta valiks välja Eestile sobivaima trassikoridori,” lausus eile puhkusel viibinud Rajasalu telefonitsi Postimehele. Edasi lugemiseks ...

Rail Baltic võib pühapaikadest üle sõita

Nele-Mai Olup, reporter

<https://www.postimees.ee/3291677/rail-baltic-voib-puhapaikadest-ule-soita>. *Postimehe veeb 12.08.2015 16:55*

Sel suvel alustasid arheoloogid väljakaevamisi, et ajaloolised leiud Rail Balticu tulevaselt teelt üles leida, kuid trassile jäävate looduslike pühapaikade tuvastamiseks ja uurimiseks napib võimalusi.

Tartu Ülikooli looduslike pühapaikade keskuse juhataja Ahto Kaasiku sõnul mahtusid arheoloogilise uuringu plaani sisse vaid üksikud pühapaigad, mille kohta olid olemas arhiiviandmed, kuid olemasolevate arhiiviandmete põhjal on trassil paiku vähe. Pealegi on arhiiviandmed Kaasiku hinnangul ebamäärased, sest reeglina ei ole seal täpseid asukohamääratlusi.

Ohus teadmata arv pühapaiku

«Kogu trassi ulatuses on pühapaigad varem kaardistatud Juuru kihelkonnas, mujal on need üles otsimata ning saab vaid kaudselt hinnata, kui palju pärimusega seotud paiku trassil olla võib,” rääkis Kaasik, kelle hinnangul võib varasematele uuringutele tuginedes jääda trassile ja ohustatud alale ligi 700 pühapaika, mille alla kuuluvad näiteks hiied, pärimusega seotud kivid, puud ja veekogud.

«Seniste uuringute põhjal eeldame, et ühes kihelkonnas on võimalik leida ja kaardistada keskmiselt 50 ajaloolist looduslikku pühapaika. Kihelkondi, mida raudtee ehitus puudutab, on 12 kuni 16,» ütles Ahto Kaasik.

«Kui palju pühapaikasad kunagi on olnud ja kui palju on seda võimalikku pärimust, seda ei tea mitte keegi,» ütles Muinsuskaitseameti ajalooliste looduslike pühapaikade komisjoni liige Tõnno Jonuks, kes tegeleb Rail Balticu trassile jäävate pühapaikade uurimisega. «Mingis osas on eeltööd jäänud tegemata ja meil pole piisavalt andmeid ütlema, et kuski midagi on,» kommenteeris Jonuks.

Tartu ülikooli arheoloogiaprofessori, Rail Balticu uurimisrühma juhi Valter Langi sõnul on praegusesse arheoloogilisse uurimisplaani kaasatud üks pühapaik.

«Eeluuringute esimeses etapis vaatasime läbi arhiivi andmed. Kaasik edastas trassile jäävad pühapaigad ja neid tuli trassivariantide peale kokku kümme kuni viisteist. Lõplikule trassivariandile jääb ette vaid üks nendest. Selle eeluurimine on programmis sees ja eeluuringu tulemusel alles vaatame, kas seal on üldse midagi uurida,» rääkis Lang pärimusliku ohverdamise kohast Väljataguse külas Raplamaal.

«Ohverdamise koha uurimine on meil plaanis ja rohkem praegu pühapaiku otseselt trassile ei jää. See ei tähenda seda, et neid seal ei või olla, aga need on sellised, mida me hetkel ei tea,» tõdes Lang, kelle sõnul ei ole pühapaikade väljaselgitamine arheoloogide pärusmaa.

«Arheoloogid ei oska pühapaikadega midagi peale hakata, nad ei tea, mida seal uurima peaks, sest seal pole midagi näha ega katsuda. Pärimuse kokkukogumiseks ja pühapaikade väljaotsimiseks arheoloogiliste eeluuringute teine etapp mõeldud ei ole,» ütles Lang.

«Olen taustalt arheoloog ja üritanud mitmel korral pühapaigalt leida materiaalset jälge, et aru saada, mida üks arheoloog saaks Eesti pühapaikadest leida. Siiski tundub, et enamik pühapaiku on klassikalisest arheoloogilisest leiumaterjalist tühjad ja ainsaks süstemaatiliseks allikaks nende kohta on vaid rahvapärimus. Selles mõttes on Ahto Kaasikul õigus, et kui meil pärimust ei ole, siis võivad paigad ehitustööde käigus hävida,» ütles Jonuks.

Kaalul väärtuslik pärand

«Pühapaigad kätkevad olulist ja haruldast pärandit. Enne, kui lööme kopa maasse, peaksime teadma, millised on sealsed kultuurilised, looduslikud ja sotsiaalsed väärtused,» ütles Kaasik.

Pühapaikade asukohad ja seal talletuvad inimtegevuse jäljed on Kaasiku hinnangul väärtuslik materiaalne pärand, mis säilitab teavet eelmiste põlvete maailmavaate ja tegevuse kohta, samuti on oluline paikade looduslik väärtus.

«Kui pühapaik on säilinud kas või rahuldavas seisukorras, siis väärtuslikke liike ja elupaiku on seal rohkem kui ümbritsevas maastikus keskmiselt. Tegemist on ajalooliste looduskaitsealadega, kus inimesed on majandustegevust vältinud ja see on kujundanud neist maastikuliselt ja bioloogiliselt mitmekesised objektid ja piirkonnad,» selgitas Kaasik.

Lisaks on pühapaikadel Ahto Kaasiku sõnul oluline sotsiaalne väärtus. «Need paigad hoiavad järjepidevust, seostades meid mineviku ja eelnevate põlvkondadega. Nendes kohtades peitub oluline lisapõhjus hoida oma kodukohta ja kodumaad.»

Tartu ülikooli arheoloogiaprofessor ja Rail Balticu uurimisrühma juht Valter Lang ei pea realistlikuks, et raudtee trassile võiks jääda taolisi suuremaid kohti, mis probleeme valmistaksid. «Need peaksid olema juba varem teadaolevad. Kui nüüd avastatakse, et on mõni selline koht, siis pole see argument.»

Täiendavate uuringutega jõuaks valmis

Kaasiku hinnangul oleks aga väga mõistlik ja vajalik pühapaigad kiiremas korras kaardistada. «Oleme majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumis ja Rail Balticu sihtasutuses seda hädavajadust selgitanud, kuid kahjuks ei ole seni midagi konkreetset pühapaikade uurimise osas selgunud,» nentis Kaasik.

Kaasiku sõnul on tööd palju, aga sellega jõuaks enne raudtee ehitust valmis. «Eelkõige on tarvis teha arhiivitööd, koondada kogu olemasolev andmestik ehk tekstid, kaardid, fotod ja joonised ning osaliselt töödelda ka helisalvestisi, mis on tehtud rahvapärимuse osas varasematel aastatel.»

Järgmise etapina saaks asuda välitööde juurde. «Selleks on vaja kaasa võtta varasem läbitöötatud andmestik ja kaardid, et minna ja otsida

vanemaealisi põliselanikke nendest kihelkondadest, küsitleda neid pühapaikade teemadel ja ühes nendega püüda need paigad üles leida.»

«Pärimuse mäletajaid on jäänud väheks ning reeglina ei ela nad enam mäletatava paiga lähedal. Kohalike elanike küsitlemine on uuringu kõige mahukam osa. Üksnes arhiivandmetele tuginedes oleks võimalik kaardistada kuni kolmandik pühapaikadest,» rääkis Kaasik.

Kui kaardistamisega kohe ei tegeleta, siis võivad kaardistamata pühapaigad Kaasiku hinnangul edaspidi ehitustöödele takistuseks saada. «Kui ootamatult selgub, et raudtee trassil on ajalooline pühapaik, tuleb see vähemalt arheoloogilise teabe päästmiseks paratamatult läbi uurida. See töö võib osutuda aga vägagi ajamahukaks ning peatada ehituse teadmata ajaks.»

Tõnno Jonuksi sõnul oleks Rail Balticu suhtes ebaõiglane, kui nemad peaksid hakkama kinni maksma uuringuid, mis nii suures mahus trassi uurivad, kuid ei puutu üldse raudtee projekti. «Selle jaoks on loodud Looduslike pühapaikade riiklik arengukava. Igasuguste kaasnevate probleemide tõttu ei ole see arengukava siiani päriselt tööle hakanud, kuid on tõenäoline, et lähimas tulevikus läheb see käima.»

Trassi saab vajadusel nihutada

Majandus- ja kommunikatsiooniministeriumis Rail Balticu projekti vedav Andres Lindemanni kinnitusel hõlmas käimasolev uuring kogu raudtee lähedusse jäävaid olulisemaid mälestisi ja ka looduslikke pühapaiku ning avalikkuse ja huvigruppide kaasamine on prioriteediks olnud projekti algusest peale.

«Praeguseks on korraldatud ligikaudu 50 avalikku arutelu kõigis kolmes maakonnas. Nendel kohtumistel saavad kohalikud inimesed teha ettepanekuid ja rääkida kaasa erinevates küsimustes, muuhulgas juhtida tähelepanu säilitamist väärivatele loodusobjektidele. Eksperdid saavad ettepanekuid hinnata ja otsustada, kas ja milliste puhkudel on need põhjendatud,» rääkis ta.

Muinsuskaitseameti arheoloogiamälestiste peainspektor Ulla Kada sõnul võib pühapaikade avalikustamisi tulla veel ning see pole probleem. «Kirjad on saadetud kõigile maaomanikele, kelle maad trassile jäävad. Kui kellelgi on teavet trassile jäävate kultuuriväärtuste, sealhulgas

looduslike pühapaikade kohta, mis senise uuringuga välja ei ole tulnud, siis tuleks sellest projekti meeskonnale teada anda,” rääkis Kadakas.

«Raudtee alla jääv maa on umbes 60 kuni 70 meetri laiune, kuid ni-
hutamisruumi on 350 meetrit. See tähendab, et projekteerimise faasis
saab kõigi trassile jäävate objektide osas teha veel täiendavaid uurin-
guid või raudteeliini objekti säilitades selle kõrvalt mööda juhtida,” ütles
Kadakas.

Rail Balticu trassile jäävate pühapaikade uurimisega tegeleva Tõnno
Jonuksi hinnangul jääb trass suures osas kultuurmaast kõrvale. “Raud-
tee on planeeritud pigem metsadesse ja soodesse, mistõttu ma leian, et
tekitav kahju on suurem pigem loodusele kui inimkultuurile,” lisas ta.

850 miljoni euro suurune auk Rail Balticu tasuvusuuringus. Tulevase kiirraudtee tulude puhul arvestati trassi pikkust Tallinnast Varssavini, osade kulude puhul aga vaid Leedu-Poola piirini.

Sulev Vedler

<https://ekspress.delfi.ee/kuum/850-miljoni-euro-suurune-auk-rail-balticu-tasuvusuuringus?id=72681027>. *Eesti Ekspress* 14.10.2015

Tulevase kiirraudtee tulude puhul arvestati trassi pikkust Tallinnast
Varssavini, osa kulude puhul aga vaid Leedu-Poola piirini.

Eesti lähituleviku suurima ehitusobjekti, kiirraudtee Rail Balticu ta-
suvusarvestuses laiutab auk. Nimelt rehkendab uuringu koostanud Briti
firma AECOM raudtee ehitamise ja hooldamisega seotud kulusid kokku
lüües, et trass kulgeb Tallinnast Leedu-Poola piirini.

Tulude puhul on aga arvestatud mitusada kilomeetrit pikema raud-
teega, mis ulatub Poola pealinna Varssavini.

Kui tulude puhul arvestada üksnes Baltimaadesse jääva osaga, oleks
raudtee kasutustasu 851 miljoni euro võrra väiksem, kui uuring väidab.

Edasi lugemiseks

Michal ei soovi Rail Balticu trassiarutelusid uuesti alustada

Uwe Gnadenteich, reporter

<https://www.postimees.ee/3384065/michal-ei-soovi-rail-balticu-trassiarutelusid-uuesti-alustada>. 02.11.2015, 17:11

Majandus- ja taristuminister Kristen Michal ei pea vajalikuks Rail Balticu trassi suundade, sealhulgas Nabala trassi uuesti kaalumist.

Nabala variandi uuesti kaalumise ettepanekuga tuli septembri lõpus välja rahandusminister Sven Sester. Seda on toetanud ka Omanike Keskliit ja mõned Teaduste Akadeemia liikmed. Michal ei toeta seda plaani, põhjendades oma vastuseisu eeskätt ajapuudusega.

«Et valikut lihtsaks teha, siis tähendaks see tegelikult kõigi trassivõimaluste üle arutelu (taas)alustamist. Kaalunud erinevate osapoolte poolt ja vastu arvamusi, olen hetkel jõudnud veendumusele, et ehkki Sinu küsimus on kahtlemata asjakohane, ei ole projekti ajakriitilisuse tõttu enam võimalik minna tagasi eelnevatesse, juba läbitud etappidesse,» tõdes Michal Sesterile saadetud kirjas.

«Trassialternatiivide uus avamine ning analüüsimine toob kaasa täiendava ajalise kulu ning võib seeläbi seada ohtu kogu projekti ajalise õnnestumise Läänepoolse trassiga tööd jätkates saame ehitustöödega alustada 2018 aasta lõpul. Sellise ajaraami oleme Euroopa Komisjoniga kokkuleppel tähtajaks seadnud.

Kui vaadelda vaid üht alternatiivi, siis täiendav ajakulu ainuüksi Nabala planeerimisele on orienteeruvalt 12 kuud. Selle raames on vaja teha õigusliku lubatavuse analüüs, kas Nabala looduskaitseala ja Rail Baltic raudtee saaksid koos eksisteerida,» selgitas Michal.

«Riskina on välja toodud, et kaitseala sees on Natura 2000 võrgustiku kuuluvad alad, mistõttu võib olla vajalik Euroopa Komisjoni heakskiit kaitsealale raudtee lubamiseks. Selle heakskiidu või Natura 2000 teemaliste vaidluse ajalist kestust ei saa me hetkel prognoosida, kuid see võib ületada kõik projekti ajapiirid.

Samas on avalikult teada, et keskkonnaorganisatsioonid on Nabalale raudtee lubamise vastu ja koos looduskaitseala eeskirja muutmisega töötab see kaasa tuua väga suure tõenäosusega hulgaliselt õigusvaidlusi. Seega risk erinevate vaidluste osas on väga kõrge,” lisas majandusminister.

Michali sõnul jääb Nabala looduskaitse ala läbiva trassi alla lisaks veel Rebala muinsuskaitse ala, kus muististe olemasolu on hinnatud väga tõenäoliseks. Kõik täiendavad vaidlused, analüüsid, arheoloogilised uuringud ja võimalikud väljakaevamised võtavad aega ning seavad ohtu ehituse õigeaegse alguse.

Euroopa Komisjon ei ole ministri teatel juba täna rahul ehitustööde hilise algusega ning lisaajakulu võib meid ilma jätta Euroopa Liidu edasistest rahastusest.

«Muudatused valitsuskabinetis ei tähenda tingimata valitsuse eelnevate otsuste muutmist või ümbervaatamist. Vastupidi – valitsus on järjepidev ning valitsuse tegevuse etteaimatavus on nii mitmeski kohtulahendis olnud väärtus.

Nii on Nabala võimalikku trassialternatiivi ju varasemas planeerimismenetluses analüüsitud ja kaalutud. 29. mail 2014 toimunud Vabariigi Valitsuse kabinetiistungi tulemusena peeti Nabala trassi perspektiivituks, eelistades muuhulgas looduskeskkonna hoidu võimalikule rahalisele võidule,” meenutas Michal.

Tema hinnangul võib Nabala trassi uue arutelu tõttu tekkida olukord, mis võib tuua ka kõik teised varasemalt läbianalüüsitud ja kõrvalejätetud alternatiivid uuesti kaalumisele.

Michal tõi oma kirjas välja ka selle, et kaalutavate trasside mõju elanikele on vähese erinevusega.

«Läänepoolse trassi planeeringukoridori jääb 665 hoonet, võrreldes Nabala 608-ga. See tähendab umbes 8,6% suurust erinevust. Läänepoolse trassi alla jääb ligikaudu 38% vähem väärtuslikku põllumaad ning 18% vähem metsamaad kui Nabala alternatiivi puhul, samas Nabala trassil jääb ligi 16% vähem elamumaad trassi ja lähedaste alade alla. Raudteemaa alla jäävaid elu- ja ärihooneid on läänepoolsel trassil ca 7 tk, Nabala alternatiivil ca 5 tk,” loetles Michal.

Majandusministeeriumi esialgsetel hinnangutel on Nabala trass läänepoolsest ligi 70 miljonit soodsam. Põhiline hinnaerinevus tuleb rohkematest eritasandilistest ristetest läänepoolisel trassil. Samas täiendav trassi uuri- mine võib välja tuua seni teadmata looduskaitselisi aspekte, mis võivad Na- bala trassi ehitamise praegusest kallimaks teha või selle üldse välistada.

«Leian eelnevale toetudes, et ajakriitilisust, pädeva otsustaja ehk maavanema seisukohta ning valitsuskabineti varasemat hinnangut ar- vestades ei ole enam võimalik ega otstarbekas juba pikalt arutatud tras- sieelistuste arutelu uuesti algatamine.

Meie ülesanne on tagada Eesti ning Euroopa ajalukku jälje jätva pro- jekti õnnestumine. Rail Balticu toppamine omavahelistesse vaidlustesse tooks rõõmu neile, kes Eestile head ei soovi. Ja nagu teame on neid Eesti ümbruskonnas küllalt,“ lõpetas Michal oma kirja Sesterile.

Mõne aja eest lõppesid Rail Balticu trasside avalikud arutelud. Maa- vanemad ja trassi planeerijad menetlevad aruteludel tekkinud ettepa- nekuid ning küsimusi, peale mida järgneb trassiplaneeringu saatmine kooskõlastusringile. Trassiplaneering saadetakse kooskõlastamiseks kohalikele omavalitsustele, ministeeriumitele ja ametiasutustele. Det- sembriks peaks trassiplaneeringu menetlus jõudma maavanematele vas- tuvõtmiseks. Sellele järgneb veebruaris ja märtsis avalik väljapanek koos uue ringi avalike aruteludega. Kui kõik liigub plaanipäraselt, siis peaksid maavanemad kehtestama Rail Balticu lõpliku trassi juunis-juulis.

On viimane aeg peatada Rail Baltic sellisel kujul

Toomas Kiho, ajakirja Akadeemia peatoimetaja

<https://maaleht.delfi.ee/news/maaleht/arvamus/toomas-kiho-on-viimane-aeg-peatada-rail-baltic-sellisel-kujul?id=73072239>. 03.12.2015

Me teame lugu Buratinost, kes sattus kass Babilio ja rebane Alice'i mõju alla ning loomade keelitusel otsustas matta raha mulla alla, et sellest kasvaks rahapuu, mis hakkaks tooma suuremat rikkust.

Samasuguse lumma küttesse on sattunud Eesti, kes on otsustanud matta palju raha maa alla – kuhjata see uue raudtee muldkehaks jm uustaristuks, et ehitada võluraudtee Rail Baltic, mis hakkaks tagasi tootma uut ja suuremat rikkust.

Asi on ka üsna rehepablik (ja seetõttu eestlasele eriti peibutav), kuna esimese märkimisväärse summa lubab omalt poolt raudteesse matta Euroopa Liit. Ja tõesti – pakutava euroraha kutsuv helk polegi eestlasi ükskõikseks jätnud: ega me ometi saa Euroopa lahket raha vastu võtmata jätta, kus sa sellega! Vastupidi, peame ruttama, sest kui me ehitust kiiresti ei alusta, jääme eurorahast hoopis ilma.

Kohtus lükkas seltside Rail Balticu kaebuse tagasi: puudub kaebeõigus

BNS

<https://majandus24.postimees.ee/3623357/kohus-lukkas-seltside-rail-balticu-kaebuse-tagasi-puudub-kaebeoigus>. 18.03.2016, 10:42

Tallinna halduskohus tagastas kaebeõiguse puudumise tõttu Harju ja Raplamaa 16 elaniku ja kahe külaseltsi kaebuse kohustamaks Harju maavanemat lisama Rail Balticu trassi asukoha eelvalikusse tagasi menetlusest välja võetud trassialternatiivid.

Kohus tagastas kaebuse 16. märtsi määrusega selle esitajatele, ütles kohtu pressiesindaja Anneli Vilu BNSile, lisades, et kohus leidis, et kaebus tuleb tagastada kaebeõiguse puudumise tõttu.

Määrusele võib esitada määruskaebuse 15 päeva jooksul.

Elanikud ja seltsid soovisid kaebusega Harju maavanema kohustamist lisama Harju maakonnaplaneeringu menetluses Rail Balticu trassi asukoha eelvalikusse tagasi menetlusest välja võetud trassialternatiivid.

«Leiame, et 37-70 miljonit eurot kallima, kõige rohkem inimesi mõjutava ning väga oluliste keskkonnariskidega trassi valimine ei vasta Eesti riigi huvidele ja Eesti kodanike õiglustundele,» ütles Kiili valla Kangru alevikku kodu rajav Meelis Šokman eelmine nädal.

«Hagi esitajad taotlevad, et kohus rahuldaks meie esialgse õiguskaitse taotluse ning kohustaks Harju maavanemat lisama Harju maakonnaplaneeringu menetlusse Rail Balticu raudtee trassi koridori asukoha määramisel sealt välja jäetud kaks alternatiivset trassikoridori ning, et lõplik valik tehakse avalikult ja õiglaselt kaalutletult,» lisas ta.

Hagile allakirjutanud soovisid, et kohus keelaks maavanemal Harju maakonnaplaneeringu Rail Balticu trassi koridori asukoha määramise üksnes ühe – läänepoolse – trassialternatiiviga. Samuti taheti, et kohus kohustataks maavanemat veel kord analüüsima varasemalt kahte kõrvale lükatud trassikoridori varianti, millest üks on 37 miljonit eurot ja teine 70 miljonit odavam.

Leedu muutis Rail Balticu külavaheraudteeks

Nils Niitra, reporter

<https://majandus24.postimees.ee/3629861/leedu-muutis-rail-balticu-kulavaheraudteeks>. 24.03.2016, 10:22

Sellal kui eestlased ja lätlased punnitavad 240-kilomeetrise maksimumkiirusega kiirraudtee rajamise nimel, lasid leedukad projekti juba eos põhja – Kaunase ja Poola piiri vahel saab sõita kaks korda aeglasemalt.

Tegu on juba tehtud – mullu sügisel avasid üleaedseid 123-kilomeetrise Euroopale sobiva rööpmelaiusega raudtee Kaunasest Poola piirini ja olid selle üle väga uhked. Meie tegime Rail Baltica (Leedus käib a-täht lõppu) ära, sellal kui teie seal alles planeerite! Samal raudteelõigul saavad nüüd sõita nii kitsama Euroopa kui ka suurema Vene rööpmelaiusega rongid.

Ent kogu selle projekti juurde käib üks suur “aga»: maksimumkiirus on raudteel 120 kilomeetrit tunnis ja ei kilomeetritki rohkem! Raudtee läbimist näitavates videotes jooksevad üle relsside loendamatud külavaheteed – ei mingeid viadukte ega kaitsetarasid. Tallinna-Tartu liinil sõidavad rongid sama kiiresti.

Raudteelõiku kaardil silmitsedes on näha, et vahetult enne piiri teeb see ka hoogsa paarikümnekilomeetrise kaare, et käia läbi vähem kui tuhande elanikuga Šeštokai linnakesest. Sellal kui Eesti poliitikud tõstsid Rail Balticu puhul algusest peale esile kiirust ja loobusid seetõttu trassist läbi Tartu, tegelevad leedulased sulaselge regionaalpoliitikaga, milleks saadi toetust Rail Balticu tarbeks mõeldud Euroopa Liidu rahast.

Ministrite tasemel antud lubadused räägivad endiselt ka kiire Kaunase ja Poola piiri vahelise raudteelõigu väljaehitamisest, ent tegelikult ei usu paljud asjaosalised ise enam ammu selle plaani teostumisse.

Edasi lugemiseks

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

<https://arvamus.postimees.ee/3854903/avaliku-elu-tegelaste-poordumine-eesti-rahva-ja-maa-tuleviku-nimel-tuleb-peatada-rail-balticu-rajamine-kavandatud-kujul>. *Postimehe veeb 29.09.2016*



FOTO: Arvo Meeks /Lõuna-Eesti Postimees

Tundes muret ja kaasvastutust Eesti tuleviku ja ruumilis-geograafilise arengu pärast, soovime, et riigikogu ja valitsus langetaksid vastutus-tundlikke 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 latusaid ühendusi nii energeetikas, mere-, õhu- ja maismaatranspordis kui mujal. Seetõttu on mõistlik ka senisest palju parema raudteeühenduse loomine Kesk-Euroopaga ning võimalusel ka euralaiusega 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.

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.

Avalikkuse ees on Rail Balticuga seoses seni rõhutatud kaht aspekti: esiteks öeldakse, et sellest sünnib moodne ja kiire raudteeühendus Euroopaga, ja teiseks, et selle rajamine makstakse suures osas kinni Euroopa rahaga. Sellega piirdumine annab kogu projektist aga väärade ettekujutuse: tegelikkuses on Rail Baltic Eesti mõistes enneolematu koloss, tegu ei ole kaugeltki mitte süütu ümbrusesse sulanduva, tavapärase raudtee mõõtu rajatisega. Seetõttu on kahetsusväärne, 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 miljardi euro), lisaks sellele jääks tulevikus kogu taristu meie ülalpidamisele;
- 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 ühildamatu;
- et rajatav raudtee koos teenindusmaa ning mitme meetri kõrguste piirdetaradega lõhestab Eesti põhjarannalt kuni lõunapiirini enneolematu barrikaadiga;
- et Rail Baltic lõikab läbi inimeste liikumisteed, 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 ressurside 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 liikumisprobleemid;
- et trass lõhestab väljakujunenud asustusstruktuuri ja maakasutust;
- et pole analüüsitud, millist ruumilist mõju trass endaga kõige laiemal tasandil kaasa toob;

- et “ülikiirraudtee” 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 reisijaid siin vedada ei saa, sest peatusi pole, Berliini keegi rongiga sõitma ei hakka ning kaubavedude 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 säästlikumal 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 ühendus. See ei lõhuks keskkonda, ei ammendaks maavaravaru, ei lõhuks inimeste ega loomade liikumisteid

ja elupaiku, ei nõuaks lõviosa teede ehitus- ja hooldusrahast, ei vajaks hiiglaslikke maaoste ja konflikte omanikega, ei kahjustaks inimeste elukeskkonda ega vähendaks omandi väärtust, ei vajaks kõikide ristumiste kahetasandiliseks ehitamist, oleks rentaaabel – kuna senised peatused, teed ning toimivad ruumimustrid jääksid paika jne.

Lõpuks, kui meil juba peavad olema eri laiusega raudteed, siis oleks ka terve Eesti raudteevõrk loogiline – ida ja kagu suunas oleks laiarööpmeline raudtee (Tapa, Narva, Tartu), kuna lõuna suunas (Viljandi ja Pärnu) läheks siis Euroopasse kitsam, eurolaiusega tee. Tõsi, sõidukiirus 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 latusad ühendused Euroopaga, mis ei ohustaks ei Eesti inimest ega loodust, ei ohustaks Eesti tulevikku ega jätaks unarule 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 kontseptsiooni muutmine jätkuvalt võimalik. Terve mõistuse nimel tuleb praegused Rail Balticu arenduskavad üle vaadata ning suurehitise ettevalmistustöö, selleks taotletavad raha ja loodud ühisettevõtte energia suunata ümber olemasolevate raudteede rekonstrueerimisele.

Eestimaa sügises 2016

Anzori Barkalaja, Anne Daniel-Karlsen, Jaan Einasto, Eenok Haamer, Leh-te Hainsalu, Vootele Hansen, Toomas Haug, Mati Hint, Indrek Hirv, Aapo Ilves, Kärt Johanson, Jaak Jõerüüt, Arvo Järvet, Toomas Jüriado, Fred Jüssi, Mart Jüssi, Ain Kaalep, Jaak Kangilaski, Mihkel Kangur, Jaan Kaplinski, Ülle Kauksi, Toomas Kiho, Mart Kivastik, Ülo Krigul, Hasso Krull, Kalev Kukk, Toomas Kukk, Kalevi Kull, Mihkel Kunnus, Marju Kõivupuu, Urmas Kõljalg, Tõnis Kõrvits, Tõnu Kõrvits, Tõnu Laigu, Karli Lambot, Anu Lamp, Raho Langsepp, Peeter Laurits, Jüri Leesment, Marju Lepajõe, Leida Lepik,

Märt-Matis Lill, Pille Lill, Silvia Lotman, Viivi Luik, Tõnis Lukas, Regina Lukk-Toompere, Valdeko Lukken, Alo Lõhmus, Asko Lõhmus, Maarja Lõhmus, Heino Mardiste, Raik-Hiio Mikelsaar, Valdur Mikita, Sulev Mäeltsemees, Tõnis Mägi, Peeter Oja, Mart Orav, Taavi Pae, Peeter Pere, Aare Pilv, Martti Preem, Margus Punab, Ivar Põllu, Peeter Päll, Tiit Pääsuke, Juhani Püttsepp, Rea Raus, Elisabet Reinsalu, Hendrik Relve, Jaan Riis, Tiit Riismaa, Jaanus Rohumaa, Riina Roose, Remo Savisaar, Jüri-Karl Seim, Kalle Sepp, Gennadi Skromnov, Kärt Summatavet, Marek Tamm, Tõnu Tanberg, Andres Tarand, Urmas Tartes, Ene-Margit Tiit, Toomas Tiivel, Tiia Toomet, Kalle Toompere, Hans-Voldemar Trass, Helena Tulve, Jaan-Eik Tulve, Leelo Tungal, Erkki-Sven Tüür, Jaak Uibu, Jaan Undusk, Tiit Vaasma, Maarja Vaino, Heiki Valk, Kalle Vellevoog, Kaupo Vipp, Peeter Volkonski, Hannes Võrno

Avaliku elu tegelased selgitavad: miks tuleks Rail Balticu projekt peatada?

Liis Velsker

<https://www.postimees.ee/3856781/avaliku-elu-tegelased-selgitavad-miks-tuleks-rail-balticu-projekt-peatada>. *Postimehe* veeb 30.09.2016

101 ühiskonnategelast tegid tänases Postimehes avaliku pöördumise, milles nõudsid Rail Balticu rajamise peatamist kavandatud kujul. Asjaosalised ise ütlevad, et oma pöördumisega tahtsid nad eeskätt tekitada diskussiooni selle üle, kuidas kogu ettevõtmist rohkem Eesti huvides ära kasutada.

Eesti Rahva Muuseumi direktor Tõnis Lukas ütles, et tema ei ole raudtee ehitamise vastu, vaid liitus pöördumisele allakirjutanutega seetõttu, et talle meeldib, kui inimesed elavad kaasa Eestile olulistele teemadele. Ta rõhutas, et pöördumise teinud inimeste seas on kõik eranditult Eesti käekäigu pärast hoolt kandvad inimesed.

«Seal püstitatud küsimustele on kindlasti vaja vastuseid. Ka mina ise olen seisukohal, et kui seda infrastruktuuri ei anna üldse kohalikeks reisideks kasutada ja see on n-ö paralleelne infrastruktuur ja me vajame ka kohalikku raudteed samal ajal, siis tundub see küll ülemäära pomposne projekt,» lausus ta.

Lukase arvates on kõige olulisem mõelda sellele, kuidas kogu Rail Balticu projekti saaks rakendada rohkem Eesti huvides. Selle juures on tema hinnangul kahtlemata olulised ka keskkonnateemad.

«Minu jaoks on tegemist ulmeprojektiga, mis algab eikusagilt Tallinnast ja suubub eikusagile ehk kusagile Leedu-Poola piiri peale. Mis sealt edasi saab?»

«Oluline on, et ei dimensioneeritaks üle, mida me näeme siin mõnede liiklussõlmede puhul, mis plaanitud efekti asemel tekitavad hoopis ettenägematuid olukordi ja suretavad välja kohalikku elu või rikuvad liialt keskkonda,» ütles Lukas.

Ulmeprojekt

Avaliku elu tegelaste pöördumisele alla kirjutanud reformierakondlane, Tiit Vähi kolmandas valitsuses teede- ja sideminister olnud Kalev Kukk nimetab Rail Balticut majanduslikust aspektist vaadatuna ulmeprojektiks. «Minu jaoks on tegemist ulmeprojektiga, mis algab eikusagilt Tallinnast ja suubub eikusagile ehk kusagile Leedu-Poola piiri peale. Mis sealt edasi saab?» rääkis ta ja lisas, et Poolal on ajaloos varemgi infrastruktuuri rajamisega probleeme olnud.

Esmalt tuleb vaadata, mis raudtee rajamine maksab. Veelgi suuremaks mureks saavad olema ekspluatatsioonikulud ehk kulud, mida tuleb teha selleks, et raudteed üleval hoida, arvab Kukk.

«Kui liikluskiiirus raudteel kasvab aritmeetilises projektsioonis, siis kulutused sellele raudteele vähemalt geomeetrilises projektsioonis ehk teisisõnu: iga kilomeeter tunnis, mis lisandub, läheb järjest ja järjest rohkem maksma,» rääkis ta.

«Kurb on see, et raha ei loeta. Sellisel kujul ei ole see raudtee majanduslikult mõistlik, samuti Eesti ruumistruktuuri seisukohalt,» lisas Kukk.

Rail Balticu peaks Kuke hinnangul rajama täiesti teistsugusel kujul. «Sellel raudteel peaks olema ka Eestile mingisugust kasu, mitte nii, et ta

sõidab läbi Eesti ilma, et sellest kellelgi sooja ega külma oleks. Küsimus on selles, miks me sellist ülikiiret raudteed vajame, mis me sellega peale hakkame? Kas meil on olemas neid, kes seda raudteed reisijatena kasutavad?” arutles Kukk ja meenutas, et alles paar nädalat tagasi teatas Estonian Airi järglane Nordica, et peatab talvehooajaks lennud Berliini, kuna ei ole reisijaid. “Nüüd me loodame, et me tekitame selle raudteega suure reisijate buumi – see on täiesti naiivne lootus,” leidis Kukk.

Pole peatusi

Omaette küsimus on Kuke arvates seegi, kas Eesti vajab raudteed, mis ei läbi Eesti jaoks peaaegu ühtegi olulist asustatud punkti. “Mina peaksin tõesti Tartut läbivat trassi mõistlikuks variandiks,” möönis ta. Reformierakonda kuuluv Kukk lisas, et on oma arvamust erakonnakaaslastele avaldanud juba viimased kümme aastat.

Eesti ühiskonnategelane ja matemaatik Toomas Kiho ütles, et praegusel kujul Rail Balticu rajamine on vastutustundetu nii majanduslikult, rahaliselt kui ka keskkonnaalaselt. “Rail Baltic ei ole jätkusuutlik ja sinna lähevad täiesti kujuteldamatud rahavood – nii praegu kui ka tulevikus on see nii planeeritud,” lausus ta.

Kiho tõi välja, et kui tuleva aasta riigieelarves on teaduse rahastamiseks planeeritud 8 miljonit eurot, kuigi see peaks olema justkui oluline valdkond, siis Rail Balticu projektile on 2017. aastaks ette nähtud 49,3 miljonit eurot, mis läheb trassi, viaduktide ja teede projekteerimistöödele. “Proportsioonid on täiesti paigast ära,” nentis ta.

Ka Kiho ei näe praegu kavandataval n-ö kiirrongil eriti mõtet. “Praegusel trassil ei ole isegi peatusi. Sellega ei saa Eestis peaaegu kuhugi sõita. Selle kõrval tuleb käigus hoida teist raudteed nendele, kes tahavad sõita Tallinnast Kohilas, Raplasse ja Sakku,” nentis ta.

Kiho kinnitas, et tema seisukoht nii resoluutne ei ole ja tema poolest võib trass minna ka läbi Pärnu. “Antud kiri räägib sellest, et see trass võiks minna ka läbi Pärnu, aga peaasi, et see ei oleks selline tervet maad lõhestav,” leidis ta.

Pöördumisele alla kirjutanud Eesti endine peaminister Andres Tarand rääkis, et üle aasta aja tagasi arutas sama teemat Eesti Rooma Klubi mõttekoda. “Üks esimesi argumente oli see, et meile ei meeldi trassi valik

Pärnu kaudu, kuna Tartu oleks oluliselt sidusam. Teiseks ei ole ka neid ülikiirusi tõesti mõtet taga ajada, kuna see teeb ehituse oluliselt kallimaks,” lausub ta. Tarand selgitas, et inimesed, kes praegu peamiselt rongiga sõidavad, on üliõpilased.

Tarand tõdes, et on ka oma kodukandis Harjumaal Padise vallas kruusaprobleemiga isiklikult kokku põrkunud. “Tekkisid tülid, et jälle hakatakse kruusa võtma jne. See tööpoolest koormab kõvasti meie maavara-de kaevandamist,” märkis poliitik.

Tarand nentis, et väga suurt lootust tal siiski pole, et ühispöördumine projektis suuri muutusi kaasa tooks. “Ma olen mõnevõrra skeptiline selliste peatamiste võimaluste üle, aga korra võiks siiski kõik selle projekti maksumusega seotud asjad läbi vaadata,” lisas ta.

Rail Balticuga eksiteele

Andres Reimer, majandusajakirjanik

<https://arvamus.postimees.ee/3857103/andres-reimer-rail-balticuga-eksiteele>. 02.10.2016

Sadakonna avaliku elu tegelase väide, et Rail Baltic oma praegu kavandatud kujul seab ohtu eesti rahva ja maa tulevik, ei kõla usutavalt. Küll aga satuvad ohtu Venemaa Raudteede äriplaanid.

Rail Balticu rajamine ärritab kolme huvigruppi. Mõned tartlased ei suuda alla neelata, et uus raudtee hakkab kulgema läbi Pärnu ning rahvusvahelisust janunev ülikoolilinn jääb liinist ilma. Teisena valutavad kohalikud maaomanikud ja looduskaitstjad südant traktorite ja põtrade liikumisteede pärast.

Kolmas ja kõige mõjuvõimsam huvigrupp on 1520-millimeetrise raudteelaiusega Venemaa raudtee, mis sõna otseses mõttes suudab liigutada mägesid ja valitseb taristut Soomest kuni Mongooliani.

Rail Baltic mõjub sellele süsteemile justkui koeranael kannikal. Moraalne kahju tuleb asjaolust, et Euroopa 1435-millimeetrine rööpalaius lükatakse raudteimpeeriumi ribide vahele. Venemaa Raudteed soovib

ise ehitada 1520 raudteeliini Slovakiast Košicest Viinini. Samuti põhjalõunasuunaline Rail Baltic kerkis selle projekti kõrvale ohtliku konkurendina, sest võisteldakse samade klientide pärast, kes liigutavad oma kaupu samal suunal.

Eurooplaste ehitatav Rail Baltic on palju efektiivsem ja konkurentsiivõimelisem. Kui meie kavatseme 728 kilomeetri pikkuse Rail Balticu valmis ehitada ligi nelja miljardi euroga, siis Venemaa Raudteed tahab 450-kilomeetrisse Viini taristusse matta üle kuue miljardi euro. Ilma sõrmi painutamata arvutame, et Venemaa kavatseb kulutada ühe raudteekilomeetri rajamiseks enam kui kaks korda rohkem kui Rail Balticu rajajad. Kahe raudtee konkurents võidab efektiivsem. Samuti võivad rahaallikad hakata esitama tülikaid küsimusi suurte kulude kohta.

Tõenäoliselt muudavad Kremli raudteeprojekti kallimaks nn humanitaarsed kuluartiklid, mida euroopalikesse rajatistesse sisse ei kirjutata. Siit saame tõmmata ühendusjoone Eestisse. Meie rikkusime suhted Venemaa raudteega kuus aastat tagasi, kui kaitsepolitsei avalikustas, et Venemaa Raudteede president Vladimir Jakunin lubas Edgar Savisaarele, et Keskerakond saab parlamendivalimisteks 1,5 miljonit eurot toetust.

Kättemaksuks blokeeris Jakunin Eesti-suunalised raudtee kauba-veod ja seda needust pole Eesti transiidiarilt tänaseni ära võetud. Veel enne ametist tagandamist ja Venemaa Ukraina-vastast agressiooni avaldas Jakunin intervjuus venekeelsele Delfile oma käsitluse eestlastest, keda ta võrdles kirikutrepil laulvate kerjustega. Kui mina oleksin Venemaa spindoktor, siis ma ütleksin nüüd Eesti transiidiettevõtjatele, et kui nad toetaksid Rail Balticu vastast kampaaniat, võiks see aidata kaasa raudteeblokaadi lõpetamisele. Maksaks see mängu kõrgete panuste kõrval sente, sest kerjused palju ei vaja.

Kuna aga Rail Balticu peatamist nõudvalt kirjalt leiab vaid vaimueliidi esindajaid, siis nagu näha, võib eksiteele sattuda ka sõltumatu mõtte-töö tulemusel.

Kas Rail Baltic on Eesti Nokia?

Priit Humal

<https://arvamus.postimees.ee/3877299/priit-humal-kas-rail-baltic-on-eesti-nokia>. 16.10.2016, 16: 43

Uue kiire raudtee entusiastid püüavad riske võttes saavutada imet nii valimiskiiruse kui ka raudtee tulemuslikkuse poolest. Miks siis ikka on neid, kes seda selget edulugu veel ei mõista, küsib Priit Humal kodanikuühendusest Avalikult Rail Balticust.

Kui tavaliselt planeeritakse suuri taristuobjekte aastakümneid, nagu näiteks Øresundi silda (esimene projekt esitati 1936), või isegi aastasadu, nagu Eurotunnelit (esimene projekt valimis 1802), siis Rail Balticut rajades võetakse ühisettevõtte juhi Baiba Rubesa sõnul eeskuju idufirmadest! Loe: kiiresti ja riskides edulugude hulka! Idufirma õhinaga investorite otsimist järgib ka Andres Kaju Rail Balticu PR-juhina. Idee: majanduskasvu ja euroopalikkuse müümine avalikkusele. Seejuures on kerge unustada, et enamik idufirmadest ei jää ellu. Idufirmade loomine ja kadumine on normaalne ja innovaatiline õppimisprotsess. Taristuobjektid seevastu mõjutavad paljude inimeste elu, kes ei osale õppimisprotsessis, ning nendega ei mängita.

Lugu jätkub ...



RAIL BALTIC – et unistusest ei saaks veskikivi kaela

Kalev Kukk

<https://digileht.maaleht.delfi.ee/arvamus/rail-baltic-et-unistusest-ei-saaks-veskikivi-kaela?id=76797382>. *Maaleht 19.01.2017*

Kurb, kui Rail Balticu tulevasi kasutusvõimalusi ja ekspluateerimiskulusid silmas pidades peame ühel hetkel tunnistama, et ehitamisrõõm ei kaalu üles pealemaksmist.

Rail Balticu idee läks ringlema kiire reisirongina Tallinnast Berliini. Õnneks mõistsid mõtte algatajad õige pea, et inimesi, keda sellel raudteel sõidutada, lihtsalt ei ole. Hea kui õnnestub kedagi Riiga vedada. Nokk saadi lahti, saba jäi aga endistviisi kinni. Milles asi? Jätan siinkohal teadlikult kõrvale keskkonnalised ja regionaalsed probleemid ning võtan vaatluse alla üksnes majandusega haakuvad murekohad. Nende juures pole tegelikult eriti suurt vahet, kas unistuste Rail Baltic läheb üle Pärnu või Tartu. Rusikareegel ütleb, et kui kavandatud kiirus suureneb aritmeetilises progressioonis, siis taristu ehitus- ja ekspluatatsioonikulud geomeetrilises. Ehk et hakkama saaksime kolm-neli korda odavamalt. Kuna Eestis ei leia parimagi tahtmise korral lõunasse saadetavat kaupa, on unistused süüdimatult pandud Soomele. Ent kust pärineb see Soome kaup, mis võiks Rail Balticu abil leida tee lõunasse? Kui reisijaid pole ja ka kaup pole, kes siis maksab kinni ekspluatatsioonikulud?

Edasi lugemiseks: ...

152 kiri: Avaliku elu tegelaste pöördumine: Eesti vajab raudteed Euroopasse, kuid mitte praegu planeeritud kujul

PM

<https://arvamus.postimees.ee/3991809/avaliku-elu-tegelaste-poordumine-eesti-vajab-raudteed-euroopasse-kuid-mitte-praegu-planeeritud-kujul>.

Postimehe veeb 25.01.2017



FOTO: Aldo Luud / Õhtuleht

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

Eesti on alati olnud nutikate ja mõistuspäraste lahenduste maa. Kirjeldus “väike rahvas, aga suur mõtlemine” on seni käinud eeskätt seda teed pidi, et mõõdukate vahendite abil leitakse tõhusad lahendused. Seda ilmestab meie kiire edasimineku e-riigi ülesehitamisel ning palju muudki.

Eesti väärib korralikku ja mõistlikku raudteeühendust riigi sees ja Euroopaga, kus saab mõistliku hinnaga sõita:

1. 3–3,5 tunniga Tallinnast Riiga ja sealt edasi Euroopasse;
2. 90 minutiga Tallinnast Tartusse, Pärnusse ja Viljandisse;
3. 2 tunniga Tartust Riiga.

Kavandatud Rail Balticu kontseptsioon vajab muutmist, sest:

1. Praegu kavandatav RB ei too odavat ega kiiret reisimisvõimalust Euroopasse, nagu alguses arvati. RB ühendab vaid Tallinna ja Leedu-Poola piiri. Edasine on jätkuvalt ebaselge.

2. Kaubavedu rööbiti merega, nii nagu praegune RB koridor kulgeb, pole majanduslikult mõttekas. Merevedu on palju odavam ja keskkonnasäästlikum. Praktikas pole paralleelselt merega kulgevate raudteekaubavedude prognoosid täitunud. Ka Soomest viidaks kaup Poola või Saksa-maale meritsi, mitte RB-l. Kaubaveoks pole vaja 240 km/h võimaldavat raudteed, sest kaubarongide sõidukiirus on alla 120 km/h.

3. Alakasutatud RB ei too majanduskasvu, vaid täiendavat kulu kümneid miljoneid eurosid aastas. Juba praegune raudteeliiklus Eestis on kahjumis ja vajab riigieelarvest 40–50 miljonit eurot aastas. Nii mõjub uus RB hävitavalt senisele raudteevõrgule ning Eesti elanike liikumisvõimalustele raudteel.

4. RB suurendab julgeoleku- ja majandusriske, kuivõrd RB tasuvusarvutused näevad ette suurt kaubavoogu Venemaalt, millele ei saa kindel olla.

5. Kahju loodusele on palju suurem, kui kiirustades tehtud analüüsid näitavad. Looduskeskkonna kahjustamist ei ole võimalik vältida vaid tunnelite ja ülekäiguteede rajamisega põtradele, tegemist on ka ulatusliku veerežiimi häirimise, metsade ja soode hävitamise ning maavarade kaevandamisega.

6. RB sotsiaalmajanduslik analüüs on täiesti tegemata ning sotsiaalse keskkonna pikaajalised kahjud käsitlemata. Sotsiaalselt vastutustundlik majanduse arendamine peab üleilmse osise kõrval vastutuse võtma ka kohalikus kogukonnas, lokaalses mõõtnes.

7. Eestile nii olulise projekti puhul nagu RB pole mõeldav ebatäpse informatsiooni edastamine ega mis tahes asjakohaste dokumentide ametkondlik salastamine. Ei piisa kodanike vormilisest kaasamisest, RB rajamise otsus saab langeda vaid juhul, kui kodanikud mõistavad, millega tegu. Novembris 2016 Turu-uuringute ASi korraldatud küsitluse järgi pidas 68% vastajaist ennast RB osas vähe informeerituks. Me ei taha ju, et RBga korduks – aga palju suuremas mõõtmes – Saaremaa süvasadama, Utah' põlevkivikaevanduse või Estonian Airi lugu.

8. EL ei kingi meile RBd. See on ka meie raha ja meil on kohustus kasutada seda säästlikult ja otstarbekalt, arvestades nii Eesti kui ka Euroopa vajadusi. Käesolevaks rahastusperioodiks oleme saanud seitsmendiku RB ehitusrahast. Järgmiseks eelarveperioodiks, mis algab 2021. aastal, EL lubadusi anda ei saa. Kui meile ka eraldataks taas uus seitsmendik RB jaoks, peame ülejäänu leidma ise: kas võttes laenu või kasutades teisi abiprogramme. Kuna riigile on kõigi projektide jaoks kokku eraldatud kindel summa, jääksid RB eelistamisel eurorahata teised ettevõtmised: maanteed, veevärk, koolid.

9. Meist rikkamateski riikides ehitatakse rahvusvahelisi rongiliine nii, et need ühtlasi rahuldaksid võimalikult paljude elanike transpordivajadusi: raudteed läbivad linnu ja asulaid ning seal sõidavad nii kiired kaugkui lähirongid.

Seega pole korraliku rahvusvahelise ja riigisisese raudteeühenduse siseseadmiseks tarvis ehitada uut ja hirmkallist teed, millega kaasnevad halvad majanduslikud, sotsiaalsed ja ökoloogilised tagajärjed. Sama eesmärgi saavutamiseks saab kasutada olemasolevaid trasse, kus rongid liiguvad 160 km/h, mis omakorda võimaldab hoiduda trassi laustarastamisest ning kaotab vajaduse kõikide ülesõitude ja -käikude kahetasandilisuse järele. See omakorda vähendab oluliselt ehituse hinda ja ülalpidamiskulu ning ei tekita pöördumatuid majanduslikke, sotsiaalseid ja ökoloogilisi tagajärgi Eestile. Ning lõpuks ei too see kaasa ka reisiaja olulist pikenedamist isegi mitte Pärnu suunal, mujal aga paranevad liikumis-tingimused märgatavalt.

Seetõttu oleme seisukohal, et Rail Balticu rajamine praegusel kujul tuleb peatada ja asuda kavandama Eesti vajadustest lähtuvad raudteed. Sest raha eest, mis me nuginii ise peaksime RB-le kulutama, saaksime palju parema lahenduse.

Ave Alavainu, Grete Arro, Anzori Barkalaja, Anne Daniel-Karlsen, Helje Eelma, Jaan Einasto, Rein Einasto, Mart Einpalu, Eenok Haamer, Lehte Hainsalu, Vootele Hansen, Toomas Haug, Riina Hein, Eik Hermann, Mati Hint, Mart Hiob, Tiina Hiob, Indrek Hirv, Priit Humal, Kalev Härk, Aapo Ilves, Heigo Jelle, Jaak Johanson, Kärt Johanson, Jaak Jõerüüt, Õnne Jõgi, Arvo Järvet, Toomas Jüriado, Robert Jürjendal, Fred Jüssi, Mart Jüssi, Ahto Kaasik, Jaak Kangilaski, Jaan Kangilaski, Mart Kangur, Mihkel Kangur, Jaan Kaplinski, Margus Kasterpalu, Ülle Kauksi, Toomas Kiho, Mart Kivastik, Orest Kormašov, Ülo Krigul, Kalev Kukk, Toomas Kukk, Egge Kulbok-Lattik, Jako Kull, Kalevi Kull, Mihkel Kunnus, Marju Kõivupuu, Urmas Kõljalg, Tõnis Kõrvits, Tõnu Kõrvits, Ragne Kõuts, Karli Lambot, Anu Lamp, Olaf Langsepp, Raho Langsepp, Kalev Lattik, Peeter Laurits, Marju Lepajõe, Leida Lepik, Märt-Matis Lill, Pille Lill, Aleksei Lotman, Viivi Luik, Tõnis Lukas, Regina Lukk-Toompere, Alo Lõhmus, Asko Lõhmus, Maarja Lõhmus, Jaak Maandi, Ülo Mander, Rein Maran, Heino Mardiste, Anneli Meri, Valdur Mikita, Toomas Muru, Ingmar Muusikus, Sulev Mäeltsemees, Tõnis Mägi, Rein Männiste, Silvia Nagelmaa, Jaan Nuga, Endel Oja, Eve Oja, Mart Orav, Tanel Ots, Taavi Pae, Hannes Palang, Jüri Parik, Aare Pilv, Martti Preem, Margus Punab, Liisa Puusepp, Ivar Põllu, Tiit Pääsuke, Juhani Pütsepp, Vladas Radvilavičius, Rea Raus, Jaan Riis, Tiit Riismaa, Jaanus Rohumaa, Riina Roose, Emil Rutiku, Aivar Ruukel, Remo Savisaar, Jüri-Karl Seim, Kalev Sepp, Hiljar Sibul, Mari Sibul, Riho Sibul, Gennadi Skromnov, Kärt Summatavet, Kalle Suuroja, Marek Tamm, Tõnu Tannberg, Andres Tarand, Urmas Tartes, Juhan Telgmaa, Ene-Margit Tiit, Valdur Tiit, Toomas Tiivel, Peep Tomingas, Tiia Toomet, Kalle Toompere, Toomas Trapid, Helena Tulve, Jaan-Eik Tulve, Aleksei Turovski, Pärtel Tõnsberg, Erkki-Sven Tüür, Kristina Ude, Jaak Uibu, Jaan Undusk, Maarja Undusk, Marju Unt, Emil Urbel, Arne Uusjärv, Tiit Vaasma, Eero Vainikko, Maarja Vaino, Kalle Vellevoog, Alar Veraksitš, Villu Veski, Tõnu Viik, Kaupo Vipp, Peeter Volkonski, Ülo Vooglaid, Hannes Võrno, Airi Värnik

“Rahva teenrid”: Rail Baltic pole kuigi mõistlik projekt

<https://www.err.ee/581518/rahva-teenrid-rail-baltic-pole-kuigi-moistlik-projekt>. ERR portaal 28.01.2017

Vikerraadio saates “Rahva teenrid” osalenud ajakirjanikud Urmet Kook ja Mikk Salu leidsid, et Rail Baltic osutub Eestile liigseks rahaliseks koormaks.

Urmet Kook rahvusringhäälingust märkis, et kuigi Euroopa Liit on andnud suurprojektile maksimaalse rahastuse, pole mingisugust kindlust selles, et järgmise eelarveperioodi EL-i rahastuse määr pole väiksem.

“Meil tuleb ikkagi ise rohkem maksta. Jutt, et ehitame Euroopa raha, ei vasta tõele, vaid võtame väga pikaks ajaks rahalise kohustuse, mis igal aastal hakkab riigieelarvest viima väga palju raha,” tõdes Kook.

Kook märkis, et ta hea meelega sõidaks rongiga kiiresti Riiga, kuid Berliini kindlasti mitte, vaid eelistaks lennukit. Positiivset nägi Rail Balticu puhul Kook seda, et on tekkinud arutelu Eesti-Soome tunneli üle, mis kunagi tundus täiesti utopiline projekt.

Mikk Salu Eesti Ekspressist tunnistas, et on Rail Balticu suhtes olnud algusest peale skeptiline või pigem vastu. “Arvan, et see risk, et Rail Baltic ei tasu ennast ära, on väga kõrge - jääme sellele igavesti peale maksma, ehitus läheb kallimaks kui näitavad kalkulatsioonid,” oli Salu umbusklik.

Ta avaldas kahtlust, et ehitus kulgeb nagu planeeritakse ja tõi näiteks praamihanke, kus tähtaegadest ei suudetud kinni pidada. “Sama rahaga saaks palju paremaid asju teha, näiteks Estonian Airi kümme korda üles ehitada ja põhja lasta,” tähendas Salu, lisades, et reisirongiliiklus ei tasu end ära, kuna riik peab hakkama sellele peale maksma.

Salu märkis, et otsustajad on lihtsalt endale pähe võtnud Rail Balticu ehitamise ega tunnista vastaste argumente.

Transpordi- ja logistikaekspertide pöördumine: poole miljardi euro küsimus ehk mida muud saaks Rail Balticu omaosaluse eest?

Hannes Luts, Karli Lambot, Alvar Tõruke, Jaan Lepp, Meelis Arumeel, Peep Tomingas, Parbo Juchnewitsch

<https://epl.delfi.ee/arvamus/transpordi-ja-logistikaekspertide-poordumine-poole-miljardi-euro-kusimus-ehk-mida-muud-saaks-rail-balticu-oma-osaluse-eest?id=77244280>. EPL 16.02.2017

Selle summa eest saaks kogu olemasoleva Eesti raudteevõrgu kiiruse suurendada 160 km/h-ni. Nii saaks Tallinnast Tartusse pooleteise tunni- ga, Valka pisut üle kahe ja Riiga 3,5 tunniga. Pea kõik teised raudteega ühendatud Eesti linnad asuksid Tallinnast alla kahetunnise rongisõidu kaugusel.

On ilmselge, et Eesti vajab korralikke raudteid, mis toimivad nii rahvus- vaheliselt kui ka riigi sees. Ka meil oleks väga hea meel, kui Tallinnast viiks rong Riiga ainult kahe tunniga. Paraku näitab Eesti praegune ma- janduslik reaalsus, et selle eesmärgi saavutamine nõuab hoolimata EL-i kaasabist ohvreid, sest mida uhkemat ja kiiremat raudteed me soovime, seda vähem raha jääb teiste objektide ja riigi ülesannete tarbeks.

Rongiga sõitjate vedamine kaugustele, milleks kulub üle nelja-viie tunni, ei konkureeri aja ega hinna mõttes lennukitega. Kuna Poolas ei ole meile vajaliku kiirraudtee rajamist lähematel aastakümnetel ette näha, siis seda enam on Poola-Leedu piirini sõitmine kiirusel 240 km/h küsita- va väärtusega luksus. Kaubavedude tarbeks pole jällegi tarvis kiirraud- teed, sest kaubarongid ei liigu üle 120 km/h ja suuremahuline raudtee- kaubavedu meretee kõrval nagunii ei konkureeri.

Samal ajal on uute reisirongide tulekuga plahvatuslikult suurene- nud nõudlus riigisisese sõitjateveo järele, mistõttu muutub meie prae- guse raudteevõrgu uuendamine üha olulisemaks. Raha selleks aga napib, sest kaubamahud on kokku kuivanud. Ainuke pääsetee on riigieelar- vest rahastamine. Ometi näeme, et isegi praeguse raudteevõrgu üsna

tagasihoidlike vajaduste katmiseks on riigi vahendeid väga raske leida. Kiiruste suurendamise plaanid on majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi kinnitusel külmutatud.

Seisame silmitsi kummalise olukorraga: ühest küljest tahame ehitada üle 200 km uut raudteed, teisest küljest tuleme vaevu toime praeguse võrgu ülalpidamisega ja olemasolevate kiiruste hoidmisega. Seepärast on tõenäoline, et Rail Balticu otsetrassi nimel tuleb ohverdada osa meie praegustest raudteedest. Kas me oleme selleks valmis?

Lugupeetud riigikogu liikmed ja kaaskodanikud! See küsimus on kõigile meile. Vaagigem seda.

Kujutlegem kaalusid. Ühele kaalukausile asetagem hüpoteetiline olukord, kui praegustel tingimustel plaanitav Rail Baltic peaks valmima. See tähendab, et Eesti pinnale tekib uus raudteetaristu: 1435 mm rööpmevahega trass Pärnu kaudu Riiga maksumusega 1,3 miljardit eurot.

Eesti maksumaksja omaosalus sellise Rail Balticu rajamises on ebaselge, kuid vajalike lisatööde tõttu tõenäoliselt vähemalt pool miljardit eurot. See summa võib aga märgatavalt suureneda, nagu igasuguste ehituste puhul tavaliselt juhtub, sest rahastamine pärast 2021. aastat on kõigi jaoks teadmata.

Teisele kaalukausile asetagem võimalus needsamad 500 miljonit eurot kulutada olemasoleva 1520 mm raudtee rekonstrueerimiseks. Selle summa eest saaks kogu olemasoleva Eesti raudteevõrgu kiiruse suurendada 160 km/h-ni. Nii saaks Tallinnast Tartusse pooleteise tunniga, Valga pisut üle kahe ja Riiga 3,5 tunniga. Pea kõik teised raudteega ühendatud Eesti linnad asuksid Tallinnast alla kahetunnise rongisõidu kaugusel.

Kui meil oleks 700 miljonit eurot, siis võiksime ka Tallinna-Tartu-Valga liini ja Tallinna-Narva liini elektrifitseerida. Nii väheneksid märgatavalt rongioperaatorite kulud ning tekiks huvi kommertsalustel liinide käivitamise vastu Tallinnast Tartu ja Peterburi poole. Kokkuvõttes paraneks kogu olemasoleva raudteevõrgu tasuvus, sest sõitjate arv suureneks.

Kaugliikluse tarvis saaks kasutada kallutustehnoloogiaga ronge, mis võimaldaksid kiirust veel 20–25% lisada. Ka rööpmelaius pole ületamatu takistus – tänapäeva tehnoloogia võimaldab ehitada veermikke, mille rattatelgede vahekaugus on muudetav. Saame hoiduda raudtee

laustarastamisest ning kaotame vajaduse kõikide ülesõitude ja -käikude kahetasandilisuse järele. Selline lahendus ei viiks meid küll nii kiirelt Riiga kui otsetrass, kuid ohvreid tuleks meil seejuures tuua märksa vähem.

Nii pole korraliku rahvusvahelise ja riigisisese raudteeühenduse siseseadmiseks tarvis ehitada uut ja kallist trassi, millega kaasnevad halvad majanduslikud, sotsiaalsed ja ökoloogilised tagajärjed. Rail Balticu praegusel kujul ehitamine tähendab paratamatult vähemalt osa olemasolevate raudteetrasside hääbumist, sest neil on olenemata reiside hulgast ja kaubakogustest kindlad püsikulud. Rail Balticu suunamine läbi Tartu-Valga aitaks sellist probleemi vältida. Nii on ühel kaalukaasil osa Eestimaa väga kiire raudteeühendus meie naaberriikide pealinnade ja Riia lennujaamaga, teisel kaalukaasil Eesti ühtlasem areng ja ääremaastumise leevendamine.

Kolm korda odavam olemasoleva raudtee rekonstrueerimine on Rail Balticu reaalne alternatiiv, tuleb ainult välja selgitada kodanike tahe ja see rahvaesindajate voliga tegelikkuseks muuta.

Ekspertidena oleme seisukohal, et Rail Balticu kavandamine praegusel kujul käib meile üle jõu ja tuleks peatada. Teeme ettepaneku kaaluda Rail Balticu kavandamist Baltimaid ühendava 1520 mm raudteena trasil Tallinn-Tartu-Valga-Riia-Panevėžys-Kaunas (Vilnius). Kui leedulased, lätlased ja eestlased teevad kaalutletud ja teadliku valiku ning eelistavad siiski üheskoos nn Euroopa laiusega raudtee rajamist, siis selleks tuleks kasutada olemasolevaid raudteekoridore. Seejuures tuleb valitsusel esitada selge plaan ja leida alternatiivsed rahalised võimalused 1520 mm rööpmelaiusega raudteevõrgu rekonstrueerimiseks.

Me ei tea peaaegu midagi sellest, kuidas Rail Balticut juhitakse

Katrín Idla ja Marek Strandberg

<https://arvamus.postimees.ee/4098875/katrin-idla-marek-strandberg-me-ei-tea-peaaegu-midagi-sellest-kuidas-rail-balticut-juhitakse> 03.05.2017, 13.08

Kas riigikogul ikka on kontroll selle üle, mida ametnikud ja Rail Balticu ettevõtete võrgustiku tegelased teevad, küsivad tehnoloogiaekspert Katrín Idla ja ettevõtja Marek Strandberg.

Meile on alati rongiga reisimine meeldinud. Hästi korraldatud raudteeühendus teeb vahemaad lühemaks. Arhitektid, planeerijad ja geograafid räägivad Rail Balticu (RB) puhul aegruumist. Mitte küll sellest Einsteini omast, vaid sellest, kuidas kiirus toob huvipakkuvat lähemale. Lendamiskiirus on just seetõttu muutnud maailma väga kompaktsaks kohaks. Eriti põnev muidugi, kui saaks veel Soome lahe alt Helsingi aegruumelt Tallinnaga kokku sulatada. Laevade paaritunnised retked Helsingit Tallinnaga kokku ei sulata, küll teeks seda tunnel.

Paari tunni asemel poole tunniga Tallinnast Helsingisse jõudmine oleks sama kui autoga Piritalt Mustamäele tööle sõitmine. Võimalikuks saaks sel marsruudil igapäevane töölkäimine, õhtune teatri- või kontserdikülastus, kaubanduse elavdamisest jms rääkimata. Tegemist oleks kindlasti ülesajandilise mõjuga ettevõtmisega. Kaksiklinnade idee on juba vana, kuid vaid tunneli abil saaksid kaks linna päriselt üheks. Päriselt, st kultuuriliselt, majanduslikult, sotsiaalselt...

Aga nüüd selle Rail Balticu juurde tagasi. Tegemist on arusaadavalt suure ettevõtmisega ja asja korraldajad on avalikkuse ette toonud kõik võimalikke plaane. Avalikult on võideldud ühtede trassivalikute poolt ja teiste vastu. Oleme kuulnud vaidlusi, kas trass peaks kulgema Pärnu või Tartu kaudu. Me oleme kuulnud ja lugenud, et uus trass Pärnu kaudu löikaks läbi ökosüsteemi. See on iseenesest ju õige, kui asja teha tehnoloogiliselt ja ökoloogiliselt teadmatul või rumalal moel. On ilmne, et tehniliselt on võimalik trassi tõsta sildadele ning vajalikke sambaid saab ehitada soid kuivatamata.

On ka ilmselge, et trass Tartu kaudu lõikaks samuti läbi ökosüsteemi. Trassi planeerimise ja projekteerimise puhul on põhiküsimuseks oskus mõista ja kombineerida ökoloogilist ja tehnoloogilist teadmist. Nende teadmiste põhjal koostatud projekte ja analüüse on võimalik omavahel võrrelda. Siiani pole aga teada, milliseid tehnoloogilisi või ökoloogilisi lahendusi üldse omavahel võrreldakse või kes seda kompleksset infrastruktuuri sisuliselt arendab, planeerib ja projekteerib? Kes ja millise teadmise põhjal koostab lähteülesandeid? On ju ilmne, et kõiki Balti riike läbiv RB trass ei ole trammiliin nr 4, mida ehitatakse linnakeskkonda olemasolevat rööpapaari uuea vastu vahetades ja uue trammi hanget korraldades.

Pilk Lätis paikneva Balti riikide ühisettevõtte RB Rail kodulehele ütleb, et see näeb välja nagu klientidega otsesuhtlust kartva telekommunikatsiooniettevõtte oma. Ei mingeid kontakte, pöörduda saab vaid kommunikatsioonijuhile poole.

RBD elluviivate inimeste ametite ja rollide kohta saab aimu vaid siis, kui mõni neist avalikkuse ette esinema saadetakse, või siis mõnest harvast pressiteatest. Ometi on tegemist Euroopa Liidu ja riikide maksu- maksjate rahast ülalpeetava ettevõttega. Inimestel pole võimalik teada saada, millal, kelle poolt ja milliste kriteeriumite alustel on kedagi sellesse süsteemi tööle kutsutud ja ametisse määratud.

Enamgi, me ei tea nende inimeste oskustest, kompetentsist või tööülesannetest mitte tuhkagi. Miks siis peaks? Lihtsal põhjusel: tegemist on sedavõrd kompleksse projektiga, kus inseneeria on tihedalt seotud nii ökosüsteemi kui sotsiaalsesse süsteemi. Sellise trassi loojate jaoks peaks integreeritud mõtlemine ja toimimine loomulik oskus olema. Isegi vilunud raudteeinseneri või tubli logistiku jaoks on see reeglina lihtsalt üks sisend näiteks keskkonnamõtjude aruandest. Paraku on kogu projekt oma loomult tehnoloogilise, keskkondliku, majandusliku, sotsiaalse ja rahvusvahelise iseloomuga.

Eelmisel nädalal saime näiteks pressiteatest teada, et RB Raili juhatus on täienenud ühe endise Lemminkäinen Eesti ASi töötaja võrra. Pressiteates väidetakse, et Lemminkäinen on Eestis tegelenud RB ehitamise ettevalmistamisega juba 2014. aastast. Kas tõesti? Kõlab ju usumatuna. Sama hästi võib tegemist olla blufiga, et ennast tulevastele peremeestele kompetentseks ja asjatundlikuna näidata? Millal aga korraldati avalik konkurss sellele

ametikohale? Kes neid inimesi valib või määrab? Vastus on, et me ei tea.

RB juhtimisstruktuur on erakordselt hägune. Loodud on Rail Baltic Estonia OÜ nimeline valdusettevõte, mille ülesanne on Eesti huvide esindamine ning haldus- ja tehniliste ülesannete täitmine. Ettevõtte ainsa kodulehena välja reklaamitud portaalis <http://www.railbaltic.info> pole võimalik lugeda midagi ei valdusettevõtte juhtide, struktuuri ega töötajate kohta. Ometi peaks ju just see ettevõtte korraldama ja koordineerima kogu suurprojekti planeerimist ja ehitamist? Kes valmistab ette hankeid, kuulutab neid välja ja valib võitjaid?

Tundub et RB elluviimise kõik niidiotsad jooksevad majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumisse, kes on projekti tellija. Kes on aga projekti täitja? Kas projekti planeerivad ja viivad ellu riigiametnikud? Loodud on geniaalne vastutust hajutav juhtimisstruktuur ning jääb mulje, et RB ehitatakse maakondlike lõikude kaupa ja kellelgi polegi ülevaadet projektist kui tehnoloogilisest ja ökoloogilisest tervikust. Kujutlegem aga pintsakut, mille iga detail ömmeldakse erinevas õmblustöökojas, seal olemasolevatest materjalidest ning erineva kogemusega õmbleja poolt lähtudes keskmise eestlase mõtudest. Kas telliksite?

On üsna ilmne, et alates esimesest RB teema kristalliseeruma hakkamise päevast, kui oli selge, et suur raharong hakkab Eesti, Läti ja Leedu poole liikuma, on igasugused pisemad ja suuremad tegelased sättinud end sellest voost osa saama. Suur motivaator on arusaadavalt soov maa-ostudeks mõeldud rahast osa saada. See on magus ports, mis Eestis võrreldes Läti ja Leeduga palju suuremana planeeritud.

RB avalike suhete meeskond väärrib aga kindlasti aasta või isegi kümnenääd ajupesija auhinda. Kogu suhete võrgustik ja personaalia ning olemuslikud tegevused, mis on loomulikult kogu majandustegevuse päris aluseks, on avalikkuse eest varjus. Söödaga heidetud konks on ka alla neelatud. Keskkonnakaitsjad arutavad kirglikult, kui halb on otsetrass ja mida kõike arvestada tuleks. Logistikaasjatundjad arvutavad sendi täpsusega kulusid ja arvavad, mida ja kuidas teha tuleks. Rööbiti aga määrab keegi kuskil tööle inimesi ja korraldab juba hankeid.

Need on vaid personaalia killud, aga tervikpilt on teada üksnes vähestele. Need vähesed on kindlasti tippametnikud. Varemgi on avaldatud arvamust, et ametnikud on moodustanud Eestis omaette seisuse

– bürokraadli. Seadusandja nõrk kontroll ja avalikkuse mujale suunatud tähelepanu võimaldab eesti bürokraadlil lahedalt kaalutlusõigusest ja infomonopolist lähtuvalt toimida.

On kujunenud olukord, kus riigikogu valmistub Rail Balticu asjus sõlmitud lepinguid riiklikult ratifitseerima. Üsna huvitav, sest veel eelmisel nädala ei olnud avalikult kättesaadav avaliku raha eest tehtud Ernst and Youngi uuring, millest avalikkusele jagatakse Power Pointi vahendusel kauneid pildikesi ning professionaalselt ette loetavaid tõlgendusi, mida siis avaliku elu tegelased ka kinni püüavad ja edasi korrutavad. Asjaolu, et analüüsi ennast siiani nähtud polegi ja lugeda seda ka ei saa, ei näi isegi riigikogu otsustajaid häirivat.

Avalikkusele demonstreeritakse RB eelkokkulepetest, lepingutest, aruannetest ja tegevustest vaid üksikuid, kommunikatsiooniettevõtte poolt välja valitud ilupilte. Juhtimisstruktuuri hägusus jätab mulje, et tegelikku ülevaadet suurprojektist pole kellelgi või siis on see vaid üksikute väljavalitutel. See omakorda on aga suurepärane pinnas käsi peseb kätt stiilis sõbramehelikeks toiminguteks ja vastutulekuteks.

Lõpetuseks on oluline viidata veel ühele eelmisel nädalal jõuliselt demonstreeritud aspektile. RB toob ettevõtluse hindamisel mängu sootuks uue majandusliku mõõtme, milleks on kompleksne kasu. Ernst and Youngi salauuring viitavat nimelt sellele, et rahaliselt on projekt küll suures miinuses, aga kasu majandusele avaldub kaudselt. Näiteks keskkonna (müra vähenemine) või sotsiaalsete (sidususe suurenemine) efektide näol. Iseenesest ju õige ja arusaadav, kuid praeguses õigusruumis reguleerimata lähenemine.

Seadusruumist väljapoole jääv on paraku hinnatav kui vastutuse hajatamise järjekordne viis. Õiguslikult eeldaks selline lähenemine sotsiaalse ettevõtluse legaliseerimist, kus kaotatud kapitali saab asendada näiteks edukalt seotud süsihappegaasi või siis vähendatud müraga. Praegu Balti riikide ega ka Euroopa Liidu seadused seda ei võimalda. Vaevast et RB arvukas töötajas- ja juhtkond oleks valmis juba praegu palga saama vähendatud müra detsibellides või tekitamata süsihappegaasis. Kohalikku, veokilomeetrite ja väetisetonnide vaba toitu tootvad ettevõtted saaksid vajalikud ärilised eelised, kui RB äris kasutatud loogika ka nendeni ulatuks. Kui, siis võrdsed võimalused ikka kõigile!

Küsimus, millele võiks osata iga riigikogu liige enne hääletust vastata

Mihkel Kangur

<https://arvamus.postimees.ee/4101813/mihkel-kangur-kusimus-millele-voiks-osata-iga-riigikogu-liige-enne-haaretust-vastata>. 05.05.2017, 13.31

Läbipaistmatus Rail Balticu projekti korraldamises võib viia tulemuseni, kus oleme ära raisanud suure hulga eestlaste ja teiste eurooplaste raha, kuid kvaliteetset kauba ja reisirongiühendust meil Euroopaga ikka ei ole. Seetõttu peaks iga riigikogu liige enne hääletama asumist suutma vastata ühele küsimusele, kirjutab Eesti Geograafia Seltsi president Mihkel Kangur.

Kas projektis ette nähtud Rail Balticu praegune koridor on optimaalseim valik ja millel see veendumus põhineb?

Teatavasti on trassi valik ära määratud vaid ühe pealiskaudse uuringuga, mille tegi 2011. aastaks AECOM. Toonasel valitsusel kulus vaid kolm kuud otsustamiseks, et AECOMi soovitatud koridor on parim. Siis jäi valitsusel arutamata trassivaliku laiem sotsiaalmajanduslik mõju. Sellele küsimusele üritab vastust anda Ernst&Youngi tehtud tasuvusuuring.

Mõlema, nii AECOMi kui ka Ernst&Youngi uuringu puhul on probleemiks fenomen, mida tuntakse kui cherry-picking (kirsi noppimine). Kui uuringu tulemused ei vasta soovitele, siis valitakse andmetest välja need, mis toetavad soovitud tulemust, ning jäetakse tähelepanuta või vähendatakse nende andmete tähtsust, mis soovitud tulemust ei toeta.

Müra on vaid üks mõõdik

Infrastruktuuriobjektide tasuvusanalüüsi puhul võrreldakse sarnastes mõõdetavates ühikutes nii kulusid kui ka võimalikke tulusid. Selleks viiakse nii majanduslikud, sotsiaalsed kui ka keskkonnanäitajad võrreldavale ühikule, milleks tavaliselt on raha.

Kui Rail Balticu majandusliku tasuvuse puhul osundatakse laiemale majanduslikule mõjule, siis sarnases mõõtkavas tuleb vaadelda nii

sotsiaalseid kui ka keskkonnavalaseid tulusid ja kulusid. Metoodikad sel-liste analüüside tegemiseks on olemas ja ka laialt kasutusel.

Avalikkusele kättesaadavaks tehtud Rail Balticu arenduse dokumen-tides on esitatud vaid väga üksikutel näitajatel põhinevaid või väga kit-sast territooriumi hõlmavaid näitajaid.

Näiteks trassivaliku keskkonnamõjude hinnangutes on kõige laie-malt käsitletavaks alaks üks kilomeeter kummalgi pool planeeritavat raudteed, kus vaadeldakse ehitise mõju pinna- ja põhjaveele. Ilmselgelt on see liiga kitsas territoorium.

On ju selge, et kui raudtee ehitatakse läbi soo, siis muutub sellega kogu soo veerežiim, mille tagajärjel muutub kogu soo alal kasvuhoone-gaaside emissioon, mis omakorda mõjutab Eesti kasvuhoonegaaside bi-lanssi. Ühelt hektarilt kuivendatud soost eraldub aastas viis kuni küm-me tonni süsihappegaasi. See on süsinikukaubanduse mõttes käsitletav ühik. Analoogiliselt on leitavad ka teiste ökosüsteemiteenuste väärt-uste muutused seoses ehitatava raudteega. Miks neid pole uuringutes käsitletud?

Värskest avaldatud Ernst&Youngi koostatud tulu-kulu analüüsi lõp-praport sisaldab vaid kahte keskkonnakaitselist mõõdet. Müra vähene-mine ja kasvuhoonegaaside emissioon. Millised on rahalises väärtuses arvestatavad mõjud meie ökosüsteemidele ja veerežiimile, seda uuring ei käsitle. Kusjuures kliimahoju kontekstis torkab silma, et reisirongi-de puhul arvestatakse kasvuhoonegaaside emissiooni kuluks null eurot. Elektrirongide puhul peame paraku arvestama, et meie elekter tuleb jät-kuvalt põlevkivist, mistõttu kasvuhoonegaaside emissiooni nulliks luge-da me ei saa.

Rail Balticu puhul on 2013. aastal uuritud võimalust kasutada ole-masolevat Tallinna-Pärnu trassi. Paraku seati selle uuringu eeltingimu-seks, et uus trass ei tohi vanast rajast hõlbida rohkem kui 20 meetrit. Kes on modelleerimisega tegelenud, teab väga hästi, milline on lähte- ja piira-vate tingimuste mõju lõpptulemusele. Selle uuringu tulemusel saime tea-da, et 20-meetrise hõlbepiirangu korral uut rongi vanale trassile ei ma-huta. Selline tulemus ei vääri kulunud raha. Vastuseta on aga küsimus, millega peaksime arvestama, kui tahaksime uut kiirrongi paigutada va-nasse trassikoridori?

Andmestikuga manipuleerimine võib aidata küll projekti ilusamaks muuta, kuid ei tee olematuks riske, mis jäetakse uuringutes analüüsima. Keskkonnakaitseliste, sotsiaalsete ja majanduslike aspektide käsitlemine eri skaalal ei võimalda kõiki raudtee rajamisega kaasnevaid riske ette näha ning nende realiseerumise vastu valmistuda, ega ka projekti eelarvet usaldusväärselt koostada. Halbade ja väga halbade üllatuste realiseerumine on seega projekti sisse kirjutatud.

Need on vaid mõningad küsimused, millele võiksid riigikogu liikmed enne otsustamist vastata. Raudtee rajamine ei saa tugineda usule, vaid teadmistele. Tarka inimest iseloomustab võime mõista oma teadmiste piiratust, võime otsida täiendavat informatsiooni, võime kujundada uue informatsiooni valguses vajadusel oma seisukohad ümber. Sama võiks iseloomustada tarka riiki. Poliitiliste otsuste puhul ei kiputa sellist põhimõtet järgima. Kuna praegusel juhul räägime tulevase aastakümneid mõjutavast otsusest, peavad kaalutlemise alused olema selged.

Majanduskomisjon saatis Rail Balticu lepingu esimesele lugemisele

BNS

https://majandus24.postimees.ee/4105097/majanduskomisjon-saatis-rail-balticu-lepingu-esimesele-lugemisele?_ga=2.186376873.1263396966.1571432309-1241016847.1496266887.08.05.2017.14:40

1571432309-1241016847.1496266887. 08.05.2017, 14:40

Riigikogu majanduskomisjon otsustas esmaspäeval saata Eesti, Läti ja Leedu valitsuste vahelise Rail Balticu raudteeühenduse arendamise kokkuleppe ratifitseerimise seaduse eelnõu riigikogu täiskogu istungile esimesele lugemisele 17. mail.

Majanduskomisjoni esimehe Aivar Koka hinnangul on projekti esimeses etapis oluline valmis ehitada taristud, mis on Eesti riigile igal juhul vajalikud. "Tähtis on lõpetada Vanasadama ja lennujaama trammitee ühendus, ehitada välja Ülemiste transpordikeskus ja Pärnu raudteejaam ning ühendada Ülemiste transpordikeskus lennujaamaga," ütles Koka

pressiteates ja lisas, et kiirete ühenduste saavutamiseks tuleb investeerida ka ülejäänud Eesti raudteevõrku.

Kokk märkis, et eelnõu esimese ja teise lugemise vahel on majanduskomisjonil kavas tutvuda õiguskantsleri ja riigikontrolli arvamustega Rail Balticu lepingu kohta.

Kolme Balti riigi peaministrid allkirjastasid Rail Balticu raudteeühenduse arendamise kokkuleppe tänavu 31. jaanuaril. Kokkulepe jõustub, kui selle ratifitseerivad kolme Balti riigi parlamendid.

Eelnõu tutvustanud majandus- ja taristuminister Kadri Simsoni sõnul ootas valitsus enne eelnõu riigikokku saatmist ära Rail Balticu tasuvusanalüüsi, mille viis läbi konsultatsioonifirma EY (eelmise nimega Ernst & Young). Simsoni sõnul hakkas Läti parlament Rail Balticu lepingut arutama juba aprillis, Leedu parlament alustab arutelu maikuus.



Rail Balticu vastane meeleavaldus FOTO: Jörgen Norkroos

Majanduskomisjoni aseesimehe Toomas Kivimägi sõnul näitas EY tasuvusuuring, et Rail Baltic on majanduslikult ja finantsiliselt põhjendatud. "Uuring lükkas ümber müüdi hiigelsuurtest kohustustest osalevatele riikidele peale raudtee valmimist. Uuringu kohaselt vajab raudtee haldamine esimesel viiel aastal finantstuge summas 28,6 miljonit eurot

kolme riigi peale kokku ehk hinnanguliselt 2 miljonit eurot aastas riigi kohta. Alates kuuendast aastast kaob vajadus lisarahastuse järele,” ütles Kivimägi.

«Rail Baltic on ennekõike Euroopaga kiire ühenduse loomise projekt. On loomulik, et riigid võtavad endale sellega kohustusi nagu ka kõigi teiste suuremate infrastruktuuriprojektide rahastamisega,” sõnas Kivimägi ning lisas, et kaudne kasu on aga sadu kordi suurem.

EY uuringust lähtub. et Ima Euroopa Liidu (EL) kaasfinantseerimiseta, millest loodetakse 85-protsendi ulatuses kapitalikulutuste rahastamist, poleks Rail Balticu projekt rahaliselt elujõuline. Selle diskonteeritud tulud ehk tulevikus tekkivate kulude-tulude tänane väärtus ei kata diskonteeritud investeringu kulusid kogu projekti eluea vältel.

Kui arvestada diskonteeritud määraga ehk raha tänase väärtusega, on raudtee rajamise investeerimiskulud 4,2 miljardit eurot, millele lisanduvad selle käigushoidmise kulud 909 miljonit eurot. Projekti tulud on aga üksnes 898 miljonit ja jääkväärtus 255 miljonit eurot, mistõttu on projekti eluea kogumiinus kokku 3,96 miljardit eurot.

Rail Balticu (RB) raudteeühenduse arendamise kokkulepe fikseerib õiguslikult siduva dokumendina riikide kohustused, mis on vajalikud RB raudteeühenduse rajamiseks Balti riikide kaudu Kesk-Euroopasse. Kokkulepe määrab kindlaks RB üldised tehnilised parameetrid, marsruudi ja rajamise tähtaja.

Kokkuleppes lepatakse kokku RB ehitamise eeltingimustes, nende täitjas, ühisettevõtte RB Rail AS rollis eeltingimuste täitmisel ning RB rajamises kuni täieliku kasutusvalmiduse saavutamiseni. Kokkulepe reguleerib ehitatava infrastruktuuri ja sellealuse maa omandiküsimusi ning ehitamise rahastamise tingimusi. Lepatakse kokku juurdepääsu tagamises RB infrastruktuurile ning antakse üldised suunised RB haldamiseks raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja määramiseks.

Valitsuse algatatud Eesti Vabariigi valitsuse, Leedu Vabariigi valitsuse ja Läti Vabariigi valitsuse vahelise Rail Balticu raudteeühenduse arendamise kokkuleppe ratifitseerimise seaduse eelnõu menetlus toimub Riigikogu täiskogus kahel lugemisel. Muudatusettepanekute esitamise tähtaeg on 31. mail.

Riigikontroll avaldas Rail Balticu kokkuleppe nõrgad kohad

Andres Reimer, majandusajakirjanik

<https://majandus24.postimees.ee/4122677/riigikontroll-avaldas-rail-balticu-kokkuleppe-norgad-kohad>. 24.05.2017

- Geopoliitiliste projektide puhul pole tasuvusanalüüsi üksiknumbrid esmatahtsad.
- Riigikogu roll jääb kontrollija hinnangul Rail Balticu projektis selgusetuks.
- Riigikontrolli tõstetud küsimustele vastamine suurendab Eesti usaldusväarsust.

Riigikogusse ratifitseerimisele saadetud Rail Balticu riikidevaheline kokkuleppe jätab vastuseta Eesti poolt võetava rahalise kohustuse suuruse, rahastamisallikad ja riigi tegevuse oluliste muutuste korral, avaldas riigikontroll.

«Riske, eriti veel mastaapsete ja paljude muutujate ja tundmatutega projektide puhul ei saa olemuslikult kunagi viia nullini, kuid neid on võimalik muuta talutavaks,» ütles riigikontrolör Alar Karis Riigikogule saadetud kokkuvõttes.

Riigikontroll soovib riigikogul töötada täiendavalt välja riikidevahelise kokkuleppe rakendamise regulatsioon. Valitsust peaks küsima Riigikogu otsust enne lisakohustuste võtmist või nende planeerimist. Samuti tuleb määrata valitsuse kohustuse teavitada Riigikogu regulaarselt Rail Balticu projekti arendamise seisust.

Valitsus peab esitama parlamendile analüüsi ja tegevuskava juhuks, kui riigi kulutused Rail Balticu projektile suurenevad seoses Euroopa Liidu kaasrahastuse määra vähenemise, ehituse maksumuse kallinemise või kavandatud erinevate Rail Balticu majandustulemustega.

Kokkuleppes ja selle seletuskirjas pole kontrollakti kohaselt selgelt välja toodud, kui suur rahaline kohustus riigile võetakse. Seetõttu ei ole teada, kui suure rahalise kohustuse võtmiseks Riigikogu valitsusele volituse annab, millal ja kui palju kavatseb riik Rail Balticu ehitamiseks raha

kulutada, millistest allikatest vajalik raha saadakse ning kuidas tagatakse Riigikogule asjakohased toimivad sekkumisvõimalused riikidevahelise kokkuleppe täitmise edasiste rahastamisotsuste üle.

Riikidevahelises kokkuleppes ega selle seletuskirjas ei ole ülevaate järelduste kohaselt kirjas, millisel viisil Eesti, Läti ja Leedu Rail Balticu projekti rahastama hakkavad. Kokkuleppega võtavad riigid üksnes kohustuse taotleda ELi toetust kõrgeima lubatud EL kaasrahastamismäära järgi. Pole teada, kuidas rahastatakse projekti siis, kui ELi toetus projektile peaks vähenema või ehituse maksumus kallineb või Rail Balticu projekt osutub kavandatud vähem tasuvaks.

Riikidevahelisest kokkuleppest taganemine ja sellega kaasnevad tagajärjed ei ole audiitorite nägemuses sõnastatud kokkuleppes üheselt mõistetavalt. Kokkuleppes ei ole reguleeritud kokkuleppe rikkumise korral osalisriikide vastutust ja vaidluste lahendamise korda ei ole lõpuni kindlaks määratud. Kokkuleppe kohaselt lahendatakse kokkuleppe tõlgendamisest või kohaldamisest tulenevad vaidlused poolte vahel läbirääkimiste ja konsultatsioonide teel, viimaste ebaõnnestumise puhuks edasist vaidluste lahendamise mehhanismi kokku lepitud pole. Eraldi sätteid vastutuse kohta kokkuleppes ei ole.

Riigikogu sisuline roll ning kaasatus Rail Balticu projektiga seotud otsustes on riigikontrolli nägemuses selgusetu. Riigikogule esitatud materjalidest ja Riigikontrollile antud selgitustest nähtub, et Riigikogul ei tule pärast riikidevahelise kokkuleppe ratifitseerimist rohkem otsuseid peale riigieelarvete protsessis osalemise seoses Rail Balticu projektiga vastu võtta. Eelnõu dokumentatsioonist ei nähtu, kas ja millistel juhtudel peaks valitsus enne Rail Balticu projektiga seotud otsuste vastuvõtmist või toimingute tegemist küsima Riigikogult heakskiitu.

Raudteeprojekti ratifitseerimisdokumenti analüüsiti riigikontrolli kinnitusel kiretu kõvaltvaatajana, andmata samas Riigikogule tegevussuuniseid. "Pikaajaliste geopoliitiliste projektide puhul ei ole tasuvusanalüüsi üksiknumbrid esmatähtsad, kuid riskide maandamiseks vajalikud küsimused peaksid saama selge vastuse," ütles riigikontrolli kommunikatsioonijuht Toomas Mattson. "Riigikogu peab ise otsustama, kuidas meie tehtud märkustega toimida, kuid nendele küsimustele vastamine annab partneritele kindlustunde, et oleme tõsiselt võetavad.»

Riigikogu otsustab Eesti Vabariigi Valitsuse, Leedu Vabariigi Valitsuse ja Läti Vabariigi Valitsuse Rail Balticu raudteeühenduse arendamise kokkuleppe ratifitseerimisega võtta Eesti riigile kohustuse ehitada 2025. aastaks Eesti territooriumile uus Euroopa rööpmelaiusega raudteeliin, kus rongid saavad liikuda kiirusega kuni 240 km/h. Samasuguse lubaduse annavad oma riigi osas ka Läti ja Leedu.

Rail Balticu ehitus läheb hinnanguliselt maksma 5,79 miljardit eurot, millest Eestis paikneva raudteelõigu ehitamise kogumaksumus on esialgsete arvutuste kohaselt ligikaudu 1,35 miljardit. Seda peaks praeguste eelduste kohaselt 85 protsenti ehk 1,07 miljardi euro ulatuses rahastatama Euroopa Liidu toetusest ning Eesti riigil tuleks tasuda vähemalt 268 miljonit. Euroopa Liidu rahastusmäära vähenemisel või ehituse maksumuse kallinemisel võivad riigi kulutused Rail Balticu väljaehitamiseks suureneda.

Karis Rail Balticu aruandest: Ei midagi uut. Tõesti.

Siiri Liiva, reporter

<https://majandus24.postimees.ee/4126063/karis-rail-balticu-aruandest-ei-midagi-uut-toesti>. 26.05.2017, 17:01

«Elame ajal, kus väljaöeldut või kirjapandut tuleb täpse arusaamise kindlustamiseks nii mõnigi kord veel ja veel üle seletada. Eks seletan minagi,» kirjutab riigikontrolör Alar Karis riigikontrolli blogis sel nädalal avaldatud riigikontrolli raporti kohta.

«Eile lugesin lehest, et ühe riigikogu liikme sõnul ei maksa oodata, et sel kolmapäeval kõigile parlamendi liikmetele saadetud Riigikontrolli raport Rail Balticu kokkuleppe kohta tema parteikaaslaste seisukohta muudaks, sest tema meelest pole raportis öeldud midagi sisuliselt uut,» kirjeldab Karis blogis, viidates neljapäevases Postimehe artiklis kajastatule.

«Ja eri seisukohti kokku võttes nentis leht, et riigikontrolli kriitika

Rail Balticu kokkuleppe kinnitamist ei väära,” jätkas riigikontrolör. Seepeale märkis Karis, et kes riigikontrolli raportit süvenenult loeb, saab aru, et selles pole eesmärki ega ootust kedagi Rail Balticu asjus ümber veenda, kedagi kritiseerida.

«Pole seal ka ilmvõimatuid soove sendi pealt kindaks teha, kui palju raudtee ehitamine maksma läheb, ega arusaama, et Euroopa Liidult tuleks nõuda mingeid garantiisid rahastamise asjus,” rõhutas ta.

Karise sõnul on riigikontrolli ainus eesmärk omal initsiatiivil - mitte riigikogu tellimisel, nagu väljendas meedias üks majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi ametnik - Rail Balticu kohta käiva lepingu asjus ülevaadet koostades oli, et riigikogu liikmetel oleks kasutada võimalikult mitmekesine info, mille abil kujundada oma siseveendumus.

«Riigikontroll ei vali pooli ega anna oma ülevaates soovitusi, kas leping tuleks ratifitseerida või mitte. Riigikontroll püüab omalt poolt kaasa aidata, et Riigikogu liikmetel oleks võimalik teha informeeritud otsus,” sõnas Karis.

Loe lähemalt riigikontrolli blogist <http://www.alarkaris.ee/kategooria/ei-midagi-uut-toesti/>

222 kodaniku kiri Rail Balticu kohta

PM

<https://arvamus.postimees.ee/4143855/222-kodaniku-kiri-rail-balticu-kohta>.
Postimehe veeb 12.06.2017

Palume riigikogul jätta Rail Balticu raudteeühenduse arendamise rahvusvaheline kokkulepe ratifitseerimata.

Allakirjutanud: Arne Ader, Airi Allvee, Evi Arujärv, Anzori Barkalaja, Anne Daniel-Karlsen, Helje Eelma, Paavo Eensalu, Kristiina Ehin, Jaan Einasto, Rein Einasto, Mart Einpalu, Alo Ervin, Michael Gallagher, Eenok Haamer, Vootele Hansen, Hedvig Hanson, Lehte Hainsalu, Toomas Haug, Urmas Heinaste, Mati Hint, Mart Hiob, Indrek Hirv, Priit Humal, Kalle Härk, Aapo Ilves, Züleyxa Izmailova, Karin Jaanson, Heigo Jelle, Jaak

Johanson, Kärt Johanson, Jaak Jõerüüt, Arvo Järvet, Merle Jääger, Toomas Jüriado, Fred Jüssi, Mart Jüssi, Ahto Kaasik, Kuldar Kaljurand, Maria Kaljuste, Maria Kalm, Kaido Kama, Jaan Kangilaski, Mihkel Kangur, Jaan Kaplinski, Minea Kaplinski, Saale Kareda, Mati Karmin, Kaja Karu-Espenberg, Margus Kasterpalu, Ülle Kauksi, Toomas Kiho, Avo Kiir, Mart Kivastik, Jaana Kormašov, Orest Kormašov, Mihkel Kraav, Ülo Krigul, Hasso Krull, Ilmar Kruusamäe, Kalev Kukk, Kati Kukk, Toomas Kukk, Egge Kulbok-Lattik, Jako Kull, Kalevi Kull, Mihkel Kunnus, Rein Kuresoo, Rainer Kuuba, Tiit Kuurme, Marju Kõivupuu, Urmas Kõljalg, Tiia Kõnnussaar, Tõnis Kõrvits, Tõnu Kõrvits, Toomas Küssel, Indrek Laanetu, Tõnu Laigu, Karli Lambot, Anu Lamp, Mihkel Langebraun, Raho Langsepp, Peeter Laurits, Jüri Leesment, Marju Lepajõe, Toomas Lepp, Katre Ligi, Anna-Liisa Liiskmaa, Märt-Matis Lill, Pille Lill, Enn Lillemets, Tiina Lokk, Aleksei Lotman, Viivi Luik, Tõnis Lukas, Regina Lukk-Toompere, Alo Lõhmus, Asko Lõhmus, Maarja Lõhmus, Jaak Maandi, Ülo Mander, Heino Mardiste, Raik-Hiio Mikelsaar, Valdur Mikita, Kristjan Moora, Rein Murakas, Toomas Muru, Ingmar Muusikus, Tõnu Mõistus, Andrus Mõttus, Sulev Mäeltsemees, Helle Mäemets, Tõnis Mägi, Indrek Neivelt, Tarvo Nurmeots, Endel Oja, Eve Oja, Martin Oja, Tiit Ojasoo, Helgi Maret Olvet, Mart Orav, Tanel Ots, Tõnu Ots, Taavi Pae, Õie Pak, Hannes Palang, Lagle Parek, Jüri Parik, Illimar Paul, Peeter Pere, Lembit Peterson, Marius Peterson, Aare Pilv, Kristiina Poska, Gert Pottmann, Martti Preem, Raimo Pullat, Margus Punab, Liisa Puusepp, Ivar Põllu, Tiit Päsuke, Juhani Püttsepp, Mariann Raisma, Inga Raitar, Rea Raus, Urmas Reitelmann, Hendrik Relve, Jaan Riis, Tiit Riismaa, Jaanus Rohumaa, Celia Roose, Riina Roose, Toomas Rull, Hando Runnel, Emil Rutiku, Aivar Ruukel, Raido Rüütel, Üllar Saaremäe, Remo Savisaar, Jüri-Karl Seim, Ene-Liis Semper, Kalev Sepp, Riho Sibul, Mart Siliksaar, Siiri Sisask, Gennadi Skromnov, Einar Soone, Helen Sooväli-Sepping, Tuuli Stewart, Kärt Summatavet, Imat Suumann, Kalle Suuroja, Jaan Sõot, Indrek Talpsep, Enriko Talvistu, Tiit Talvistu, Tõnu Tannberg, Marek Tamm, Andres Tarand, Urmas Tartes, Juhan Telgmaa, Sirle Teterin, Ene-Margit Tiit, Valdur Tiit, Toomas Tiivel, Olev-Andres Tinn, Andrus Tins, Lembit Tomikas, Enn Toom, Tiia Toomet, Kalle Toompere, Jaan Tootsen, Toomas Trapido, Jaak Tuksam, Helena Tulve, Jaan-Eik Tulve, Leelo Tungal, Aleksei Turovski, Erkki-Sven Tüür, Indrek Ude, Kristina Ude, Jaan Undusk, Maarja

Undusk, Marju Unt, Vivian Unt, Emil Urbel, Tiit Vaasma, Jaanus Vaiksoo, Maarja Vaino, Heiki Valk, Kalle Vellevoog, Alar Veraksitš, Villu Veski, Arvo Veskimets, Raul Vibo, Tõnu Viik, Tõnu Viik, Kristi Vinter, Kaupo Vipp, Peeter Volkonski, Ike Volkov, Ülo Vooglaid, Airi Värnik



Foto: Alar Truu/ Õhtuleht

Eesti ajakirjandus on kaotanud arusaama oma kohusest

Maarja Lõhmus, PhD, ajakirjandusteadlane, üks Rail Balticu teemalisele nn 101 kirjale allakirjutanutest
<https://www.err.ee/602265/maarja-lohmus-eesti-ajakirjandus-on-kaotanud-arusaama-oma-kohusest>. ERR portaal 15.06.2017 [NB! ERR arvamus-toimetusele saadetud algtekst 3. osas]

Meie ajakirjandus ei seisa enam järjepidevalt Eesti inimeste huvide eest ning on katkestanud Eesti ühiskonna ja elu järjepideva monitoorimise, väidab ajakirjandusteoreetik Maarja Lõhmus.

Lugedes Eesti perspektiivide analüüse (näiteks E&Y uuringus, mis peaks olema alus Eesti pika perspektiivi otsustamisele riigikogus, “eksitakse” 4 miljardi euroga) tuleb mulle meelde 30 aasta tagune aeg. Meie maal olid keelutsoonid ja me sõltusime Moskva koloniaalvõimust.

Ajakirjandus tegi sel perioodil väga palju tööd probleeme avalikustamise ja neile lahenduste otsimise nimel. Muu hulgas selle tööga seisti vastu totalitarismile ja suletusele.

Me ei osanud 1987. aastal veel mõelda või välja öelda “Eesti Vabariigi riigikogu” – need mõisted olid kauge unistus. Me oleme liikunud 30 aastat edasi. Need sõnad on juba ammu igapäevane reaalsus.

Kuid 30 aastaga oleme teinud 180-kraadise pöörde: meil on jälle olukord, kus meil napib informeeritud otsustamist. Informatsiooni on puudu, dokumente on salastatud, protsess ei ole ajakirjanduslikult pidevalt monitooritud.

„Me ei ole saanud tagasi hierarhiavaba inimkesksust: kodanikukeskset, igas Eesti paigas elamisväärsuse eest seisvat ja võitlevat avatud analüütilist ajakirjandust.“

Me ei kujutanud tõesti 1990ndate algul ette, et ajakirjandus võib lakata toimimast kriitilise avalikkusena, mida ta peab igas iseseisvas riigis olemas olema.

Teadlased on võrrelnud Eesti, Vene ja Soome ajakirjandust 100 aasta vältel aastast 1905 kuni kaasajani.

Nende kõrvutuste põhjal näeme, et näiteks Soome ühiskonnas ja ajakirjanduses on põhiküsimus ühishuvi. Soome ajakirjandus on seisnud läbi sajandi Soome ühishuvi eest.

Vene ühiskond on olnud ideoloogiline ja vastavalt ideoloogia muutusele on ajakirjanduse fookused muutunud.

Eesti aga on ideoloogiliselt kaasa kõikunud, seistes vabadel aegadel samuti ühishuvide eest. Kusjuures meie olukord on olnud selline, et 1950ndate ja 1990ndate ajakirjandustekstide struktuur – inimese kadumine fookusest ja fookusena, inimese tasandi alatähtsustamine – on sarnane. Me ei ole saanud tagasi hierarhiavaba inimkesksust: kodanikuksket, igas Eesti paigas elamisväärsuse eest seisvat ja võitlevat avatud analüütilist ajakirjandust.

„Kui Eesti ajakirjandus toimiks, ei oleks see jätnud avalikkuses kajastamata ega lasknud läbi selliseid otsuseid nagu näiteks Rail Balticu dokumentide salastamine aastal 2011. Uusi, põhjendamata otsuseid oleks see aga õigel ajal märganud.“

Kui räägime ajakirjanikust, siis on ta subjekt. Kõik see, mida ajakirjanik käsitleb, ei saa olla anonüümne ja/või salastatud. Meil aga on tekkinud avaliku/avatud informatsiooni ja ajakirjanduse vahele suhtekorralduslik filter, ajakirjanikud ei pääse enam info otseallikale ligi.

Info põhjal, mis ei põhine otsestel allikatel, ei saa aga enam teha informeeritud otsuseid.

Eesti ühiskonnas on ajakirjandus kummalises seisus, saamata aru, mis on ajakirjanduse kohus. Meie ajakirjandus ei ole võtnud järjepidevalt Eesti inimeste huvide eest seista ning on katkestanud Eesti ühiskonna ja elu järjepideva monitoorimise.

Kui Eesti ajakirjandus toimiks, ei oleks see jätnud avalikkuses kajastamata ega lasknud läbi selliseid otsuseid nagu näiteks Rail Balticu dokumentide salastamine aastal 2011. Uusi, põhjendamata otsuseid oleks see aga õigel ajal märganud.

Ajakirjandus peaks praegu väga kiiresti – ja edaspidi pidevalt – hakkama lähtuma kodanikust. Me ei taha olla see neokolonialistlik ühiskond, kus asjad Eesti üle otsustatakse mujal.

Toimetaja: Rain Kooli

Avalik kiri: Rail Balticu otsustamine meenutab Eesti NSV-d

Maarja Lõhmus, Marju Lepajõe, Heiki Valk, ja Tõnis Mägi

<https://arvamus.postimees.ee/4149473/avalik-kiri-rail-balticu-otsustamine-meenutab-eesti-nsv-d>. Postimehe veeb 16.06.2017

Taasiseseisvunud Eesti arengu 26 aasta jooksul on olnud mitmeid valikuhetki, ent praeguse riigikogu nn valmis valiku ette seadmine Rail Balticu küsimuses on pretsedenditu vabas ühiskonnas, kirjutavad Maarja Lõhmus, Marju Lepajõe, Heiki Valk ja Tõnis Mägi.

Pöördumine Eesti üldsuse ja riigikogu poole Rail Balticu küsimuses

Riigikogu ei saa Rail Balticu kohta teha kompetentset, informeeritud ja kaalutletud otsust, kuna esitus on ultimatiivne ja valikud puuduvad. Vorm, kuidas Rail Balticu otsustusprotsess on riigikogu jaoks korraldatud, on meile võõra totalitaristliku süsteemi praktika. Asjade käik meenutab Eesti NSV Ülemnõukogu tegutsemist, kellele anti ette Moskva nõudmised ja kes pandi sundseisu: otsustada tuleb nii, nagu kõrged ametnikud on juba otsustanud.

Tegelikkuses on läbi kaalumata eri variandid oma plusside ja miinustega. Ignoreeritakse Eesti teadlaste pikaaegset põhjalikku uurimistööd, teadusseltside seisukohti. Sedavõrd olulise, Eesti tulevikku puudutava küsimuse otsustamine riigikogu 19. juuni ööistungil, pika päevakorra lõpus on vastutustundetu ja lubamatu.

Oleme kindlal seisukohal, et eelmise ajastu poliitvõtted, mis ei väärtusta ühiskonna valmisolekut ja vajadust Eesti arengu plaanid ja pikad perspektiivid ühiskonnas avatult läbi kaaluda, ei ole kohased Eesti Vabariigi riigikogus. Kui räägime Eestist kui demokraatlikust avatud ühiskonnast, siis suletud totalitaristliku süsteemi otsustusprotsessi praktika kordamine tänases Eestis ei ole sobiv.

Peame ülioluliseks, et praegu Eesti elanikke oma maast ja varast lahutav poliitiline suund ei kanduks edasi otsustusfaasi. Eeldame, et

riigikogu otsused lähtuvad Eesti elanike pika perspektiivi huvidest, kus põhieeldus on Eesti kodude säilitamine ja arendamine, Eesti looduskonnaga tingimusteta hoid, elurikkuse säilitamine.

Tõsiseks valikute ja otsustuste väljakutseks on saanud Rail Baltic. Kujunenud olukorras peame möödapääsmatult vajalikuks alljärgnevat:

1. Peatada Rail Balticu nn joonlauatrassi leppe ratifitseerimine riigikogus ning arvata see välja 19. juuni ööistungi päevakorrast.

2. Rail Balticu trassi asukoha otsustamiseks on vaja informeeritud sõltumatut ekspertiisi ja sisulisi võrdlusi teiste võimaluste (sh Pärnu olemasolev trassikoridor) ja uuringutega (COWI). Kaalutletud otsuse langetamiseks on vaja vähemalt kolme trassi võrdlevat analüüsi ning analüüsil põhinevat otsustamist riigikogus.

Meil kõigil on võõrandamatu õigus ja austav kohustus arendada parimal võimalikul moel Eestit kui meie ainsat kodumaad, Eestit tuleb juhtida ja arendada demokraatlike põhimõtete alusel. Eesti poliitilise, kultuurilise ja majandusliku arengu kavandamisse tuleb kaasata me kodanikkonna esindajaid ja valdkondade asjatundjaid.

Vastavalt Põhiseaduse § 62 on riigikogu liikmetel õiguslikud eeldused täita oma ametiülesandeid vabalt, sõltumatult ja igaühe oma südametunnistusest lähtuvalt. Loodame, et riigikogu otsustab ka sisuliselt, mitte ainult kummitempli vormis, oma maa ja riigi optimaalsete valikute üle.

Maarja Lõhmus, Marju Lepajõe, Heiki Valk, Tõnis Mägi

Sots Barbi Pilvre jättis Rail Balticu poolt hääletamata: ülalpidamiskulud on meeletud, keskkonnakahjud suured

ärileht.ee

<https://arileht.delfi.ee/news/uudised/sots-barbi-pilvre-jattis-rail-balticu-poolt-haaletamata-ulalpidamiskulud-on-meeletud-keskkonnakahjud-suured?id=78611096>. Delfi Ärileht 19.06.2017

Barbi Pilvre on üks kahest sotsiaaldemokraadist, kes Rail Balticu poolt ei hääletanud - Hardi Volmer hääletusel ei osalenudki. Sotsi hinnangul on raudteeprojekti majanduslikud argumendid nõrgad, keskkonnakahjud aga suured.

“Ühest küljest: Rail Baltic on geopoliitiline projekt – olen poolt. Julgeolekuaspekt - poolt. Rail Balticu ettevalmistamine (uuringud, konsultatsioonid, PR) toob Eestisse euroraha ja töökohti ka siis, kui lõpuks raudteed ei ehitata, kõige tõenäolisem (nn. rehepaplus) – olen poolt,” loetles Pilvre raudteeprojekti häid külgi.

Vastuargumentide rida on aga palju pikem, leiab parlamendisaadik.

“Majanduslikud argumendid on nõrgad. Olen kuulnud erinevad osapooli. Logistikud on seisukohal, et 1000 km raadiuses on rekkad mõistlikumad. Kust tuleb kaup ja kelle seda vedada? Miks peaks Soome hakkama vedama läbi Eesti rongiga kaup, kui neil on arenenud meretransport?”

“Reisijatele pole sellist raudteed vaja, sest Berliini sõidavad soodsalt lennukid, Riiga saab bussiga, lennukiga, autoga. Riiga peaks saama rongiga, ent selleks on olnud trass läbi Valga. Trass läbi Pärnu on ebamõistlik. Vaja oleks kaasajastada olemasolev Tallinn-Tartu-Riia ühendus. Praegu sõidab näiteks Pärnusse kaks rongi päevas, sest reisijaid pole! Kust need siis tulevikus tekivad?” küsis Pilvre retooriliselt.

“Rail Balticu tasuvus on arvutatud rongiliiklusega üle 2 tunni, nagu väitsid RB promoinimesed riigikogus lobitööd tegemas. Kes reisib ja veab kaup läbi Baltikumi kahetunniste vahedega Berliini suunas? Ülalpidamiskulud on meeletud ja ületavad Eesti võimalused.

Keskkonnakahjud on suured (kaitsebarjäärid, turvatsoonid, tervete asulate hävitamine),” lõpetas Pilvre.

Vaim ja võim ja meie ehk kellel on õigus kõnelda Eesti nimel?

Toomas Kiho, Akadeemia peatoimetaja

<https://arvamus.postimees.ee/4247275/toomas-kiho-vaim-ja-voim-ja-meie-ehk-kellel-on-oigus-konelda-eesti-nimel>. 18.09.2017

Kultuuriinimesed jäägu oma liistude juurde, ütles kunagi üks kurikuulus poliitik. Rail Balticu hääletusega toetas seda mõtet riigikogu enamus. Ole-megi küpses demokraatias, kirjutab Akadeemia peatoimetaja Toomas Kiho.

Eelmisel esmaspäeval kogunes riigikogu taas. Terve suve on parlamendi kodulehel kiirlingi alt olnud nähtav viimane puhkuse-eelne hääletustulemus, kui 63 riigikogu liiget hääletasid seaduse poolt, millega ratifitseeriti Eesti Vabariigi valitsuse, Leedu Vabariigi valitsuse ja Läti Vabariigi valitsuse vahelise Rail Balticu / Rail Baltica raudteeühenduse arendamise kokkulepe.

Seadusega võtab Eesti kohustuse Rail Baltic täiemahuliselt valmis ehitada, ning seejuures pole lepingust võimalik meil taganeda ka juhul, kui projekti rahastamise määr Euroopa Liidu fondidest peaks oluliselt vähenema (praegu kalkuleeritakse euroraha osakaaluks 80–85 prot-senti), ega ka siis, kui projekt lausa ELi abikõlbmatuks tuleb tunnistada (nagu on oma hiljutistes analüüsides osutanud Avalikult RBst, viidates jämedatele vigadele RB tasuvusuuringus).

Küllap võime seda – nagu kõiki muidki riigikogu hääletusi – pidada rahva tahteks: iga poolthääletanud poliitiku selja taga on kolme- või neljakohaline arv Eesti kodanikke ja nende soovid.

Kultuurirahva mandaat

Nii peabki asi demokraatias käima. Kodanikud valivad endale esinduskogu, ja siis sinna tööle saanud poliitikud kujundavad maa edasist palet ja rahva tulevast saatust. Võib öelda, et ei midagi iseäralist – nii toimub see ju kõikjal. Seda kummalisem on, et aeg-ajalt kuuldub ikka hõikeid, et kultuuriinimesed peaksid võtma rohkem sõna ja vastutust kanda Eesti saatuse küsimustes.

Ikka küsitakse, miks on kultuuriinimeste või teadlaste hääl nii nõrk poliitilises protsessis, unustades, et neil pole demokraatlikult saadud rahva mandaati, ning igatsetakse rumalalt taga aegu, kui Toompeal müttasid mikkmikiverid või heinzvalgud.

Põhjus on ilmselt sellest, et Eestis on see nihe võrreldes nn vanade demokraatiatega olnud väga järsk ning toimunud vaid ühe inimpõlve jooksul. Veerandsajandi eest tundus tõepoolest, et maa saatust kujundavad teistsugused jõuvektorid – valitses tunne, et rahva tahe on valdav ja nähtav sõna otseses mõttes kõikjal: ta oli kohal lauluväljakutel, Balti ketis, igas viimases muinsuskaitseklubis.

Olime laulva revolutsiooni aegadel ja selle tuules harjunud, et rahvast juhivadki nn kultuuritegelased – kirjanikud, maali- ja sõnakunstnikud, kelle sõnaõigus tuleneb nende loomingust. Nende sõna järgi joondumine tundus loomulik ja õige. Meenutagem loomeliitude pleenumit 1988. aasta aprillis, mille mandaat oli väljaspool kahtlust nagu ülemnõukogu või Eesti Kongressi oma.

Kultuuriinimeste mandaat oli sünenenud pikkamisi – brežnevliku korra ahistustingimustes, kui nad oma tegevusega kujunesid eesti rahva paleuse tegelikeks elluviijateks, nendeks, kellest seda usuti. (Kuigi ka toona tulid tegelikud Eesti saatust puudutavad otsused – nt milliseid kaevandusi rajada või milliseid raudteid avada/sulgeda – “valitud” kogudest, ENSV Ülemnõukogust ja Ministrite Nõukogust või ka otse Nõukogude Liidu pealinnast.)

Lõpuks sündis seda tüüpi vabade mõtlejate tööna ka meie praegune põhiseadus. Nüüd on need inimesed ja nende volitused rahva eest kõnelda tuhmunud, lõppenud. Neil pole mandaati. Neil pole lubatud rahva eest kõnelda ega soovitada otsuseid, millist Eestit me kujundada tahame. Ja nii ongi õige.

Selle tabas juba enam kui kümnendi eest ära kuulus poliitik Villu Reiljan, soovitades kultuuritegelastel jääda oma liistude juurde. Tagantjärele tuleb tunnistada, et see oligi puhas tõde, ning valuline reaktsioon Reiljani sõnadele ei muutnud neid mitte tühjaks – ei, vastupidi, see annab tunnistust hoopis sellest, et Reiljan oli seda üteldes omast ajast ees. (Nagu ta võib-olla oli ees ka oma mitmetes muudes tegudes – aga sellegi üle annab arutust aeg.)

Nüüd ei räägi oma liistude juurde jäämisest mitte üksainumas Rahvaliidu poliitik, vaid seda meelt on kogu poliitiline peavool ja demokraatiline loogika. Õigemini: just nii ongi asjad seatud igas vähegi küpsemas demokraatias. Tunnistagem, lugupeetud kaaskodanikud, et oleme ka Eestiga sealmaal.

Sajad tühised allkirjad

Meil on ühel poolel inimesed, poliitikud, kes esindavad rahvast, ja viimase otsuse põhjal võib öelda, et nemad soovivad, et läbi Eesti, Soome lahelt Läti piirini rajataks hiigelehitis, 66 meetri laiune katkematute taradega ääristatud liikumiskeeluala, mis mahutab võimsa raudteetammi koos kahe rööpmepaariga ning kõvakattelise teenindustee. Mis sellest, et uus raudtee ei sobitu olemasoleva taristuga mitte mingil moel, ei ühildu ka looduse ega inimeste seniste liikumisteede ja asulatega.

Mis sellest, et tasuvusarvutustes on õhku ning vigu. Mis sellest, et ehitusele kulub üüratult maksumaksja raha muu taristu arvelt. Mis sellest, et Pärnusse sõidus võidame vaid 15 minutit. See-eest saavad mägusad tööd ehitusettevõtjad ja tuleb avada enneolematu koguses uusi kruusa-, liiva- ja paekarjääre.

Nad soovivad just nimelt sellist Rail Balticut iga hinna eest – kui sellel ka suurt rongiliiklust ei tule (kes vajaks kaubaveoks kiirust 240 km/h?), saame Ema-Euroopaga vähemalt mõttelise ühenduse. Ka siis kui rööbastee ei peaks minema kaugemale Poola piirist, saame vähemalt Tallinnast sirge etteveotee Riia lennujaama.

See kõik ongi ometi riigikogu, eesti rahva demokraatliku otsustuskogu pädevuses.

Kõik olekski ju korras.

Ent Eesti kui noore ja veel poolmetsiku demokraatia puhul on siin see nüanss, et kõnealuse otsuse puhul, mis nii saatuslikul moel muudab Eesti looduslikku palet ja majanduslikke väljavaateid, on hulk kultuuriinimesi juhtinud mitme avaliku kirja ja aktsiooniga tähelepanu RB Eesti-vaenulikule loomule. Postimees avaldas 30.9.2016 esimese nn 101 kirja, hiljem järgnes juba 152 allkirjaga pöördumine, rida avalikke meeleavaldusi, ning lõpuks 222 allkirjaga ühiskiri otse riigikogu vastava hääletuse eel.

Kultuuriinimesi – kes muide pole mitte Eesti ühenduste kaasaajastamise vastu ega raudteeühenduste vastu Riiaga, vaid nad mõistavad, et Rail Baltic praegusel kujul ei vasta Eesti huvidele mitte mingil moel – ajendas tegutsema ja meeleheitlikke palveid riigikogule saatma muidugi ekslik usk, et nendel on kohustus Eesti saatuse küsimustes kaasa rääkida. Aga pole ju? Tõepoolest, võib küsida, mida teavad Hando Runnel või Fred Jüssi Eestist? Mis õigus on neil kaasa rääkida? Või Valdur Mikital?

Või mida oskavad asjast arvata Kristiina Ehin või Mart Kivastik? Mida teavad Marju Kõivupuu või Marju Lepajõe meie raudteevajadusest? Või Leelo Tungal, Hasso Krull ja Peeter Laurits – no mida? Ja Lehte Hainsalu, mis sellest et ta kuulus nii põhiseaduse assambleesse kui Eesti iseseisvuse taastanud ülemnõukogusse? Ja mida võib ütelda Anu Lamp või teada maalikunstnik Imat Suumann? Viivi Luik, miks valutab südant tema? Mida mõtleb ometi lugupeetud Lagle Parek?

Või Andres Tarand, endine peaminister ja keskkonnaminister, kellel on poliitilist kogemust nii ülemnõukogust kui vähemalt neljast riigikogust? Mida Kaido Kama?

Ja Tõnis Mägi – tema isamaalaulud jäävad ju aastate taha? Samuti Jaak Johansonil omad ning Jüri Leesmendi värsid, miks on nemad nüüd sõna võtmas?

Mida teavad asjast akadeemikud nagu Jaan Einasto, Urmas Kõljalg, Ülo Mander, Eve Oja, Tõnu Tannberg, Jaan Undusk? Mida on muretseda loodusemeestel Hendrik Relvel või Aleksei Turovskil? Mida teab Erkki-Sven Tüür Hiiumaalt? Ajakirjanikud nagu Alo Lõhmus? Teatrimees Ivar Põllu? Kunstnik Tiit Pääsuke, muusik Villu Veski? Teatrikunstnik Ene-Liis Semper? Kitarrist ja laulja Riho Sibul? Arhitekt Kalle Vellevoog? Siin pole nende liistud.

Ajaloolane Marek Tamm? Või mida on siin kaasa rääkida diplomaadil ja mitmekordsel ministril Jaak Jõerüüdil, kes kah olnud ülemnõukogu liige?

Kolme riigikokku kuulunud omaaegne keskkonnaminister Vootele Hansen, Eesti Looduse peatoimetaja Toomas Kukk? Semiootikaprofessor, botaanik Kalevi Kull? Geograafide Õpetaja Heino Mardiste? Eesti statistika ja rahvaloenduste suurdaam Ene Tiit? No mida?

Juhani Püttsepp, jumal küll? Jaak Tuksam, ja tema unistused kodust keset metsa?

Või loetlegem neid, kes omal ajal riigikokku valitud olnud: Mati Hint, Jaan Kaplinski, Avo Kiir, Mihkel Kraav, Siiri Sisask, Ülo Vooglaid, Tõnis Lukas, Mart Jüssi, Aleksei Lotman ja Toomas Trapido, Tiina Lokk. Ja Juhan Telgmaa, kes ka ülemnõukogus jõudis olla.

Ammu on maha käinud ja mitmekümne aasta taha jäävad nende mandaadid ja koos sellega õigus rahva nimel rääkida! Nimetagem veel kunagist ministrit, riigikogulast ja kauaaegset peaministri nõunikku Kalev Kukke, siis veel Karli Lambotit. Jüri-Karl Seimi, Indrek Neiveltit, Raido Rüütli jne – raudteendust, transiiti ja ärindust nad võib-olla küll tunnevad, aga pole neil voli rahva nimel rääkida. Ja ammugi mitte erudiit Peeter Volkonskil...

Volitus ja vastutus

Aga pidagem siin loendamisega piiri, kuigi jõudsime vaid 63ni, s.o vaevu veerandini kultuuritegelaste ühiskirjale allakirjutanutest, millega paluti riigikogul RB lepingut mitte ratifitseerida. Tühjagi.

Sest just üks teine 63 inimest oli ka riigikogus ratifitseerimise poolt hääletajaid: Tiit Terik, Helmut Hallemaa, Liisa Oviir, Toomas Vitsut, Toomas Paur, Dmitri Dmitrijevi, Maire Aunaste, Johannes Kert, Dmitri Boroditš, Toomas Väinaste, Toomas Jürgeinstein, Marianne Mikko, Valeri Korb, Jaanus Marrandi, Jaanus Karilaid, Mart Nutt, Andrei Novikov, Anneli Ott, Kersti Sarapuu, Inara Luigas, Tarmo Kruusimäe, Märt Sults;

Jüri Jaanson, Igor Kravtšenko, Remo Holsmer, Sven Sester, Viktoria Ladõnskaja, Martin Repinski, Tiina Kangro, Erki Savisaar, Mihhail Korb, Olga Ivanova, Hannes Hanso, Heljo Pikhof, Aivar Sõerd, Kalvi Kõva, Aadu Must, Andres Metsoja, Enn Eesmaa, Margus Tsahkna, Tanel Talve, Liina Kersna, Kalle Laanet, Arto Aas, Siret Kotka-Repinski, Madis Milling, Marko Pomerants, Marko Mihkelson, Marika Tuus-Laul, Helir-Valdor Seeder, Heimar Lenk, Mihhail Stalnuhhin, Eiki Nestor, Hanno Pevkur, Helmen Kütt, Ivori Padar, Maris Lauri, Rainer Vakra, Anne Sulling, Kristen Michal, Ants Laaneots, Urmas Kruuse, Toomas Kivimägi.

Nemad tunnevad Eestit ja tema raudteevajadust. Ja isegi kui ei tunne, on neil ometi olemas volitus ja vastutus Eesti nimel rääkida ning otsuseid langetada. Ja loebki see, mida otsustab riigikogu või vabariigi valitsus, kui ka soovitusel võivad vahel tulla ELi pealinnast. Nii toimib küps demokraatia.

Loe läbi musta tindi: MKM saatis Rail Balticu kriitikutele täielikult tsenseeritud dokumendid. Vaata ministeeriumi saadetud tsenseeritud dokumente!

Jaanus Vogelberg

<https://arileht.delfi.ee/news/uudised/loe-labi-musta-tindi-mkm-saatis-rail-balticu-kriitikutele-taielikult-tsenseeritud-dokumendid?id=79726606>. *Delfi Ärileht* 4.10.2017

MTÜ Avalikult Rail Balticust (ARB) küsis majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumilt (MKM) koopiaid Eesti, Läti ja Leedu valitsuste vahel peetud kirjavahetusest raudteeprojekti asjus. Ministeerium küll formaalselt saatis soovitud kirjad, aga on neis kinni katnud kogu teksti, välja arvatud saatja-vastuvõtja nimed.

MKM väidab, et dokumentide avaldamine täismahus kahjustaks Eesti suhteid Läti ja Leeduga.

“Hindasime Teie soovitud dokumente ning me ei pea võimalikuks nende täismahus avaldamist, sest see kahjustaks meie koostööd ja suhtlemist teiste projekti osalisriikidega. Seega edastame Teile dokumendid mahus, milles peame võimalikuks neid avaldada ilma välissuhtlemist kahjustamata,” kirjutas MKM-i transpordi asekanstsler Ahti Kuningas.

Loe tsenseeritud kirju siit: 1; 2; 3; 4; 5; 6; 7.



“MKM eesmärk on leppida teiste osapooltega kokku, et kõik projekti seisukohalt olulised lepingud jms oleks avalikkusega jagatud. Samas on paratamatult palju igapäevast töist suhtlust, mille pidev ja täielik avaldamine kahandaks võimalusi riikidevaheliseks sujuvaks ja usaldavaks koostööks,” ütles asekancler.

“Nagu Te teate, on Rail Baltic raudtee rajamine Eesti, Läti ja Leedu riigi ühisprojekt. Riikidevaheline igakülgne ning toimiv koostöö on selle projekti eduka teostamise aluseks. Selle projekti raames toimub äärmiselt palju igapäevast töist suhtlemist: kohtumisi, telefonikõnesid, samuti kirjalikku suhtlust, mille eesmärgiks on üksteise informeerimine, asjaolude selgitamine, planeerimine jm. Igapäevase koostöö olulised tulemused fikseeritakse lepingutes jms,” sõnas Kuningas.

Priit Humal: usaldust see ei suurenda.

“Avaliku ja suure asja juures ei tohiks selliseid tavaid olla. Nende loogika järgi valivad nad ise, mida avaldavad. See tähendab, et avaldatakse ainult positiivseid sõnumeid, kõik probleemid aga kuulutatakse salajaseks. Siis me ei teagi, kui suuri probleeme tegelikult võib olla,” ütles MTÜ ARB juhatuse liige Priit Humal.

“Usaldust selline käitumine just ei suurenda. Varem kuulutati dokumendid lihtsalt salajaseks, aga Andmekaitse Inspektsioon tegi neile ettekirjutuse. Seejärel hakkasid nad kasutama kinnikaitmise taktikat,” märkis Humal.

Analüüs: Rail Baltic on muutunud liiga kalliks projektiks

Toomas Pott, ERR

<https://www.err.ee/654565/analuus-rail-baltic-on-muutunud-liiga-kalliks-projektiks>. 16.01.2018

Rail Baltic on muutunud liiga kalliks projektiks, mille väidetavat tasuvust on Euroopa Liidu rahastuse saamiseks kunstlikult suurendatud, väidab kodaniku liikumise Avalikult Rail Balticust koosatud analüüs. Eelmisel aastal valminud Ernst & Youngi raudtee tasuvusanalüüs manipuleerib

oponentide kinnitusel veoautode heitenormide ja kütusetarbimisega.

Avalikult Rail Balticust hinnangul on kõige suurem pettus seotud puhta õhu maksumuse arvestusega alusuuringus. Nimelt on kinnitanud Rail Balticu juhid, et valmiv raudtee asendab paljuski autovedusid, mis omakorda annab õhusaaste vähenemise tõttu 18 protsenti Rail Balticu plaanitavatest tuludest. Saastajatena on võetud uuringus aluseks vanad veoautod, mis 2026. aastal nagunii enam Euroopa teedel ei sõida, vahendas “Aktuaalne kaamera”.

Avalikult Rail Balticust juhatuse liige Priit Humal ütles, et vananevad veokid kaovad teedelt ka ilma rail Balticuta. “Selle tõttu jääb see kasu palju väiksemaks kui uuringud näitavad. Kolm miljardit on õhusaastest tulevat tasu üle arvestatud,” ütles Humal.

Rail Balticu juhid aga kinnitavad, et Ernst & Young lähtus raudtee ta-suvusanalüüsi juures Euroopa Liidu metoodikast. Analüüs kinnitas, et projekt on kasulik ühiskondlikust vaatepunktist, millega kaasnevad sotsiaal-majanduslikud kasud ületavad projekti kulusid.

“Need analüüsid ja uuringud, mida me oleme teinud oleme projekti raames, on saanud oma heakskiidu nii tellijalt kui ka siis Euroopa Komisjonilt. Meil ei ole põhjust kahelda nende uuringute tulemustes,” ütles Rail Baltic Estonia projekti koordinaator Kristjan Kaunissaare.

Priit Humala sõnul on Rail Balticu tulused suurendatud põhjendamatult 4,1 miljardi euro ulatuses. Ilma sotsiaal-majandusliku kasuta pole projekt abikõlblik ega majanduslikult tasuv.

Kristjan Kaunissaare kommenteeris seda järgmiselt. “Me tahame siiski ühte raudteed ehitada, mis on meile võimalikult kasulik ja sellist asja eeldada, et keegi üritab ilustada mingeid asju, et viia üks Euroopa ja Eesti ja kolme Balti riigi raudteeprojekt ellu, mis tõepoolest maksab palju raha, sellist eeldust mina küll ei püstitaks,” sõnas Kaunissaare.

Rail Balticu raudteetrassi rajamiseks loodud kolme Balti riigi ühisettevõtte RB Rail kuulutas eelmise aasta lõpus välja hanked kolme raudteelõigu projekteerimiseks, üks neist puudutab Pärnu-Rapla lõiku. Aasta alguses kehtestatakse Eestis maakonnaplaneeringud. Raudteed loodetakse hakata ehitama järgmisel aastal.

Toimetaja: Aleksander Krjukov

Rail Balticu tasuvusuuringust paljastunud nelja miljardi eurone auk on ikka lappimata

Karli Lambot, Avalikult Rail Balticust eestvedaja, logistikaettevõtja
<https://epl.delfi.ee/arvamus/karli-lambot-rail-balticu-tasuvusuuringust-paljastunud-nelja-miljardi-eurone-auk-on-ikka-lappimata?id=80806641>.
EPL 17.01.2018

Eelmise aasta mais avalikustati audiitorfirma EY koostatud tasuvusuuring, milles esitati uue Rail Balticu kiirraudtee projekti sotsiaalmajanduslikult tasuvana. Leidsime sellest mitu viga ning esitasime märkused ja küsimused raudteefirma RB Railile. Septembri lõpus vastas RB Rail neile osaliselt. Eile avaldasime vastuste põhjal tehtud pikema analüüsi MTÜ Avalikult Rail Balticust koduleheküljel.

Miks me võitleme paratamatusega, võivad paljud küsida. Vastus on lihtne: praegu ei ole kavandatud kujul Rail Balticu saabumine sugugi kindlam kui aasta või kaks tagasi. Maakonnaplaneeringud on kehtestamata ja ilmselt vaidlustatakse need kohtus.

Kuid veel olulisem – Rail Balticu ehituse rahastamine on endiselt ebaselge. Lõviosa loodetud abirahast on Euroopa Liidust saamata ja selleks tuleb Brüsselisse ametlikult esitada kurikuulus tasuvusuuring. Seni seda meie teada tehtud ei ole.

Tasuvusuuring on aga oluliste vigadega ja näitab, et raudtee kavandatud kujul rajamine on hoopis kahjulik ning Euroopa Liit ei tohi taolist projekti rahastada. Kas me oleme valmis leidma miljardeid eurosid muude asjade arvelt, kui Euroopa Liit raha ei anna või kui peame toetuse tagasi maksma, sest järelaudites on avastatud puudused?

Niisiis oleme endiselt seisukohal, et Rail Balticu sotsiaalmajanduslike tulude 16 miljardist eurost on vähemalt 4,1 miljardit põhjendamatud ehk valed ning et projekt ei ole abikõlbulik ega tasuv. Eksitud on hiigelsummadega, mis on suuremad kui kolmandik Eesti riigieelarvest.

Kus on need muldvanad autod?

Edasi lugemiseks ...

Eestlased eelistavad puhast keskkonda majandusarengule

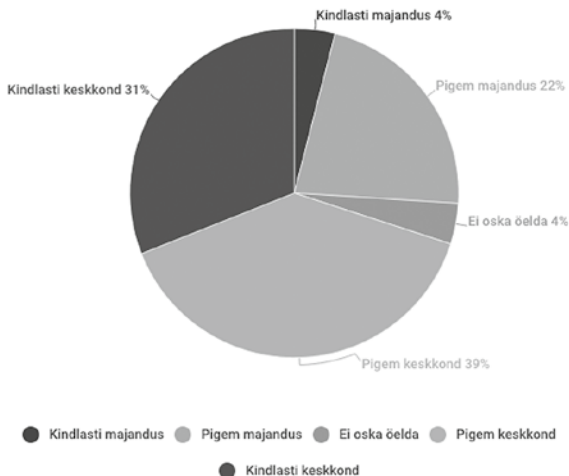
ERR

<https://www.err.ee/686450/eestlased-eelistavad-puhast-keskkonda-majandusarengule>. 28.02.2018 11:45

Kui Eesti elanikud peaksid valima puhta keskkonna ja majandusarengu vahel, kaldub kaalukauss selgelt keskkonna poole, selgus ERR-i tellitud Turu-uuringute AS-i küsitlusest.

Kuigi puhas keskkond ja majanduse areng on ühiskonna jaoks mõlemad olulised väärtused, eeldab majandustegevus loodusressursside kasutamist ning sellel on mõju ka ümbritsevale keskkonnale. Seetõttu küsis uuringufirma, et kui vastajal oleks vaja leida kompromiss majanduse arengu ja keskkonnakaitse vahel, siis kumb neist oleks olulisem?

Kas eelistate puhast keskkonda või majandusarengut?



Andmed: Turu-uuringute AS
Graafik: Allan Rajavee

Vastustest selgus, et Eesti elanikud on keskkonna-usku: 70 protsenti annaks alternatiivse valiku korral eelistuse puhta keskkonna säilitamisele ning 26 protsenti eelistaks majanduse arengut. Neli protsenti ei osanud seisukohta öelda.

Uuringufirma vaatas ka, kuidas suhtuvad keskkonda ja majandusarengut eelistavad inimesed suurtesse infrastruktuuri objektidesse.

Keskonnakaitset majandusarengust rohkem väärtustavate vastajate seas domineerib puidurafineerimistehase suhtes vastuseis (48 protsenti) ning märkimisväärsel hulgal vastaseid on ka Rail Balticu ehitamisele (42 protsenti).

Seevastu majandusarengut tähtsamaks pidavate vastajate seas on ka puidurafineerimistehase suhtes ülekaalus toetavad seisukohad (47 protsenti).

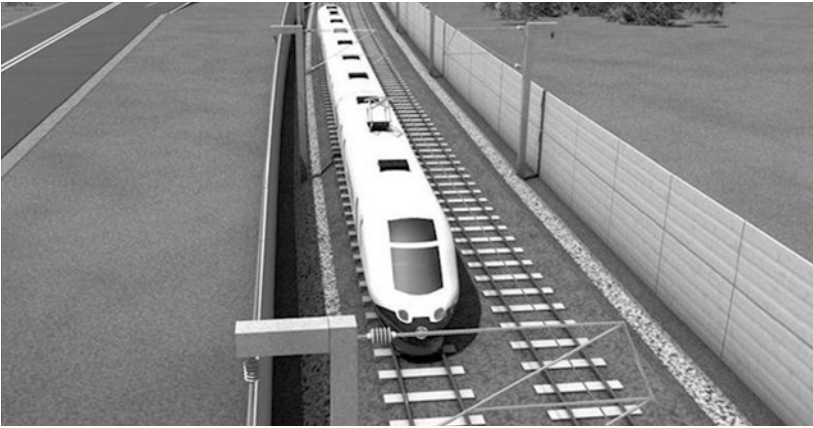
Toimetaja: Urmet Kook

400 avalik kiri: valeinfo põhjal vastu võetud Rail Balticu seadus tuleb tühistada!

Enam kui 400 Eesti ühiskonnategelast nõuavad Postimehes ilmunud avalikus kirjas Rail Balticu seaduse tühistamist. Teiste seas on alla kirjutanud Andrus Kivirähk, Mart Kivastik, Margus Kasterpalu, Indrek Neivelt, Marju Lepajõe, Jaak Jõerüüt, Lehte Hainsalu, Tõnis Mägi, Toomas Kiho, Tiit Oja-soo, Mart Jüssi, Anu Lamp, Hendrik Relve, Riho Sibul, Andres Tarand, Leelo Tungal, Valdur Mikita, Erkki-Sven Tüür, Peeter Volkonski jpt.

<https://arvamus.postimees.ee/4464987/400-avalik-kiri-valeinfo-pohjal-vastu-voetud-rail-balticu-seadus-tuleb-tuhistada>. *Postimehe veeb 9.04.2018, paberleht 10.04.2018*

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 järelendus, et uus raudtee on ühiskonnale sotsiaalmajanduslikult tulus.

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 järelendada, 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 Eestuke selgelt kahjulik.

Eesti allkirjastas 2001. aastal Århusi konventsiooni, millega lepitati 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, teadlasi kaasamata ning teadlikult levitatavate valede andmete alusel.

Teekond valeotsuseni sai alguse 2007. ja 2011. aastal valitsuskabinet-tidest, kui Andrus Ansipi valitsusele esitatud salastatud ja valefaktide-ga memode alusel tehti otsused Rail Balticu muutmiseks. 2011–2018 on tehtud järjest Eesti tuleviku huve eiravaid valikuid tehniliselt ja majan-duslikult, loodushoiuliselt ja sotsiaalselt.

Kodanikena nõuame, et uus raudtee lähtuks Eesti tegelikest vajadus-test ega jääks koormama ühiskonda ja tulevikupõlvkondi. Head ja vaja-likku ühendust Euroopaga võime saavutada märksa säästlikumalt ja loo-dust oluliselt vähem kahjustades.

Tehniliselt ja majanduslikult: kuigi Euroopa Komisjon tellis eks-pertfirmalt COWI uuringu, kus 1435 mm rööpmelaiust ei peetud Eesti-le parimaks, telliti Eesti algatusel uus uuring AECOMilt ainult 1435 mm raudteele, välistati salastatud otsusega olemasoleva raudtee kasutami-ne ja olemasoleva raudtee renoveerimise plaan jäeti kõrvale; ehitusmak-sumuse ja kulutuste plaanid on salastatud.

Eesti maa ja ühiskonna huvides: vigaste lähteandmete põhjal alus-tati 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 keh-testamisel on rikutud Natura 2000 nõudeid; planeerimisel pole käsitle-tud kõiki protsessis olulisi asjaolusid, sh olemasoleva raudtee või raud-teekoridori maa edasist kasutamist.

Rahvusvaheliselt: Euroopa Ühendamise Rahastu taotluse tasuvus-uuring on seni salastatud; EY tasuvusuuringus selgunud vigu ei paran-data vigu ei parandata ja olulist osa uuringust ei avalikustata.

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

Austatud riigikogu XIII koosseisu liige!

Teie saate luua pretsedendi tõestamiseks Eesti riigi tõelist demokraat-likkust. 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 Euroopaga võime saavutada märksa säästlikumalt ja loodust oluliselt vähem kahjustades.

Tõde tuleb välja selgitada siin Eestis meie esivanemate targal põhimõtetel: 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!

424 allkirja

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 Hiimäe, Mati Hint, Mart Hiob, Indrek Hirv, Priit Humal, Kadri Humal-Ayal, Kadri Hunt, Kaia-Kaire Hunt, Kalev Härk, Ervin Hülpp, 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 Karmine, Alar Karu, Anne Karu, Helena Karu, Kaja Karu-Espenberg, Aare Kase mets, Margus Kasterpalu, Ülle Kauksi, Kulli Kavanagh, Kalle Kepler, Ragne Kepler, Kulno Kesküla, 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 Kulterkupp-Jõekaar, Kadri Kullman, Mihkel Kunnus, Kail Kuresoo, Rein Kuresoo, Rainer Kuuba, Marju Kõivupuu, Urmas Kõljalg, Tiia Kõnnussaar, Toomas Kõrvits, Tõnis Kõrvits, Tõnu Kõrvits, Õie Kõösel, 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 Lökk, 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 Möttus, 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 Rimmelg, 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, Einar Soone, Aksel Soosaar, Tanel Soosaar, Joel Friedrich Steinfeldt, Tuuli Stewart, Esti Stüff, Anto Sults, Kärt Summatavet, Toomas Sömer, 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 Toomingas, Hannah Lore Toomeorg, Tiia Toomet, Jaan Tooming, Kalle Toompeere, Jaan Tootsen, Ivar Traagel, Toomas Trapido, Heie Marie Treier, Agu Trola, Uno Trumm, Helena Tulve, Jaan-Eik Tulve, Leelo Tungal, Aleksei Turovski, Joonas Tuuling, Maarja Tänav, Riina Tänav, Rita Tänav, Erkki-Sven Tüür, 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.

Ehmatavalt sageli meenutab kogu see juba aastaid kestnud Rail Balticu protsess sovetiaega

Jaak Jõerüüt, kolumnist

<https://arvamus.postimees.ee/4467313/jaak-joeruut-ehmatavalt-sageli-meenutab-kogu-see-juba-aastaid-kestnud-rail-balticu-protsess-sovetiaega>.
11.04.2018, 19:00

Ma tahan Eestile igati kasulikku ja head raudteed. Ma tahan, et Rail Balticu protsessis ilmnenu läbipaistmatus, vastuargumentide tuim tõrjumine, teise arvamuse esitajate sildistamine jm selline ei kanduks edasi järgmiste suurprojektide protsessidesse, sest need tulevad niikunii, kirjutab kolumnist Jaak Jõerüüt.

Vahel käiakse mõne majandust puudutava suurteema juures jälle vana kaart a la jääge oma liistude juurde, kultuuritegelased-intelligendid. Rail Balticu puhul on seda viimase paari aasta jooksul tehtud korduvalt ja esimene valesilt, mis tahtlikult käibele lasti, ja ringleb siiani, on see, justkui oleksid Rail Balticu praeguse protsessi puhul probleemidele tähelepanu juhtijad lihtsalt suurraudtee vastased. See on puruvale number üks.

Nüüd libastus korra sildistamise ja sedakaudu ekslike järelduste valda üllatuslikult isegi nii haritud ja mitmekihiliselt mõtlev inimene nagu lugupeetud Raivo Vare, oma äsjases intervjuus Postimehele. Raivo, ei midagi isiklikku, aga teeks õige selle liistudeasja päris selgeks, puust ja siniseks: meie kõikide liistud on ühed ja samad: Eesti ja elu Eestis.

Kuid tõukudes küll intervjuust, tahan kõnelda ka muust.

Esiteks. Kas keegi kujutab ette olukorda, et kui teatrisaalis on näha istumas gruppi ärimehi, siis vihjab keegi järgmisel päeval lehes, et ega neil muud põhjust teatrisse ilmuda polnud, kui et ärigrupil tekkis kange vajadus saada tagasi oma kaotatud avaram positsioon ühiskonnas ja näidata end kultuurisammastena; ise nad enamasti ei tea sedagi, mis asi on misanststeen?

Teiseks. Kultuuritegelastesse ja nn intelligentidesse pilkava, patroneeriva ja sildistava alatooni või tooni kasutamine on paraku ankurdatud sovetiaega. Ma ei kujuta ette, et sellise tooni kasutamine sarnases kontekstis tuleks kõne alla näiteks naabrite juures Põhjamaades, mis on meil ju pikalt olnud ühiskonna mudel-eeskujuks.

Kolmandaks, veelgi üldisemalt. Kaasamise, avatuse ja vastastikuse mõistmise õhkkonda kui eesmärki ja ideaali on kuulutanud Eestis kõik poliitikud ja kõikid elualade liidrid pidevalt, nii et sildistamise ohu ilmus oleks mõistlik tajuda, kus suured sõnad ja väiksed sõnavõetud konfliktid sattuvad.

Kultuuritegelastesse ja nn intelligentidesse pilkava, patroneeriva ja sildistava alatooni või tooni kasutamine on paraku ankurdatud sovetiaega.

Neljandaks, ikka põhimõtteliselt. Praeguses maailmas on haridused, ametid ja tegevused ammu segunenud, nii et ühelisi templeid inimestele laubale vajutades on viga kerge tulema. Ma võin ennastki näiteks pakkuda. Mul on majandusteaduskonna diplom, ma olen tegutsenud aastaid poliitiku ja riigiametnikuna, asutanud väikekirjastuse, kirjutanud üle kahekümne raamatu ja olen praegu tegutsenud ka ajakirjaniku-kolumnistina. Siit saab ju valida sildi vastavalt vajadusele ja maitsele... Vahe-märkusena ja muiates võiks meenutada kasvõi maailmakuulsat kunstnikku Paul Gauguini, kes tegutses hulk aega ka börsimaaklerina, enne kui tüdines sellest.

Pealegi, sildid on paraku argumentum ad hominem-meetodi üks alaliike ja see meetod ei kuulu hea tooni juurde.

Viiendaks. Põhimõtted ja konkreetne Rail Baltic koos. Hiljutine ÜRO koostöökogu (Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services) raport, mille koostamisest võtsid osa 550 inimest kogu planeedilt, esitab teadlaste analüüsi, kus keskkonna seisundit uurides anti strateegilisi soovitusi poliitikutele, abiks nende ot-suste kujundamisel.

Eestist võttis raporti koostamisest osa Tartu Ülikooli teadur, ökoloog Aveliina Helm. Tsiteerin teda: "Aruande ehk olulisim leid oligi see, et vana moodi edasi minnes seavad elurikkuse kahanemine ja keskkonnamuutused ohtu meie majanduse, sissetuleku, toidutootmise, puhta õhu ja vee,

kahandades nii väga oluliselt meie elukvaliteeti. ... Jutt ei ole sajanditest, vaid aastakümnetest. Eks nüüd ongi valida, kas võtame selle vältimiseks midagi ette – isegi kui selleks on vaja olulisi ümberkorraldusi – või pane-me silmad tuleviku ees kinni.»

Ma pole naiivne ega usu, et riigikogu homme või ülehomme teeks kannapöörde või vähemalt hakkaks asja uuesti arutama. Liiga palju on seal praegu parteilist kuulekust ja liiga vähe summaarset julgust mõtelda väljaspool eilseid raame.

Artiklis, mis on sündinud tema jutuajamisest toimetaja Hans Allaga, on ka järgmine mõtlemapanev lõik: “Kui me maailma järjekindla põhjalikkusega rikume, asudes seisukohal, et oleme loodusest kuidagi eraldi, ega tunnista oma sõltuvust loodusest, kaotame ka selle mugavuse, mille oleme tänaseks tootnud.»

Kes vähegi viitsib, leiab konteksti kuuluvat tsiteerimisväärset veel ja veel, lugematutest allikatest ja mitmes keeles. NB! aga kõikidele, sealhulgas poliitilistele otsustajatele on see, et maailma ja elu primitiivne lahutamine eraldi tükkideks nagu keskkond contra majandus jne, toob tagasilöögi just sealt, kust oma tükist kramplikult kinni hoidjad ja teiste arvamuste tõrjudad kõige vähem oodata oskavad.

Kuuendaks. Oma allkirjast 424 kirjale. Ma pole naiivne ega usu, et riigikogu homme või ülehomme teeks kannapöörde või vähemalt hakkaks asja uuesti arutama. Liiga palju on seal praegu parteilist kuulekust ja liiga vähe summaarset julgust mõtelda väljaspool eilseid raame.

Aga ma arvan, et nooremad poliitikud ja riigiametnikud ja ajakirjanikud ei aimagi, kui ehmatavalt sageli meenutab kogu see juba aastaid kestnud Rail Balticu protsess sovetiaega, seda läbi järgmiste tunnuste: sagedane läbipaistmatus stardist peale; probleemitõstjate halvustav sildistamine kuni kuni nende nimetamine vaenlaste vaenlaste käsilasteks ehk riigivastasteks; hoiak, et mis “ülevalt” tuleb on ainuõige ja vasturääkimine on kurjast; ning lootuste ja illusoonide esitamine 99,9 protsendilise kindlusega tõe pähe. Ma paraku mäletan, millega paljud sarnaselt läbisurutud protsessid lõppesid ega taha seda värki tagasi.

Mida te tahate, küsitakse vahel. Mina tahan lihtsalt arusaadavaid asju, näiteks seda, et võim oskaks vaielda nendega, kes pole võimul, vaielda ilma jõupositsioonita, argumentide keeles. Ma tahan Eestile igati

kasulikku ja head raudteed. Ma tahan, et Rail Balticu protsessis ilmnenud läbipaistmatus, vastuargumentide tuim tõrjumine, teise arvamuse esitajate sildistamine jm selline ei kanduks edasi järgmiste suurprojektide protsessidesse, sest need tulevad niikunii.

Ja huvitav küll, aga niisamuti (arvatavalt) nagu Rail Balticu praegusel kujul jäigalt läbisurujad – kes teevad seda ameti, kes kasumi, kes ülemustehirmu tõttu – igatsen minagi, et Eesti elu jääks elamisväärseks igas mõttes. Ning et lõpuks tekkiks normaalne arvamuste vahetamise ja kokkupuutepunktide otsimise kultuur. Siiski.

Avalik kiri professor Erik Terkile: tasakaalustatud arutelu Rail Balticu ümber saab põhineda avaldatud uurimustel

Alo Ervin

<https://arvamus.postimees.ee/4476210/alo-ervini-avalik-kiri-professor-erik-terkile-tasakaalustatud-arutelu-rail-balticu-umber-saab-pohineda-avaldatud-uurimustel>. 22.04.1018

Rail Balticu kriitikute ja pooldajate väidete põhjendatus ning falsifitseeritavus peab olema tasakaalus, kirjutab humanitaarteaduste magister arheoloogias Alo Ervin.

Austatud professor Erik Terk!

Kirjutan Teile kui tuleviku-uuringute professorile arheoloogina – see-aastatuhandete tagant aastatuhandete taha, lootes siiski kokku viia need kaks toru, millest selle nädala “Suud puhtaks” saates kõnelesite.

Tänuväärsest on Postimees Teie sõnavõttu juba refereerinud, ent tsiiteerin Teid lugejatele ka ise: “Me peaks siia diskussiooni tooma ühe nagu elemendi sisse veel. Aga tegelikult on ikka olemas ka selline fenomen nagu korralik ekspertiis.»

Täiesti nõus – vajame korralikku ekspertiisi! Suurepärane on, et olete koos Jüri Sakkeuse ja Aado Keskaigaga koostanud uurimuse “Freight

Flow Forecasting from Arctic Sea Route and Adriatic Route to Rail Baltica Railway Line», millele korduvalt viidatakse uuringufirma EY koostatud Rail Balticu tasuvusanalüüsis (viited 99, 100, 102, 107, 108).

Paraku ei ole Rail Balticu suhtes kriitilistel kodanikel, sealhulgas teadlastel, seni õnnestunud nimetat uurimust lugeda, ja seda vaatamata korduvatele ametlikele ning avalikele palvetele too uurimus avaldada. Nõudsin tole uuringu viivitamatut avaldamist ka ERRi arvamusküljele lahkeks avaldamiseks saadetud lugejakirjas, mis juhtumisi publitseeriti just kolmapäeval kell 13:53 ehk loetud tunnid enne "Suud puhtaks" saate algust.

Ütlesite sealsamas telesaates suurprojektide kohta, et tegu on keeruliste probleemidega, kus on "päris palju tegureid, nad peavad olema omavahel tasakaalus». Nõustun selle väitega täielikult, ent lisan, et tasakaalus peab olema ka Rail Balticu kriitikute ja pooldajate väidete põhjendatus ning falsifitseeritavus.

Me ei saa ju ometi ses kogu Eestit puudutavas arutelus lähtuda Reformierakonna uue esimehe Kaja Kallase väärast arusaamast või täiesti ebaõnnestunud sõnastusest, et faktid on kokkuleppelised.

Nimelt ütles Euroopa Parlamendi saadik Kallas 13. aprillil Vikerraadios Arp Müllerile: "Ma olen lugenud kogu seda siis materjali, mis puudutab metsade majandamist, mis puudutab ka seda uut tehast. Siis tegelikult seal ei ole pooled isegi faktides kokku leppinud.»

16. aprillil Postimehes ilmunud intervjuus Joosep Värgile sõnas ta: "Metsa osas pole isegi faktides kokku lepitud. Juurdekasvu ja raiemahtude puhul räägivad ühed ühest ja teised teisest asjast. Kui lepiksimme faktides kokku, saaksime hakata probleeme lahendama.»

Faktid nimelt ei ole kokkuleppelised nagu Teie, lugupeetud professor, erudeeritud teadlasena kahtlemata ammu enne mind teate, küll aga tuleb meil – nii kavandatava Rail Balticu pooldajatel kui ka kriitikutel – jõuda selgusele, mis on fakt ja mis ei ole fakt. Ei või jätta lisamata, et seda selgust püüdsid kriitikud taotleda ka Postimehes 10. aprillil ilmunud 400 kirjaga, millega liitusin.

Nagu eelnevastki nähtub, ei ole faktide osas selguse saamine kaugeltki esmakordne probleem ega puuduta ainult Rail Balticut. Näiteks on Tartu Ülikooli looduskaitsebioloogia juhtivteadur Asko Lõhmus keskkonnaministeeriumi kasutatava metsainfo paikapidavuse kontrollimiseks

tehtud uuringu kohta öelnud: “Me tegime oma uuringu, kuna ei paistnud olevat väljapääsu sellest infoummikust. See jant tuleb ära lõpetada, peab selgeks saama, mis on tõeline argument ja mis ei ole.” («Looduskaitsebioloog lükkab ümber riikliku metsastatistika väited», ERR Novaator, 25.10.2017)

Rail Balticu puhul on vabatahtlike ekspertide Priit Humala, Karli Lamboti, Illimar Pauli ja Raul Vibo kontrolluuring “Major mistakes in Rail Baltica Cost-Benefit Analysis made by Ernst & Young Baltic. Includes replies from all parties and the European Commission. MTÜ ARB. January 2018», mille nad koostasid uuringufirma EY tehtud Rail Balticu tasuvusanalüüsi kohta, kõigile avalikult ja tasuta kättesaadav keskkonanaorganisatsiooni Avalikult Rail Balticust kodulehel.

Loodan, et ka Teie, Jüri Sakkeuse ja Aado Keskpaiiga koostatud uurimus “Freight Flow Forecasting from Arctic Sea Route and Adriatic Route to Rail Baltica Railway Line” saab peatselt olema kõigile tasuta kättesaadav, et diskussioon Rail Balticu üle saaks lõpuks ometi põhineda teaduslikel argumentidel ka kaubaveo prognoosi osas.

Teid tervitades ja nimetet uuringu avaldamise eest juba ette tänades

Lugupidamisega
Alo Ervin

Tallinna linnriik – kuidas sellest hoiduda

Mart Hiob, doktor, ruumilise keskkonna planeerija

<https://arvamus.postimees.ee/4478190/tallinna-linnriik-kuidas-sellest-hoiduda>. Postimees, AK 28.04.2018

Eesti juubeliaastal oleme otsinud suurt ideed, mis võiks olla meie riigi lipukirjaks järgmise aastasaja künnisel. Meil on paljus põhjust olla uhke ja rõõmus Eesti edusammude üle. Nüüd on õige aeg hetkeks seistada, et pidada aru, kas ikka tahame samas suunas jätkata, soovitab doktorikraadiga ruumilise keskkonna planeerija Mart Hiob.

Veebruari keskpaigas tuli avalikkuses jutuks Eesti jagamine kaheks piirkonnaks Euroopa Liidu ühtekuuluvuspoliitika raames. Võib öelda, et sellega oleme lootusetult hilinenud – Eesti on juba ammu kaheks jagatud, kuigi dokumentides see nii kirjas pole. Lõhe kahe Eesti vahel kasvab pidevalt. Enesele seda täielikult teadvustamata oleme riigi arengutee väga selgelt ära määranud. See on tee Tallinna linnriigi loomisele.

Kahetsusväärset ei ole Eesti kaheks jagamisel kuigi palju tähelepanu saavutanud küsimuse põhituum: kuidas kasutada Euroopa tõuketoetusi Eesti piirkondliku arengu tasakaalustamiseks, milleks need eelkõige mõeldud on. Lahenduste pakkumise asemel kuuleme nii ametnike kui ka poliitikute suust hoopis muret selle pärast, et äkki ei suudeta kogu meile pakutavat raha väljaspool Harjumaad mõistlikult ära kasutada. Mainimata, et selle raha kulutamine Harjumaal oleks vastuolus nii abi eesmärgi kui ka meie enda seatud sihtidega tasakaalustatud arengust.

Edasi lugemiseks

Kontrollikoda: Euroopa kiirraudteede võrk on aeglane, kallis ja ebaefektiivne

Tõnis Oja, majandusajakirjanik

<https://majandus24.postimees.ee/4510252/kontrollikoda-euroopa-kiirraudteede-vork-on-aeglane-kallis-ja-ebaefektiivne>. 27.06.2018, 11:12

Euroopa kiirraudteede võrk on aeglane, kallis ja "ebaefektiivne lapitekk», kritiseeris kalleid projekte, mida on viidud ellu pigem poliitika, mitte konkreetsete vajaduste pärast, kirjutas Euroopa Kontrollikoda eile avalikustatud raportis.

Raportis kirjutatakse, et rongid liiguvad harva täiskiirusel. Keskmine kiirus on 45 protsenti oma potentsiaalsest ning vaid kahel auditeeritud liinil ulatus see üle 200 kilomeetri tunnis ja mitte üheski ei ulatunud 250 kilomeetrini tunnis.

Raportis auditeeriti kuut Euroopa Liidu liikmesriiki ning auditeeritud liinide pikkus oli kokku 5000 kilomeetrit.

Raporti prognoosi kohaselt ei suuda Euroopa Liit täita oma eesmärki saada aastaks 2030 kokku 31 000 kilomeetrit kiirraudteid ning suunata sellega reisijad autoteedelt raudteedele. Eelmise aasta lõpu seisuga oli liidus 9100 kilomeetrit kiirraudteid ning ehitamisel on veel 1700 kilomeetrit, vahendab Financial Times.

«Leiame, et ELi pikaajalist plaani, mida ei toeta tõsiseltvõetavad analüüsid, ilmselt ei saavutata ning sellel puudub üleeuroopaline strateegiline lähenemine,» kirjutatakse raportis.

Üheks probleemiks, miks Euroopa Liit ilmselt oma eesmärki ei saavuta, on ehitamise aeg, mis on keskmiselt 16 aastat.

Läbi Austria kulgev Müncheni Verona raudtee ei saa valmis enne 2040. aastat ehk 37 aastat pärast tööde algust. Venimise põhjuseks on Saksamaa huvi puudumine, tuuakse üheks näiteks. Selle ühe osa ehitamine Ida-Alpides oli ka auditeeritud raudteedest kõige kallim, ulatudes 145 miljoni euroni kilomeeter. Keskmine kilomeetrihind on 25 miljonit eurot.

Rail Baltic – kas tasuvusanalüüse tasub usaldada?

Raivo Soosaar

<https://www.sirp.ee/s1-artiklid/c9-sotsiaalia/rail-baltic-kas-tasuvusanaluuse-tasub-usaldada/>. *Sirp* 09.11.2018

Üheksa megaprojekti puhul kümnest osutub kulu planeeritust suuremaks, vaid üks megaprojekt kümnest toob lubatud tulu.

Mõeldes kogu maailmas ellu viidud megaprojektidele ehk projektidele, mille eelarve on üle miljardi dollari, ja vaadates nende ajalukku, on vastus pealkirjas esitatud küsimusele selge ei. Tunnustatud megaprojektide eksperdi Oxfordi ülikooli professori Bent Flyvbjergi uurimuste tulemused¹ on üpris šokeerivad: üheksa megaprojekti puhul kümnest osutub kulu planeeritust suuremaks, vaid üks megaprojekt kümnest

toob lubatud tulu (kasutajate hulga) ning kõigest umbes kümnendik suurettevõtmistest valmib tähtjaks. Prognoosi paikapidamise osas ei ole ajas tehtud mitte mingisuguseid edusamme: raudteeprojektide puhul on keskmiselt kulu ületatud 44,7% ning nõudlust ülehinnatud 51,4% ulatuses.

Rohkem kui 50%-line kulude ületamine reaalses rahaühikutes ei ole ebatavaline (nominaalsetes ehk inflatsiooni sisaldavates ühikutes on näitajad veelgi hirmuäratavamad). Flyvbjerg toob kümneid näiteid, millega võrreldes Prantsusmaad ja Suurbritanniat ühendava La Manche'i raudteetunneli 80%-line kulude alahindamine on suhteliselt hea tulemus. Teinekord, näiteks Sidney ooperimaja puhul, ületab tegelik kulu prognoositu rohkem kui tuhat protsenti. Flyvjergi artiklis toodud faktid jäävad faktideks ka siis, kui uuringutesse on sattunud disproportsionaalselt palju ebaõnnestunud projekte, kuna ebaõnnestumised köidavad enamasti rohkem tähelepanu. Pealegi, kui hinnang prognooside edukuse vallas on isegi kaks või kolm korda liiga pessimistlik, siis prognooside tulemused jäävad endiselt kaunis nadiks.

Mis kannustab megaprojekte looma? Flyvbjerg toob välja neli tegurit: esiteks inseneride soov proovida uusi tehnoloogiaid, teiseks poliitikute huvi püstitada endale monument, kolmandaks ärimeeste, ametiühingute, konsultantide tellimuste ja töökohtade ihalus ning neljandaks soov ehitada ning nautida suurejoonelisi objekte. Prognoosivigade selgitamisel on nende huvide kõrval olulised tegurid megaprojektide ebastandardsus (ainulaadsuse tõttu puudub kogemus) ning inimestele igal pool omane nn optimism (optimism bias): arvavad ju peaaegu kõik, et nad on alla keskmise alkoholiijoojad ja üle keskmise autojuhid.

Kas Rail Balticu puhul on kõik teisiti ja Flyvjergi nimekiri ei saa prognooside osas järjekordselt täiendust? Vaevalt. Ühelt poolt on selge, et uus kiire ja mugav raudteeühendus meelitab juurde reisijaid ja kaupu, teiselt poolt ei tohiks ootustega üle pingutada. Võib ju näiteks loota, et Venemaa suunalt hakkab massiliselt sellist kaupa tulema, mida siin Muugal läänelaiusega raudteele ümber laadida, aga kuigi realistlik lootus see ei tundu. Vaadakem kas või Koidula raudteepiirijaama praegust saatust, mille kohta Eesti Raudtee juht Erik Laidvee on septembris 2017 Mirjam Nutovile lausunud: "Väga valus küsimus. Koidula piirijaam

töötab tegelikult kümnendikuga oma võimsusest, isegi vähem“.² Unustada ei saa, et ka konkureerivate transiidikanalite puhul tehakse pingutusi, et mitte kaotada mahtudes.

Mis tahes prognoose on aga raske kahtluse alla panna, sest kahtlused ise tuginevad samuti prognoosidele. Aktiivne kodanikuühendus Avalikult Rail Balticust, kes nimetab end Euroopaga mõistliku raudteeühenduse arendamise eestseisjaks, on fookustanud projekti kriitika ehk kõige paremini rünnatavale aspektile. Juhitakse tähelepanu, et keskkonnasäästu on Ernst & Youngi teostatud tasuvusanalüüsis kõvasti üle hinnatud, kuna eeldatakse, et raudteeliiklus asendab väga saastavad ajaloo hämarusse kaduvad veoautod. Keskkonnasääst saasteainete vähenemise tõttu on teatavasti teine põhiline Rail Balticult loodetav tulukategooria ajasäästu kõrval. Piletitulu ei ole reaalne sotsiaalmajanduslik tulu, kuna tegu on raha ühest taskust teise tõstmisega. Märkimisväärne reaalne tulu on aga näiteks veel liiklusõnnetuste vähenemisest tulenev kasu. Finantsiliselt kahjumis projekt võib sotsiaalmajanduslikult olla positiivse puhastuluga.

Praegusest suurejoonelisest kavast märksa parem lahendus tundub piirduda Tallinna-Tartu-Riia ja Tallinna-Pärnu-Riia tavaraudtee (kuni 160 km/h) arendamisega kas täielikult või üldjoontes juba olemas koridorides: üks rööpmepaar Tartu kaudu ja teine läänelaiusega Pärnu kaudu. Seejuures on üks võimalus ära kasutada ka Pärnust Iklasse 1970. aastateni kulgenud kitsarööpmelise raudtee trass.

Meil napib sõltumatute ja asjatundlike majanduspoliitika uuringute vajaduse mõistmist. Senisest enam tuleks tutvustada sotsiaalse tasuvusanalüüsi põhimõtteid, et inimesed tunnetaksid paremini uuringute tarvidust ning saaksid elementaarsel tasemel aru, kas analüüs on tehtud hästi või halvasti. Põhiprintsiibid ei ole keerulised: analüüsi tuleb haarata kõik olulised tulud ja kulud, kindlama tulemiga projekti tuleks eelistada riskantsemale ning arvestada tuleb neto- ehk puhasefektiga. Uue trassi ääres majandustegevuse hoogustumine tähendab kusagil mujal majandustegevuse kadumist. Arvestada saab seega vaid puhast produktiivsuse kasvu, mis tuleneb uues paremas asukohas paiknemisest.

Laiemale avalikkusele projekti maha müüa üritades pole jäetud seegi kord tegemata klassikalist viga: töökohti ja kohalike ressursside

rakendamist käsitletakse projekti tuluna. Tegelikult on ehitajate palk jms projekti kulupool. Rail Balticu rajamise tõttu jääb ehitamata midagi muud riigi arengule kasulikku, sest rakendatavaid ressursse saab kasutada ainult ühes kohas. Ei megaprojektide ajaloo ega kavandatava Rail Balticu lähem uurimine süsti poolehoidu sellele projektile. Rajades kiiresti Rail Balticu praegusel kujul, kaotame paljude asjade hulgas valikuvõimaluse, selle valmis ehitamisel kaotame aga valikuvõimaluse see selisel kujul rajada või rajamata jätta.

¹ Bent Flyvbjerg, What You Should Know About Megaprojects and Why: An Overview. – Project Management Journal 2014, Vol 45, No 2, lk 6–19.

² <https://www.err.ee/634099/koidula-piirijaam-on-tootanud-monda-aga-miini-mumvoimsusega>

Uuele valitsusele: kui praegu reageerida, saame Rail Balticule pidurit tõmmata

Toomas Kiho, Akadeemia peatoimetaja

<https://arvamus.postimees.ee/6550446/toomas-kiho-ueele-valitsusele-kui-praegu-reageerida-saame-rail-balticule-pidurit-tommata>. 21.03.2019, 12:57

Lisatud kodanikuühenduste pöördumine!

Toompealt kuulukse, et valitsusliidu läbirääkijad on jõudmas otsusteni kavandatava Rail Balticu asjas. Esialgu lendab see küll kuuma kartulina päevast päeva edasi, aga küll tuleb kord ka seda teemat pureda, kirjutab Akadeemia peatoimetaja Toomas Kiho.

Inimeste südamed on valu täis – ja mitte ainult valged südamekesed sotsiaalmeedias –, vaid ka nendel, kes näevad plaanitaval kujul Rail Balticu rajamise riske nii meie loodus- kui majanduskeskkonnale. Aastate jooksul on need inimesed – ja mitmed neist on ühiskonnas ka laiemalt tuntud ning tunnustatud kultuuri- ja teaduse-, majanduse- ja

looduseinimesed – kirjutanud terve rea avalikke kirju: esimene, nn 101 kiri, ilmus juba septembris 2016, viimane, enam kui 400 allkirjaga pöördumine, mullu aprillis. Nende murekirjadega ühinenute arv küünib üle poole tuhande.

Koos kevade saabumisega (või on see pelk kokkusattumus ja põhjus on hoopis valitsuslääbirääkimistes?) võib täheldada, et senine suhtumine on hakanud veidi murenema, mis nähtub sellest, et juba vähemasti moodustatakse tingimuslauseid, mis algavad sõnadega: “K u i Rail Balticust loobuda, siis...” Tõsi, esialgu on selliste lausete järelduspool veel halastamatu: “... on seda väga raske teha,” Ette tuuakse põhjendusi, nagu oleks Rail Balticu rajamise plaan sedavõrd rahvusvaheline protsess, mida on raske peatada; või et on sõlmitud kokkulepped Läti, Leedu, Soome ja Euroopa Komisjoniga ning on antud rahvusvaheliselt lubadusi, mida ei olevat võimalik tagasi pöörata. Kõlanud on ka argument, et juba on alustatud siseriiklikke protsesse maade omandamiseks, mis tegevat otsute peatamise raskeks. Lisaks on peatamise võimatuse põhjusena toodud välja sedagi, et RB rajamise raames on valminud ka trammitee Tallinna lennujaama! Kokkuvõttes polevat seega võimalik kogu protsessi “pöörata päevaga nulli».

Neid argumente on õnneks kergesti võimalik kummutada.

Esiteks, rahvusvaheline protsess ei saa sundida Eestit ega meie valitsust tegema Eestile kahjulikke otsuseid. Kui vaja, tuleb astuda sammud, et sellest protsessist väljuda. (Sellel ohule, et Eestil ei tasu protsessiga liitudagi viitas juba ühelauseline nn 222 kiri Riigikogule RB lepet mitte ratifitseerida.)

Teiseks. Maade ostmise protsess on õnneks alles päris algusjärgus. Pahatahtlikule kõrvaltvaatajale võib tunduda, et sellega alustatigi sisuliselt just praegu, kiirustades, et jõuaks ostmisega alata enne, kui koalitsioonilääbirääkimised lõpevad. Igatahes on protsess algaasis ja kui see katki jätta, ei kannata keegi.

Kolmandaks. Trammitee on tõesti valmis ja see ongi väga hea. Võib öelda, et see on ka ainus osa kogu projektist, mis tõesti töötab ja mille järele on olemas vajadus.

Neljandaks, me ei pea keerama kogu asja ühe päevaga nulli, vaid jätma ta seisma siipaika, kus ta on: ei kuulu valminud trammitee

ülevõtmisele ega kuulu geoloogilised, arheoloogilised, ornitoloogilised jm teadusuuringud, mis on trassikoridoris ja selle ümbruses tehtud, tühistamisele, vaid need on kasuks Eestile.

Niisiis, kui praegu reageerida, saame pidurit tõmmata veel täitsa mõistlikul ajal.

Kodanikuühenduste pöördumine

Lugupeetavad valitsusliidu läbirääkijad, teatavasti on praegu ettevalmistamisel Eesti elu, meie majandus- ja looduskeskkonda lähematel aastatel olulisel määral kujundav projekt - Rail Baltic. Kindlasti tuleb sellega tegelda ka uuel valitsusel.

Juhime Teie tähelepanu, et aastate jooksul on hulk Eesti kodanikke mitmete, sadade allkirjadega avalike kirjadega osutanud Rail Balticu rajamisega kaasnevatele ohtudele, kui seda teha praegu kavandataval viisil. Lisame need avalikud kirjad siin Teile meeldetuletuseks (koos kõigi seniste allakirjutanute nimedega), ühtlasi rõhutame peamist: ka nende kirjadega ühinenud inimesed soovivad Eestile kaasaegseid ja mõistlikke ühendusi riigi sees ja Süda-Euroopaga, kuid mitte seni plaanitaval kujul.

Kokkuvõtlikult toob Rail Balticul praegu kavandataval kujul järgmised probleemid:

- 1) keskkonda oluliselt kahjustavad tagajärjed aastakümneteks, mõnel juhul ka jäädavalt;
- 2) sotsiaalmajanduslik põhjendus rajaneb vigastel uuringutel, mida ei ole sõltumatult hinnatud;
- 3) mõju Eesti elanike liikumisvõimalustele ja selle tagajärgedele on uurimata;
- 4) EL-i poolne rahastus kogu projekti lõpuni pole lepingutega tagatud ning võib kaduda igal hetkel ning me oleme olukorras, kus oleme sunnitud lõpetama projekti oma raha või laenuga;
- 5) jätkuv salatsemine hävitab usaldust ja lõhestab ühiskonda.

Hea ja vajaliku ühenduse Euroopaga võime saavutada märksa säästlikumalt ja loodust palju vähem kahjustades. Raudteeühenduse rajamine nagu iga suurema otsuse tegemine peab toetuma tõestele ja avalikele dokumentidele ning argumenteeritud arutelule.

Kodanikuühenduste nimel:

Avalikult Rail Balticust nimel Priit Humal.

Eesti Looduskaitseeltsi nimel Vootele Hansen.

Eesti Geograafia Seltsi nimel Mihkel Kangur.

Eesti Loodusuurijate Seltsi nimel Urmas Kõljalg

VIITED:

101 kiri, <https://arvamus.postimees.ee/3854903/avaliku-elu-tegelaste-poordumine-eesti-rahva-ja-maa-tuleviku-nimel-tuleb-peatada-rail-balticu-rajamine-kavandatud-kujul>

152 kiri, <https://arvamus.postimees.ee/3991809/avaliku-elu-tegelaste-poordumine-eesti-vajab-raudteed-euroopasse-kuid-mitte-praegu-planeeritud-kujul>

222 kiri, <https://arvamus.postimees.ee/4143855/222-kodaniku-kiri-rail-balticu-koh-ta>

400 kiri, <https://arvamus.postimees.ee/4464987/400-avalik-kiri-valeinfo-pohjal-vas-tu-voetud-rail-balticu-seadus-tuleb-tuhistada>

KIRJADELE ON ALLA KIRJUTANUD:

Toivo Aalja, Ott Aardam, Maarja Aasmäe, Arne Ader, Ain Agan, Jaak Ahelik, Viio Aitsam, Ave Alavainu, Kadri Allikmäe, Airi Allvee, Aime Andra, Eva Andreller, Ave Angerjas, Sirje Ankur, Madis Anni, Kristina Arras, Grete Arro, Ott Artel, Evi Arujärv, Merle Aruoja, Anu Aun, Anzori Barkalaja, Priit Barlo, Katrin Barnabas, Hilje Berg, Julius Blumenau, Mall Blumfeld, Anne Daniel-Karlsen, Helje Eelma, Andrus Eelmaa, Paavo Eensalu, Kristiina Ehin, 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, Triinu Hansen, Vootele Hansen, Hedvig Hanson, Toomas Haug, Riina Hein, Urmas Heinaste, Maare-Marika Heinsoo-Kiiver, Nele Hendrikson, Eik Hermann, Markus Hess, Reet Hiimäe, Mati Hint, Anna Hints, Mart Hiob, Indrek Hirv, Priit Humal, Kadri Humal-Ayal, Kadri Hunt, Kaia-Kaire Hunt, Kalev Härk, Ervin Hülpp, Katrin Ilison, Heli Illipe-Sootak, Holger Ilsjan, 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, Örne Jõgi, Pille Jänes, Arvo Järvet, Markus Järvi, Merle Jääger, Toomas Jüriado, Robert Jürjendal, Fred Jüssi, Mart Jüssi, Ain Kaalep, Mall Kaare, Ahto Kaasik, Tiit Kaasik, Taisi Kadarik, Enn Kaljo, Anu Kaljurand,

Kuldar Kaljurand, Maria Kaljuste, Maria Kalm, Kaido Kama, Jaak Kangilas-ki, Jaan Kangilaski, Mart Kangur, 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, Rea Kauts, Kulli Kavanagh, Sirje Keis, Kalle Kepler, Ragne Kepler, Kulno Kesküla, Toomas Kiho, Avo Kiir, Alice Kirsipuu, Tiiu Kirsipuu, Günter Kits, Mart Kivastik, Andrus Kivirähh, Indrek Koff, Are Kont, Ott Koobas, Helen Kooviste, Liive Koppel, Jaana Kormašov, Orest Kormašov, Mati Kose, Mihkel Kraav, Ülo Krigul, Hasso Krull, Ilmar Kruusamäe, Marika Kuhlberg, Kalev Kukk, Kati Kukk, Toomas Kukk, Egge Kulbok-Lattik, Janno Kuldkapp, Jako Kull, Kalevi Kull, Mailis Kullerkupp-Jõekaar, Kadri Kullman, Mihkel Kunnus, Kail Kuresoo, Rein Kuresoo, Rainer Kuuba, Tiiu Kuurme, Marju Kõivupuu, Urmas Kõljalg, Tiia Kõnnussaar, Toomas Kõrvits, Tõnis Kõrvits, Tõnu Kõrvits, Ragne Kõuts, Õie Kõösel, Kai-Epp Kübarsepp, Toomas Küm-mel, Kai Künis-Beres, Liisa Küttim, Martin Küttim, Indrek Laanetu, Tago Laevameister, Tõnu Laigu, Joonas Laks, Karli Lambot, Anu Lamp, Tõnn Lamp, Mihkel Langebraun, Olaf Langsepp, Raho Langsepp, Kaido Laskar, Kalev Lattik, Julia Laulik, Tiiu Laur, Peeter Laurits, Monika Laurits-Arro, Jüri Laurson, Anna Lavrentsova, Jüri Leesment, Andrea Lega, Ervin Lega, Karin Lega, Maarja Lega, Karl Leinus, Lennart Lennuk, Marju Lepajõe, Lei-da Lepik, Toomas Lepp, Sakarias Leppik, Margit Levoll, Katre Ligi, Anna-Liisa Liiskmaa, Märt-Matis Lill, Pille Lill, Enn Lillemets, Merike Lillenburg, Siim Lillo, Katrin Linask, Ivo Linna, Gunnar Loho, Tiina Loka, Argo Loo, Jaan Loos, Aleksei Lotman, Silvia Lotman, Martin Luiga, Anne Luik, Viivi Luik, Tõnis Lukas, Regina Lukk-Toompere, Valdeko Lukken, Inna Lumin, Toomas Lunge, Kersti Lust, Alo Lõhmus, Asko Lõhmus, Maarja Lõhmus, Leili-Urve Lõuk, Paavo Lõuk, Märt Läänemets, Jaak Maandi, Anne Maasik, Ülo Man-der, Rein Maran, Heino Mardiste, Vaike Martin, Matti Masing, Sirje Medell, Zoja Mellov, Anneli Meri, Eva-Maria Meri, Marit Mesipuu, Eha Metsallik, Matti Metsaorg, Virve Metsis, Maia Mettis, Elo-Mai Mikelsaar, Hannes Mi-kelsaar, Marika Mikelsaar, Raik-Hiio Mikelsaar, Ustav-Esko Mikelsaar, Val-dur Mikita, Margus Mikomägi, Merike Mitt, Merlin Moondu, Kristjan Moo-ra, Rein Murakas, Peeter Murdmaa, Maret Mursa Tormis, Toomas Muru, Ingmar Muusikus, Tõnu Mõistus, Andrus Mõttus, Sulev Mäeltsemees, Helle Mäemets, Laura Mäemets, Sandra Mägi, Tõnis Mägi, Rein Männiste, Leevi

Naagel, Liis Nael, Silvia Nagelmaa, Kertu Namsing, Indrek Neivelt, Agne Nelk, Kersti Niglas, Erkki Nobel, Krista Noorkõiv, Jaan Nuga, Diana Nurk, Sulev Nurme, Tarvo Nurmeots, Erle Nõmm, Aili Ohlau, Karl Oissar, Margit Oissar, Ave Oit, Endel Oja, Eve Oja, Kadri Oja, Martin Oja, Peeter Oja, Tiit Ojasoo, Liina Olmaru, Helgi Maret Olvet, Kaja Oras, Mart Orav, Tanel Ots, Tõnu Ots, Kristja Otsmann, Mari Paberit, Robert Pabson, Taavi Pae, Indrek Paide, Aili Paju, Õie Pak, Hannes Palang, Lagle Parek, Jüri Parik, Peeter Paris, Anne Parmasto, Illimar Paul, Arvet Pedas, Irene-Tiina Pehk, Ülle Pehk, Linda Pentus, Peeter Pere, Inge Peterson, Lembit Peterson, Marius Peterson, Laura Peterson-Aardam, Rutt Piir, Aare Pilv, Tõnu Ploompuu, Joonatan Poolma, Kristiina Poska, Gert Pottmann, Martti Preem, Igor Prigoda, Jüri Promann, Helena Pruul, Raimo Pullat, Margus Punab, Vaike Pungas, Karin Punning, Terje Puudersell, Liisa Puusepp, Andres Põllu, Ivar Põllu, Peeter Päll, Tiit Pääsuke, Ester Pütsepp, Juhani Püttsepp, Vladas Radvilavičius, Mati Rahu, Ivar Raig, Mariann Raisma, Inga Raitar, Andrus Rannaääre, Peeter Ranniku, Toivo Raudver, Rea Raus, Inna Rebane, Siiri Rebane, Reet Rehtsalu, Karin Reinberg-Shestakov, Elisabet Reinsalu, Urmas Reitelmann, Hendrik Relve, Liina R Emmelg, Jaan Riis, Tiit Riismaa, Evar Riitsaar, Jaanus Rohumaa, Malle Roomeldi, Celia Roose, Riina Roose, Andres Roosma, Raul Rosenvald, Toomas Rull, Tiiu Rumen, Hando Runnel, Emil Rutiku, Aivar Ruukel, Raido Rüütel, Margo Saaremets, Üllar Saaremäe, Eduard Salmistu, Krsiti Salve, Indrek Sammul, Enn Sarv, Hevel Sarv, Mikk Sarv, Viivika Sarv, Edgar Savisaar, Remo Savisaar, Jüri-Karl Seim, Ene-Liis Semper, Kalev Sepp, Mati Sepp, Toivo Sepp, Raul Sepper, Hiljar Sibul, Mari Sibul, Riho Sibul, Evelin Siilak, Mart Siliksaar, Küllike Silling, Eduard Simmermann, Kerstin Sireli, Arvo Sirendi, Mati Sirkel, Siiri Sisask, Gennadi Skromnov, Einar Soone, Aksel Soosaar, Tanel Soosaar, Helen Sooväli-Sepping, Joel Friedrich Steinfeld, Tuuli Stewart, Esti Stüff, Arno Sults, Kärt Summatavet, Imat Suumann, Kalle Suuroja, Toomas Sõmer, Taive Särg, Jaan Sööt, Maria Zamjatkina, Tiiu Zibo, Tauri Taal, Indra Tago, Indrek Talpsep, Inge Talts, Enriko Talvistu, Tiiu Talvistu, Marek Tamm, Asko Tamm, Triin Tamm, Lea Tammik, Tõnu Tannberg, Andres Tarand, Urmas Tartes, Kaja Tarto, Allan Teetlaus, Ants Tekko, Juhan Telgmaa, Jaanus Terasmaa, Sirle Teterin, Ene-Margit Tiit, Valdur Tiit, Toomas Tiivel, Olev-Andres Tinn, Andrus Tins, Lembit Tomikas, Kärt Tomingas, Peep Tomingas, Enn Toom, Hannah

Lore Toomeorg, Tiia Toomet, Jaan Tooming, Kalle Toompere, Jaan Tootsen, Lembit Tork, Ivar Traagel, Toomas Trapido, Hans-Voldemar Trass, Helge Marie Treier, Agu Trolla, Uno Trumm, Jaak Tuksam, Eliann Tulve, Helena Tulve, Jaan-Eik Tulve, Leelo Tungal, Aleksei Turovski, Joonas Tuuling, Pärtel Tõnsberg, Maarja Tänav, Riina Tänav, Rita Tänav, Erkki-Sven Tüür, Indrek Ude, Kristina Ude, Kristi Ugam, Jaak Uibu, Anu Umbleja, Jaan Undusk, Maarja Undusk, Jaak Uibu, Alo Unt, Marju Unt, Vivian Unt, Ivo Upan, Risto Urb, Emil Urbel, Marika Usar, Rene Usar, Ivo Uukkivi, Arne Uusjärv, Tais-to Uuslail, Ade Vaade, Tiit Vaasma, Jalmar Vabarna, Heiki Vahar, Vaapo Vaher, Jaanus Vaiksoo, Maris Vain, Eero Vainikko, Gennadi Vainikko, Anu 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, Dagmar Veraksits, Alar Veraksitš, Villu Veski, Arvo Veskimets, Raul Vibo, Tõnu Viik, Tõnu Viik, Urmas Viilma, Kristel Vilbaste, Tiiu Vilimaa, Ülo Vilimaa, Ingvar Villido, Aili Vint, Kristi Vinter, Kaupo Vipp, Agu Vissel, Peeter Volkonski, Ike Volkov, Mihkel Volt, Peeter Volt, Randar Vomm, Varro Vooglaid, Ülo Vooglaid, Hindrek Vou, Hannes Vörno, Jakko Väli, Linda-Maria Väli, Veljo Värk, Airi Värnik, Mati Väärtnõu, Arvo Ülenõmm

Rail Baltic vajab teaduslikku analüüsi

Raik-Hiio Mikelsaar

<https://www.aripaev.ee/arvamused/2019/04/30/raik-hiio-mikelsaar-rail-baltic-vajab-teaduslikku-analuusi>. 30.04.2019

*Lähiajal tuleks moodustada organisatsiooniline üksus, kuhu kuuluksid nii Rail Balticu uut otsetrassi kavandavate asutuste esindajad kui ka olukor-
da analüüsinud Eesti spetsialistid, et teha teaduslikele meetoditele toetuv Rail Balticu kava analüüs, kirjutab Tartu Ülikooli emeritprofessor Raik-
Hiio Mikelsaar avalikus kirjas riigikogu esimehele, riigikogu liikmetele,*

peaministrile ning majandus-ja kommunikatsiooniministrile.

Rea aastate jooksul on massimeedias diskuteeritud Eesti ja Kesk-Euroopa vahelise raudteeühenduse kaasajastamise üle. Oluline tähis sel teemal oli tuntud rahvusvahelise konsultatsioonifirma COWI 2007. aasta ettepanek, mille kohaselt on selle probleemi parim lahendus kasutada olemasolevat Tallinna-Tapa-Tartu-Valga-Riia raudteed, säilitades olemasoleva laiuse ja ühe rööpapaari. Töid kiiruse tõstmiseks ja nimetatud raudteetrassi üldiseks moderniseerimiseks Eestis ka edukalt alustati.

Senini mitte päris selgetel asjaoludel otsustas valitsus oma salastatud koosolekul 2011. aasta septembris peatada alustatud tööd ja, toetudes tehnoloogiakorporatsiooni AECOMi uuringule, keskenduda edaspidi ainult Rail Balticu uue nn otsetrassi rajamisele Tallinna-Pärnu-Riia suunal.

Nimetatud koosolekul tõdeti, et Rail Balticu raudteeliini tasuvusuuringus ei ole käsitletud raudteeliini rajamisega kaasnevaid üldisi sotsiaal-majanduslikke muutusi, mistõttu otsustati arutada Rail Balticu raudteeliini rajamisega kaasnevate sotsiaal-majanduslike mõjude küsimust mõnel järgmisel valitsuskabineti nõupidamisel. Pole teada, kas ja milliste tulemustega seda oleks tehtud.

Samuti pole selge, kas Eesti on Rail Balticu uue otsetrassi kavandamisel vajalikul määral täitnud kohustuslikke Århusi konventsiooni keskkonnahoiuga seotud nõudeid.

Rea Eesti vabatahtlike spetsialistide analüüsid näitasid, et nii kabineti koosolekul aluseks võetud AECOMi uuring kui ka hilisem Ernst&Youngi aruanne sisaldavad küsitavusi ja isegi eksitusi. Neist kõige olulisem on eksitus raudtee tasuvusarvutuses, kus lisaks ebareaalsete algandmete kasutamisele (tulevikus oodatavad kaubavood on leitud ekstrapoleerimise teel 2008. aasta üldise Eesti kaubavedude statistika alusel) näidatakse uuele trassile kavandatava Rail Balticu kasumlikkust arvutusvea tõttu nelja miljardi (!) euro võrra suuremana kui viidatud tabelist õigete arvude korral võiks oodata. See tähendab reaalselt ohtu, et Euroopa Liit ei finantseeri kahjumlikku projekti ja kogu Rail Balticu uue otsetrassi ehitus tuleb tasuda Eestil enesel.

Eesti spetsialistide analüüside tulemused on avaldatud massimeedias ja edastatud asjaomastele instantsidele. Lisaks on sajad Eesti

inimesed esitanud avalikult ka oma küsimused, soovid ja mured.

Kahjuks pole ei riigikogu, valitsus ega majandus-ja kommunikatsiooni-ministeerium korraldanud Rail Balticu uue otsetrassi ehitamise kava sisulist ametlikku, teaduslikele meetoditele toetuvat arutelu, kuhu oleksid olnud kaasatud olukorda analüüsinud Eesti vabatahtlikud spetsialistid. Niisuguse arutelu läbiviimine on suurte projektide puhul laialdaselt kasutatud parim meetod. Sellise analüüsi tegemine peaks Eestis kui demokraatlikus riigis olema suurte projektide korral nii vajalik kui ka kohustuslik.

Rail Balticu uue otsetrassi ehitamise kava on loomult majanduslik ja insenerlik projekt, millel on suur mõju paljude inimeste väljakujunenud elustiilile ja loodusele. Seda saab ja tuleb objektiivselt analüüsida ja tulemustele toetudes teha õigeid otsuseid.

Kirjeldatud olukorras esile toodud puuduste kõrvaldamiseks teen ettepaneku moodustada lähemal ajal kõigi pooltega ühiselt organisatsiooniline üksus, kuhu kuuluksid nii Rail Balticu uut otsetrassi kavandavate asutuste (organisatsioonide) esindajad kui ka olukorda analüüsinud Eesti spetsialistid.

Selle üksuse ülesandeks oleks teha teaduslikele meetoditele toetuv Rail Balticu uue otsetrassi ehitamise praeguse kava analüüs ja esitada kirjalikult soovitusel edasiseks tegutsemiseks Eesti ning Kesk-Euroopa vahelise raudteeühenduste parandamiseks.



**Tsenseeriv
toimetamine**

Näitejuhtum ERRi portaalis anno 2017

Järgnevalt publitseerime tsenseeriva toimetamise näitena ühe originaalteksti, mis saadeti kolmapäeval, 14. juunil 2017 kell 13:27 ERRi veebis avaldamiseks ja mis avaldati ERRi arvamusportaalis toimetatuna järgmisel päeval kell 10:56. Lisame ka toimetatud teksti, märkides kärped ning teised suuremad muudatused.

Tekstide võrdlemiseks on esitatud originaaltekst ning seejärel toimetatud osa joone all. Lugesdes lõiguti originaalteksti ning toimetatud kujul ilmunut, võib auväärt lugeja tekste kõrvutada ning omad järeldused teha. Rasvaselt ning ühtlasi läbikriipsutatuna (**tekst**) on trükitud see osa tekstist, mis toimetaja käe läbi kaob, rasvaselt ja kursiivis (**tekst**) aga lisatud tekst. Paaris kohas on tähelepanu juhtimiseks allajoonimist nii originaaltekstis kui vastavas toimetatud tekstis.

Lisame muutmata kujul ka toimetaja arvamuse tema poolt tsenseerivalt toimetatud teksti sisu kohta, mis esmaspäeval, 19. juunil 2017 kõlas Vikerraadios päevakommentaarina ning avaldati kell 13:21 ERRi arvamusportaalis.

Maarja Lõhmus

PhD

ajakirjanik, ajakirjandusteadlane¹

EESTI AJAKIRJANDUSE ROLL ON KA OLLA EESTI ARENGUTE MONITOORIJA JA ANALÜÜSIJA²

Lugedes Eesti perspektiivide analüüse, kus näiteks E&Y uuringus on 'eksimine' ca 3 miljardi euroga ning seesama 'uuring' peaks aluseks olema Eesti pika perspektiivi otsustamisele Riigikogus, tuleb mulle meelde 30-aasta tagune aeg, **kus me teatavasti olime kõik vaimustuses, kui lugesime IME. 30 aastat tagasi.** Me maal olid olemas keelutsoonid ja me sõltusime koloniaalvõimust Moskvast.³

Ajakirjandus tegi väga palju sel perioodil, et ta avalikustas probleeme – oli suunatud probleemide lahendamisele. **Ja kui räägime ajakirjanduse objektiivsusest, siis objektiivsus seisnes selles, et ta avalikustas ning** seisis vastu totalitarismile ja suletusele.⁴

Me ei osanud 1987. aastal tõesti veel mõelda või välja öelda 'Eesti Vabariigi Riigikogu' – need olid mõisted, mis oli **uskumatult** kauge unistus. Me oleme liikunud 30 aastat edasi.⁵

¹ Maarja Lõhmus, PhD, ajakirjandusteadlane, **üks Rail Balticu teemalisele nn 101 kirjale allakirjutanutest**

² MAARJA LÕHMUS: EESTI AJAKIRJANDUS ON KAOTANUD ARUSAAMA OMA KOHUSEST

³ [LISATUD JUHTLÕIK] **Meie ajakirjandus ei seisa enam järjepidevalt Eesti inimeste huvide eest ning on katkestanud Eesti ühiskonna ja elu järjepideva monitoorimise, väidab ajakirjandusteoreetik Maarja Lõhmus.** Lugedes Eesti perspektiivide analüüse (näiteks E&Y uuringus, mis peaks olema alus Eesti pika perspektiivi otsustamisele riigikogus, "eksitakse" 3 miljardi euroga) tuleb mulle meelde 30 aasta tagune aeg. Meie maal olid keelutsoonid ja me sõltusime Moskva koloniaalvõimust.

⁴ Ajakirjandus tegi sel perioodil väga palju tööd probleeme avalikustamise ja neile lahenduste otsimise nimel. **Muu hulgas selle tööga** seisti vastu totalitarismile ja suletusele.

⁵ Me ei osanud 1987. aastal veel mõelda või välja öelda "Eesti Vabariigi riigikogu" – need mõisted olid kauge unistus. Me oleme liikunud 30 aastat edasi. **Need sõnad on juba ammu igapäevane reaalsus.**

Kuidas saab olla, et 30 aastaga on täisring toimunud selliselt, et meil on olukord, kus meil taas napib informeeritud otsustamist?

See, millest me kõik praegu räägime ja millepärast me väga mures oleme, on informeeritud otsustamine, sest informatsioon puudub, dokumente on salastatud, protsess ei ole ajakirjanduslikult pidevalt monitooritud, **mis on väga suur viga.**⁶

Me ei kujutanud tõesti 1990ndate algul ette, et ajakirjandus võib lakata selles mõttes toimimast kriitilise avalikkusena, mis ta peab igas iseseisvas riigis olemas olema, **et jälgida põhjalikult protsesse ette ja prognoosides pikka perspektiivi.**⁷

Me oleme teinud teaduses ajakirjandusuuringud, 100 aasta Eesti – Vene – Soome ajakirjanduse võrdlusi aastast 1905 kuni kaasajani, mille põhjal näeme, et näiteks Soome ühiskonnas ja Soome ühiskonna ajakirjanduses on põhiküsimus ühishuvi. Soome ajakirjandus on seisnud läbi sajandi Soome ühishuvi eest. Vene ühiskond on olnud ideoloogiline ja vastavalt ideoloogia muutusele on ajakirjanduse fookused muutunud.⁸

Eesti aga, **kus me oleme ja mille infoväljast sõltuvad meie otsustamised Eesti perspektiivide üle**, on kaasa kõikunud ideoloogiliselt, vabadel aegadel seisnud ühishuvide eest. Kusjuures meie olukord on olnud selline, et 1950ndate ja 1990ndate ajakirjandustekstide struktuur – inimese kadumine fookusest ja fookusena, inimese tasandi alatähtsustamine on sarnane. Meie ei ole saanud tagasi hierarhiavaba inimkesksust

⁶ Kuid 30 aastaga oleme teinud 180-kraadise pöörde: meil on jälle olukord, kus meil napib informeeritud otsustamist. Informatsiooni on puudu, dokumente on salastatud, protsess ei ole ajakirjanduslikult pidevalt monitooritud.

⁷ Me ei kujutanud tõesti 1990ndate algul ette, et ajakirjandus võib lakata toimimast kriitilise avalikkusena, mida ta peab igas iseseisvas riigis olemas olema.

⁸ Teadlased on võrrelnud Eesti, Vene ja Soome ajakirjandust 100 aasta vältel aastast 1905 kuni kaasajani. Nende kõrvutuste põhjal näeme, et näiteks Soome ühiskonnas ja ajakirjanduses on põhiküsimus ühishuvi. Soome ajakirjandus on seisnud läbi sajandi Soome ühishuvi eest. Vene ühiskond on olnud ideoloogiline ja vastavalt ideoloogia muutusele on ajakirjanduse fookused muutunud.

– kodanikukeskset, igas Eesti paigas elamisväärsuse eest seisvat ja võitlevat avatud analüütilist ajakirjandust.⁹

Kui räägime ajakirjanikust, siis on ta subjekt. Kõik see, mida ajakirjanik käsitleb, et saa olla anonüümne ja/või salastatud. Meil on tekkinud avaliku – avatud informatsiooni vahele PR-filter, ajakirjanikud ei pääse enam info otseallikale ligi. Sellise info põhjal, kui sul ei ole käes infoallikaid, ei saa teha informeeritud otsustusi.¹⁰

Ajakirjanduslik töö, mis nõuab pika perioodi monitoorimist ja pika perspektiivi analüüsi, on jõudnud praegu punkti, kus ka ajakirjanikena peame vaatama, mis toimub edaspidi.

— Meil on tõsine küsimus ka selles, kas me tahame seda Rail Baltica ette nähtud 66 meetri laiust uut keelutsooni läbi Eesti. Mida see uus keelutsoon tähendab kohalikule rahvale ja kogu Eestile? Me pole seda tähtsat teemat ajakirjanduses üldse veel arutanud.

— Kui me räägime ajakirjandusest kui inimese ja kodaniku tasandi vaatest, siis me peame väga reaalselt ette kujutama, mida see tähendab inimestele, seisma Eesti inimeste eluperspektiivide ja huvide eest.

Võrdleme praegust Eestit praeguse Soome ühiskonnaga. Soome ühiskonnas on juba ligi aasta tõsine demokraatiat ohustav probleem see, et peaminister püüdis Yleisradio sisus anda soovitus. Kui see üksainus poliitiku kõne Yleisradio juhile (kes nüüdseks on vallandatud), nähti Soomes olevat ohtlik demokraatiale ning on seal juba ligi aasta väga tõsine teema, siis meie Eesti ühiskonnas praegu on ajakirjandus hoopis kummalises seisus, kes/mis ei saa aru, mis on

⁹ Eesti aga on ideoloogiliselt kaasa kõikunud, seistes vabadel aegadel samuti ühishuvide eest. Kusjuures meie olukord on olnud selline, et 1950ndate ja 1990ndate ajakirjandustekstide struktuur – inimese kadumine fookusest ja fookusena, inimese tasandi alatähtsustamine – on sarnane. Me ei ole saanud tagasi hierarhiavaba inimkesksust: kodanikukeskset, igas Eesti paigas elamisväärsuse eest seisvat ja võitlevat avatud analüütilist ajakirjandust.

¹⁰ Kui räägime ajakirjanikust, siis on ta subjekt. Kõik see, mida ajakirjanik käsitleb, ei saa olla anonüümne ja/või salastatud. Meil aga on tekkinud avaliku/avatud informatsiooni ja ajakirjanduse vahele suhtekorralduslik filter, ajakirjanikud ei pääse enam info otseallikale ligi. Info põhjal, mis ei põhine otsestest allikatest, ei saa aga enam teha informeeritud otsuseid.

ajakirjanduse kohus – ei ole võtnud järjepidevalt Eesti inimeste huvide eest seista või on katkestanud Eesti ühiskonna ja elu järjepideva monitoorimise.¹¹

Kui Eesti ajakirjandus toimiks, siis ei oleks see jätnud avalikkuses katmata ega lasknud läbi selliseid otsustusi nagu näiteks aastal 2011 RB koosoleku dokumentide salastamine, uute põhjendamata otsuste mittemärkamine jne; ~~samamoodi ei vaataks nüüd uute keelutsoonide loomisele selle pilguga, et ametnikud teevad midagi ja otsustavad midagi, mis on Eestile kahjulik.~~¹²

Ajakirjandus peaks praegu väga kiiresti ja edaspidi pidevalt – hakkama lähtuma kodanikust, ~~et me teeksime informeeritud otsustusi siin Eestis.~~

Me ei taha olla see neokolonialistlik ühiskond, kus asjad Eesti üle otsustatakse mujal.¹³

¹¹ Eesti ühiskonnas on ajakirjandus kummalises seisus, saamata aru, mis on ajakirjanduse kohus. Meie ajakirjandus ei ole võtnud järjepidevalt Eesti inimeste huvide eest seista ning on katkestanud Eesti ühiskonna ja elu järjepideva monitoorimise.

¹² Kui Eesti ajakirjandus toimiks, ei oleks see jätnud avalikkuses kajastamata ega lasknud läbi selliseid otsuseid nagu näiteks Rail Balticu dokumentide salastamine aastal 2011. Uusi, põhjendamata otsuseid oleks see aga õigel ajal märganud.

¹³ Ajakirjandus peaks praegu väga kiiresti – ja edaspidi pidevalt – hakkama lähtuma kodanikust. Me ei taha olla see neokolonialistlik ühiskond, kus asjad Eesti üle otsustatakse mujal.

RAIN KOOLI: KUI TÕEKSPIDAMINE VARJUTAB VAATE

Rain Kooli, ERRi arvamustoimetaja

19.06.2017 13:21

Rail Baltic pole – hoolimata sellest, et nii selle promojad kui ka vastased seda nii näidata püüavad – mingi ühene ega lihtne tõde. Ka Eesti elanike seas esineb selle suhtes erinevaid arvamusi ning suhtumine selle vajalikkusesse on jagunenud. Ajakirjandus ei saa sellises olukorras valida ühest positsiooni poolt ega vastu. Kusjuures ühe poole valimata jätmine ei tähenda teise poole valimist, tõdeb Rain Kooli Vikerraadio päevakommentaaris.

Paljud meist on kevadel lume sulamise aegu või pärast võimsamat suvist vihma sattunud mõne oja kaldale. Vool on hoogne, vulin kaugele kuuldav. Kogu see tõtlev veerohkus sümboliseerib elu ja edasiliikumist.

Aga mis täpselt on see, millest oja kui tervik sünnib?

Tõesti, selleks läheb vaja söngi koos kallastega. Kuid ilma selles voolava veeta oleks söng lihtsalt vagu. Ilma söngita oleks aga kõik see vesi lihtsalt pinnasele laiali valgunud vedelik.

Ja kui laiemalt vaadata, siis ilma päikeseta, mille kevadine soojus lume sulama paneb – või vihmata, mille eeldus on omakorda vee pidev ringlus atmosfääris – poleks ka seda vett ning seega poleks kogu oja.

1980. ja 90. aastate vahetusel oli Eesti ajakirjandus toonase pulbitseva ühiskondliku oja oluline osa. Kõik need artiklid, vestlussaated, otseülekanded otsustavatest kogudest, Balti ketid, ühisaktsioonid ja kontserdid kulmineerusid 20. augustil 1991. Iseseisvuse taastamisega.

Kuid ma küsiksin siiski (olles ka ise sedasama 80. ja 90. aastate vahetuse ajakirjandust tegemas olnud), kas toonane ajakirjandus ikka oli uuriv ajakirjandus klassikalises mõttes. Selline uuriv ajakirjandus, mis võtab lahti harutada keerulise, väga mitmetahulise, peidetud komponentidega ning ühetimõistetavustele allumatu lõngakera, mille harutamise käigus võib see, mis on tõde, mitu korda muutuda.

Püüdmata kuidagi pisendada varsti 30 aasta taguse ajakirjanduse rolli pean tõdema, et tegelikult ei olnud.

Toonased tõed ei olnud keerulised, ei koosnenud vastakatest elementidest ega moodustanud ühetimõistmist välistavat mosaiiki. Vastupidi, need olid lihtsad ning paljudele vähemalt salamisi ammu teada. Nõukogude Liit oma kommunismiga oli inimvaenulik süsteem, Eesti Vabariik oli ebaõiglaselt hävitatud, eesti rahvast oli koheldud räigelt ja vägivaldselt, valitsev majandusmudel oli jätkusuutmatu jne.

Rohkem kui tänapäevast uurivat ajakirjandust läks 30 aastat tagasi vaja elementaarset julgust, et need lihtsad tõed avalikult välja öelda. Ajakirjandus ei olnud vee ringlus atmosfääris ega lund sulatav päike, see polnud isegi vesi, mis ojas pulbitses. Ajakirjandus oli voolusäng, mis paisu tagant pääsenud tööle suuna ja vormi andis.

Ajakirjandusteoreetik Maarja Lõhmus kirjutas lõppenud nädalal rahvusringhäälingu arvamusrubriiki artikli, millega esitas Eesti tänasele ajakirjandusele päris ränki süüdistusi. Tegelikult rängemaidki, kui autor ise neid esitades võib-olla aru sai.

Muu hulgas väitis Lõhmus, et kulunud 30 aastaga on Eesti ajakirjandus teinud 180-kraadise pöörde ning avalikustamisele ja lahenduste otsimisele suunatud ajakirjandusest on saanud ajakirjandus, mis “ei ole võtnud järjepidevalt Eesti inimeste huvide eest seista ning on katkestanud Eesti ühiskonna ja elu järjepideva monitoorimise”.

Kui ma kuulen sellist üldistavat lahmimist, siis – erinevalt mõnedest oma tsunftikaaslastest – ei asu ma vaistlikule kaitserünnakule. Vastupidi, minu esmane reaktsioon on vaadata taas kord otsa oma valdkonnale ja selle tegemistele: kas on võimalik, et me oleme need väited ära teeninud?

Ajakirjandus, nagu paljud teised inimtegevuse alad, ei ole kindlasti täiuslik. Sellel on palju puudusi, mida tänapäeva erameedia majanduslikud huvid ning avaõigusliku meedia rahapuudus pigem ei leevenda, vaid süvendavad. Kuid nii üldistavalt lajataval väitel nagu Maarja Lõhmuse esitatud ei ole Eesti ajakirjanduse puhul kindlasti alust.

Millest selline ebaõiglane kõrvakiil siis tõukuda võiks?

Kaalusin muu hulgas võimalust, et välisülikoolides tegutsev teadlane lihtsalt ei jälgi Eesti ajakirjandust argitasandil nii põhjalikult, et oleks kursis kõigi selle tegemistega. Nii on tal kahe silma vahele jäänud kõik need ajakirjanduspreemiatega pärjatud, aga enamasti pärgamata

artiklid ja saated, mis seisavad just selle eest, mida Lõhmus ise taga kuu-
 lutab: väikse inimese, ohvri, keskmisest vähem võimalusi omava või
 mingi süsteemi hammasrataste vahele jäänute eest. Ebaõigluse, valelik-
 kuse ja seadusetuse vastu.

Aga tegelikult asetub Maarja Lõhmuse lajatus konteksti, kui vaada-
 ta, mida ta konkreetset ajakirjandusele ette heidab ning milline on tema
 enda meelestatus selles küsimuses. Kõige keskmes on Rail Baltic.

Ühena 101-st ühiskonnategelasest Rail Balticu teemalisele avalikule
 kirjale allkirja andnud Lõhmus peab ajakirjanduse põhipatuks Rail Bal-
 tiku dokumentide salastamise mahamagamist 2011. aastal ning hilise-
 mate, tema hinnangul põhjendamata otsuste mittemärkamist.

Tänapäeva Eesti on kodanikuühiskond ning ka teadlased on kodani-
 kud, kellel on põhiseadusega tagatud õigus omada seisukohti ja võitlus-
 vaimu ka küsimustes, milles nad oma teadustöö kaudu vähimalgi määral
 ekspersidid ei ole. Küll aga oleks kaunis, kui need seisukohad ja võitlus-
 vaim ei varjutaks mõtlemist ja hinnanguid nii palju, et terve Eesti ajakir-
 jandus saab tembeldatud läbikukkunuks ainult sellepärast, et selle esin-
 dajad pole teadlase isikliku maailmavaatelise võitlusega tema arvates
 piisavalt tulihingeliselt ühinenud.

Rail Baltic pole – hoolimata sellest, et nii selle promojad kui ka vastased
 seda nii näidata püüavad – mingi ühene ega lihtne tõde. Ka Eesti elanike
 seas esineb selle suhtes väga erinevaid arvamusi ning suhtumine selle
 vajalikkusesse on jagunenud. Ajakirjandus ei saagi sellises olukorras va-
 lida ühest positsiooni poolt ega vastu.

Ning head ükskõik mis teema tulihingelised entusiastid – teie poole
 valimata jätmine ei tähenda teie vastaste poole valimist. Ei tähenda mu-
 jal kui võib-olla teie kujutelmades.

Kõiki Vikerraadio päevakommentaare on võimalik kuulata Vikerraadio päevakom-
 mentaaride lehelt.

ERR.ee võtab aramusartikleid ja lugejakirju vastu aadressil aramus@err.ee. Õigus
 otsustada artikli või lugejakirja avaldamise üle on toimetusel.

Allikas: Vikerraadio päevakommentaär

Kasutatud allikad

Rain Kooli. Kui tõekspidamine varjutab vaate. <https://www.err.ee/602953/rain-kooli-kui-toekspidamine-varjutab-vaate>

Maarja Lõhmus. Eesti ajakirjandus on kaotanud arusaama oma kohusest. <https://www.err.ee/602265/maarja-lohmus-eesti-ajakirjandus-on-kaotanud-arusaama-oma-kohusest>

Maarja Lõhmus. Eesti ajakirjanduse roll on ka olla Eesti arengute monitoorija ja analüüsija. Saadetud 14.06.2017 ERRi veebis avaldamiseks.

Järelsõna

Märkame, et positiivne ja ajakirjandust jõustav pealkiri (“Eesti ajakirjanduse roll on ka olla Eesti arengute monitoorija ja analüüsija”) on asendatud kritiseeriva pealkirjaga (“Eesti ajakirjandus on kaotanud arusaama oma kohusest”), mis on negatiivne ning autorilt tiitli ‘ajakirjanik’ eemaldamisega mõjub ehk isegi teoreetiku virilavõitu elukauge avaldusena.

Võime küll küsimuse alla seada, kas 30 aastaga (1987–2017) on tõesti toimunud täisring keelutsoonidest ja Moskva koloniaalvõimust – sovetlikust süsteemist – uuesti koloniaalvõimuni (“see neokolonialistlik ühiskond, kus asjad Eesti üle otsustatakse mujal”), mis seekord vast eurokoridorides paikneb, või on toimunud 180-kraadine pööre, nagu paistub toimetatud tekstist. Siiski pidanuks toimetaja säärase põhimõttelise ning autorile omase väite (30 aastaga täisring) muutmata jätma.

Kuna autor on juhtumisi ajakirjandusteadlane, kes on ise teinud ajakirjandusuuringuid, mille tulemusi artiklis põgusalt refereerib, on küsitav autori selgema sõnastuse (“Me oleme teinud teaduses ajakirjandusuuringud”) asendamine toimetaja impersonaalsega (“Teadlased on võrrelnud”).

Väiksemate väljajätmute kõrval, mis teksti oluliselt ei nõrgesta, ei saa mööda ulatuslikust kärpest – isegi selgest tsensuurist. Avaldatud tekstist on kadunud autori kui ajakirjaniku tõsine küsimus ajakirjanikele (“kas me tahame seda Rail Baltica ette nähtud 66 meetri laiust uut keelutsooni läbi Eesti”), vajadus arutada. Sellega on toimetaja ühtlasi lõpule viinud autori ajaloofilosoofilise vaate – keelutsoonist vabadusse ja tagasi keelutsooni, 30 aastaga täisring – eemaldamise.

Kadunud on ka autori meelest nähtavasti oluline roll Rail Balticu arutlustes, mille ajakirjandus peaks võtma ("peame väga reaalselt ette kujutama, mida see tähendab inimestele, seisma Eesti inimeste eluperspektiivide ja huvide eest").

Kuna kustutatud on võrdlus Soome ühiskonnaga, jätab järgnevalt Eesti ühiskonna kohta avaldatud löik lugejale kohtlase mulje ("Eesti ühiskonnas on ajakirjandus kummalises seisus, saamata aru, mis on ajakirjanduse kohus. Meie ajakirjandus ei ole võtnud järjepidevalt Eesti inimeste huvide eest seista ning on katkestanud Eesti ühiskonna ja elu järjepideva monitoorimise.").

Seejuures on toimetaja mõni päev hiljem, esmaspäeval, 19. juunil 2017 Vikerraadio päevakommentaaris ning ERRi arvamusportaalil avaldatud artiklis asunud toimetatud artiklit kommenteerima ja kritiseerima, omistades autorile väiteid, mida originaaltekstis ei olnud ("Muu hulgas väitis Lõhmus, et kulunud 30 aastaga on Eesti ajakirjandus teinud 180-kraadise pöörde [...]").

On arvamustoimetajate erakordne eelis lugeda oma väljaandele avaldamiseks saadetud kirjutisi originaalkujul ning soovi korral väidelda samas väljaandes selle – mõnikord üsna uue – tekstiga, mis sellesama toimetaja muudatuste ja kärpmete toimetel sündis.

Ei saa küll alahinnata toimetajate tööd avalikkuse väravavahtidena, kes eristavad olulist ebaolulisest, tühja sõnavahetu sisust, toimetades päevast päeva loetavaks hulganisti sisukaid, ent teinekord paraku keelt kehvi kirjutisi ning heites mõnikord kõrvale ladusaid tühijutte.

Ometi tõusetub küsimus toimetaja rollist ning vastutusest me ühiskonna ees. Lugejatena näeme küll avaldatud tekste nagu arheoloogilisi leide või kaitsealuseid mälestisi, ent nägemata jäävad originaalid, mis vahetevahel võisid olla huvitavamadki – mitte muistised kui muinasjäänused, vaid funktsiooni ja eesmärgiga ehitised, rajatised ja esemed ning elus inimesed, kellele need tarvilikud olid.

Alo Ervin

Kas keelatud võrdlus NLiiduga?

Tuntud kirjanik saatis tuntud päevalehte arvamuse Eesti Vabariigi 100. sünnipäevale pühendatud artiklisarja “Tuleviku Eesti”, mis “esitab raskeid küsimusi ja pakub julgeid vastuseid, millest sõltub Eesti edu ja püsijäämine järgmisel sajal aastal.”

Veebis avaldati kirjutis võrdlemisi peenetundeliselt toimetatult, paberlehes aga ei ole autori mõtted enam täpsed, ja mis veel hullem – võrdlus NLiiduga, mis nii originaalis kui ka veebis ilmunud artiklis esineb kaks korda, pole paberlehte jõudnudki!

Võtame aluseks originaali, mille autor koos kommentaariga avaldas oma blogis, märkides siin mahakriipsutamise kärpimised veebis ja paberlehes. Teisi paberlehe toimetusi muudatusi, millest osa esines ka veebis, näitame joonealuste märkuste abil.

Alo Ervin

Autori blogipostitus, mille põhjal näidatud originaalteksti muutmised paberlehes

Päevalehe artikli originaal

Sain teada, et Päevaleht on minu artiklit Eestist ja tema tulevikust tublisti moonutanud: paberlehes ilmunu erineb netilehes ilmunust. Keelt muidugi on ka "toimetatud". Allpool siis artikkel sellisena, nagu ma ta kirjutasin. Ka päälkiri on Päevalehelt, aga selle üle pole ehk põhjust nuriseda.

Eesti totalitaarses maailmasüsteemis¹

Vaadates seda, kuidas president Trump võtab vastu kolme Balti riigi presidente² ja kuidas ta nendega käitub, tundsin end ja oma³ riiki ja rahvast tõsiselt alandatuna. Mitte ainult Trumpi üleoleva hoiaku pärast, vaid ka sellepärast, et neid kolme ei võetud otsekui päris iseseisvaid täismõõtu riike, vaid mingeid poolriike, keda ainult kolmekesi **koos** täie eest võtta tasub⁴. Eesti, Läti ja Leedu⁵ keeled ja kultuurid on niisama erinevad kui näiteks Saksa, Prantsuse ja Hispaania⁶ omad. Kui meid võetakse ühe koondriigina, siis võiks ju ka neid kolme sellisena võtta. Rääkida Teuto-Franko-Ibeerias ja võtta nende kolme riigi juhte korraga vastu. Vaevalt president Macron, pääminister Rajoy ja kantsler Merkel sellega päri oleksid. Mis tuletab meelde meie Lennart Meri üht juhtumõtet: et olla riik, peab Eesti riigina käituma. Oma iseseisvust, iseolemist tuleb vahel kasvõi trotslikult rõhutada. Nagu tegi Lennart. Nii ei olnud minu meelet ka päris õige president Kaljulaidi ütlemine, et Moskvasse läheks ta vaid siis, kui selline visiit saaks liitlastega kooskõlastatud. Ei, kui see ka tegelikuses teatud ühiseid arutlusi nõuaks, ei tohiks niimoodi end väljendada.

¹ Truualamlik Eesti totalitaarses maailmasüsteemi masinavärgis (veebis: Truualamlik Eesti totalitaarses maailmasüsteemis)

² kolme Balti riigi presidenti

³ end, oma

⁴ keda tasub täie eest võtta ainult kolmekesi

⁵ eesti, läti ja leedu

⁶ saksa, prantsuse ja hispaania

Mis muidugi on pisiasi paljude muude kõrval. Nagu selle kõrval, kuidas Eesti 2003. aastal poolenisti lahti ütles oma iseseisvusest, kui meie välisminister Ojuland kirjutas alla nn. Vilniuse kirjale, kus sisuliselt toetati USA ettevalmistusi Iraagi ründamiseks.⁷

Tagantjärele on ~~Eesti~~ toonased otsustajad tunnistanud, et oli valida, kas saada eurooplastelt paari väikese nuiaga või jänkidelt suurega. ~~Muidugi~~ eelistati väiksemaid, polnud ju kesteab⁸ mis õnnetus kuuldada Prantsuse president⁹ Chiracilt, et jäeti kasutamata ~~suurepärase~~¹⁰ võimalus wait olla. Nüüd teame, et Ameerika interventsioon Iraagis oli suur rumalus. Milles siis ka ~~oma~~ iseseisvusest loobunud Eestil on tilluke osa.¹¹ ~~Igatahes~~ ei ole pärast seda Eestit¹² ja mitmeid muid Ida-Euroopa riike õige nimetada USA liitlasteks, vaid ~~tema~~ klientriikideks. On hää mõelda ~~tagasi sellele~~, et tookord sai kirjutatud üks märgukiri Iraagi ründamise plaanijate vastu.

~~Usun, et üks~~ Eesti nõrkusi on see, et siin on üpris palju nõuka-ajast, ent küllap ka varasemast ajast pärit truualamlikkust¹³, puudu on sõltumatust kainest analüüsist. Eestis on küllalt autoritaarset mõtlemist. Vähe intellektuaalset sõltumatust. Seda välis- ja julgeolekupoliitikas, ent ka mujal. Metsa~~poliitikas~~, keele~~poliitikas~~, Rail Balticu poliitikas.¹⁴ Liiga kergesti kuulutatakse teisitimõtlejad vaenlasteks, ~~nagu tehti NLiidus~~, või siis naiivseteks kunstiinimesteks, kes riigi- ja majandusasjadest midagi ei tea. Kuigi RB kriitikute hulgas on endine teadlasest peaminister ja endine majandusminister ning Eesti Geograafia selts¹⁵...

~~Teame, et~~ poliitikud ei mõtle eriti kaugemale kui järgmiste-ülejärgmiste valimiseni. Majandusinimeste-ettevõtjate pilk ulatab kaugemale, kuid mitte väga kaugele ~~tulevikku, julgen öelda, et~~ keskmiselt nii

⁷ LISATUD alapealkiri: Tuleks mõelda kaugemale

⁸ kes teab

⁹ presidendilt

¹⁰ hea

¹¹ Milles siis on tilluke osa ka iseseisvusest loobunud Eestil.

¹² Pärast seda ei ole Eestit

¹³ Eesti nõrkus on nõukogude, ent küllap ka varasemast ajast pärit truualamlikkus

¹⁴ Metsa-, keele-, Rail Balticu poliitikas.

¹⁵ Eesti geograafia selts (ametlik nimi Eesti Geograafia Selts – toim)

kaugele,¹⁶ kui investeeringud saavat ~~korralikult~~ tasutud. Samal ajal mõjutavad poliitikute ja ettevõtjate otsused ~~ka~~ hoopis kaugemat tulevikku. Ning võivad tekitada meie lastelastele ~~ja nende lastele~~ probleeme, mida ~~tekitajad~~ aimata ei oska¹⁷. Mida võimsamaks saab inimene, seda kaugemale ~~nii ajas kui ruumis ulatavad~~¹⁸ tema tegude tagajärjed. Siin oleks vaja kuulata neid, kes on harjunud tulevikust rohkem mõtlema. Nemad võiksid vastata mõnele olulisele küsimusele. Nagu küsimusele sellest, kuidas Eestis põimuvad geo**poliitika** ja julgeolekupoliitika¹⁹ ning kas praegune diskussioonideta USA-orientatsioon on alternatiivideta ja ohtudeta. Küsida, kas NATO ~~liikmeks olek~~²⁰ ja NATO baasid ~~siin~~ suurendavad või kahandavad meie turvalisust, mõjub **praeguses õhkkonnas** ketserlikuna. Kuid ometi on need küsimused üpris keerulised ja vajaksid **põhjalikku ja avameelset** analüüsi. Või hoopis teisest vallast: kas maailmamere pinna tõus ei nõua ~~meilt~~ et²¹ madala Lääne-Eesti asemel arendataks rohkem Ida- ja Lõuna-Eesti kõrgemaid piirkondi? Ei ole võimatu, et saja või pooleteistsaja²² aasta pärast on osa Pärnu linnast vee all ja üleujutused võivad ulatuda ka RB trassini. Vähemalt kuurortlinnana on Pärnu tulevik tume. Vahest ~~tuleks seks~~²³ puhuks, kui veepinna tõus ületab praegused hinnangud (2100. aastaks keskmiselt 500 – 1000 cm) ~~ei peaks~~ mõtlema **ettevõtete ja asulate** evakueerimisele Kõrg-Eestisse.²⁴ Võib ~~ka~~ küsida, kas praegu kõikjal rajatavad kuuseistandikud (mida ökoloogiaga ~~kokku puutunud inimene kuidagi~~ metsaks nimetada ei saa) ei kannata tulevikus kliima soojenemise tõttu.

Eesti nimetamine totalitaarseks riigiks on sünnitanud pahameelt. **See väide ei ole ka päris õige**. Eesti on vaid osa maailmasüsteemist, mida võib totalitaarseks nimetada. See maailmasüsteem, **praegune**

¹⁶ kuid mitte väga kaugele, keskmiselt nii kaugele,

¹⁷ mida me aimata ei oska

¹⁸ lähevad

¹⁹ geo- ja julgeolekupoliitika

²⁰ liikmelisus

²¹ ei nõua, et

²² pooleteisesaja

²³ peaks

²⁴ (2100. aastaks keskmiselt 500–1000 cm), mõtlema evakueerimisele Kõrg-Eestisse.

tsivilisatsioon on otsekui käivitunud masinavärk, mida pidurdada või **tõsisemalt** muuta pole võimalik. Oleme osad masinavärgis, tema van-
gid.²⁵ Masinavärgi **põhi**eesmärk on kiirendada tootmise-tarbimise tsük-
lit. **Pole õige, et kõige edukamad on need, kellel surres on kõige roh-**
kem asju. Kõige edukamad on need, kes ajaühikus kõige rohkem ostavad
ja ära viskavad. Loeb kiirus, mitte hulk. Ning kiirus kasvab. **Ömaette kü-**
simus on, kuidas süsteem meid oma kütkes hoiab.²⁶ Võiks öelda, et **suu-**
resti peetusega: meile pakutakse suuremas kontsentratsioonis, **inten-**
siivsemalt seda, mida loodus, millega oleme kohanenud, ei pakkunud.
Mugavamat, magusamat, seksikamat, põnevamat... Oleme hüperstimu-
latsiooni ohvrid. Uus totalitarism töötab **pigem** prääniku **kui** piitsaga²⁷,
nagu NLiidus ja on seni töötnud tõhusalt. Kui kaua see võib kesta, on
raske öelda. Kuid loodusega kompromisse teha ei saa. Rahu loodusega
saab sõlmida vaid tema tingimustel. Kahtlane, kas see on enam reaal-
selt võimalik. Kuid esimene samm **selle hädavajaliku rahu poole** on
arusaamine sellest, mis maailmas, mis meiega ja meie ümber tegelikult
toimub ja mis võib meid oodata lähemate aastakümnete ja aastasade
jooksul.

Kasutatud allikad

Eesti Päevaleht, kolmapäev, 23. mai 2018.

Päevalehe artikli originaal. 24. mai 2018. <http://jaankaplinski.blogspot.com/2018/05/paevalehe-artikli-originaal.html>

TULEVIKU EESTI | Jaan Kaplinski: truualamlik Eesti totalitaarses maailmasüsteemis.
<https://epl.delfi.ee/arvamus/tuleviku-eesti-jaan-kaplinski-truualamlik-eesti-totalitaarses-maailmasusteemis?id=82180727>

²⁵ LISATUD alapealkiri: Uus totalitarism töötab präänikuga

²⁶ Kuidas süsteem meid oma kütkes hoiab?

²⁷ prääniku, mitte piitsaga



**Teabenõuded,
arvamused ja ettepanekud**

Paar küsimust Rail Balticu sotsiaalmajanduslikust tasuvusest

21.01.2018

Pealkiri: Paar küsimust Rail Balticu sotsiaalmajanduslikust tasuvusest

Kuupäev: 21-01-2018 11:56

Saatja: Alo Ervin <aloervin@ut.ee>

Saaja: kadri.simson@mkm.ee, alar.karis@riigikontroll.ee

Koopia: info@mkm.ee, riigikontroll@riigikontroll.ee

Lugupeetud majandus- ja taristuminister Kadri Simson

Lugupeetud riigikontrolör Alar Karis

Näen, et kodanikuühendusse Avalikult Rail Balticust kuuluvad kodanikud Priit Humal, Karli Lambot, Illimar Paul ja Raul Vibo on koostanud ja avaldanud põhjaliku, 73 lehekülje pikkuse dokumendi, kus juhitakse tähelepanu suurematele vigadele Rail Balticu tasuvusanalüüsis. Nende sõnul on EY koostatud RB tasuvusanalüüsis "mitu olulist viga, mille arvesse võtmisel RB kogutulud 16 miljardit eurot vähenevad 4,1 miljardi euro võrra." Kodanikuühendusse kuuluvate pro bono töötavate ekspertide sõnul ilmneb pärast nende vigade parandamist, "et RB ei ole sotsiaalmajanduslikult otsustarbekas, vaid Balti riikidele kahjulik ega vasta ELi kaasrahastamise nõuetele." (<http://avalikultrailbalticust.ee/index.php?id=879>)

Eeldades, et nii Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium kui ka Riigikontroll suhtuvad sellisesse põhjalikku kriitikasse ülima tõsidusega ning kontrollivad, kas neil neljal kodanikul on õigus, küsin Teilt järgmist:

1. Kas Eesti Vabariik kavatseb Rail Balticu rajada ka juhul, kui selgub, et tegu ei ole sotsiaalmajanduslikult tasuva projektiga?
2. Kas Eesti Vabariik on arvestanud võimalusega, et ELi kaasrahastus Rail Balticu projektile nõutakse tagasi osaliselt või tervenisti?
3. Kas Eesti Vabariik on valmis astuma samme, et Priit Humala, Karli Lamboti, Illimar Pauli ja Raul Vibo kriitika tõseks osutumise korral

Rail Balticu projekt ümber teha, et muuta see sotsiaalmajanduslikult tasuvaks ja ELi kaasrahastamise nõuetele vastavaks?

Lugupidamisega

Alo Ervin

Eesti Vabariigi kodanik

Riigikontrolli vastus

05.02.2018

Vastuskiri

Austatud Alo Ervin

Riigikontrolör Alar Karis palus Teile edasi anda tänusõnad kirja eest, mis käsitleb Rail Balticu raudteeühenduse arendamise erinevaid aspekte. Riigikontrolöri ülesandel vastan Teile tema nimel küsimuste kaupa.

1. Kas Eesti Vabariik kavatseb Rail Balticu rajada ka juhul, kui selgub, et tegu ei ole sotsiaalmajanduslikult tasuva projektiga?

Küsimusele vastamine ei ole Riigikontrolli pädevuses. Eesti Vabariigi põhiseaduse kohaselt on Riigikontroll oma tegevuses sõltumatu majanduskontrolli teostav riigorgan. Rail Balticu raudtee rajamise või rajamata jätmise otsus ei ole Riigikontrolli teha.

Riigikogu ratifitseeris Eesti, Leedu ja Läti valitsuse Rail Balticu raudteeühenduse arendamise kokkuleppe 19. juunil 2017. Kokkuleppe ratifitseerimisega võttis Eesti riik rahvusvahelise kohustuse Läti ja Leedu ees rajada Eesti territooriumile Rail Balticu raudtee aastaks 2025 ning võimaldada sellel raudteeliiklus aastast 2026. Samasuguse kohustuse võtsid Leedu ja Läti Eesti ees.

Riigikontroll koostas 2017. aasta kevadel ülevaate Eesti, Leedu ja Läti valitsuse Rail Balticu raudteeühenduse arendamise kokkuleppe kohta¹. Ülevaates tõi Riigikontroll välja lepingu ratifitseerimisega kaasnevad kohustused ja riskid, sh Rail Balticu projekti rahastamise võimaliku vähenemise kohta. Riigikogu, kelle käes on Eestis kõrgeim seadusandlik võim, saab otsustada, kas ja kui palju Rail Balticu projekti elluviimiseks riigieelarve menetlemise protsessis raha eraldatakse.

2. Kas Eesti Vabariik on arvestanud võimalusega, et ELi kaasrahastus Rail Balticu projektile nõutakse tagasi osaliselt või tervenisti?

2017. aasta kevadel avaldatud ülevaates analüüsis Riigikontroll Rail Balticu projekti rahastamisega seotud riske, sh võimalust, et Euroopa Liit nõuab toetusraha tagasi, kui Rail Balticu projekti ellu ei viida.

Riigikontrolli hinnangul ei ole tõenäoline, et juba saadud ning sihtots- tarbeliselt kasutatud toetussummad nõutakse tagasi, kui täidetakse Euroopa Liiduga sõlmitud rahastamislepete eesmäärke ja tingimusi. Kui riik soovib ilma mõjuva põhjusega projektist loobuda, siis võib olla tegemist lepingu rikkumisega, mille korral võib kaasneda nõue maksta juba saadud ning kasutatud toetused tagasi.

Riik on aastani 2020 võtnud ELiga sõlmitud rahastamislepetega Rail Balticu projekti elluviimiseks kohustusi 225,06 miljoni euro ulatuses. Kohustust on võimalik rahastada ELi toetusest 185 miljoni euro ulatuses. Ülejäänud raha on omafinantseering riigieelarvest (38,36 miljonit) ja Tallinna linna eelarvest (1,73 miljonit).

Riigikontroll pole auditeerinud Euroopa Liiduga sõlmitud rahastamislepetest tulenevate kohustuste täitmist.

3. Kas Eesti Vabariik on valmis astuma samme, et Priit Humala, Karli Lamboti, Illimar Pauli ja Raul Vibo kriitika tõeseks osutumise korral Rail Balticu projekt ümber teha, et muuta see sotsiaalmajanduslikult tasuvaks ja ELi kaasrahastamise nõuetele vastavaks?

¹ Riigikontrolli ülevaade Eesti, Leedu ja Läti valitsuse Rail Balticu raudteeühenduse arendamise kokkuleppe kohta: <https://www.riigikontroll.ee/tabid/206/Audit/2425/language/et-EE/Default.aspx>

Riigikontroll ei ole pädev sellele küsimusele vastama. Vt ka vastust küsimusele nr 1.

Rail Balticu projekti koordinaatoriks on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. ELi kaasrahastamise nõuetele vastavust hindab INEA2, kes kontrollib rahastustaotlusi ja sõlmib rahastamislepped. Rahandusministeeriumi ülesandeks on tagada Euroopa Liidu toetuste ja välisabi nõuetekohane finantsjuhtimine ja kulude tõendamine Euroopa Komisjonile ning välisabi andjale.

Lugupidamisega
/allkirjastatud digitaalselt/

Ines Metsalu-Nurminen
peakontrolör

Kaire Kuldpere
Kaire.Kuldpere@riigikontroll.ee

² Euroopa Liidu Innovatsiooni ja Võrkude Rakendusamet.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi vastus

22.02.2018 (SAABUS 27.02.2018)

Vastuskiri

Austatud Alo Ervin

Suur tänu kirja eest. Oleme tänulikud igasuguse konstruktiivse kriitika eest nii Rail Balticu projekti kui muude MKM-i haldusala puudutavate tegevuste osas; samuti võtame arvesse probleemipüstitusi, mille autoriks on vabatahtlikud arvamuseavaldajad.

Vastan Teie küsimustele alljärgnevalt:

Nii EY koostatud Rail Balticu (RB) tasuvusanalüüs kui ka sellele eelnenud, 2011. aastal valminud AECOM'i koostatud analüüs on koostatud vastavalt Euroopa Komisjoni kulu-tulu analüüsi metoodikale (European Commission Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects). Sama metoodika on aluseks ka teistele EL rahastatavate taristuinvesteeringute planeerimisel ning rahastustaotluste koostamisel. Seega on selle alusel koostatud ka näiteks Ühtekuuluvusfondist rahastatud maantee-ja raudteeprojektide või veemajandusprojektide rahastustaotlused.

Protsessi kaasatud ekspertide hinnangul vastab analüüs Euroopa Komisjoni kehtestatud kulu-tulu analüüsi metoodikale. Uuringu tulemused on piisavad selleks, et tõendada projekti elujõulisust ning positiivseid mõjusid ühiskonnale kõigis kolmes Balti riigis ning laiemal tasandil. Uuringu tulemusel on jõutud arusaamale, et Rail Baltic on sotsiaalmajanduslikult tasuv projekt.

RB projekt on jätkuvalt Euroopa Ühendamise Rahastu (CEF) mõistes abikõlblik, mida tõendavad senised rahastusotsused, millest seni viimase (kolmanda) tegi CEF juhtkomitee 2017. aasta juulis. Kolmanda rahastusleppe sõlmimine on plaanis käesoleva aasta esimeses pooles.

Eeltoodud järeldustele on jõudnud ka Euroopa Komisjoni transpordi peadirektoraat; viited sellele leiate ka Rail Balticu vastaste koostatud 74 lehekülge pikast dokumendist.

Oluline on siinkohal märkida, et Riigikogu ratifitseeris Eesti, Leedu ja Läti valitsuse Rail Balticu raudteeühenduse arendamise kokkuleppe 19. juunil 2017. Kokkuleppe ratifitseerimisega võttis Eesti riik rahvusvahelise kohustuse Läti ja Leedu ees rajada Eesti territooriumile Rail Balticu raudtee aastaks 2025 ning võimaldada sellel raudteeliiklus aastast 2026. Samasuguse kohustuse võtsid Leedu ja Läti Eesti ees.

Meile teadaolevatel andmetel ei ole juba saadud ning sihtotstarbeliselt kasutatud toetussummade tagasinõudmine tõenäoline, kui täidetakse Euroopa Liiduga sõlmitud rahastamislepete eesmäärke ja tingimusi. Kui riik soovib ilma põhjusega projektist loobuda, siis võib olla tegemist lepingu rikkumisega, mille korral võib kaasneda nõue maksta juba saadud ning kasutatud toetused tagasi. Ka Rail Balticu vastaste esitatud dokumentidest ei ole võimalik leida viidet sellele, millistel konkreetsetel alustel peaks toimuma või saaks toimuda teie kirjeldatud tagasinõue.

Lugupidamisega

Ahti Kuningas
transpordi asekancler

Kristjan Kaunissaare
6397682 Kristjan.Kaunissaare@mkm.ee

Kommentaar

Saadud vastustest nähtub, et Riigikontrolli pädevuses ei ole vastata, kas Eesti Vabariik kavatseb Rail Balticu rajada ka juhul, kui selgub, et tegu ei ole sotsiaalmajanduslikult tasuva projektiga.

Riigikogu “[...] saab otsustada, kas ja palju Rail Balticu projekti eluviimiseks riigieelarve menetlemise protsessis raha eraldatakse.”

Nii Riigikontrolli kui ka MKMi vastustest saab järeldada, et mõjuval põhjusel võib RB projektist loobuda ning juba sihtotstarbeliselt kasutatud toetusi tagasi ei nõuta.

Alo Ervin

Eesti Geograafia Seltsi arvamused ja ettepanekud 2016 – 2018

Rail Baltica maakonnaplaneeringute ja keskkonnamõju hindamise vastuoludest

Arvo Järvet

Eesti Geograafia Selts

Kui püüda saada selgust Rail Baltica (RB) asjaajamisest, siis näib nagu oleks tegemist riiklikult korraldatud ähmastamispoliitikaga. Kas sellega taotletakse ka vastutuse hajutamist juhuks, kui midagi viltu läheb, on esialgu teadmata. See annab ametikehadele ja muidugi ka poliitikutele võimaluse teha teadlikult või tahtmatult põhjendamatuid otsuseid, mis ei lähe alati kokku otstarbeka lahendusega.

Järgnevalt esitatakse ülevaade Eesti Geograafia Seltsi (EGS) tegevusest RB maakonnaplaneeringute ja keskkonnamõju hindamise (KMH) probleemide lahendamisele kaasaaitamisest. Kuidas see on õnnestunud, selgub esitatud kirjavahetusest, mille läbitöötamiseks peab varuma üsna palju aega. Probleemide paremaks mõistmiseks on lisatud kolm joonist: RB trassi planeeringutekohane paiknemine, trassikoridori laiuse määramise kriteeriumid ja Pärnu linna läbiva ning möödasõiduvariandi paiknemine. Kirjavahetusest on esitatud dokumendid, mille abil on võimalik saada mitmekülgne ülevaade RB planeeringute ja KMH probleemidest:

- 1) EGSi kiri Pärnu maavanemale 29.12.2016.
- 2) Pärnu maavalitsuse vastuskiri EGSle 16.01.2017 nr 12-3/16/2846-2.
- 3) EGSi kiri Pärnu maavanemale 23.01.2017.
- 4) Pärnu maavalitsuse vastuskiri EGSle 09.02.2017 nr 12-3/16/2846-5.
- 5) Rahandusministeeriumi kiri EGSle 28.08.2017 nr 15-2/06259.
- 6) Pärnu maakonnaplaneeringu RB trassikoridori asukoha määramise vastuväite esitaja ärakuulamise protokoll 29.09.2017.
- 7) Rahandusministeeriumi kiri EGSle 28.12.2017 nr 15-2/3469-1.

- 8) EGSi kiri rahandusministeeriumile 09.01.2018.
 9) Rahandusministeeriumi kiri EGSle 07.02.2018 nr 15-2/3469-3.



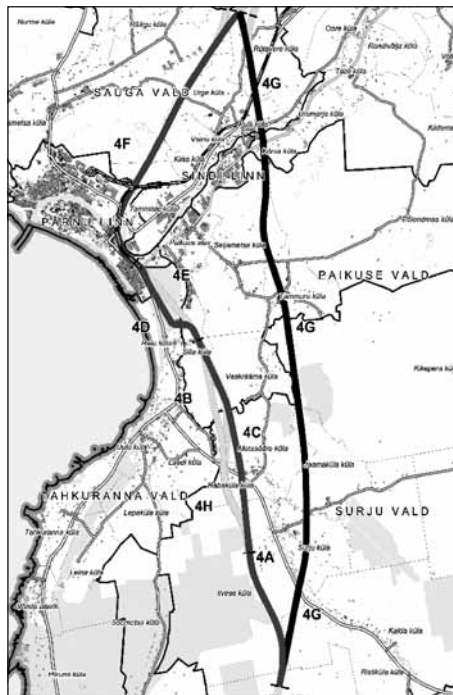
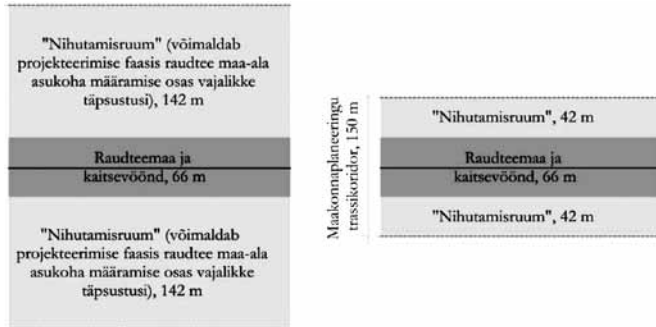
Rail Baltica üldsuund Tallinnast Riiga esitati üleriigilises planeeringus Eesti 2030+. Trassikoriidor on ära määratud Harju, Rapla ja Pärnu maakonna vastavate planeeringutega. Täpsustatud raudtee paiknemine trassikoriidoris selgub projekteerimise staadiumis.

Olemasoleva raudtee maa-ala kasutamise uuring RB rajamiseks hõlmas 94 km pikkust lõiku Hagudi lähedalt Rõa külast kuni Pärnuni. Selle kasutamist alternatiivina RB jaoks analüüsi puudulikult ega tehtud seda võrdsetel alustel teiste variantidega.

Pärnust edasi on endist Mõisakülla kulgenud raudteekoriidori kasutatud RB jaoks kuni Reiu jõeni, aga seda on võimalik kasutada kuni Riisseljani. Sealt edasi saaks RB rajamiseks kasutada endist kitsarööpmelise raudtee maa-ala peaaegu Eesti-Läti piirini. See võimalus jäeti uuringust üldse välja.

RB Maakonnaplaneeringu läheteisukohtades oli esitatud nõue RB kooridori määramiseks laiusega 350 m (linnades 150 m), mille sees on raudteemaa koos kaitsevööndiga 66 m, millest 35 m on taraga eraldatud. Niisugused tingimused

välistasid olemasoleva raudteetrassi kasutamise, sest vastava uuringu kohaselt võis kõrvalekalle olla olevast raudteetrassist 10-20 m.



Pärnu maavanem oma kirjas 16.01.2017 nr 12-3/16/2846-2 ei pidanud **vajalikuks** Pärnu möödasõidutrassi (4G) määramist.

EESTI GEOGRAAFIA SELTS

Pärnu maavanem hr Kalev Kaljuste

29.12.2016

kalev.kaljuste@parnu.maavalitsus.ee

Seisukohad Rail Balticu maakonnaplaneeringu ja selle KSH aruande kohta

Eesti Geograafia Seltsi juhatus (EGS) ja Eesti Looduskaitse Seltsi juhatus, läbi vaadanud kavandatava Rail Balticu materjalid, mis on avalikult kättesaadavad Pärnu maavalitsuse ja Rail Balticu veebilehel, esitab oma-poolsed arvamused, küsimused, vastuväited ja ettepanekud Rail Balticu (RB) Pärnu maakonnaplaneeringu (edaspidi tekstis lühivalt planeering) ja sellega seotud keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) aruan-de kohta.

1. Planeeringu koostamisel kasutatud uuringutulemused.

1.1. RB planeerimise aluseks on võetud AECOMi uuring, mille valmissaa-mise aeg on dateeritud juuni 2011. Uuringu tulemused näitasid, et reisi-jate jaoks on kõige sobivam rongiliin Tartu kaudu (sisenõudluse oluline rahuldamine), kaubaveo seisukohalt võis tänu lühimale sõiduajale suuri-mat nõudlust märgata Pärnu kaudu kulgeva rongiliini puhul. Kaubaveo puhul seisnes põhiküsimus siiski hinnas. AECOMi eelistus oli vahepea-tusteta otseühendus Tallinna ja Riia vahel. Põhiline kaubamaht peaks tu-leva Soomest.

Kuid AECOMi analüüs oli tehtud hüpoteetilisel alusel; uuringu kok-kuvõttes on kirjutatud järgmist: Projekti kohta tehtud oletustel põhine-va tasuvusanalüüsi tulemuste põhjal võib oletada, et projekt on valdavalt elujõuline. Selle analüüsi tegemisel ei kasutatud adekvaatset andmebaa-si ja puudub teaduslik metoodika – tegemist on pigem soovmõtleemisega. Analüüsile tuginedes soovitati, et Pärnu kaudu kulgeva rongiliini võima-lusi tuleks edasi uurida üksikasjalikus tasuvusanalüüsis.

1.2. RB küsimust arutati Valitsuskabineti nõupidamisel 22.09.2011. Va-litsuse otsuses oli oluline 9. punkt: Tulenevalt haridus- ja teadusministri

seisukohast, et Rail Balticu raudteeliini tasuvusuuringus ei ole käsitletud raudteeliini rajamisega kaasnevaid üldisi sotsiaal-majanduslikke muutusi, arutades Rail Balticu raudteeliini rajamisega kaasnevate sotsiaal-majanduslike mõjude küsimust mõnel järgmisel valitsuskabineti nõupidamisel. Seda pole seniajani tehtud. Seetõttu on jäänud palju probleeme lahendamata või selgusetuks, seda eriti avalikes huvides. Sotsiaal-majandusliku analüüsi tulemused võivad omakorda sõltuda majandusanalüüsi tulemustest.

1.3. Üleriigiline planeering Eesti 2030+ (kehtestati Vabariigi Valitsuse poolt 30. augustil 2012), on Eesti pikaajaline strateegiline kava. Planeeringus on toodud, et lisaks RBle tagatakse reisirongiühendus liinil Tallinn-Tartu-Valga kiirusega 160 km/h. RB sisulist käsitlust planeering ei sisalda, juhib üksnes tähelepanu vajalikule tegevusele, mis on üks lõik üldist teksti. Hiljem on sellele planeeringule korduvalt viidatud kui olulisele dokumendile, millega määrati ära RB trass. Tegemist on eksitusega, sest RB trassivalikuga seotud otsus tehti ligi aasta aega varem valitsuskabineti nõupidamisel (vt kirja p 1.2). Ka maakonnaplaneeringute lähteseisukohad olid välja antud neli päeva varem, kui kehtestati üleriigiline planeering.

Lisame väljavõtte RB maakonnaplaneeringute KSH programmist (lk 125 ja 130), millest näeme, kuidas eksitavalt viidatakse üleriigilisele planeeringule 2030+: *Otsus, kas Rail Balticu kulgemise suund peaks olema Tallinn-Tartu või Tallinn-Pärnu, ei ole käimasolevate maakonnaplaneeringute ülesanne. Põhimõtteline otsus on langetatud eelnevate eksperttööde põhjal ja kinnistatud üleriigilise planeeringuga "Eesti 2030+".*

Küsimus: Mis põhjusel on planeeringulahenduses ja KSH aruandes teadlikult esitatud valeandmeid, mille tulemusena on jäänud arvestamata määravad asjaolud ning KSH aruandes on tulemustena esitatud ebapiisava andmestiku alusel tehtud subjektiivsed hinnangud?

1.4. Pärnu maavanema poolt 11.11.2016 avaldatud planeeringu ja KSH aruande avaliku väljapaneku teates märgitakse: "Maakonnaplaneeringu

eesmärgiks on leida sobivaim asukoht Rail Balticu trassi koridorile Pärnumaal, alates Rapla maakonna piirilt kuni Eesti Vabariigi piirini.“ RB hankedokumentides on aga toodud nõue, et alternatiivina käsitletakse sirgeimat võimalikku teed Tallinnast Pärnu maakonnas Reiu-Vaskrääma piirkonda ning järgnevalt Reiu-Vaskrääma piirkonnast kuni Läti piirini.

Küsimus: Kas trassi sobivaima asukoha valikul oli kriteeriumiks etteantud nõue sirgeim võimalik variant või arvestati ka teisi tegureid, milliseid?

Ettepanekud:

- 1) Peatada kõik RB maakonnaplaneeringutega, täiendavate uuringutega jm seotud tegevused senikaua kui selguvad täpsema tasuvusanalüüsi tulemused, millele tuleb anda hinnang Vabariigi Valitsuse otsusega.
- 2) Vajalik on teha RB sotsiaal-majanduslike mõjude täiendav analüüs. Vabariigi Valitsusel arutada analüüsi tulemusi valitsuse istungil koos täpsema majandusanalüüsi tulemustega.

2. Olemasoleva raudteetrassi kasutamine uue raudtee rajamiseks.

Trassikoridori asukohaalternatiivide väljatöötamisel esitasid Pärnu maakonna kohalikud omavalitsused, Pärnu maavalitsus ja Riigimetsa majandamise keskus (RMK) ettepaneku kaaluda trassikoridori ühe võimaliku asukohana selle kulgemist vanas raudteekoridoris. Tegemist on mõistliku ettepanekuga, sest rohkem kui 100 aastat tagasi raudtee (Tallinn-Lelle) ja ligi 90 aastat tagasi rajatud raudtee (Lelle-Pärnu) puhul arvestati väga suurel määral ehitamisega seotud loodustingimusi. Sellest tulenevalt pinnase- ja reljeefiolusid arvestades on olemasolev trass maastikuliselt suures osas optimaalse paiknemisega.

2.1. Rail Balticu trassi planeeringuga seoses tehti 2013. aastal olemasoleva raudteetrassi kasutamise võimaluse uuring, mis on pealiskaudne ning lähtekriteeriumite ebaõigest valikust tulenevalt ette ära määratud (või eesmärgipäraselt tellitud). Uuringus ei arvestata mitmeid olulisi tegureid nagu reljeefi, soostumist, pinnase paigaldustööde (seda eriti soistel aladel) mahtusid, võimalusi kohaliku rongiliikluse korraldamiseks, lähedalasuvate või piirnevate elamualade elanike harjumust taluda raudteeliiklusega

kaasnevat keskkonnamõju ning mõju praegusele asustusstruktuurile. Tuleb tõdeda, et nimetatud uuringuga välistati sisuliselt a priori olemasoleva raudteetrassi osaline kasutamine, kuigi seda tuleks eelistada uue trassi suhtes. Olemasoleva trassi kasutusvõimaluse uuringus oli eeltingimuseks, et hindamisel ei või kalduda olemasolevast trassist kõrvale rohkem kui 10–20 m. Seepärast on jäetud arvestamata trassi õgvendamise võimalused, mis Keava-Eidapere lõigul on määrava tähtsusega.

2.2. Teadmata on trassikoridoride maksumuse arvutamise metoodika. Kuid olemasoleva trassi taaskasutuse analüüsil peame arvestama tegevusega, mida saab tähistada sisult lähedaste märksõnadega – säästev, jätkusuutlik areng, taaskasutus, korduvkasutus, taastuvate ressursside kasutamine – ja mis on saanud igasuguste ametlike arengudokumentide lahutamatuks osaks. Taaskasutuse poolt aga räägib mitte üksnes tänapäevane säästev mõttelaad, vaid ka olemasoleva trassi ilmsed eelised ning riiklikus säästva arengu strateegias Säästev Eesti 21 määratletud põhimõtted.

Avalikule väljapanekule esitatud planeering on pigem orienteeritud kulutamisele, sest eeldatakse, et kulutatav raha tuleb ELi toetusena. Kui RB jaoks saab võimalikult suurel määral kasutada olemasolevat trassi, siis tähendab see samaaegselt maa sihtotstarbelist edasist kasutamist transpordimaana. RB rajamine uuel trassil nõuab täiendavat transpordimaad vähemalt 25 km², lisaks uude teede ehitamine, samuti mõjuala ja kaitsevöönd, kus majandustegevus on piiratud.

2.3. RB planeeringus on täiesti arvestamata jäänud 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, mis aga ei seostu sotsiaalsete eesmärkidega.

2.4. Olemasoleva trassi kasutamine RB jaoks on uuringu põhjal välistatud, kuna vastasel juhul kulgeks Rail Balticu raudteeliin läbi Natura 2000 ala ja I kaitsekategooria liigi elupaiga. Kuid hinnang mõnele Natura 2000

võrgustiku alale on arusaamatu. Uuringus selgitatakse: Kui linnu-või looduslala kohta ei ole tehtud tsoneeringut, siis on olemasolev raudtee, kus praegu toimub rongiliiklus, loetud sama väärtuslikuks kaitstavaks alaks kui raudteest kõrvale jäävad alad! Seega uue raudtee ehitamine neis lõikudes ei ole kaitse-eeskirja kohaselt lubatud, kuigi rongid samal lõigul igapäevaselt sõidavad.

Ettepanek: Olemasoleva raudteetrassi kasutamine uue Rail Balticu ehitamiseks vähendab oluliselt mõju loodus- ja sotsiaalsele keskkonnale, mida tuleb täpsustada olemasoleva trassi täiendava kasutusvõimaluse uuringus.

3. Vead ja puudused RB planeeringulahenduses ja keskkonnamõju hindamises.

3.1. RB planeeringu suurimad puudused tulenevad asjaolust, et reisirongide piirkiiruseks on võetud 240 km/h, kuid pole arvestatud võimalusega, et see võib olla märksa väiksem, näiteks 160 km/h. Riigisisese, aga ka Balti riikide vahelise reisiliikluse puhul oleks 160 km/h igati vastuvõetav kiirus. Kui reisirongiliiklus on RB rajamisel väikese tähtsusega, siis on põhjust arvestada peamiselt kaubaveo võimalustega. Sõltumata reisirongide piirkiirusest (mis on kaubarongide omast suurem), on RBl kaubarongide suurimaks kiiruseks arvestatud kõikidel juhtudel 120 km/h. Kui võtta raudtee infrastruktuuri rajamisel piirkiiruseks 160 km/h, siis vähenevad ehitus- ja hoolduskulud ning ettevõtmine on paremini seostatav raudtee majanduslike ja sotsiaalsete eesmärkidega, kui praegu kavandatava piirkiiruse 240 km/h korral. Viimane tuletati teatavasti raudtee kasutamise esmasest eesmärgist (kiire rahvusvahelise reisirongiliikluse korraldamine), millest tänaseks on loobutud.

3.2. Esmase tähtsusega on vaja teada ja see on üheks RB planeeringu koostamise eeltingimuseks, mil määral plaanitakse kasutada kaht erineva rööpmelaiusega (olemasolev 1520 mm ja uus 1435 mm) ja seejuures suuresti paralleelset raudteesüsteemi. Koos sellega on vaja pöörata tähelepanu tagajärgedele, mida uus Rail Balticu trass olemasolevatele raudteeliinidele

põhjustab ja kuidas ühitatakse kohalikud sotsiaalsed huvid rahvusvahelise raudteeliikluse korraldamisega. Planeeringust ja KSH aruandest midagi selget sel teemal ei leia, mis tähendab, et Eesti läänepoolmiku põhja-lõuna-suunalise raudteevõrgu põhjendatud arendamisest rääkida ei saa.

3.3. Kas Rail Balticu rajamine hetkel kavandataval moel Tallinnast Pärnusse tähendab edaspidi kahe põhimõtteliselt rööbiti kulgeva raudtee kasutamist, mis ei ole majanduslikult kindlasti mõistlik, vähemalt Leldest edasi Pärnu poole? Kui olemasolev Lelle-Pärnu raudtee likvideeritakse pärast Rail Balticu käikuandmist, siis milline on sellest tulenev mõju Tallinn-Viljandi liini edasisele kasutamisele ja kas sellega ei kaasne oht Viljandisse ulatuva raudteeühenduse säilimisele?

3.4. RB Pärnu maakonnaplaneeringu koostamise alguses oli kavandatud uue trassi kulgemine Pärnust mööda – variant 4G. Pärnu maavalitsuse ja linnavalitsuse aktiivsel sekkumisel tehti muudatus, mille tulemusena kulgeb nüüd RB trass läbi Pärnu linna lõunaosa; reisiterminaal Papiniidus. Tegemist ei ole loogilise lahendusega. Kui RBL on peamine kaubaveedu, siis kaubarongide liiklus hakkab toimuma samuti läbi linna ja linna-lähedase puhkeala. Otstarbekas on paralleeltrassina ette näha Pärnust idapoolt möödaminev trassivariant 4G. Planeering peab vähemalt andma möödasõidu lahenduse võimaluse. Nii on toimitud Riia ja Kaunase linna läbivate RB lõikude puhul. RB rajamiseks koostatav maakonnaplaneering ei pea sisaldama ainult seda, mis kohe ja täielikult ära tehakse. Sisult otstarbekas planeering peaks hõlmama ka neid tegevusi, mida rakendatakse hiljem – andma vähemalt võimaluse selleks.

Ettepanek: Pärnu maakonnaplaneeringus ette näha Pärnu linnast möödaminev trassivariant 4G, et sellega luua võimalus raudtee jaoks vajaliku transpordimaa reserveerimiseks.

3.5. Kaaluda eelpool toodud põhjendusil võimalust loobuda raudteetrassi eraldamisest taraga ja püstitada see ainult sinna, kus see on vajalik inimeste ohutust silmas pidades. Ühtlasi peame mõistlikuks kavandatava raudtee teenindustee rajamist avaliku kohaliku teena. Reisirongide planeeritud piirkiiruse 160 km/h annab selleks piisavalt hea võimaluse.

3.6. RB maakonnaplaneeringute KSH aruanne on väga mahukas dokument. Tehtud on palju uuringuid ja inventuure, milles osalesid kümned erialaspetsialistid. Väga palju on välja toodud võimalikke ohtusid looduskeskkonnale. Kuid oht ei tähenda veel mõju, rääkimata mõõdetavast mõjust keskkonnale. Planeerimise mõte on elukeskkonna kujundamine, mitte ainult lillede ja liblikatega tegelemine.

3.7. RB keskkonnamõju hindamine on tehtud sedavõrd detailselt, et see takistab mõnikord strateegilisele käsitlusele omast üldisemat hindamist, mis on eriti vajalik RB mõju sotsiaal-majanduslikul hindamisel Eesti regionaalsele arengule või seda hoopis negatiivses tähenduses. Jahmatamapanev on järeldus, et raudtee rajamine on eelistatud alternatiiv võrreldes RB projektist loobumisega eelkõige kliimale avalduvate soodsaate mõjude tõttu. Tehtud on CO₂ emissiooni arvutused, mis annavad alust suurteks kahtlusteks, sest kohati on algandmetega suvaliselt manipuleeritud ja arvutusmetoodika pole üheselt selge. Neid nõrkusi arvestavad ka mõju hindajad, märkides, et CO₂ emissiooni põhjalikumaks hindamiseks on vajalik detailne liikluse mudel, mida praegu ei ole. Kuid peamine: võimaliku kliimamuutuse globaalse üldise jutuga unustatakse ära RB rajamisega kaasnev mõju Eesti looduskeskkonnale laiemas tähenduses. Kui lõikame RB uue trassiga 140 km pikkuselt läbi Vahe-Eesti maastikuvaldkonna, siis milline on raudtee kui barjääri pikaajaline mõju selle valdkonna maastikulisele terviklikkusele, mis on suurim Eestit läbiv rohevõrgustiku võõnd? Iga uue koridori tekitamine tähendab sekku-mist olemasolevasse keskkonda ja uusi konflikte.

3.8. Kui Rail Baltic on väga oluline ka kaubaveo seisukohalt, siis mis on selle raudtee pikaajalise tasuvuse eelduseks? Praegu Eestit läbiv lõunapõhjasuunaline Läti Vabariiki ja sealt edasi ulatuv raudteekaubavedu praktiliselt puudub, kuigi taristu ja võimalused on olemas.

Kokkuvõte.

1. Rail Balticut käsitletakse kui tänasest raudteevõrgust isoleeritud üksikrajatist, mis olevat eriti tähtis Eesti transpordivõrgustiku arendamisel. Tegelikult peab enne kõnesoleva(te) maakonnaplaneeringu(te) lõpetamist selgitama, milliseks kujuneb Eesti raudteevõrk ning reisi- ja kaubaveo maht raudteeliinide viisi, seda iseäranis Tallinnast Pärnu ja Viljandi suunal. Senised riiklikud arengukavad ja üleriigiline planeering Eesti 2030+ neid küsimusi ei käsitle, mistõttu vaadeldavas planeeringus ja selle KSH aruandes viitamine neile kui kõige olulisematele dokumentidele on avalikkuse teadlik eksitamine.

2. Euroopa Parlamendi ja Nõukogu 29. aprilli 2004.a otsus 884/32004EÜ nägi ette Eesti jaoks 3-etapilise põhja-lõunasuunalise raudteevõrgu rekonstrueerimise: 1. etapp: Tallinn-Narva-Tartu-Valga reisirongiliikluse jaoks raudtee rekonstrueerimine piirkiirusele 120 km/h, II etapp samal liinil piirkiiruse 160 km/h saavutamine ja seejärel III etapp – uue Rail Balticu liini rajamine. Miks jäeti tegemata II etapp ning alustati uue RB trassi ettevalmistusega, mille eesmärgiks on mitte kiirraudtee, vaid tavaraudtee rajamine.

3. Selgitada üheaegselt Viljandisse ulatuva raudtee üleviimist rööpmelaiusele 1435 mm, mis loob võimaluse Tallinnast lõunapoole suunduvate raudteede ühes süsteemis toimimiseks ja oleks kooskõlas majandusliku otstarbekusega, välistades kahe erineva rööpmelaiusega, samas aga madala kasutusintensiivsusega paralleelse raudtee kuluka ülalpidamise. Peame mõistlikuks Rail Balticu ehitamisel lähtuda sellest, et uus rajatav rööbastik oleks maksimaalselt kasutatav Eesti-siseses rongiliikluses.

4. Juhul kui Rail Balticu rajamine rööpmelaiusega 1435 mm Tallinn-Pärnu-Ikla trassil on põhjendatud, siis on otstarbekas Tallinn-Pärnu-Reiu lõigul kasutada selleks peamiselt olemasolevat raudteetrassi, tehes vajalikud trassi õgvendused.

5. Uue raudteetrassi planeeringutes ja keskkonnamõju strateegilisel hindamisel on väga vähe käsitletud mõju sotsiaalsele keskkonnale. Seiajani on täitmata Vabariigi Valitsuse kabinetinõupidamise 22.09.2011

otsuse p 9, mille järgi tuli arutada Rail Balticu raudteeliini rajamisega kaasnevate sotsiaal-majanduslike mõjude küsimust mõnel järgmisel valitsuskabineti nõupidamisel.

6. Keskkonnamõju hindamise seadus näeb ette, et tuleb hinnata kõiki variante ja otsus mingi variandi eelistamiseks tehakse KSH aruande heakskiitmisega. Paraku Vabariigi Valitsus tegi esimesed otsused trassi kulgemise kohta Harjumaal keskkonnaministeeriumi nõusolekul juba enne keskkonnamõju hindamise lõpetamist, mis on vastuolus nimetatud seadusega.

7. RB planeeringu täiendamisel käsitleda olemasoleva raudteetrassi (koos mõningase õgvendamisega) Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringutes vahemikus Ülemiste-Pärnu-Reiu võrdselt RB teiste alternatiivtrassidega.

8. Paralleelselt Tallinnast lähtuva ja Pärnu kaudu kulgeva RB rajamisega tuleb arvestada kiirema (reisirongide kiirus kuni 160 km/h) liikluse korraldamisega Tallinn-Tapa-Tartu-Valga liinil ja sealt edasi Riiga, mis on kooskõlas laiemal avaliku huviga.

9. KSH läbiviimisega seoses ei ole piisaval määral analüüsitud olemasoleva trassi kasutamise võimalusi RB rajamiseks ja sellega seotud mõju sotsiaal-majanduslikule keskkonnale, mistõttu hindamine ei vasta keskkonnamõju hindamise ja juhtimissüsteemi seaduses (KeHJS) sätestatud nõuetele ning KSH aruande põhjal ei saa seada eelistusi trassivariantide valikul.

10. Ebaõige on praegu planeerimise ja projekteerimise samaaegne korraldamine ehk RB eelprojektid, maakonnaplaneeringu koostamine ning keskkonnamõju (strateegiline) hindamine toimuvad praktiliselt samaaegselt. Esmalt tuleb lõpetada planeerimisprotsess, teha trassialternatiivide valik ja alles pärast seda saab alustada eelprojekti koostamisega.

11. Eespool välja toodud RB planeeringu ja KSH aruande puudusi ja vigu arvestades on vaja planeeringut täiendada ja planeeringulahendust muuta ning korraldada selle täiendav avalik väljapanek.

Lugupidamisega,

Mihkel Kangur
Eesti Geograafia Seltsi president

Jaan Riis
Eesti Looduskaitse Seltsi esimees



PÄRNU MAVALITSUS

Eesti Geograafia Selts
egs@egs.ee

Teie 29.12.2016
Meie 16.01.2017 nr 12-3/16/2846-2

Vastus Pärnu maakonnaplaneeringu "Rail Balticu raudtee trassi koridori asukoha määramine" ja selle KSH aruande avaliku väljapaneku käigus esitatud arvamustele, küsimustele ja ettepanekutele

Austatud Eesti Geograafia Seltsi president Mihkel Kangur
Austatud Eesti Looduskaitse Seltsi esimees Jaan Riis

Oleme Teie arvamused, küsimused ja ettepanekud läbi analüüsinud koos planeeringukonsultandi ja strateegilise keskkonnamõju hindajaga, Tehnilise Järelevalve Ameti ning Majandus-ja Kommunikatsiooniministeeriumi spetsialistidega. Vastuseks Teile kirjas toodud alajaotuse punktidele1 kuni selgitame järgmist.

1. Planeeringu koostamisel kasutatud uuringutulemused.

AECOMi uuring on koostatud vastavalt Euroopa Komisjoni toona kehtinud metoodikale (Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects for Cohesion Policy 2014–2020). Sama metoodika alusel koostatakse

uuringuid nii Eestis kui ka teistes riikides teiste taristuprojektide nagu maanteed, veemajandus jms projektide hindamiseks. AECOMi uuringu tulemust on aktsepteerinud nii kõigi kolme Balti riigi valitsused kui Euroopa Komisjon Rail Balticu rahastusotsuste tegemisel.

Balti riikide ühisettevõtte RB Rail AS tellimusel on koostamisel täpsustav tasuvusanalüüs AECOMi töö tulemusena välja valitud Pärnu linna läbi-va trassi osas, mis eeldatavasti valmib 2017.a II kvartalis. Täpsustavat tasuvusanalüüsi koostab rahvusvaheline konsultatsiooniettevõtte E&Y.

Valitsuskabineti nõupidamised on valitsuse liikmete töö nõupidamised, kus arutatakse mitmesuguseid valitsuse pädevuses olevaid olulisi küsimusi. Nõupidamistel otsustatu ei ole käsitatav Vabariigi Valitsuse otsusena ja sellel ei ole õiguslikke tagajärgi.

Pärast antud küsimuse arutamist on Vabariigi Valitsuses Rail Balticuga seonduvat korduvalt arutatud kõigis 2011 ja tänase vahele jäävates koosseisudes.

12.04.2012 korralisel istungil algatas Vabariigi Valitsus korraldusega nr 173 maakonnaplaneeringud "Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine" Harju, Rapla ning Pärnu maakondades.

Sotsiaal-majanduslikke mõjusid on hinnatud 2011.a valminud AECOMi uuringus, mis on koostatud Euroopa Komisjoni nõuetest lähtuvalt. Täiendavalt on põhjalikult planeeritud raudtee sotsiaal-majanduslikke mõjusid käsitlenud ka Rail Balticu maakonnaplaneering ja selle KSH/KMH aruanne trassialternatiivide võrdluse etapis.

Vastuseks küsimusele punktis 1.3 selgitame, et maakonnaplaneeringute lähteseisukohtade väljaandmise ja üleriigilise planeeringu kehtestamise vahel puudub vastuolu. Maakonnaplaneeringute lähteseisukohtade välja andmise ajaks oli üleriigilise planeeringu protsess sisuliselt läbitud, üleriigilise planeeringu põhiseisukohti avalikkusele tutvustatud.

Eksitav ei ole KSH programmis toodud viide üleriigilisele planeeringule, samuti pole esitatud valeandmeid. Üleriigilises planeeringus on toodud transpordivõrgu põhistruktuur Eestis aastaks 2030, milles on fikseeritud kiire rongiühendus Tallinn -Pärnu -Riia suunal. Kuna üleriigilise planeeringu üldistusaste Eesti planeerimissüsteemis on väga suur, ei käsitleta selles üksikuid objekte detailsemalt.

Vastuseks küsimusele punktis 1.4. selgitame, et arvestati ka teisi tegureid. Alternatiivide visandamisel tugineti lähteseisukohtade etapis kokku lepitud baasteguritele, mis üldjuhul ei võimalda raudtee rajamist. Samaaegselt olid lähtepunktideks ka trassi geomeetrianõuded ja lühim võimalik teekond ning majanduslik tasuvus, mis on raudtee rajamise eelduseks. Seetõttu ei olnud üksikutel juhtudel võimalik baasteguritega 100%-liselt arvestada.

Trassikoridori asukohavaliku baastegurid:

- elamud jm hooned (sh ühiskondlikud, äri-jatootmishooned);
- kalmistud;
- looduskaitsealused objektid koos kaitsevööndiga;
- Natura 2000 alad;
- kultuurimälestised koos kaitsevööndiga;
- kehtestatud detailplaneeringutega kaetud alad (juhul, kui ehitusluba on väljastatud).

Vastuseks ettepanekutele punktis 1.4 selgitame, et Rail Baltic maakonnaplaneeringu koostamise on algatanud Vabariigi Valitsus, maakonnaplaneeringud kehtestavad nende koostamise aluseks olnud planeerimis-seaduse alusel maavanemad. Maakonnaplaneeringud on kõik läbinud kooskõlastamise (kooskõlastajad on riigiasutused ja kohalikud omavalitsused) ja avalikustamise faasi. Vastavalt seadusandlusele on maakonnaplaneeringuid ja nendega seotud uuringuid võimalik koostada tasuvusanalüüsi koostamata ja sellest lähtuvalt ei ole põhjendatud ettepanek peatada kõik maakonnaplaneeringutega seotud tegevused.

Vabariigi Valitsusel ja Riigikogul on võimalik anda hinnang projektile iga-aastaselt riigieelarve kontekstis. Vabariigi Valitsuse eraldi otsuse vajalikkus ei ole täna põhjendatud, sest E&Y poolt on koostamisel tasuvusanalüüs, mis eeldatavasti valmib 2017.a II kvartalis.

2. Olemasoleva raudteetrassi kasutamine uue raudtee rajamiseks.

Vastuseks tehtud ettepanekule selgitame, et vastavalt maakonnaplaneeringu lähteülesandele tuli leida sirgem võimalik tee trassi koridorile Tallinnast Pärnu ja sealt edasi Läti piirini. Trassikoridori asukoha

määramisel ja selle sirgema tee leidmisel olid otsustavateks teguriteks juba eelloetletud baastegurid. 2013. a. koostatud analüüsi “Olemasoleva raudtee koridori kasutamise võimalikkus Rail Balticu raudtee trassi asukohana” näol oli tegemist lühianalüüsiga protsessi käigus, mis tõi välja probleemid ja olulised kitsaskohad, kui Rail Balticu raudtee rajatakse olemasoleva raudtee kõrvale Lelle-Pärnu lõigul. Analüüsist selgus, et olemasoleva raudtee kõrvale (Lelle-Pärnu raudteelõik jääb alles vähemalt Rail Baltic valmimiseni) Rail Baltic raudtee rajamine ei ole võimalik olemasolevat sotsiaal-majanduslikku keskkonda oluliselt mõjutamata (väljakujunenud keskkonna ümberkujundamine seoses õgvendamisega, nõue trassikoridori vastamiseks projektkiirusele 240 km/h, eritasandiliste ülesõitute rajamine, hoonete likvideerimine jm).

Trassikoridori asukohavariantide võrdlemise tulemusena ja võttes arvesse strateegilist otsust trassi kulgemise osas, on välja valitud parim võimalik trassikoridori asukoht.

3. Vead ja puudused RB planeeringulahenduses ja keskkonnamõju hindamises.

Vastavalt Rail Balticu lähteülesandele on trassi projektkiiruseks 240 km/h. See tähendab, et raudtee trassi planeeritakse selliselt, et see võimaldaks kiirust 240 km/h, tegelikkuses saab rongide reaalne keskmine liikumiskiirus olema tõenäoliselt mõnevõrra madalam. Kaubarongidel on maksimaalseks kiiruseks ette nähtud 120 km/h. Reisirongide liikumiskiirus on äärmiselt oluline, kuna sellest sõltub otseselt rongiliikluse atraktiivsus reisijate jaoks ning rongide võimalik liikumiskiirus ja sellest tulenevad reisijad on otseselt seotud pakutava infrastruktuuri teenusega ning selle tasuvusega. Rail Balticu üks eesmärkidest on tänaseni Eesti ühendamine Kesk- ja Lääne-Euroopaga.

Vastuseks punktides 3.2 ja 3.3 toodule selgitame, et Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium kui transpordipoliitika eest vastutaja ei pea otstarbekaks olemasoleva 1520 mm raudteetaristu likvideerimist Viljandi suunal ning see jääb eksisteerima paralleelselt 1435 mm Rail Balticu raudteega. Ühtlasi on ette nähtud ja Vabariigi Valitsuse poolt heaks kiidetud Tallinn-Rapla raudtee infrastruktuuri jaoks täiendavaid investeeringud summas 11,765 milj €. Olemasoleva raudtee asendamine Rail Balticu

uue raudteega on komplitseeritud ja toob endaga kaasa mitmeid tehnilisi probleeme ja kogu projekti kallinemise. Tallinn-Pärnu olemasoleva raudtee asendamisel tuleb 1435 mm rööpmelaiusele ehitada ka raudtee Viljandini, et raudteeliiklus Viljandisse säiliks. Kui Viljandisse uue rööpmelaiusega raudteed ei ehitataks, siis jääks Rõa-Viljandi vahele 110 km pikkune isoleeritud 1520 mm rööpmelaiusega raudtee. Sel lõigul eraldiseisva rööpmelaiuse säilitamine eeldaks 1520 mm taristu ja veeremi teenindamiseks eraldi uute tehniliste rajatiste ja depoo ehitamist, eraldi rongikoosseisude hoidmist jne, mis toob kaasa suuremad püsikulud. Reisisedu Tallinnast Viljandisse peaks toimuma ümberistumisega, kaubavedu ei saaks toimuda. Kokkuvõttes ei ole selline lahendus otstarbekas.

Oletades, et Rail Balticu saab viia Lelleni, siis tuleks ehitada uut raudteed 80 km. Lelle-Viljandi lõigule uue rööpmelaiusega raudtee ehitamine toob kaasa märkimisväärsed kulud. Türi-Viljandi teelõik rekonstrueeriti 2011. aastal Euroopa Liidu kaasfinantseerimisel, tööd läksid maksma 12,8 mln € (tänapäevane väärtus; arvestamata Edelaraudtee omaosalust 8,4 mln €), selle investeeringu kasutusajaks loetakse 30 aastat. Arvestades, et raudtee jääkväärtus väheneb 3,33% aastas, siis 2019.a on investeeringu jääkväärtus ca 11,2 mln €.

Olemasoleva 1520 mm raudtee lammutamine maksaks kogu Edelaraudtee kasutada oleval taristul ca 2 mln €. Uue elektrifitseeritud ühERALJALISE 1435 mm raudtee rajamine Lelle-Viljandi lõigule maksaks hinnanguliselt 250 mln €, mida ei toeta Euroopa Liit. Lõigul Rõa-Viljandi oleks see veelgi kallim.

Samuti tuleks Eesti riigil üles öelda pikaajaline (50 a) Edelaraudtee Infrastruktuuri AS kasuks määratud hoonestusõigus. Edelaraudtee Infrastruktuuri AS-i raudteevõrgustiku jääkväärtus 2014.a seisuga on 19,4 mln € (sisaldab Edelaraudtee omaosalust Türi-Viljandi investeeringus), millele lisanduvad lepingu lõpetamisel ka äriplaanis ettenähtud tegevuste kompenseerimine.

Olemasoleva 1520 mm rööbastee asendamine tähendab vähemalt 3-aastast perioodi, kus raudteeliiklust ei toimuks. Kuna ühendusvõimalus tuleb tagada, tähendab see asendusbusside kasutamist.

Uued Stadleri rongid on soetatud arvestusega, et vajalik on teenindada ka Edelaraudtee AS liine. Täna teenindab neid liine kuus koosseisu.

Arvestades ühe koosseisu hinnaks sõltuvalt pikkusest kuni 6 mln €, siis jääks suurusjärgus 36 mln € investering kasutuna seisma või tuleks ära müüa. Müügivõimalusi piirab see, et Stadler Flirt 1520 mm diiselsond on sisuliselt eritellimus ning võimalik turg on kas Läti-Leedu või idapoolsed riigid. Arvestades asjaolu, et idapoolse 1520 mm raudteevõrgustiku elektrifitseerituse tase on märkimisväärselt suurem kui Eestis, siis piirab rongide müügi võimalusi ka asjaolu, et pigem ollakse huvitatud elektriveeremist. Lisaks tuleb koheselt soetada uued rongid, mis suudaksid teenindada 1435 mm laiust raudteed. Võimaliku kulu hindamisel on eeldatud, et Stadlerid õnnestub maha müüa ning müügihinna eest soetada uued rongid.

Seega Lelle-Viljandi (ca 80 km) üherajalise lõigu taasrajamisega kaasnevad kulud ulatuksid hinnanguliselt 280 mln €, mis tuleks Eesti riigil endal kanda (EL-i toetust ei ole võimalik selleks kasutada). Seega Viljandi suunale 1520 mm raudtee asendamine 1435 mm raudteega ei ole otsustav ning sellise võimalusega ei saa seetõttu MKM-i hinnangul Rail Balticu maakonna-planeeringute koostamisel arvestada.

Vastuseks ettepanekule punktis 3.4 selgitame, et trassialternatiivide võrdlemisel võrreldi trassi asukohaalternatiive läbi Pärnu ja Pärnust mööda. Trassivariantide võrdluses sotsiaal-majanduslike näitajate alusel selgus, et trassi ja peatusekoha viimine Pärnu linnast välja ei ole mõistlik ning eelistuse sai tänaseks planeeritud trassilahendus läbi Pärnu linna.

Kahe trassikoridori alternatiivi maakonnaplaneeringuga määramine (reserveerimine) ei ole põhjendatud ka kaasnevate kitsenduste tõttu, kuna realiseerimata alternatiiv seab pikaajalisi kitsendusi trassikoridori jääva maaomandi kasutamise osas.

Vastuseks punktis 3.5 toodud ettepanekule kaaluda võimalust loobuda raudteetrassi eraldamisest taraga ja püstitada see ainult sinna, kus see on vajalik inimeste ohutust silmas pidades selgitame, et raudtee aiaga piiramine toimub rongiliikluse ohutust silmas pidades. Selleks et piirdeaiast loobumise võimalusi selgitada, on alternatiivsete ohutust tagavate meetmete väljaselgitamiseks Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi eestvedamisel ning Keskkonnaministeeriumi toel käivitatud vastava analüüsi läbiviimine. Analüüs viiakse läbi raudtee põhi-/tööprojekti

koostamise etapis. Analüüs kaardistab ja analüüsib alternatiivsed tehnilised võimalused loomaläbipääsude lahendamiseks lisaks olemasolevatele ökoduktidele baseeruvale lahendusele, arvestades samas õnnetusjuhtumitest tuleneva ohu leevendamise vajadusega. Analüüs käsitleb maailmapraktikas esinevaid/kasutatud lahendusi ning täpsustab asukohad ja võimalused kaaluda alternatiivlahendusi ökoduktidele (aiakatkestus) suurulukite ülepääsude vajadustest lähtuvalt. Analüüsi tulemustest lähtuvalt võib teha põhi- või tööprojekti faasis muudatusi eelprojekti lahenduse korrigeerimiseks, mis on maakonnaplaneeringuga kooskõlas.

Punktis 3.6 juhite tähelepanu asjaolule, et KSH aruandes on väga palju välja toodud võimalikke ohtusid looduskeskonnale. Kuid oht ei tähenda veel mõju, rääkimata mõõdetavast mõjust keskkonnale. Oleme nõus sellega, et oht ei tähenda veel mõju. Seetõttu on KSH aruandes mõju ohtudest eristatud.

Vastuseks punktile 3.7 selgitame, et KSH toetas kliimale avalduva mõju argumendiga juba üleriigilise planeeringuga Eesti 2030+ heakskiidetud Tallinna-Pärnu-Ikla suunalist raudteeühendust. Nõustume, et uus joonobjekt avaldab maastikule fragmenteerivat mõju, mille leevendamiseks on planeeringuga ette nähtud vastavad leevendavad meetmed.

Vastuseks küsimusele punktis 3.8 selgitame, et varasemate uuringute alusel on Rail Baltic raudtee rajamine tasuv. Tegemist on pika perspektiiviga projektiga, mille turundamine nõuab aega. Nii kohaliku valdusettevõtte kui Baltikumi ühisettevõtte äriplaani osadeks on Rail Balticu turundusstrateegia ja –plaani väljatöötamine. Selle käigus toimuvad regulaarsed kohtumised ja läbirääkimised Euroopa ja eriti Läänemere regiooni suurtootjate, sadamate, rahvusvaheliste vedude võtmeoperaatorite ja teiste huvitatud ettevõtjatega, mis tagab eelkokkulepped kaubavedude osas.

Soome ettevõtetel on juba praegu huvi asutada Eestisse laokomplekse ja tehaseid, kui siit saab kaupa raudteed mööda Euroopasse vedada. Põhja-lõuna suunaline raudtee on huvipakkuv paljudele tööstustele, näiteks puidu-, paberi-, ehitusmaterjalide-, toiduainete- ja keemiatööstusele. Senise kogemuse najal võib öelda, et uus taristu on alati juurde genereerinud liiklusvooge ning olnud stiimuliks uuele ettevõtlusele.

Vastused Teie kirja kokkuvõttes esitatud arvamustele ja küsimustele on antud vastavalt numeratsioonile.

1. Eestis on Rail Baltic raudtee planeeritud selliselt, et võimalik on säilitada nii olemasolev 1520mm laiussega raudteevõrk kui riigiteede võrk tänasel kujul. Juhul kui enne Rail Balticu ehitust on tehtud otsused Eesti raudteevõrgu, eelkõige Pärnu ja Viljandi suunal, on võimalik nendega arvestada tehnilise projekti koostamise käigus. Maakonnaplaneeringu lahendust antud otsused ei muuda.

2. Oluline on arvestada, et Rail Baltic ja olemasolev 1520 raudteevõrgustik on eraldiseisvad ning olemasoleva võrgustiku erinevatel lõikudel toimuvad jooksvalt hooldus- ja remonditööd (rööbaste vahetamine, rihtimine, ballasti vahetus jt). Töid tehakse vastavalt vajadusele ning lõiguti erinevad ka teostatud tööd ja ajad. Täpsustuseks on oluline lisada, et hetkel toimuvad suuremamahulised tööd lõigul Tallinn-Rapla (2015-2017) ning Tapa-Tartu (2015-2018). Pealisehitise rekonstruktsioon lõigul Türi-Viljandi teostati 2011-2012. Täiendavalt on plaanis rekonstrueerida Tapa-Narva (2018-2020) ning Tallinn-Keila-Paldiski ja Keila-Riisipere (2016-2018).

3. Pärnu maakonnaplaneeringuga on võimalik käsitleda üksnes trassikoridori Pärnu maakonnas. Täna toimub planeeringu koostamine Rail Balticu trassikoridori valimiseks.

Uuringud, rongiliikluse korraldamine ja teised asjakohased tegevused viiakse läbi järgnevates etappides.

Maakonnaplaneeringus on näidatud Pärnu linnas peatus nii kiiretele rongidele kui ka kohalike rongide tarbeks. Lisaks Pärnu reisijate raudteajaamale on planeeringus toodud ka skeem, mille kohaselt tuleb perspektiivis välja arendada/ehitada kohalikud peatused Kaismal, Tootsis, Kilksamal ja Häädemeestel. Reisirongide kohaliku liikluse arendamine Rail Baltic raudteel on perspektiiviga küsimus ning see vajab käimasolevast planeeringust hilisemat eraldi riigipoolset otsustust. Kohaliku rongi opereerimise lõplikuks otsustamiseks on perspektiivis vajalik kogumina analüüsida potentsiaalset reisijanõudlust, kohaliku rongiühenduse käivitamiseks ja

opereerimiseks vajalikku investeeringute mahtu, võimalikku dotatsiooni suurust, sotsiaalmajanduslikke tulusid ja kulusid ning olemasoleva 1520 mm raudteetaristu ja teiste transpordiliikide (bussiühendus, olemasolevad rongiliinid, jmt) poolt pakutavaid võimalusi.

Täna on läbiviimisel uuring "Pärnu kaubajaama vajaduse, asukoha ja tehnilise lahenduse analüüs", mille koostamise eest vastutab Rail Baltic Estonia ning selle valmimise orienteeriv tähtaeg on 2019. aasta. Uuringu koostamise eesmärk on täpsustada Pärnu kaubajaama vajaduse, asukoha ja tehnilise lahenduse küsimused. Ühtlasi käsitleb uuring ka reisirongide võimaliku peatuskoha rajamist Surju piirkonnas.

4. 2013.a. koostatud analüüs "Olemasoleva raudtee koridori kasutamise võimalikkus Rail Balticu raudtee trassi asukohana" näitas, et olemasoleva trassi kasutamine on komplitseeritud.

Analüüsist selgus, et olemasoleva Lelle-Pärnu raudtee kõrvale kogu ulatuses Rail Baltic raudtee rajamine ei ole võimalik olemasolevat sotsiaal-majanduslikku keskkonda oluliselt mõjutamata (väljakujunenud keskkonna ümberkujundamine seoses õgvendamise ja eritasandiliste ülesõitude rajamise vajadusega, kuna raudteetrass peab vastama projektkiirusele 240 km/h; õgvendustest tulenevalt hoonete likvideerimine jm). Arvestades eelnevat on Pärnu maakonnas kasutatud olemasolevat raudteeteekoridori niipalju kui võimalik.

5. Valitsuskabineti nõupidamised on valitsuse liikmete töönoupidamised, kus arutatakse mitmesuguseid valitsuse pädevuses olevaid olulisi küsimusi. Nõupidamistel otsustatu ei ole käsitatav Vabariigi Valitsuse otsusena ja sellel ei ole õiguslikke tagajärgi.

Pärast antud küsimuse arutamist on Vabariigi Valitsuses Rail Balticuga seonduvat korduvalt arutatud kõigis 2011 ja tänase vahele jäävates koosseisudes. Vabariigi Valitsus 12.04.2012 korralisel istungil algatas korraldusega nr 173 maakonnaplaneeringud "Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine" Harju, Rapla ning Pärnu maakondades.

6. Maakonnaplaneering on planeerimisdokument, mille raames viiakse läbi keskkonnamõju strateegiline hindamine eesmärgiga hinnata

planeeringu elluviimisega kaasnevat olulist keskkonnamõju, selgitada välja alternatiivsete lahenduste võimalused, määrata vajadusel mõjude leevendusmeetmed, arvestades maakonnaplaneeringu eesmäärke ja käsitletavat territooriumi. Trassikoridori alternatiivide võrdlustulemusi kajastav dokument on kättesaadav Rail Baltic projekti portaalis. Täpsem mõjude hindamine viidi läbi eelistatud trassialternatiivi osas, mis uue raudtee planeerimisel on igati asjakohane. Täpsemate mõjude hindamine ei ole vastuolus seadusega.

7. Trassikoridori alternatiivide võrdlusetapp on läbitud. Senine protsess on toimunud tihedas koostöös ametkondade, sh Keskkonnaministeeriumiga ja kohalike omavalitsustega ja kõikide teiste isikutega, kes esitasid ettepanekuid nii kirjadeel kui ka avalikel aruteludel. Vastavalt maakonnaplaneeringu lähteülesandele tuli KSH läbiviia KMH täpsusastmes. Vastavalt KeHJS §-le 20 käsitleb KMH tehniliselt teostatavaid alternatiive. Lelle-Pärnu lõigul läbi viidud uuringu alusel ei ole olemasolevat raudteetrassi võimalik siiski suures ulatuses Rail Baltic raudtee rajamiseks kasutada.

Võrdlemise tulemusena on välja töötatud parim võimalik trassikoridori asukoht Tallinn-Rapla-Pärnu-Ikla suunal. Rail Balticu Pärnu maakonnaplaneering on koostatud vastavuses PlanS-s ja teistes õigusaktides sätestatud nõuetega, mida kinnitab ka asjaolu, et maakonnaplaneeringu on kooskõlastanud kõik Pärnu maakonna kohalikud omavalitsused, samuti piirinaabrid: Järva, Viljandi, Lääne ja Rapla maavanemad ning asjakohased riigiasutused: Kaitseministeerium, Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Tehnilise Järelevalve Amet, Politsei- ja Piirivalveamet, Päästeamet, Maanteeamet, Põllumajandusamet, Muinsuskaitseamet, Keskkonnaministeerium, Keskkonnaamet, Maa-amet, Terviseamet, Maaeluministeerium. Seega puudub vajadus ja põhjendus maakonnaplaneeringu uueks menetlemiseks.

8. Üleriigiline planeering Eesti 2030+ näeb ette, et suunal Tallinn-Tapa-Tartu-Valga/Koidula tõstetakse rongide kiirused tulevikus 160 km/h-le. Vastavad tegevused on ettenähtud ka riigi transpordi arengukavas 2014–2020 kui ka perioodi 2014–2020 transpordi infrastruktuuri arendamise investeeringute kavas. Vastavate tegevustega

on AS Eesti Raudtee poolt alustatud. <https://www.riigiteataja.ee/aktilisa/3260/2201/5013/93klisa.pdf>

9. Vastavalt lähteülesandele tuli leida võimalikult sirge trassikoridor Tallinnast Pärnu ja sealt edasi Läti piirini, mis vastab projektkiirusele 240 km/h. Trassikoridori asukoha määramisel ja selleks sirgema tee leidmisel olid otsustavateks teguriteks baastegurid, mis ei võimalda raudtee rajamist (loetletud eespool). 2013.a. koostati analüüs "Olemasoleva raudtee koridori kasutamise võimalikkus Rail Balticu raudtee trassi asukohana", mis käsitles Lelle-Pärnu lõiku. Analüüsist selgus, et olemasoleva raudtee kõrvale (arvestusega, et olemasolev raudteelõik jääb alles vähemalt Rail Baltic valmimiseni) Rail Baltic raudtee rajamine, mis vastab projektkiirusele 240 km/h, ei ole võimalik olemasolevat sotsiaal-majanduslikku keskkonda oluliselt mõjutamata (väljakujunenud keskkonna ümberkujundamine seoses õgvendamise ja eritasandiliste ülesõitude rajamisega, hoonete likvideerimine seoses õgvendamisega jm).

Vastavalt KeHJS §-le 20 käsitleb KMH tehniliselt teostatavaid alternatiive. Lelle-Pärnu lõigul läbi viidud uuringu alusel ei ole olemasolevat raudtee trassi võimalik olulises ulatuses Rail Baltic raudtee rajamiseks kasutada. Oleme seisukohal, et koostatud KSH aruande ja võrdlustulemuste põhjal sai valida ja on kujundatud parim võimalik trassikoridori asukoht Rail Baltic raudtee rajamiseks Tallinn-Rapla-Pärnu-Ikla suunal.

Maakonnaplaneering on ametkondade ja kõikide maakonna kohalike omavalitsuste poolt kooskõlastatud ning läbitud on avalik väljapanek. Seega puudub vajadus ja põhjendus võrdlustapi kordamiseks.

10. Kehtivad seadused ja määrad ei keela projekteerimistegevust teostada ükskõik millises projekti etapis. Antud juhul on tegemist täiesti uue joonehitise (raudtee) planeerimisega. Seetõttu on vajalik planeeritavate lõikude sobivuse kontrollimine vastava valdkonna inseneride poolt. Analoogselt on osalenud insenerid ka teiste Pärnumaal koostatud joonehitiste planeeringute meeskondades, nt Via Baltica planeering (kehtestatud 2012), Kilingi-Nõmme – Riia 330 kV kõrgepingeliini planeering (kehtestatud 2015) ja Harku-Lihula-Sindi 330/110 kV kõrgepingeliini planeering (kehtestatud 2016). Ettevalmistustööde jagamine pikema

ajaperioodi peale oleks oluliselt vähendanud võimalust saada Rail Balticu elluviimiseks vajalikku kaasrahastust ja seadnud kahtluse alla kogu projekti realiseeritavuse.

11. Maakonnaplaneeringut ja selle KSH aruannet täpsustatakse põhjendatud vajadusel ja juhtudel. Käesolevaga ei ole ilmnenud vajadust muuta planeeringu põhilahendust ulatuses, millega kaasneks maakonnaplaneeringu ja KSH aruande täiendava avaliku väljapaneku korraldamise vajadus.

Ootame Teid maakonnaplaneeringu ja KSH aruande avaliku väljapaneku tulemuste avalikule arutelule, mis toimuvad ajavahemikul 23. –26. jaanuar 2017 järgmiselt:

- 23. jaan kell 12.00 Sauga noortekeskuses (Sauga alevik, Põõsalinnu 2);
- 23. jaan kell 16.00 Suigu seltsimajas (Are vald, Suigu küla);
- 24. jaan kell 12.00 Tori rahvamajas (Tori alevik, Võlli tee 4);
- 24. jaan kell 16.00 Kaisma rahvamajas (Vändra vald, Kergu küla).
- 25. jaan kell 12.00 Surju rahvamajas (Surju küla, Surju vald);
- 25. jaan kell 16.00 Paikuse vallamajas (Paikuse alev, Pärnade pst 11);
- 26. jaan kell 12.00 Häädemeeste seltsimajas (Häädemeeste alevik, Suurküla 4);
- 26. jaan kell 16.00 Pärnu maavalitsuses (Pärnu linn, Akadeemia 2).

Lugupidamisega

/allkirjastatud digitaalselt/

Kalev Kaljuste

Maavanem

Teadmiseks: arhiiv@railbaltic.info; info@tja.ee; andres.lindemann@mkm.ee; marika@hendrikson.ee

Tiiu Pärn 4479761 tiiu.parn@parnu.maavalitsus.ee



EESTI GEOGRAAFIA SELTS
ESTONIAN GEOGRAPHICAL SOCIETY

Pärnu maavanem hr Kalev Kaljuste

23.01.2017

kalev.kaljuste@parnu.maavalitsus.ee

Teie 16.01.2017 nr 12-3/16/2846-2

Seisukohad Rail Balticu maakonnaplaneeringu ja selle KSH aruande kohta

1. Eesti Geograafia Selts ja Eesti Looduskaitse Selts, analüüsinud Teie kirjas 16.01.2017 nr 12-3/16/2846-2 toodud selgitusi ning täiendavalt läbi vaadanud kavandatava Rail Balticu (RB) materjalid, mis on avalikult kättesaadavad Pärnu maavalitsuse ja Rail Balticu veebilehel, on seisukohal, et Teie kirjas toodud selgitused ja vastused ei ole piisavad, kohati on tegemist vasturääkivustega ja demagoogiliste vastustega. Palume täiendavalt analüüsida meie 29.12.2016 kirjas toodud seisukohti ja anda sisulised vastused. Esitame mõned märkused, mis on olulised Teie täiendava analüüsi tegemiseks ja selgituste koostamiseks.

1.1 Märkite oma kirjas, et AECOMi uuring on koostatud vastavalt Euroopa Komisjoni toona kehtinud metoodikale. Me ei ole seadnud kahtluse alla kõnesolevat metoodikat, vaid seda, et AECOMi uuringu tegemisel ei ole kasutatud mitte reaalselt võimalikke algandmeid, vaid hüpoteetilisi andmeid ja saadud tulemus ei saa olla aluseks edasiste reaalsete otsuste tegemisel. Kordame oma eelmises kirjas toodud AECOMi uuringu kokkuvõttest toodud viidet: Projekti kohta tehtud oletustel põhineva tasuvusanalüüsi tulemuste põhjal võib oletada, et projekt on valdavalt elujõuline. Uuringu tegija ise kinnitab, et analüüsi tegemisel ei kasutatud adekvaatset andmebaasi ja tulemus on seetõttu hüpoteetiline – uue raudtee rajamine on põhjendatud, kui sellele tagatakse vajalikul määral kauba- ja reisisijatevedu. AECOMi uuring eeldab, et raudtee ehitatakse, mitte ei hinda seda, kas peaks ehitama. Järelikult kõik otsesed ja kaudsed viited AECOMi uuringu tulemustele Rail Baltica (RB) planeerimisel ja projekteerimisel on eksitavad, ehk ka teadlik valeandmete esitamine. See, et Eesti

Vabariigi Valitsus on AECOMi uuringutulemusi aksepteerinud ja võtnud need aluseks edasisele tegevusele, näitab lihtsalt valitsuse vastutamast või pealiskaudset suhtumist.

1.2 AECOMi uuringutulemustes soovitati, et Pärnu kaudu kulgeva rongiliini võimalusi tuleks edasi uurida üksikasjalikus tasuvusanalüüsis. Märkite oma vastuskirjas, et praegu on koostamisel täpsustav tasuvusanalüüs, mis valmib eeldatavasti alles 2017. aasta II kvartalis. Toodust järeldeb, et AECOMi uuring ei olnud piisav RB rajamise ettevalmistamise järgmisteks etappideks, mida me rõhutasime oma 29.12.2016 kirjas, kuid selle puudust Pärnu maavalitsus millegipärast ei pea oluliseks. Järelikult seniajani on toimunud RB trassi planeerimine ja eelprojekti koostamine enne, kui kõnesolev tasuvusuuring on valmis saanud, rääkimata uuringu heakskiitmisest. Sellest tulenevalt planeerimisprotsessi peatamine on praegu igati õigustatud ja palume teha vastavad otsustused.

1.3 Ebaõige on Teie kirjas toodud selgitus, et Vabariigi Valitsus on arutanud RBga seonduvat korralisel istungil 12.04.2012, kui korraldusega nr 173 algatati Harju, Rapla ja Pärnu maakonnas maakonnaplaneering RB trassi koridori asukoha määramiseks. Nimetatud korralduses on viidatud üksnes planeerimiseadusele ning keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadusele. Korralduses ei ole ühegi sõnagi mainitud, et valitsuse istungil oleks arutatud RBga seonduvaid sisulisi küsimusi.

1.4 Eksitav on selgitus, et sotsiaal-majanduslikke mõjusid on hinnatud 2011. aastal valminud AECOMi uuringus ning neid on käsitletud maakonnaplaneeringus ja selle trassialternatiivide valikus. Strateegilise planeerimise aspektist ei ole seda tehtud ning RB sotsiaal-majanduslike mõjude strateegiline analüüs puudub seniajani.

1.5 Märkite oma vastuskirjas, et valitsuskabineti nõupidamise otsustel ei ole õiguslikke tagajärgi. Kuid tegelikkus on vastupidine. Nii on planeeringu seletuskirjas kui ka KSH programmis kirjutatud, et Rail Baltic arendamiseks on muu hulgas antud suunised Eesti Vabariigi Valitsuse 22.09.2011 otsusega.

1.6 Põhimõtteline otsus, et Rail Baltic kiirraudtee trass kulgeb suunal Tallinn–Pärnu–Ikla on langetatud eelnevate eksperttööde põhjal ja kinestatud üleriigilise planeeringuga “Eesti 2030+”, on üks suuremaid eksitusi, mida RB planeeringuga seotud asutused esitavad. Tegemist on ebaõige järeldusega, sest üleriigilises planeeringus 2030+ ei ole tehtud mitte mingisugust RB trassikoridori asukoha määramise analüüsi. Toodud on üksnes üks lõik deklaratiivset teksti. Hinnangut ei paranda see, kui lisate oma kirjas koopia Eesti transpordivõrgu põhistruktuuri ülevaatekaardist – see pole tegelik selgitus, vaid üksnes formaalne viide üleriigilisele planeeringule. Viimases pole toodud selgitust, kuidas on tehtud järeldus RB trassivaliku kohta, mida kahjuks ikka ja jälle viidatakse. RB trassi tähistavaid punaseid jooni võib vedada kuidas tahes, aga peamine on, kas nende joonte asukoht on põhjendatud või mitte. Üleriigilises planeeringus 2030+ ei ole RB kavandatud trass mitte millegagi põhjendatud ning on äärmiselt kahetsusväärne, et Pärnu maavanem esitab seda asjade aluseks oleva otsustusena.

2. Vastus meie arvamustele ja ettepanekutele seoses olemasoleva Tallinn–Lelle–Pärnu raudteetrassi kasutamise kohta RB rajamiseks on üleolevalt üldsõnaline. Palume asjalikke vastuseid meie 29.12.2016 kirjas toodud punktide 2.1–2.4 osas. Olete esitanud oma kirjas küllalt põhjaliku selgituse vastusena meie kirjas toodud punktidele 3.2. ja 3.3., mille tõttu ei saa kasutada olemasolevat trassi uue RB rajamiseks. Kuid kõiki neid tegureid arvestades on vaja teha korrektne alternatiivide võrdlus, sest praegu on tegemist taas põhjuste otsimisega, miks ei saa olemasolevat trassi kasutada. Endistviisi jääb selgusetuks, miks ei ole tehtud olemasoleva trassi kasutamise võimaluse uuring lõigul Tallinn–Rõa küla.

Kui Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium peab tulevikus otstarbekaks Tallinnast lõunasuunas lähtuva kahe paralleelse raudtee kasutamist, siis just sellise lahenduse majanduslikku tasuvust ning sotsiaal- ja looduskeskkonnaga seotud probleeme arvestades on vaja analüüsida kahe raudtee kooskasutamise erinevaid variante. Kõige olulisemaks peame reisirongide suurima kiiruse kriteeriumi, kus RB puhul ei saa arvestada ainult jäigalt ette antud 240 km/h piirkiirusest, vaid teha alternatiivide võrdlus, kus piirkiiruseks on 160 km/h. Endastmõistetav

on, et võrreldakse erinevaid tehnilisi võimalusi olemasolevale trassile uue raudtee rajamisel, kus koos ehitustöödega on võimalik olemasoleva rööbastiku kasutamine rongiliikluseks kuni saab kohalikuks rongiliikluseks kasutusele võtta uue tee ühe paari rööpaid, praeguse veeremi maksumuse ja kasutusea jne. Need on erinevad variandid, mida peaksid hästi teadma raudtee spetsialistid, mitte lihtsalt eitama teistsuguseid lahendusi, kui ainult uue raudtee rajamine tühjale alale.

3. Ei saa nõustuda seisukohaga, et puudub vajadus Pärnu möödasõidutrassi käsitlemiseks praeguses planeeringus. Pole loomulik, et kaubarongiliiklus, mis on eeldatavalt suurema sagedusega kui Pärnut läbiv reisirongiliiklus, toimuks läbi Pärnu linna. Kui RB tasuvuse määrab ära kaubavedu, siis tuleb esmalt teha elementaarne teepikkuse ja veokulude võrdlus läbi Pärnu ja linnast mööduva trassi vahel. Pole välistatud, et Pärnust mööda kulgeva RB põhitrassi puhul võib linna läbiva reisirongide jaoks rajada ühe rööppaari raudtee ja sellel ette näha väiksem piirkiiirus, mis vähendab omakorda raudtee kui joonobjekti vahetut mõju temaga piirnevale keskkonnale ja sellega kaasnevaid kitsendusi. Kuid kõike seda on vaja selgitada alternatiivide võrdlemise teel, mitte eitada a priori praegusega võrreldes pindlikuma lahenduse leidmise võimalikkust. Pärnust mööduva trassivarianti tuleb arvestada ka kavandatava Pärnu kaubajaama asukoha valikul.

Kokkuvõte.

Tuleb tunnistada, et suurem osa meie 29.12.2016 kirjas toodud seisukohti on jäänud Teie poolt piisava tähelepanuta ning vajavad täiendavat analüüsi ja vastamist. Vastutustundetu on RB rajamise igakülgselt põhjendamiseks võtta AECOMi uuring ja üleriigiline planeering 2030+. Vaja on kõikearvestavat alternatiivide võrdlemist, et teada, kas RB rajamine uuele trassile on ikka põhjendatud või saab selleks kasutada olemasolevat trassi. Kui peetakse otstarbekaks RB rajamist uuel trassil, siis milline on sellega kaasnev sotsiaal-majanduslik mõju olemasoleva Tallinn-Pärnu/Viljandi liini edasisele kasutamisele. RB Pärnu möödasõidutrassi liisamine planeeringusse on vajalik, et minimeerida uue raudtee mõju Pärnu linna ja vahetult linnaga piirneva ala loodus- ja sotsiaalkeskkonnale.

Tuleb tunnistada, et suurel määral on meie poolt toodud puuduste põhjuseks ebaõnnestunud planeeringute koostaja ja keskkonnamõju strateegilise hindamise läbiviija valik, kelleks on mõlema dokumendi puhul konsultatsioonifirma OÜ Hendrikson ja Ko. Kui planeeringu koostaja ja KSH läbiviija on erinevad ettevõtted, siis eeldatavasti ei saaks juhtuda sedavõrd suuri puudusi RB trassivaliku planeeringutes. Praegu toimub kõik põhimõttel "Ise teen, ise soovitan, ise kontrollin", mis on karjuvas vastuolus sotsiaalse keskkonna planeerimise hea tavaga.

Lugupidamisega,

Mihkel Kangur
Eesti Geograafia Seltsi president

Jaan Riis
Eesti Looduskaitse Seltsi esimees



PÄRNU MAAVALITSUS

egs@egs.ee

Teie 23.01.2017

Meie 09.02.2017 nr 12-3/16/2846-5

Rail Balticu trassi koridori asukoha määramiseks
maakonnaplaneeringu ja selle KSH aruande koostamisest

Austatud Eesti Geograafia Seltsi president Mihkel Kangur
Austatud Eesti Looduskaitse Seltsi esimees Jaan Riis

Vastuseks Teie 23.01.2017 kirjale selgitame esmalt praeguse planeerimisetapi olemust ja Pärnu maavanema rolli. Olete seisukohal, et maavalitsuse varasemas (16.01.2017) vastuskirjas toodud selgitused ja vastused ei ole piisavad ning on kohati demagoogilised. Meie hinnangul on sellised järeldused alusetud ja põhinevad suuresti ekslikul arusaamal maakonnaplaneeringu ja selle keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) eesmärkidest ja ülesannetest.

Maakonnaplaneeringud Pärnu, Rapla ja Harju maakondades algata-ti Vabariigi Valitsuse poolt selge suunitlusega leida nendes kolmes maa-konnas sobivaim asukoht kiiret rongiühendust võimaldavale trassikori-dorile. Maakonnaplaneeringute sisumääras enne planeerimise ja mõju hindamise riigihanget asjaomaste ametkondade koostöös välja tööta-tud tehniline kirjeldus, mille põhjal hiljem koostati maakonnaplaneer-ingute lähteseisukohad ja KSH programm. Lähteseisukohti tutvustati nii avalikul väljapanekul ja aruteludel kui ka meedias (vt lisas 1 too-dud avalike arutelude ülevaadet). Arutelude ja ametkondade ettepane-kute alusel täiendati nii planeeringu lähteseisukohti kui ka KSH prog-rammi. Maakonnaplaneeringute lähteseisukohad on kättesaadavad portaalist railbaltic.info <http://railbaltic.info/et/materjalid/maakonna-planeeringud/category/65-maakonnaplaneeringute-lahteseisukohad-seisuga-august-2013>. Kahjuks ei laekunud Teie ettepanekuid lähteseisu-kohtade läbiarutamise faasis.

Teie kirjas esitatud kriitika Vabariigi Valitsuse otsustele, Majandus-ja Kommunikatsiooniministeeriumi tegevusele ning üleriigilisele planeer-ingule 2030+ osas ei ole Pärnu maavanemal võimalik seisukohta võtta ega täiendavaid selgitusi jagada. Maavanem on lähtunud oma tegevuses Vabariigi Valitsuse poolsest ülesandepüstitusest ja kaalunud lähteseisu-kohtadele tuginedes optimaalseimat trassimarsruuti maakonna piiri-des. Seetõttu jääme oma varasemate seisukohtade juurde.

Lisaks märgime, et arusaamatu on süüdistus riigihanke võitja aad-ressil. Riigihanke tulemusel valiti välja rahvusvaheline konsortsium, mille meeskonda kuulub eksperte erinevatest firmadest (Reaalprojekt OÜ/eelprojektid, Hendrikson&KO OÜ /maakonnaplaneeringud, kesk-konnamõju hindamine; WSP Civil/keskkonnamõju hindamine, eelpro-jektid; Kelprojekatas/eelprojektid). Riigihanke tehniline kirjeldus nägi ette planeerimise, projekteerimise ja keskkonnamõjude hindamise teos-tamise tihedalt seostatult, nagu see on ka tehnilise taristu objektide pu-hul otstarbekas.

Kogu protsess keerukale joonobjektile on toimunud laiapõhjaselt, kus lisaks konsultantidele on andnud väärtuslikku sisendit nii erine-vad riigiametkonnad, kohalikud omavalitsused kui ka huvigrupid. Kesk-konnamõju hindaja ületähtsustamine läbi tema seadmise vastutavasse

kontrollfunktsiooni oli omane nõukogudeaegsele keskkonnaekspertii-
si lähenemisele. Kaasaegne keskkonnamõju strateegiline hindamine on
avalik, planeeringu-ja insener-tehniliste lahendustega tihedalt seosta-
tult kulgev protsess, mida kinnitab ka laiapõhjaliste arutelude läbiviimi-
ne Pärnumaal (vt lisa 1).

Lugupidamisega

/allkirjastatud digitaalselt/

Kalev Kaljuste

Maavanem

Lisa 1. Ülevaade Rail Balticu maakonnaplaneeringute ja keskkonnamõju
strateegilise hindamise avalikust protsessist

Teadmiseks: arhiiv@railbaltic.info; info@tja.ee;

andres.lindemann@mkm.ee;marika@hendrikson.ee

Tiiu Pärn 4479761,

tiiu.parn@parnu.maavalitsus.ee



RAHANDUSMINISTEERIUM

Eesti Euroopa
Liidu Nõukogu
eesistumine



Hr Mihkel Kangur

Eesti Geograafia Selts

Hr Jaan Riis

Eesti Looduskaitse Selts

Meie: kuupäev digitaallkirjas

nr 15-2/06259

Pärnu maakonnaplaneeringu "Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine" järelevalvest

Austatud härra Kangur ja härra Riis

Pärnu maavanem on Rahandusministeeriumile esitanud 18. aprillil 2017.a kirjaga nr 12-2/17/649-1 järelevalveks ja heakskiitmiseks Pärnu maakonnaplaneeringu "Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine" (edaspidi maakonnaplaneering) kuni 30. juunini 2015.a kehtinud planeerimisseaduse § 23 lõike 1 p 1 alusel.

Maakonnaplaneering algatati Vabariigi Valitsuse 12.04.2012.a korraldusega nr 173. Maakonnaplaneeringu keskkonnamõju strateegiline hindamine (KSH) algatati Pärnu maavanema 23.04.2012.a korraldusega nr 267.

Pärnu maavanem võttis maakonnaplaneeringu vastu 09.11.2016 korraldusega nr 1-1/16/1037. Maakonnaplaneeringu ja keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande avalik väljapanek toimus 29.11–29.12.2016.

Eesti Geograafia Selts ja Eesti Looduskaitse Selts esitasid maakonnaplaneeringu avaliku väljapaneku käigus 29.12.2016.a Pärnu Maavalitusele mitmeid ettepanekuid ja vastuväiteid maakonnaplaneeringu lahenduse kohta:

1. Enne maakonnaplaneeringu lõpetamist tuleb selgitada, milliseks kujuneb Eesti raudteevõrk ning reisi- ja kaubaveo maht raudteeliinide viisi, iseäranis Tallinnast Pärnu ja Viljandi suunal. Maakonnaplaneeringus

viidatud riiklikud arengukavad ja üleriigiline planeering Eesti 2030+ seda küsimust ei käsitle.

2. Euroopa Parlamendi ja Nõukogu 29. aprilli 2004.a otsus 884/32004EÜ nägi ette Eesti jaoks 3-etapilise põhja-lõunasuunalise raudteevõrgu rekonstrueerimise: 1. etapp: Tallinn-Narva-Tartu-Valga reisirongiliikluse jaoks raudtee rekonstrueerimine piirkiirusele 120 km/h, II etapp samal liinil piirkiiruse 160 km/h saavutamine ja seejärel III etapp – uue Rail Balticu liini rajamine. Olete küsinud, miks jäeti tegemata II etapp ning alustati uue RB trassi ettevalmistusega, mille eesmärgiks on mitte kiirraudtee, vaid tavaraudtee rajamine.

3. Peate mõistlikuks Rail Balticu ehitamisel lähtuda sellest, et uus rajatav rööbastik oleks maksimaalselt kasutatav Eesti-siseses rongiliikluses.

4. Kui Rail Balticu rajamine Tallinn-Pärnu-Ikla trassil on põhjendatud, on otstarbekas Tallinn-Pärnu-Reiu lõigul kasutada selleks peamiselt olemasolevat raudteetrassi.

5. Uue raudteetrassi planeeringutes ja keskkonnamõju strateegilisel hindamisel on väga vähe käsitletud mõju sotsiaalsele keskkonnale.

6. Vabariigi Valitsus tegi esimesed otsused trassi kulgemise kohta Harjumaal Keskkonnaministeeriumi nõusolekul juba enne keskkonnamõju hindamise lõpetamist, mis on vastuolus keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadusega.

7. Rail Baltic planeeringu täiendamisel tuleb olemasolevat raudteetrassi käsitleda Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringutes vahemikus Ülemiste-Pärnu-Reiu võrdselt Rail Baltic teiste alternatiivtrassidega.

8. Paralleelselt Tallinnast lähtuva ja Pärnu kaudu kulgeva Rail Baltic rajamisega tuleb arvestada kiirema (reisirongide kiirus kuni 160 km/h) liikluse korraldamisega Tallinn-Tapa-Tartu-Valga liinil ja sealt edasi Riiga, mis on kooskõlas laiemal avaliku huviga.

9. KSH läbiviimisega seoses ei ole piisaval määral analüüsitud olemasoleva trassi kasutamisevõimalusi RB rajamiseks ja sellega seotud mõju sotsiaalmajanduslikule keskkonnale, mistõttu hindamine ei vasta keskkonnamõju hindamise ja juhtimissüsteemi seaduses (KeHJS) sätestatud nõuetele ning KSH aruande põhjal ei saa seada eelistusi trassivariantide valikul.

10. Ebaõige on planeerimise ja projekteerimise samaaegne korraldamine. Esmalt tuleb lõpetada planeerimisprotsess, teha trassialternatiivide valik ja alles pärast seda saab alustada eelprojekti koostamisega.

11. Arvestades maakonnaplaneeringu ja KSH aruande puudusi ja vigu on vaja planeeringut täiendada ja planeeringulahendust muuta ning korraldada selle täiendav avalik väljapanek.

Pärnu Maavalitus vastas Teie ettepanekutele 16.01.2017 kirjaga nr 12-3/16/2846-2 ning esitas järgmised selgitused:

1. Eestis on Rail Baltic raudtee planeeritud selliselt, et võimalik on säilitada nii olemasolev 1520mm laiusega raudteevõrk kui riigiteede võrk tänasel kujul. Juhul kui enne Rail Balticu ehitust on tehtud otsused Eesti raudteevõrgu, eelkõige Pärnu ja Viljandi suunal, on võimalik nendega arvestada tehnilise projekti koostamise käigus. Maakonnaplaneeringu lahendust antud otsused ei muuda.

2. Oluline on arvestada, et Rail Baltic ja olemasolev 1520 raudteevõrgustik on eraldiseisvad ning olemasoleva võrgustiku erinevatel lõikudel toimuvad jooksvalt hooldus- ja remonditööd (rööbasteh vahetamine, rihtimine, ballasti vahetus jt). Töid tehakse vastavalt vajadusele ning lõiguti erinevad ka teostatud tööd ja ajad.

3. Pärnu maakonnaplaneeringuga on võimalik käsitleda üksnes trassikoridori Pärnu maakonnas. Uuringud, rongiliikluse korraldamine ja teised asjakohased tegevused viiakse läbi järgnevates etappides.

4. 2013.a. koostatud analüüs “Olemasoleva raudtee koridori kasutamise võimalikkus Rail Balticu raudtee trassi asukohana” näitas, et olemasoleva trassi kasutamine on komplitseeritud. Pärnu maakonnas on olemasolevat raudteekoridori kasutatud niipalju kui võimalik.

5. Valitsuskabineti nõupidamised on valitsuse liikmete töönõupidamised, kus arutatakse mitmesuguseid valitsuse pädevuses olevaid olulisi küsimusi. Nõupidamistel otsustatu ei ole käsitatav Vabariigi Valitsuse otsusena ja sellel ei ole õiguslikke tagajärgi.

6. Maakonnaplaneering on planeerimisdokument, mille raames viiakse läbi keskkonnamõju strateegiline hindamine eesmärgiga hinnata planeeringu elluviimisega kaasnevat olulist keskkonnamõju, selgitada välja alternatiivsete lahenduste võimalused, määrata vajadusel mõjude leevendusmeetmed, arvestades maakonnaplaneeringu eesmärgi ja käsitletavat territooriumi. Täpsem mõjude hindamine viidi läbi eelistatud trassialternatiivi osas, mis uue raudtee planeerimisel on igati asjakohane. Täpsemate mõjude hindamine ei ole vastuolus seadusega.

7. Trassikoridori alternatiivide võrdlusetapp on läbitud. Senine protsess on toimunud tihedas koostöös ametkondade, sh Keskkonnaministeeriumiga ja kohalike omavalitsustega ja kõikide teiste isikutega, kes esitasid ettepanekuid nii kirjateel kui ka avalikel aruteludel. Seega puudub maavalitsuse hinnangul vajadus ja põhjendus maakonnaplaneeringu uueks menetlemiseks.

8. Üleriigiline planeering Eesti 2030+ näeb ette, et suunal Tallinn-Tapa-Tartu-Valga/Koidula tõstetakse rongide kiirused tulevikus 160 km/h-le. Vastavad tegevused on ettenähtud ka riigi transpordi arengukavas 2014–2020 kui ka perioodi 2014–2020 transpordi infrastruktuuri arendamise investee-ringute kavas. Vastavate tegevustega on AS Eesti Raudtee poolt alustatud.

9. Maakonnaplaneering on ametkondade ja kõikide maakonna kohalike omavalitsuste poolt kooskõlastatud ning läbitud on avalik väljapanek. Seega puudub vajadus ja põhjendus võrdlusetapi kordamiseks.

10. Kehtivad seadused ja määrused ei keela projekteerimistegevust teostada ükskõik millises projekti etapis. Antud juhul on tegemist täiesti uue joonehitise (raudtee) planeerimisega. Seetõttu on vajalik planeeritava te lõikude sobivuse kontrollimine vastava valdkonna inseneride poolt.

11. Pärnu Maavalitsuse hinnangul ei ole ilmnenud vajadust muuta planeeringu põhilahendust ulatuses, millega kaasneks maakonnaplaneeringu ja KSH aruande täiendava avaliku väljapaneku korraldamise vajadus.

Kuni 30. juunini 2015. a kehtinud planeerimisseaduse § 21 lõike 6 kohaselt avaliku väljapaneku käigus kirjalikke ettepanekuid või vastuväiteid esitanud isik võib loobuda oma ettepanekutest või vastuväidetest, teatades sellest kirjalikult planeeringu koostamist korraldavale maavanelmale. Pärnu Maavalitsuse poolt järelevalvesse esitatud dokumentidest nähtub, et olete oma 23.01.2017 vastuskirjas maavalitsusele rõhutanud, et Teie poolt esitatud seisukohad on Teie hinnangul jäänud maavalitsuse poolt tähelepanuta ning vajavad täiendavaid selgitusi.

Sellest tulenevalt on Pärnu Maavalitsus edastanud koos maakonnaplaneeringuga Teie ettepaneku Rahandusministeeriumile seisukoha kujundamiseks. Nimelt on Rahandusministeeriumi kui maakonnaplaneeringu järelevalvaja üheks ülesandeks ka kuni 30. juunini 2015. a kehtinud planeerimisseaduse § 23 lõike 3 punktist 5 tulenevalt planeeringu avalikul väljapanekul kirjalikke vastuväiteid esitanud isikute ja planeeringu koostamist korraldava maavalitsuse ärakuulamine ning seisukoha esitamine vastuväidete kohta, kui planeeringu koostamisel vastuväiteid ei arvestatud ning järelevalve käigus kokkulepet ei saavutatud.

Tulenevalt haldusmenetluse seaduse § 40 lõikest 1 võib ärakuulamine toimuda nii suuliselt kui ka kirjalikult. Rahandusministeerium on otsustanud korraldada suulise ärakuulamise, arvestades maakonnaplaneeringu menetluses toimunud koostööd, kaasamist ning vastuväidete sisu.

Eelnevast tulenevalt korraldab Rahandusministeerium Pärnu maakonnaplaneeringu "Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine" avaliku väljapaneku käigus vastuväiteid esitanud isikute ärakuulamise 29.09.2017.a algusega kell 14.00 Pärnu Maavalitsuses, aadressil Akadeemia tn 2, Pärnu.

Ärakuulamisel osalemisest ja esindajast, kes ärakuulamisel osaleb, palume teada anda hiljemalt 22. septembriks 2017.a e-posti aadressil kiur.pold@fin.ee.

Rõhutame, et tulenevalt kuni 30. juunini 2015.a kehtinud planeerimisest 2015. aasta 23. märtsi 3 punktist 5 annab Rahandusministeerium järelevalve käigus seisukoha üksnes planeeringu avaliku väljapaneku käigus esitatud vastuväidete kohta, mida maakonnaplaneeringu koostamisel Pärnu Maavalitsus ei arvestanud. Seetõttu ei ole järelevalve käigus uute küsimuste või vastuväidete püstitamine planeeringu osas enam võimalik.

Kui Teie jaoks on olnud Pärnu maavanema seisukohad Teie esitatud ettepaneku osas piisavad ning Te ei soovi ärakuulamisel osaleda, palume sellest kirjalikult teavitada aadressil info@fin.ee. Sellisel juhul Rahandusministeerium Teie poolt esitatud ettepanekuid maakonnaplaneeringu järelevalve käigus ei käsitle ning loeme, et olete oma ettepanekust kirjalikult loobunud.

Lugupidamisega

/allkirjastatud digitaalselt/

Tiit Oidjärv

Osakonnajuhataja, planeeringute osakond

Teadmiseks: Pärnu Maavalitsus

Anni Konsap 611 3127 anni.konsap@fin.ee

*

Pärnu maakonnaplaneering

Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine

Vastuväite esitaja ärakuulamine

29. september 2017. Pärnu Maavalitsuses, algusega 14.00

Ärakuulamisel osalesid:

Kiur Pöld – Rahandusministeerium, Planeeringute osakond, nõunik

Tiit Oidjärv – Rahandusministeerium, Planeeringute osakond, juhataja

Kaia Sarnet – Rahandusministeerium, asekancler

Tiiu Pärn – Pärnu Maavalitsus

Kristjan Kaunissaare – Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium

Jaak Simon – Tehnilise Järelevalve Amet

Marika Pärn – Hendrikson ja Ko OÜ

Pille Metspalu – Hendrikson ja Ko OÜ
Jaak Järvekülg – Hendrikson ja Ko OÜ
Mihkel Kangur – Eesti Geograafia Selts
Arvo Järvet – Eesti Geograafia Selts
Arvo Veskimets – Eesti Looduskaitse Selts

Kiur Põld: Järelevalvajal 3 funktsiooni, kas on menetlus nõuetekohane, vaatame õigusaktidele vastavust ning kolmandana ärakuulamine, ehk ülesse jäänud probleemidele võimaliku lahenduse leidmine või arvamuse avaldamine, kui kompromissi ei saavutata.

Selgitan ära, et meie võimalused, mida vastuväidetena käsitleda, on üsna piiratud. Seadus võimaldab vastuväitena käsitleda ainult sellist vastuväidet, mis puudutab konkreetset planeeringu lahendust või mis puudutab planeeringu menetlust. Sellised vastuväited, mis puudutavad maavanema kaalutusotsust või ei kuulu planeeringu lahendusse, nagu KSH aruanne, neid me ei saa käsitleda.

(Selgitab protseduuri)

Järelevalve käigus saame vastuväitena käsitleda 4 teemat. Need on kokkuvõtete punkt 3, mis puudutab rööpme laiust.

Arvo Järvet: Ei ole nõus, et KSH teemat ei saa üldse täna käsitleda, tuginedes õigusaktidele. Keskkonna mõju hindamise aruannet ei loe Keskkonnaministeerium ja Keskkonnaamet haldusaktiks ja selle heakskiitmise otsust ei saa vaidlustada. Samal ajal see dokument on aluseks suurel määral planeeringu lahendusele. Keskkonnamõju aruande probleeme saab ja tuleb käsitleda koos planeeringuga.

Kiur Põld: Me jääme selles osas eriarvamusele.

Arvo Järvet: Nimetasite 4 teemat. Kui Rahandusministeerium saatis tänase ärakuulamise kirja, siis siin on loetletud 11 punkti, meie lugesime välja, et täna käsitluse alla tulevadki need 11 punkti.

Kiur Põld: Me saadama kõigile sarnaseid kirju ja see on ülevaade, milliseid vastuväiteid olete esitanud.

See ei tähenda seda, et automaatselt tulevad need käsitlemisele. Kui selline eksitus tekkis, siis palun vabandust, et selline valearusaamine sai tekkida. See ei anna tulemust, me võime selle üle arutada, aga seisukohta me järelevalvemenetluses ikka ei saa kujundada.

Kiur Põld: 3. punkt, kas kasutatav rööbastik ei ole kasutatav eestiseses rongiliikluses.

Arvo Järvet: Kas planeeringulahendus annab kõik kohalikud rongipeatused ja kõik sellega seonduvad planeeringulahendused.

Tiiu Pärn: On kavandatud peatused, kuid ei ole planeeritud peatusi. Maakonnaplaneeringuga on näidatud peatuste võimalikud asukohad, mis valiti välja koostöös KOVidega. Peatused on kantud ka uude maakonnaplaneeringusse.

Lisaks on ka 2 kaubajaama ettenähtud, Surjus ja Pärnu linnas, endise kaubajaama läheduses. Need on põhimõttelised asukohad. Kõikide maakonna omavalitsuste volikogud on sellele planeeringule andnud heakskiidu. On olnud 31 avalikku koosolekut ja osalenud 990 inimest.

Mihkel Kangur: Saab siis öelda, et palju on peatustest räägitud, kuid kohalike peatusi planeeringus ei ole?

Tiiu Pärn: Nende põhimõttelised asukohad on siin fikseeritud ja on ka fikseeritud uues maakonnaplaneeringus. Loomulikult on vaja siis teha veel detailplaneeringud jne. Peatust ei tehta maakonnaplaneeringu järgi.

Kiur Pöld: Võimalikud peatuste asukohad on Harju ja Rapla maakonnaplaneeringutes olemas.

Tiiu Pärn: Maakonnaplaneering on palju laiapõhjalisem, arvestab ka muud ühistranspordiliiklust.

Kaia Sarnet: Saan ma õigesti aru, et maakonnaplaneering annab võimaluse kohaliku rongiliini rajamiseks ja peatuste määramiseks?

Tiiu Pärn: Just. KOVid hakkavad nüüd üldplaneeringuid tegema. Teema see, et kohalikke peatuste rajamist ei saa teha RB raames.

Arvo Veskimets: Kas Lätis on ka selliseid kohalikke peatusi?

Jaak Simon: Jah, Läti maakonnaplaneering ei ole läinud sellisele täpsusastmele, mis meil. Kohalike peatuste osas on neil markeeritud asukohad, mida KOVid on pidanud sobivaks. Me oleme läinud täpsemaks, st seal kus KOVid on markeerinud võimaliku peatuse, oleme teinud trassijoone sellise, et kohalikku peatust oleks võimalikult lihtsalt tekitada, tee kõverad, kõrvalteed.

Arvo Järvet: Ei jäänud üldse rahule selgitusega.

Kiur Pöld: Järgmine punkt, miks ei ole alternatiivsena kaalutud olemasolevat raudteetrassi.

Arvo Järvet: Lelle-Pärnu vahelise raudteeliikluse lõpetamine pigem toetab seda alternatiivi.

Kristjan Kaunissaare: Täpsustan, riik ei telli alates 2019. a enam reisirongi teenust. See ei tähenda seda, et keegi ei võiks seda avalikku raudteed kasutada. Näiteks, see et bussiliin nr 76 Tallinna ja Pärnu vahel enam ei sõida, ei tähenda seda, et Pärnu maantee on suletud.

Arvo Järvet: Maanteed ei saa raudteega võrrelda.

Jaak Simon: Selle lõigu peale, kuhu enam teenust ei tellita, seal füüsiliselt maksimaalne ongi 120 km/h. RB lähteülesandest tulenevalt me ei saa tagada seal normaalset liikumiskiirust. Seda ei saa lugeda alternatiiviks, mis vastaks planeeringu lähteülesandele.

Arvo Järvet: Me ei räägi olemasoleva raudteetammis kasutamisest, vaid olemasoleva raudteekoridori kasutamisest ühe alternatiivina.

Jaak Simon: See koridor eksisteerib vastavalt tänasele raudtee geomeetriale. Me läheksime hoopis teise koridori, kui teeksime seda trassi vastavalt RB lähteülesandele.

Tiiu Pärn: Planeeringu lisas on töö, mille nimi olemasoleva raudteekoridori kasutamise võimalikkus RB trassi asukohana. Seal on seda võimalust kaalutud. Seda võimalust on kasutatud Tootsi juures ja läbi Pärnu linna. Me ei saa minna Möisakülla ja teiselt poolt me ei saa minna Lelle, kui vaja minna Järva-kanti. Natura aladesse minek on välistatud.

Arvo Järvet: Kas on see objektiivne uuring, kui RB koridor ei tohtinud sellest koridorist rohkem kõrvale minna kui 10-20 m. Kuidas on seda kriteeriumi võimalik täita, kui uue raudtee laius peab olema minimaalselt 66m?

Mihkel Kangur: Kui objektiivselt on selle uuringu lähteülesanne koostatud. Lähteülesanne välistab objektiivse tulemuse, seades kriteeriumid, mille puhul pole vaja väga palju uurida, et öelda, et seda trassi ei saa kasutada.

Kiur Pöld: Millist lähteülesannet silmas peate?

Arvo Järvet: Olemasoleva trassikoridori kasutamisevõimaluste lähteülesanne.

Tiiu Pärn: Maavalitus ei koostanud lähteülesannet, see tulenes tehnilistest andmetest.

Jaak Simon: Eraldi lähteülesannet polnud. Tulenes sellest, et kogu RB lähteülesandes oli, et tuleb kaaluda maksimaalselt kasutada olemasolevat raudteekoridori. Kõrval olid olemas tehnilised nõuded, on olemas Euroopa raudtee koostalituse tehnilised kirjeldused, liinikategooriad ja

Mihkel Kangur: Üritate diskussiooni tappa detailidega.

Jaak Simon: Aga need on olulised lähteülesannet piiravad faktorid, mis seavad piirangud nii planeerimisele kui ka projekteerimise tegemisel.

Mihkel Kangur: Võrdse kaalutlusega on see, kas me õgwendame olemasolevas koridori trassi 200 m kaugusel teest või see, kui me teeme ta 2 km kauguselt.

Jaak Simon: 200 m on täiesti uus koridor.

Mihkel Kangur: Kui räägime tehnilisest mõjust, siis 200 m on uus koridor, kui me räägime raudtee keskkonna ja sotsiaalmajanduslikust mõjust, siis ta on sisult selles samas koridoris asetsev, ehk sarnaste keskkonnamõjudega nagu oleks see raudtee vanas koridoris. See on jäänud analüüsimata.

Jaak Simon: Keskkonnamõjude puhul ka 20 m mõjutab. 200 m puhul me ei saa rääkida samadest tingimustest.

Mihkel Kangur: See on jäänud kontrollimata.

Tiiu Pärn: Ei ole jäänud kontrollimata. Natura alale tehti esialgne analüüs ja Keskkonnaministeeriumi poolt ei saanud see heakskiitu.

Arvo Järvet: Selle Natura alale pole tsoneeringut tehtud ja kogu kasutatav raudteemaa on loetud samaväärseks kogu Natura alaga, ehk raudteemaa on samade väärtustega, kui ülejäänud Natura ala. See ei ole ju õige.

Tiiu Pärn: Seda küsimust on arutatud KOV-idega ja Keskkonnaministeeriumiga ja arutati ning tehti selgeks, et just sealt Natura alasse minna ei saa.

Kiur Pöld: Kokkuvõtvalt olemasoleva trassi kasutamist alternatiivina on kaalutud, kuid valedel alustel.

Arvo Järvet: See on tehtud puudulikult. Pole kasutatud piisaval määral

kriteeriume. Kasutatud on peamiselt neid kriteeriume, mis välistavad objektiivse hindamise.

Tiiu Pärn: Kui kiiruse kriteerium ei kanna, siis polegi teisi mõtet käsitleda.

Mihkel Kangur: Siin tõusis teemana kiiruse küsimus. Alternatiivina ei ole käsitletud erinevaid kiiruse aspekte. Võrdse alternatiivina pole kaalutud madalamat piirkiirust.

Tiiu Pärn: VV korraldusega oli antud ülesanne käsitleda seda kiirust. Vaid Pärnus väiksem kiirus, kus peatus.

Arvo Järvet: Nii nagu rõhutasin, tulevad paljud probleemid välja, ja õiguslikult ei saagi varem välja tulla, kui alles planeeringu andmetes. Planeeringu algatamine, lähteülesanne ja muud töökorralduslikud dokumendid ei ole varem vaidlustatavad.

Kiur Põld: Ka Rahandusministeerium ei saa hinnata Vabariigi Valituse korraldust. Järgmine vastuväide puudutab siis seda, et olemasoleva raudteetrassi alternatiivina käsitlemisel tuleb seda teha võrdsetel alustel, sh käsitleda sotsiaal-majanduslikku kui ka keskkonnamõju.

Arvo Järvet: Teistsugune ja oluline kaalumisargument oli kõrvalekaldumine olemasolevast trassikoridorist.

Tiiu Pärn: See on keskkonnamõju hindamise teema. Keskkonnamõju hindamine on läbiviidud kogu planeeringuprotsessi käigus. Trassi on korrigeeritud võrdsetel alustel. Siiski, mis on konkreetset kriteeriumid, mida ei ole arvestatud.

Arvo Järvet: Olemasolevat trassikoridori ei ole kaalutud võrdse alternatiivina.

Tiiu Pärn: Kui olemasolev kiirusekriteerium ei vastanud, siis ülejäänud ei olnud mõtet võrrelda.

Arvo Järvet: Ei oleks tohtinud esitada seda kitsast ruumilise ulatuse kriteeriumit 10-20m olemasolevast trassikoridorist, vaid oleks pidanud vaatama laiemalt.

Tiiu Pärn: Olemasoleval ei ole koridori, see on ehitatud rohkem kui sada aastat tagasi.

Kiur Põld: Kokkuvõtvalt – olemasoleva trassikoridori kaalumisel ei ole kaalutusargumentid samad, mis ülejäänud trassikoridoride puhul ja on liiga kitsalt määratud nn olemasolev trass. Järgmine vastuväide – te ei pea õigeks, et planeerimismenetlust ja projekteerimismenetlust tehakse samaaegselt keskkonnamõtude hindamisega.

Arvo Järvet: Kui pole lõplikult paika pandud raudteekoridori paiknemist, siis ei ole põhjust alustada ka keskkonnamõju hindamist. Millises staadiumis on eelprojekti koostamine?

Jaak Simon: Eelprojekt saab valmis veebruaris 2018.

Arvo Järvet: Keskkonnamõju hindamine tehti eelprojekti täpsusastmes. Kuidas sai keskkonnamõju hindamist teha niisugusele asjale, mida ei ole?

Tiiu Pärn: Inseneriobjektid on natuke teistmoodi planeeringuga kui mõni

elamuala. Insenerid peavad olema kaasatud, tema kontrollib kas saab teha sinna trassi, kuhu on planeeritud. Mõnel pool on vajalik kõrguslik mõõde.

Jaak Simon: Eelprojekt ei ole ehitusloa andmise aluseks. Keskkonnaministeerium on ära märkinud, et loa menetluses tuleb ehitusloa taotlemisel esitada ehitusloa taotluse aluseks olev projekt Keskkonnametile. Hinnatakse, kas varasem on olnud piisav või tuleb teha kordushindamine.

Arvo Järvet: Rõhutatakse seda, et tehakse eelprojekti täpsusega.

Jaak Järvekülg: Ma ei näe mõjuhindamise metoodilise hindamise poole pealt probleemi. Tehakse samaaegselt. Võetud on ka eeldusi, et projekt tuleb selline ja selline ning siis on mõjud sellised ja sellised. Kui projekt peaks oluliselt muutuma pärast, siis ei kehti ka see tehtud mõju hindamine. Kui sellist konflikti ei teki, siis saab neid samal ajal teha.

Arvo Järvet: Asjad nii ei käi.

Kaia Sarnet: Kas seaduses öeldud, kuidas peavad käima või kuidas ei tohi käia?

Jaak Järvekülg: Seaduses kirjas, et mõju hindamine algatatakse projektiga samaaegselt, sellest tulenevalt tehakse ka neid samaaegselt.

Arvo Järvet: Praegu püütud teha ühe etapina kolm asja korraga: keskkonnamõju strateegiline hindamine seoses planeeringuga, siis KMH konkreetse trassivariandiga ja siis eelprojekti keskkonnamõju hindamine. Arvestades selle projekti kaalukusega, ei oleks tohtinud neid asju nii teha. Esmalt tuleb ära teha keskkonnamõju strateegiline hindamine, ja kui trassikordior paigas, siis saab edasi minna KMH-ga.

Tiit Oidjärv: Maakonnaplaneeringu seisukohalt ei ole see oluline, vaid see on järgmise etapi küsimus, kas projekti keskkonnamõju on piisavalt hinnatud. Me ei aruta projekti keskkonnamõju.

Arvo Järvet: Trassialternatiivide käsitlemisel on seda tehtud teistsuguses täpsusastmes. Samal ajal on jäänud käsitlemata väga paljud sotsiaal-majanduslikud aspektid.

Tiiu Pärn: Arutaks me projekti, siis saaks öelda, et saab rohkem teha. Tehtud on väga palju, kui tuli uus trassialternatiiv, siis tehti siia täielik mõjuhindamine. Kuskilt ei ole midagi ju puudu.

Arvo Järvet: Puudu on väga palju, just keskkonnamõju strateegilise hindamise tasemel. Seda on püütud peita sellega, et vaadake kui põhjalikult on tehtud uuringud ja kui põhjalikult KMH analüüs. Aga KSH tase on puudu.

Tiiu Pärn: KSH aruande on Keskkonnaministeerium heaks kiitnud.

Arvo Järvet: Me ei saa seda eraldi vaidlustada.

Tiiu Pärn: Meil ongi planeeringu strateegilise mõju hindamine. See, et mõni asi on rohkem tehtud, see on garantiiks, et trass on õiges kohas ja seda saab pärast projekteerima hakata. Seda on kontrollitud eelprojektiga.

Arvo Järvet: Küsimus on KSH taseme puudulikkuses.

Jaak Järvekülg: Järelevalvaja on arvanud, et KSH on piisavalt tehtud.

Arvo Järvet: Meie seda ei arva. KSH aruanne ei ole vaidlustatav. Seda saab vaidlustada koos planeeringu kehtestamisega.

Kiur Põld: Tänan teid. Poolte seisukohad on meile selged. Kujundame oma seisukoha vastuväite osas.

Ärakuulamine lõppes kell 14.30.

Eraldi lehel osavõtjate nimekiri.

Protokolli koostas

/allkirjastatud digitaalselt/

Kiur Põld



RAHANDUSMINISTEERIUM

Eesti Euroopa
Liidu Nõukogu
eesistumine

EU2017.EE

Hr Mihkel Kangur

Eesti Geograafia Selts

Hr Jaan Riis

Eesti Looduskaitse Selts

Meie: 28.12.2017 nr 15-2/3469-1

Seisukoht Pärnu maakonnaplaneeringule “Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine” esitatud vastuväite osas

Austatud härra Kangur ja härra Riis

Pärnu maavanem on Rahandusministeeriumile esitanud 18. aprillil 2017. a kirjaga nr 12-2/17/649-1 järelevalveks ja heakskiitmiseks Pärnu maakonnaplaneeringu “Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine” (edaspidi maakonnaplaneering) kuni 30. juunini 2015. a kehtinud planeerimisseaduse § 23 lõike 1 p 1 alusel¹. Täiendatud planeeringu

¹ Vastavalt ehitusseadustiku ja planeerimisseaduse rakendamise seaduse § 1 lõikele 1 menetletakse kuni 30.06.2015 kehtinud planeerimisseaduse alusel algatatud planeeringud lõpuni seni kehtinud planeerimisseaduse nõuetest lähtuvalt. Seega on käesolevas kirjas sisalduvate planeerimisseaduse viidete puhul tegemist kuni 30.06.2015 kehtinud PlanS e redaktsiooni normidega, kui kirjas ei ole märgitud teisiti.

materjalid esitati Rahandusministeeriumile 10.08.2017² ning 06. detsembril 2017³.

Järelevalvega seotud asjaolusid, seal hulgas Teie võimalusi järelevalve protsessis osalemiseks ja Rahandusministeeriumi ülesandeid, oleme selgitanud varasemas kirjas⁴.

Eesti Geograafia Selts ja Eesti Looduskaitse Selts esitasid ühise kirjaga maakonnaplaneeringu avaliku väljapaneku käigus 29. detsembril 2016. a Pärnu Maavalitusele mitmeid ettepanekuid ja vastuväiteid maakonnaplaneeringu lahenduse kohta⁵.

Kokkuvõtvalt esitati Pärnu Maavalitusele järgmised ettepanekud ja vastuväited:

1. Enne maakonnaplaneeringu lõpetamist tuleb selgitada, milliseks kujuneb Eesti raudteevõrk ning reisi- ja kaubaveo maht raudteeliinide viisi, iseäranis Tallinnast Pärnu ja Viljandi suunal. Maakonnaplaneeringus viidatud riiklikud arengukavad ja üleriigiline planeering Eesti 2030+ seda küsimust ei käsitle.

2. Euroopa Parlamendi ja Nõukogu 29. aprilli 2004.a otsus 884/32004EÜ nägi ette Eesti jaoks 3-etapilise põhja-lõunasuunalise raudteevõrgu rekonstrueerimise: 1. etapp: Tallinn-Narva-Tartu-Valga reisirongiliikluse jaoks raudtee rekonstrueerimine piirkiirusele 120 km/h, II etapp samal liinil piirkiiruse 160 km/h saavutamine ja seejärel III etapp – uue Rail Balticu liini rajamine. Olete küsinud, miks jäeti tegemata II etapp ning alustati uue RB trassi ettevalmistusega, mille eesmärgiks on mitte kiirraudtee, vaid tavaraudtee rajamine.

3. Peate mõistlikuks Rail Balticu ehitamisel lähtuda sellest, et uus rajatav rööbastik oleks maksimaalselt kasutatav Eesti-sisises rongiliikluses.

² <http://dokumendiregister.rahandusministeerium.ee/?id=62766769>

³ <http://delta.andmevara.ee/harju/dokument/969209>

⁴ <http://dokumendiregister.rahandusministeerium.ee/?id=63027601>

⁵ <http://delta.andmevara.ee/parnu/dokument/833757>

4. Kui Rail Balticu rajamine Tallinn-Pärnu-Ikla trassil on põhjendatud, on otstarbekas Tallinn-Pärnu-Reiu lõigul kasutada selleks peamiselt olemasolevat raudteetrassi.

5. Uue raudteetrassi planeeringutes ja keskkonnamõju strateegilisel hindamisel on väga vähe käsitletud mõju sotsiaalsele keskkonnale.

6. Vabariigi Valitsus tegi esimesed otsused trassi kulgemise kohta Harjumaal Keskkonnaministeeriumi nõusolekul juba enne keskkonnamõju hindamise lõpetamist, mis on vastuolus keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seadusega.

7. Rail Baltic planeeringu täiendamisel tuleb olemasolevat raudteetrassi käsitleda Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringutes vahemikus Ülemiste-Pärnu-Reiu võrdselt Rail Baltic teiste alternatiivtrassidega.

8. Paralleelselt Tallinnast lähtuva ja Pärnu kaudu kulgeva Rail Baltic rajamisega tuleb arvestada kiirema (reisirongide kiirus kuni 160 km/h) liikluse korraldamisega Tallinn-Tapa-Tartu-Valga liinil ja sealt edasi Riiga, mis on kooskõlas laiema avaliku huviga.

9. KSH läbiviimisega seoses ei ole piisaval määral analüüsitud olemasoleva trassi kasutamisevõimalusi RB rajamiseks ja sellega seotud mõju sotsiaalmajanduslikule keskkonnale, mistõttu hindamine ei vasta keskkonnamõju hindamise ja juhtimissüsteemi seaduses (KeHJS) sätestatud nõuetele ning KSH aruande põhjal ei saa seada eelistusi trassivariantide valikul.

10. Ebaõige on planeerimise ja projekteerimise samaaegne korraldamine. Esmalt tuleb lõpetada planeerimisprotsess, teha trassialternatiivide valik ja alles pärast seda saab alustada eelprojekti koostamisega.

11. Arvestades maakonnaplaneeringu ja KSH aruande puudusi ja vigu on vaja planeeringut täiendada ja planeeringulahendust muuta ning korraldada selle täiendav avalik väljapanek.

Pärnu Maavalitus vastas Eesti Geograafia Selts ja Eesti Looduskaitse Selts ettepanekutele 16. jaanuari 2017. a. kirjaga nr 12-3/16/2846-2⁶ ning esitas kokkuvõtvalt järgmised selgitused:

1. Eestis on Rail Baltic raudtee planeeritud selliselt, et võimalik on säilitada nii olemasolev 1520mm laiussega raudteevõrk kui riigiteede võrk tänasel kujul. Juhul kui enne Rail Balticu ehitust on tehtud otsused Eesti raudteevõrgu, eelkõige Pärnu ja Viljandi suunal, on võimalik nendega arvestada tehnilise projekti koostamise käigus. Maakonnaplaneeringu lahendust antud otsused ei muuda.

2. Oluline on arvestada, et Rail Baltic ja olemasolev 1520 raudteevõrgustik on eraldiseisvad ning olemasoleva võrgustiku erinevatel lõikudel toimuvad jooksvalt hooldus-ja remonditööd (rööbastete vahetamine, rihtimine, ballasti vahetus jt). Töid tehakse vastavalt vajadusele ning lõiguti erinevad ka teostatud tööd ja ajad.

3. Pärnu maakonnaplaneeringuga on võimalik käsitleda üksnes trassikoridori Pärnu maakonnas. Uuringud, rongiliikluse korraldamine ja teised asjakohased tegevused viiakse läbi järgnevates etappides.

4. 2013. a. koostatud analüüs "Olemasoleva raudtee koridori kasutamise võimalikkus Rail Balticu raudtee trassi asukohana" näitas, et olemasoleva trassi kasutamine on komplitseeritud. Pärnu maakonnas on olemasolevat raudteekoridori kasutatud niipalju kui võimalik.

5. Sotsiaal-majanduslikke mõjusid on hinnatud 2011. a valminud AECOMi uuringus, mis on koostatud Euroopa Komisjoni nõuetest lähtuvalt. Täiendavalt on põhjalikult planeeritud raudtee sotsiaal-majanduslikke mõjusid käsitletud ka käsitletud ka Rail Balticu maakonnaplaneering ja selle KSH/KMH aruanne trassialternatiivide võrdluse etapis.

6. Valitsuskabineti nõupidamised on valitsuse liikmete töönoupidamised, kus arutatakse mitmesuguseid valitsuse pädevuses olevaid olulisi

⁶ <http://delta.andmevara.ee/parnu/dokument/841084>

küsimusi. Nõupidamistel otsustatu ei ole käsitatav Vabariigi Valitsuse otsusena ja sellel ei ole õiguslikke tagajärgi.

7. Maakonnaplaneering on planeerimisdokument, mille raames viiakse läbi keskkonnamõju strateegiline hindamine eesmärgiga hinnata planeeringu elluviimisega kaasnevat olulist keskkonnamõju, selgitada välja alternatiivsete lahenduste võimalused, määrata vajadusel mõjude leevendusmeetmed, arvestades maakonnaplaneeringu eesmäärke ja käsitletavat territooriumi. Täpsem mõjude hindamine viidi läbi eelistatud trassialternatiivi osas, mis uue raudtee planeerimisel on igati asjakohane. Täpsemate mõjude hindamine ei ole vastuolus seadusega.

8. Trassikoridori alternatiivide võrdlusetapp on läbitud. Senine protsess on toimunud tihedas koostöös ametkondade, sh Keskkonnaministeeriumiga ja kohalike omavalitsustega ja kõikide teiste isikutega, kes esitasid ettepanekuid nii kirja teel kui ka avalikel aruteludel. Seega puudub maavalitsuse hinnangul vajadus ja põhjendus maakonnaplaneeringu uueks menetlemiseks.

9. Üleriigiline planeering Eesti2030+ näeb ette, et suunal Tallinn-Tapa-Tartu-Valga/Koidula tõstetakse rongide kiirused tulevikus 160 km/h-le. Vastavad tegevused on ette nähtud ka riigi transpordi arengukavas 2014-2020 kui ka perioodi 2014-2020 transpordi infrastruktuuri arendamise investeeringute kavas. Vastavate tegevustega on AS Eesti Raudtee poolt alustatud.

10. Maakonnaplaneering on ametkondade ja kõikide maakonna kohalike omavalitsuste poolt kooskõlastatud ning läbitud on avalik väljapanek. Seega puudub vajadus ja põhjendus võrdlusetapi kordamiseks.

11. Kehtivad seadused ja määrused ei keela projekteerimistegevust teostada ükskõik millises projekti etapis. Antud juhul on tegemist täiesti uue joonehitise(raudtee) planeerimisega. Seetõttu on vajalik planeeritavate lõikude sobivuse kontrollimine vastava valdkonna inseneride poolt.

12. Pärnu Maavalitsuse hinnangul ei ole ilmnenud vajadust muuta planeeringu põhilahendust ulatuses, millega kaasneks maakonnaplaneeringu ja KSH aruande täiendava avaliku väljapaneku korraldamise vajadus.

Täiendava kirja Pärnu Maavalitsusele seoses esitatud seisukohtadega saatsid Eesti Geograafia Selts ja Eesti Looduskaitse Selts 23.01.2017⁷, millele Pärnu Maavalitsus vastas 09.02.2017⁸.

Kui maakonnaplaneeringu koostamisel vastuväiteid ei arvestatud, kuulab Rahandusministeerium järelevalvajana ära vastuväite esitaja ja planeeringu koostamise korraldaja. Juhul kui vastuväite esitaja ja planeeringu koostamise korraldaja ei saavuta järelevalve käigus kokkulepet, siis esitab Rahandusministeerium vastuväite kohta oma seisukoha.

PlanS § 20 lõike 1 kohaselt on vastuväide mingi planeeringulahenduse kohta mittenõustuva seisukoha esitamine või väide, et planeeringu menetlemisel ei ole täidetud seaduse nõudeid. Maakonnaplaneeringule esitatud ettepanekute ja selgitustaotluste osas Rahandusministeerium järelevalvajana oma seisukohta ei esita.

Eesti Geograafia Seltsi ja Eesti Looduskaitse Seltsi poolt esitatud vastuväited puudutavad keskkonnamõju strateegilise hindamise läbi viimist ja selle järeltõlget. Rahandusministeerium ei teosta järelevalvet KSH üle. Lähtudes kehtinud planeerimisseaduse § 1 lõikest 5 korraldatakse planeeringute elluviimisega kaasneva keskkonnamõju strateegilist hindamist keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduses sätestatud juhtudel ja korras. Nimetatud seaduse alusel andis Keskkonnaministeerium KSH aruandele heakskiidu 09. augustil 2017⁹. KSH-d puudutavates küsimustes Rahandusministeerium maakonnaplaneeringu järelevalve teostajana seisukohta ei esita.

Pärnu Maavalituses toimus 29. septembril 2017. a vastuväidete esitajate ja Pärnu Maavalitsuse ärakuulamine. Ärakuulamise protokoll on Rahandusministeerium osapooltele edastanud e-kirjaga 23. novembril 2017. Eesti Geograafia Selts ja Eesti Looduskaitse Selts ei pidanud piisavaks Pärnu Maavalituse poolt kirjalikult ning ärakuulamisel antud

⁷ <http://delta.andmevara.ee/parnu/dokument/845417>

⁸ <http://delta.andmevara.ee/parnu/dokument/852818>

⁹ <http://dhs-adr-kem.envir.ee/Display.aspx?ID=35361&Root=35361>

selgitusi ning ei ole loobunud maakonnaplaneeringu avaliku väljapaneku käigus 29. septembril 2016. a esitatud vastuväitest.

Planeeringu lahendusega mittenõustumiseks (vastuväiteks) saab lugeda kirjas toodud ettepanekuid, mille kohaselt ei nõustuta maakonnaplaneeringus pakutud lahendustega. Eesti Geograafia Seltsi ja Eesti Looduskaitse Seltsi esitatud ettepanekutest saab vastuväiteks pidada punkte 3, 4, 7 ja 10.

Eesti Geograafia Seltsi ja Eesti Looduskaitse Seltsi seisukoha kohaselt (3) tuleb Rail Balticu ehitamisel lähtuda sellest, et uus rajatav rööbastik oleks maksimaalselt kasutatav Eesti-siseses rongiliikluses. Pärnu maavalituse selgituste kohaselt on Rail Baltic raudtee planeeritud selliselt, et võimalik on säilitada nii olemasolev 1520 mm laiusega raudteevõrk kui riigiteede võrk tänasel kujul. Juhul kui enne Rail Balticu ehitust on tehtud otsused Eesti raudteevõrgu, eelkõige Pärnu ja Viljandi suunal, on võimalik nendega arvestada tehnilise projekti koostamise käigus. Maakonnaplaneeringu lahendust antud otsused ei muuda.

Rahandusministeerium nõustub Pärnu Maavalituse seisukohaga. Raudtee kasutamist kohalikuks transpordiks on käsitletud maakonnaplaneeringu peatükis 3.4.

Eesti Geograafia Seltsi ja Eesti Looduskaitse Seltsi seisukoha kohaselt (4), kui Rail Balticu rajamine Tallinn-Pärnu-Ikla trassil on põhjendatud, on otstarbekas Tallinn-Pärnu-Reiu lõigul kasutada selleks peamiselt olemasolevat raudteetrassi. (7) Rail Baltic planeeringu täiendamisel tuleb olemasolevat raudteetrassi käsitleda Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringutes vahemikus Ülemiste-Pärnu-Reiu võrdselt Rail Baltic teiste alternatiivtrassidega. Pärnu Maavalituse selgituse kohaselt näitas 2013. a. koostatud analüüs "Olemasoleva raudtee koridori kasutamise võimalikkus Rail Balticu raudtee trassi asukohana", et olemasoleva trassi kasutamine on komplitseeritud. Pärnu maakonnas on olemasolevat raudteekoridori kasutatud niipalju kui võimalik.

Rahandusministeerium selgitab, et planeerimisseaduse kohaselt¹⁰ on maakonnaplaneeringu koostamisel kohustus joonehitise trassi asukohavalikul kaaluda mitut võimalikku asukohta. Rahandusministeerium,

¹⁰ § 291 lg 2

olles tutvunud maakonnaplaneeringu materjalidega, on seisukohal, et maakonnaplaneeringu seletuskirjast nähtuvalt on asukohavalikul mitut asukohta kaalutud (seletuskiri ptk 2 ja selles viidatud materjalid). Seega on seadusest tulenev mitme asukoha kaalumise kohustus täidetud. Materjalidest on nähtav, et täiendavalt on kaalutud võimalusi olemasoleva raudteetrassi kasutamiseks.

Eesti Geograafia Seltsi ja Eesti Looduskaitse Seltsi seisukoha kohaselt (10) on ebaõige planeerimise ja projekteerimise samaaegne korraldamine. Esmalt tuleb lõpetada planeerimisprotsess, teha trassialternatiivide valik ja alles pärast seda saab alustada eelprojekti koostamisega. planeerimismenetlust ja projekteerimismenetlust tehakse samaaegselt keskkonnamõtjude hindamisega. Praegu on püütud teha ühe etapi-na kolm asja korraga: keskkonnamõtju strateegiline hindamine seoses planeeringuga, siis KMH konkreetse trassivariandiga ja siis eelprojekti keskkonnamõtju hindamine. Arvestades selle projekti kaalukusega, ei oleks tohtinud neid asju nii teha. Esmalt tuleb ära teha keskkonnamõtju strateegiline hindamine, ja kui trassikoridor paigas, siis saab edasi minna KMH-ga. Pärnu Maavalitus leidis, et kehtivad seadused ja määrused ei keela projekteerimistegevust teostada ükskõik millises projekti etapis. Antud juhul on tegemist täiesti uue joonehitise (raudtee) planeerimisega. Seetõttu on vajalik planeeritavate lõikude sobivuse kontrollimine vastava valdkonna inseneride poolt.

Rahandusministeerium järelevalvajana ei pea seadusevastaseks olukorda, kus planeerimine ja keskkonnamõtjude hindamine tehakse samaaegselt. Menetlusökonoomikast lähtuvalt on mõistlik, et võimaliku kaalutava planeeringulahenduse kohta tehakse ka kohe keskkonnamõtju hindamine. Ühtlasi rõhutame, et võimalike lahenduste vähemalt üldises täpsusastmes läbi projekteerimine planeerimise käigus tagab, et planeerimisel kaalutavad võimalikud lahendused on näiteks trassigeomeetria seisukohalt elluviidavad.

Rahandusministeerium järelevalvajana leiab, et Rail Balticu raudteetrassi koridor on maakonnaplaneeringus määratud piisavas täpsusastmes. Näidatud on põhimõttelised võimalikud lahendused ning selgitatud, et üksikasjalikum lahendus kujuneb välja ehitusprojekti koostamise etapis.

Täiendavalt selgitame Teie kirjas toodud punktide 2 ja 8 osas, et maakonnaplaneeringute koostamise aluseks on Vabariigi Valitsuse otsus maakonnaplaneeringute algatamise kohta¹¹. Kuna tegemist oli Vabariigi Valitsuse otsusega, väljub planeeringu eesmärgi ja koostamise ajahetke kaalutus maavanematele vastavalt planeerimisseadusele antud pädevusest.

Kokkuvõtvalt on Rahandusministeerium seisukohal, et Pärnu maavanem on maakonnaplaneeringu koostamisel täitnud talle seadusega antud kaalutlemisõigust ja kaalutlemiskohustust. Rail Balticu raudteetrassi koridori asukoha määramisel on kaalutud alternatiivseid asukohti ning trassikoridor on maakonnaplaneeringus määratud asjakohases täpsusastmes. Maakonnaplaneeringu koostamisel on järgitud planeerimisseaduses sisalduvaid menetlusnõudeid.

Lugupidamisega

/allkirjastatud digitaalselt/

Jaak Aab

riigihalduse minister

Teadmiseks: Pärnu Maavalitsus

Küll Siim

Kylli.Siim@fin.ee

¹¹ <https://www.riigiteataja.ee/akt/317042012010>



EESTI GEOGRAAFIA SELTS
ESTONIAN GEOGRAPHICAL SOCIETY

Rahandusministeerium

09.01.2018

info@rahandusministeerium.ee

Teie 28.12.2017 nr 15-2/3469-1

Pärnu maakonnaplaneeringule “Rail Baltic raudteetrassi koridori asukoha määramine” esitatud seisukohad

Saatsite meile kirja, milles käsitlesite Rail Balticu (RB) Pärnu maakonnaplaneeringu järelevalve tulemusi. Kuna Pärnu maavalitsus ei suutnud 2017. aastal meie küsimustele ja arvamustele sisuliselt vastata, siis planeeringu järelevalve korraldamisest tulenevalt olete esitanud omapoolsed seisukohad, mis meid samuti ei rahulda.

Märgite oma kirjas, et maakonnaplaneeringule esitatud ettepanekute ja selgitustaotluste osas Rahandusministeerium järelevalvajana oma seisukohta ei esita. See on vastuolus teie kirjas 29.11.2017 nr 15-4/2565-1 tooduga, kus Rahandusministeerium esitab Harju maavalitsusele rida nõudeid täiendavate sisuliste selgituste saamiseks.

Ekslik on teie seisukoht, et KSH-d puudutavates küsimustes Rahandusministeerium maakonna-planeeringu järelevalve teostajana seisukohta ei esita. Keskkonnaministeeriumi poolt KSH aruande heakskiitmise otsus ei ole omaette vaidlustatav, vaid aruanne on vaidlustatav koos planeeringulahendusega. Järelikult kõik keskkonnamõju hindamisega seotud probleemid tuleb lahendada planeeringu korraldaja ja kehtestaja poolt. Kui seda tehtud ei ole, siis peab nimetatud puudust planeeringu järelevalvaja arvestama. Käesoleval juhul Pärnu maavalitsus KSHga seotud teemasid ei suutnud adekvaatselt hinnata ning planeeringu järelevalvet tegev asutus peab neid probleeme käsitlema ja selgitama, kuidas on võimalik lahendus leida.

Ebaõige on teie järeldus, et RB kasutamist kohalikuks transpordiks on käsitletud maakonnaplaneeringu peatükis 3.4. Tegelikult seda tehtud ei ole. Planeeringu peatükis 3.4 on kirjutatud: “Reisirongide kohaliku

liikluse arendamine Rail Baltic raudteel on perspektiiviga küsimus ning see vajab käimasolevast planeeringust hilisemat eraldi riigipoolset otsust. Rail Balticu projektis ei ole hetkel kavandatud rahalisi vahendeid kohaliku rongiliikluse peatuskohtade projekteerimiseks, väljaehitamiseks ega selleks vajaliku veeremi soetamiseks kuna see ei ole Rail Balticu projekti esmaste eesmärkide saavutamiseks hädavajalik.” Sama seisukoht on välja toodud Rail Baltica projekti Eesti osa planeerimis- ja ehitusfaasi riskianalüüsis (Analüüsi lõpparuanne, september 2017). Kui ühel puhul on aluseks võetud üleriigiline planeering “Eesti 2030+”, siis jääb arusaamatuks, miks seda ei tehta teisel juhul, kui on vaja arvestada kavandatava raudtee seosed regionaalsete raudteeühendustega, mille toimimise olulisust rõhutab üleriigiline planeering Eesti 2030+.

Probleemist möödarääkiv on teie kirjas hinnang käsitluse kohta, mis on seotud olemasoleva raudteetrassi kasutamisevõimaluse uurimisega RB rajamiseks. Oleme pidanud vajalikuks, et olemasolevat raudteetrassi käsitletakse teiste planeeringuvariantidega võrdsel tasemel, sest sellekohane eelhindang on tehtud puudulikult ning järeldused ei ole objektiivsed. Kuid olete jättnud probleemi üldse käsitlemata ning olete seisukohal, et maakonnaplaneeringu seletuskirjast nähtuvalt on asukohavalikul mitut asukohta kaalutud. Kinnitate, et sellega on seadusest tulenev mitme asukoha kaalumise kohustus täidetud. **Kordame: Tegemata on olemasoleva raudteetrassi kasutamisevõimaluse võrdlus teiste RB planeeritud trassivariantidega.** Praegu on tegemist taas subjektiivsete põhjuste otsimisega, miks ei saa olemasolevat raudteetrassi kasutada RB rajamiseks, selle asemel, et planeeringut täiendada.

Olete planeeringuvaidluses jättnud käsitlemata küsimuse RB maakonnaplaneeringu ja varasema üleriigilise planeeringu “Eesti 2030+” seostest. RB maakonnaplaneeringutes on võetud eelduseks, et kiirraudtee trass suunal Tallinn–Pärnu-Ikla on langetatud eelnevate eksperttööde põhjal ja kinnistatud üleriigilise planeeringuga “Eesti 2030+”. Tegemist on ühe suurema eksitusega, mida RB planeeringuga seoses esitatakse. Üleriigilises planeeringus 2030+ ei ole tehtud mitte mingisugust RB trassikoridori asukoha määramise analüüsi. Toodud on üksnes üks lõik deklaratiivset teksti, mis pole selgitus, vaid formaalne viide üleriigilisele planeeringule.

Endistviisi on selgusetu, miks on jäetud alternatiivide valikul arvestamata tehniliselt erinevad variandid. Kõige olulisemaks peame reisirongide suurima kiiruse kriteeriumi, kus RB puhul ei saa arvestada ainult jälgalt ette antud 240 km/h piirkiirust, vaid teha alternatiivide võrdlus, kus on aluseks võetud väiksem piirkiirus, näiteks 160 km/h.

Ei saa nõustuda Pärnu maavanema varasema seisukohaga, et puudub vajadus Pärnu möödasõidutrassi käsitlemiseks praeguses planeeringus. Pole loomulik, et kaubarongiliiklus, mis on eeldatavalt suurema sagedusega kui Pärnut läbiv reisirongiliiklus, toimuks läbi Pärnu linna. Kui RB tasuvuse määrab ära kaubavedu, siis tuleb esmalt teha elementaarne teepikkuse ja veokulude võrdlus läbi Pärnu ja linnast mööduva trassi vahel. Pole välistatud, et Pärnust mööda kulgeva RB põhitrassi puhul võib linna läbiva reisirongide jaoks rajada ühe rööpapaariga raudtee ja sellel ette näha väiksem piirkiirus, mis vähendab omakorda raudtee kui joonobjekti vahetut mõju temaga piirnevale keskkonnale ja sellega kaasnevaid kitsendusi.

Kokkuvõte.

Tuleb tunnistada, et meie 29.12.2016 ja 23.01.2017 kirjades Pärnu maavanemale toodud arvamused ja ettepanekud on jäänud planeeringu järelvalvemenetluses piisava tähelepanuta. Vaja on kõikearvestavat alternatiivide võrdlemist, et teada, kas RB rajamine uuele trassile on põhjendatud või saab selleks kasutada olemasolevat trassi. Kui peetakse otstarbekaks RB rajamist uuel trassil, siis milline on sellega kaasnev sotsiaal-majanduslik mõju, sh mõju olemasoleva Tallinn-Pärnu/Viljandi liini edasisele kasutamisele ning kohaliku rongiliikluse korraldamiseks RB trassil. RB Pärnu möödasõidutrassi lisamine planeeringusse on vajalik, et minimeerida uue raudtee mõju Pärnu linna ja vahetult linnaga piirneva ala loodus- ja sotsiaalkeskkonnale.

Teie kirjas toodud selgitused ja vastused ei ole piisavad, kohati on tegemist vasturääkivustega ja demagoogiliste vastustega. Lisaks on pärast RB maakonnaplaneeringute ja KSH aruande avalikustamist lisandunud täiendavaid materjale, millega arvestamine võib planeeringulahendust oluliselt muuta. Sellest tuleneb vajadus planeeringu ja KSH aruande täiendamiseks või muutmiseks ning korraldada nende dokumentide

täiendav avalikustamine. Esitatud kujul ei ole võimalik RB maakonna-planeeringuid esitada kehtestamisele.

Lugupidamisega,

Mihkel Kangur
Eesti Geograafia Seltsi president

Jaan Riis
Eesti Looduskaitse Seltsi juhatuse liige



RAHANDUSMINISTEERIUM

Eesti Euroopa
Liidu Nõukogu
eesistumine



Eesti Geograafia Selts
Eesti Looduskaitse Selts

Teie 09.01.2018
Meie 07.02.2018 nr 15-2/3469-3

Seisukohad Pärnu maakonnaplaneeringule “Rail Baltic raudteetrassi koridori asukoha määramine”

Austatud härra Kangur ja härra Riis
Vastuseks Teie 09.01.2018 esitatud pöördumisele selgitame järgmist.

1. Olete seisukohal, et Pärnu Maavalitsus ei ole keskkonnamõju strateegilise hindamisega (edaspidi KSH) seotud teemasid adekvaatselt hinnanud, mistõttu tuleb Rahandusministeeriumil neid probleeme käsitleda.

KSH algatati Pärnu maavanema 23.04.2012 korraldusega nr 267 “Pärnu maakonnaplaneeringu “Rail Baltic raudtee trassi koridori asukoha määramine” keskkonnamõju strateegilise hindamise algatamine”. Selgitame, et kuna vastavalt haldusmenetluse seaduse (edaspidi HMS) § 5 lõikele 5 kohaldatakse haldusmenetlusele menetluse alguses kehtinud õigusnorme, rakendus KSH läbiviimisele keskkonnamõju hindamise ja keskkonnajuhtimissüsteemi seaduse (edaspidi KeHJS) kuni 22.03.2014 kehtinud redaktsiooni, mille § 38 lg 1 nägi ette, et kui strateegilise planeerimisdokumendi elluviimisega võib kaasneda piiriülene

keskkonnamõju, teostab KSH üle järelevalvet Keskkonnaministeerium. Keskkonnaministeeriumi ülesandeks oli mh ka KSH aruande heakskiitmine. Lähtudes eeltoodust kiitis keskkonnaminister Harju, Rapla ja Pärnu maakonna Rail Balticu maakonnaplaneeringute keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande heaks 09.08.2017 kirjaga 7-12/17/2834-7. Heakskiidu andmisega kinnitas Keskkonnaministeerium kui järelevalvaja, et KSH aruanne vastab programmile ja õigusaktidele, menetlus on viidud läbi nõuetekohaselt, samuti seda, et KSH läbiviinud või seda juhitud ekspert vastab temale ettenähtud pädevusnõuetele. Tõendamata on, et heakskiidu otsus ei ole õiguspärane, samuti on paljasõnaline väide, et KSH aruanne ei vasta sisulistele nõuetele. Samas rõhutame veelkord, et Rahandusministeeriumil puudub pädevus ja volitus maakonnaplaneeringu KSH sisuliseks hindamiseks ja selle üle järelevalve teostamiseks.

2. Väidate oma pöördumises, et planeeringus puudub olemasoleva raudteetrassi kasutamise võimaluse võrdlus teiste planeeritud trassivariantidega. Samuti leiate, et juhul, kui peetakse otstarbekaks RB rajamist uuel trassil, tuleks hinnata, milline on sellega kaasnev sotsiaal-majanduslik mõju, sh mõju olemasoleva Tallinn-Pärnu/Viljandi liini edasisele kasutamisele ning kohaliku rongiliikluse korraldamiseks Rail Baltic trassil.

Märgime veelkord, et 2013 aastal on koostatud analüüs "Olemasoleva raudtee koridori kasutamise võimalikkus Rail Balticu raudtee trassi asukohana", mis näitas, et olemasoleva trassi kasutamine on komplitseeritud. Muu hulgas on uuringus märgitud, et olemasoleva trassikoridori puhul vajab ümberehitamist oluliselt rohkem olemasolevaid tehnovõrke, olemasolevale trassile jäävate tiheasustusalade tõttu jääks Rail Balticu kasutamisel ohtlike veoste marsruudina ohualadesse oluliselt rohkem inimesi, vajalik on oluliselt suurema hulga rajatiste (tunnelid, viaduktid, estakaadid, eritasandilised ülesõidud) rajamine, samuti ei anna olemasoleva trassikoridori kasutamine infrastruktuuri rajamisel mingit rahalist eelist, kuna hetkel olemasolev raudtee taristu ei ole Rail Balticu jaoks kasutatav. Analüüsist ilmnevad mõjuvad asjaolud, mistõttu ei saa olemasoleva trassi kasutamist pidada põhjendatuks ega otstarbekaks ning tegemist ei ole subjektiivsete põhjuste otsimisega olemasoleva trassi kasutamise välistamiseks nagu oma pöördumises väidate.

Trassikoridori asukohavariantide võrdlemise tulemusena ja võttes arvesse strateegilist otsust trassi kulgemise osas, on välja valitud parim võimalik trassikoridori asukoht (vt maakonnaplaneeringu ptk 2).

Vastavalt Pärnu Maavalitsuse poolt 16.01.2017.a kirjas nr 12-3/16/2846-2 selgitatule, hinnati Rail Baltic Raudtee rajamise üldiseid sotsiaal-majanduslikke mõjusid 2011. a valminud AECOMi uuringus, mis on koostatud Euroopa Komisjoni nõuetest lähtuvalt. Täiendavalt on põhjalikult planeeritud raudtee sotsiaal-majanduslikke mõjusid käsitletud ka Rail Balticu maakonnaplaneering ja selle KSH/KMH aruanne trassialternatiivide võrdluse etapis (eeltoodule viitasime ka oma kirjas 28.12.2017 nr 15-2/3469-1).

3. Tõstatate pöördumises küsimuse Rail Baltic maakonnaplaneeringu ja üleriigilise planeeringu "Eesti 2030+" (edaspidi üleriigiline planeering) seostest. Ekslik on Teie pöördumises toodud väide, mille kohaselt lähtutakse Rail Baltic maakonnaplaneeringute koostamisel eeldusest, et üleriigilises planeeringus on tehtud Rail Baltic trassikoridori määramise analüüs. Üleriigilises planeeringus on toodud, et lähiajal tuleb läbi viia kaasaegse kiire raudtee (Rail Baltic) tarvis trassi asukoha valimine, samuti on märgitud, et raudteetrassi asukohavalik tuleb teostada maakondade teemaplaneeringute kaudu, kuid konkreetset trassi asukoha analüüsi üleriigiline planeering ei sisalda ning see ei ole üleriigilise planeeringu täpsusastmes ka asjakohane. Küll käsitleti trassiasukoha põhimõttelist valikut AECOMi uuringus, kus analüüsiti nelja erinevat trassivõimalust läbi kõigi kolme Balti riigi: kaks neist läbisid Eestis Tartut ning kaks varianti läbisid Pärnut. Uuringu kohaselt annab raudtee rajamine läbi Pärnu keskkonnasäästliku ja majandusliku efekti. Märgime, et üleriigiline planeering on koostatavate maakonnaplaneeringute oluliseks lähtealuseks, kuid Rail Baltic ühendus sisaldus juba eelmises üleriigilises planeeringus "Eesti 2010".

4. Olete seisukohal, et vajalik on Rail Baltic Pärnu möödasõidutrassi lisamine planeeringusse. Selgitame, et asukohtade võrdluse ja asukoha määramise põhimõtted on toodud planeeringu seletuskirjas. Vastavalt seletuskirjale võrreldi Pärnu maakonna keskosas raudtee trassikoridori alternatiive 4A + 4H + 4D + 4F versus 4G ehk alternatiive läbi

Pärnu linna versus Pärnust mööda. Eelistus alternatiivile läbi Pärnu kujunes eelkõige strateegilise, regionaalset arengut soodustava Pärnu linna ühendamise võimalust arvestades. Ka reisijateveo seisukohalt on oluliselt eelistatud Pärnu linna läbiv alternatiiv. Eelistatud trassilõigul alternatiiv 4H kulgeb majapidamistest kaugemal, mistõttu säilivad väljakujunenud külatervikud ning mõjutab kohaliku kogukonna taluvusvõimet ja liikumisvõimalusi vähem.

5. Tõstatate pöördumises küsimuse, et miks on alternatiivide valikul arvestamata tehniliselt erinevad variandid ehk miks ei ole reisirongide suurima kiiruse määramisel aluseks võetud 160 km/h piirkiiruse kriiteeriumi. Suunised Rail Balticu arendamiseks on antud Eesti Vabariigi Valitsuskabineti 22.09.2011 otsusega, 10.11.2011 Eestis allkirjastatud Eesti, Läti ja Leedu peaministrite ühisdeklaratsiooniga ning samade riikide transpordi eest vastutavate ministrite 07.12.2011 allkirjastatud kokkuleppega. Riigikogu poolt on 31.01.2017 vastuvõetud välisleping Eesti Vabariigi valitsuse, Leedu Vabariigi valitsuse ja Läti Vabariigi valitsuse vaheline Rail Balticu/Rail Baltica raudteeühenduse arendamise kokkulepe, mis jõustus 24.10.2017. Kokkuleppe eesmärk on tagada ühishuviprojektina ehitatava reisijate- ja kaubaveoks mõeldud tõhusa ja kiire Euroopa rööpmelaiusega tavapärase raudtee valmimine ja toimimine kooskõlas ühtsete tehniliste parameetritega TEN-T võrgu Põhjamere-Läänemere põhivõrgu koridori kuuluval marsruudil ja määrata maksimummaalseks projektkiiruseks 240 km/h.

6. Väidate, et pärast Rail Baltic maakonnaplaneeringute ja KSH aruande avalikustamist on lisandunud täiendavaid materjale, mille arvestamine võib planeeringulahendust oluliselt muuta ja seega oleks vajalik täiendava avalikustamise korraldamine. Teie pöördumises ei ole nimetatud konkreetseid materjale või olulisi asjaolusid, mis tingiksid planeeringulahenduse muutmise ja uue avaliku väljapaneku korraldamise.

7. Märkite oma pöördumises, et vaatamata asjaolule, et meie 28.12.2017 kirjas nr 15-2/3469-1 on toodud, et Rahandusministeerium järelevalvajana ei esita seisukohta avalikul väljapanekul esitatud ettepanekute

