



Eesti vajab raudteed Euroopasse. Aga millist?

**RAIL
BAL TICUT?**
Ühendavat, mitte lahutatav!

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

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

- 1) vähem kui 3 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 Tallinnat 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 Saksamaale 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**, kui võrd 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 tunnete ja ülekäiguteede rajamisega põtradele, tegemist on ka ulatusliku veerežiimi häirimise, metsade ja soode-rabade hävitamise ning maavarade kaevandamisega.
6. RB sotsiaal-majanduslik analüüs on täiesti tegemata ning **sotsiaalse keskkonna pikajalised 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 RB-ga korduks – aga palju suuremas mõõtnes – Saaremaa süvasadama, Utah' põlevkivikaevanduse või Estonian Airi lugu.
8. EL **ei kingi** meile RB-d. 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 ülejäänud leidma ise: kas võttes laenu või kasutades teisi abiprogramme. Kuna riigile on kõigi projektide jaoks kokku eraldatud kindel summa, jääksid RB eelistamisel euronahata teised ettevõtmised: maanteed, veevärk, koolid.
9. Meist rikkamateski riikides ehitatakse rahvusvahelisi rongiliine nii, et nad ühtlasi **rahuldaksid võimalikult paljude elanike transpordivajadusi**: raudteed läbivad linnu ja asulaid ning seal sõidavad nii kiired kaug- kui lähirongid.

Seega pole korraliku rahvusvahelise ja riigisisese raudteeühenduse sisseseadmiseks 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 ülesõitute ja -käikude kahetasandilise 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 reisija olulist pikenedamist isegi mitte Pärnu suunal, mujal aga paranevad liikumistingimused märgatavalt.

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

Jaauar 2017.

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
Aleksi 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 Püttsepp
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 Trapido
Helena Tulve
Jaan-Eik Tulve
Aleksi 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 Verakits
Villu Veski
Tõnu Viik
Kaupo Vipp
Peeter Volkonski
Ülo Vooglaid
Hannes Võrno
Airi Värnik

Esinemine majanduskomisjonis 23.01.2017.

Karli Lambot
ACE Logistics Group AS
nõukogu esimees

ACE Logistics Group AS-l on ettevõtte viies riigis (Eestis, Lätis, Leedus, Valgevenes ja Soomes). Mul puuduvad raudteevaldkonnas igasugused huvid. Meie ettevõtete maht on umbes nädalas 100 treilerit Euroopasse ja vastupidi. Meil ei ole vahet, kas treilereid veab auto, laev või rong. Me ei ole veofirma, veoautosid ei oma ja veoteenuseid ei osuta.

Rail Balticu rajamine kavandatud kujul ei ole minu meelest õige kahel põhjusel: esiteks, senine protsess on kiirustamise ja valeotsuste jada ning teiseks, niisugusel kujul ei ole RB meile jõukohane. Näide: praegune RB seisab AECOM-i uuringul. Uuringu kokkuvõttes ütlevad autorid sõnaselgelt: projekti kohta tehtud oletustel põhineva tasuvusanalüüsi tulemuste põhjal võib oletada, et projekt on valdavalt elujõuline. Sellest piisas, et Eesti valitsus tegi kolm kuud hiljem otsuse RB-ga alustada ja järjekindlalt kuulutada, et tege- mist on pöördumatu protsessiga.

Lepingu loogika on niisugune, et osalised võtavad endale kohustuse ehitada RB igal juhul valmis. Kui EL-st järgmiseks eelarveperioodiks piisavalt raha ei saa, siis ikka ehitame kasvõi maksu- maksja raha eest edasi.

Kuid täna siin ei ole mõtet sellest rääki- da, sest mitmed teie hulgast on täpselt vastupidisel seisukohal ja me ei veena üksteist kuidagi ümber. Seda illusiooni mul ei ole.

Räägime planeeritavast riikidevahelisest lepingust. Püüan kirjeldada riske ja taga- maid, mida transpordialal pädeva inimese- na selles lepingus näen.

1. Lepingu loogika on niisugune, et osalised võtavad endale kohustuse ehitada RB igal juhul valmis. Me võtame endale selle kohustuse väga nõrga AECOM-i uuringu alusel. Muid tasuvusanalüüsi meil seniajani ei ole. Kui EL-st järgmiseks eelarveperioodiks piisavalt raha ei saa, siis ikka ehitame kasvõi maksumaksja raha eest edasi. Kui RB ehitus kallineb kaks korda, siis ikka ehitame edasi. Kui tulevased

tasuvusanalüüsid ja äriplaanid meile ei sobi, siis ikka ehitame edasi. Ainuke, mida me muuta saame, on RB valmimise tähtaega. See ei ole arukas. Te peate rahvale ausalt selgitama, missuguse koormise te riigile võtate. Selle lepingu sisu ei ole vastavuses kergekäeli- susega, kuidas seda asja aetakse.

2. Eesti on RB projektis kõige nõrgemas positsioonis ning leping kinnitab seda positsiooni. Vähemalt ei püüa mingil moel leevendada meie nõrkust. Selgitan: Balti riigid näevad rahvusvahelises kaubavahetuses üksteist konkurentidena. See on loomulik ja paratamatu. Konkureeritakse kaubavoogude ja reisiliikluse pärast. Elementaarne loogika ütleb, et kui konkureerivad osapooled asutavad ühise ettevõtte, siis tuleb hinnata tuleviku tegevusriske ning niisugused põhimõttelised kokkulepped, mis välistavad üksteisel naha üle kõrvade tõmbamise, tuleb kohe sõlmida. Pärast tavaliselt üksteisele kingitusi ei tehta. Peamine probleem on RB ebaproportsionaalses koormatuses ja kasu- tustasudes, mida raudtee-ettevõtjad taristu kasutamise eest maksma hakkavad. Peagi valmiv sotsiaal-majanduslik tasuvusanalüüs käsitleb tervet projekti tervikuna, mitte üksikute riikide lõikes. Kasutamise ebaproportsionaalsusest tulenevad tulud-kulud sel- lest analüüsist välja ei tule.

3. Räägime kõigepealt kaubavoogudest. Kohalikud mahud on väga väikesed. Pääst- jaks peavad osutama transiitkaubad. Hüpo- teetiliste soome kaupade (kuid nende maht ei ole RB päästmiseks piisav) osas oleme kõik võrdses positsioonis, sest kaubad läbi- vad kõiki riike. Probleem on vene kaupade- ga. Ernst&Youngi töörühma juht Nauris Klavas ja mitmed teised RB ametnikud ei varja mingil moel, et RB käekäik hakkab sõltuma vene kaupade hulgast. Sellega seon- duvast julgeolekuriskist ma praegu eraldi ei räägi. Räägin RB sissetulekutest. Lätlased ja leedulased teavad väga hästi, et Eesti Raud- teel läheb praegu väga halvasti. Raudteeliik- luse kahjum 12,5 miljoni tonni juures on aastas 40-50 miljonit eurot. Lõunanaabritel läheb veel üsna hästi, kuid ka nemad on väga ebakindlad. Venemaalt veetav kaupon pea- asjalikult tooraine ja see ei sobi RB-le. RB

geograafilise asendi tõttu saab iga koolipoiss aru, et kui hüpoteetilised vene konteinerkaubad soovivad suunduda Loode-Venemaalt Kesk-Euroopasse ja vastupidi, siis niisugused vagunid Tallinnasse ei eksi. Võib-olla Kaunasse, võib-olla Riiga, aga mitte Tal- linnasse. Järelikult on Rail Baltic kõige opti- mistlikuma stsenaariumi puhul lõuna osas rohkem koormatud, Eesti osas aga oluliselt vähem. Kui kasutustasusid makstakse riigi- ti, siis Eesti on kõige nõrgemas positsioonis. Meie tulud kõige väiksemad. Kokkuvõ- te: tulud ja kulud jagunevad RB-l kindlasti mitte-proportsioonis kilomeetrite arvuga konkreetse riigis. Suure tõenäosusega on lõuna pool liiklus oluliselt suurem. Seega on kahjum Eestis suurem. Leping ei anna vas- tust küsimusele, kuidas jagatakse RB vilju (tulemit või kahjumit)?

4. Reisijateveos on olukord veel omapä- sem. Esiteks, nagu te teate, praegu makstakse Eestis igale rongireisijale 10 eurot riigi poolt piletirahale peale. Need on värsked Elroni andmed. Väga suure tõenäosusega jääb ka RB reisijatevedu dotatsioon nõudma. Vaa- tame, millele me siis hakkame peale maks- ma? Muinasjutu kiirest Euroopasse jõud- misest ei räägi enam ükski pädev inimene. Kõige paremal juhul jõuab tulevikus Berliini 13 tunniga ning E&Y järeldeb oma praegu- ses tasuvusanalüüsis õigesti, et üle viie-kuue tunni ei ole inimene nõus rongis istuma. Seetõttu on E&Y nägemuses RB muutunud Balti riikide vaheliseks raudteeühenduseks. Omavahel ühendatakse Tallinn, Pärnu, Riia, Panevezys, Kaunas ja Vilnius. Lihtsalt turiste ja ärireisijaid meil nii palju ei ole, et hulk miljoneid reisijaid kokku saaks. Euroopa kogemus näitab, et raudtee on põhjendatud, kui reisijaid on aastas 9 miljonit. Kui Nauris Klavas käis mind kui logistikaettevõtjat in- tervjueerimas, siis sain aru, kust tegelikult reisijad tulevad. Nimelt rääkis ta väga põh- jalikult Riia lennujaama positsioonist Balti riikides. Kui piirkonna suurim lennujaam ühendatakse paari sõidutunniga teiste konkureerivate, aga väiksemate lennujaamadega, siis tulemus on üks: Tallinna ja Vilniuse ja Kaunase lennureisijad hakkavad tulevikus kasutama ühe rohkem ja rohkem Riia len- nujaama, sest see on piisavalt mugav ja kiire.

Nagu rahvasõna ütleb: kus on rohkem, sinna antakse juurde. RB on Läti ja Riia lennujaa- ma seisukohast ratsionaalne projekt, seda enam, et Eesti riik doteerib eestlaste etteve- du piirkonna suurimasse lennujaama.

5. RB on tegelikkuses äriprojekt. Mitte liht- salt ühe taristuelemendi rajamine. Sellele viitab asjaomaste riikide soov töötada välja äriplaan, ühissetevõtte tegevuse loogika ning Baiba Rubesa ja Nauris Klavase sõnavõttud. Nauris Klavas kinnitas omavahelises vestlu- ses, et RB on vaid siis jätkusuutlik projekt, kui riigid pärast selle valmimist ei jäta seda raudteed omapead, vaid müüvad ja turun- davad raudteekoridori rahvusvaheliselt. Bai- ba Rubesa kinnitas äsjases EPL intervjuus, et RB käekäik sõltub sellest, et kes seda ette- võtet juhtima asub (mis siis, kui see on uus Taskila?) Pärast RB valmimist siseneb Eesti riik vältimatult raudtee-ettevõtlusse. Kõik selle äriprojektiga seonduv, iseäranis riskid on läbi uurimata ja hindamata. Kas me taha- me riigi osalust ettevõtluses niisugusel moel suurendada? Sellestki tuleks rahvale ausalt rääkida.

Kokkuvõte: kuivõrd niisugusest läbikaa- lumata riskidega projektist on väljumine problemaatiline, siis praegu niisugust le- pingut ei tohi sõlmida.

Sõlmida tohib riikidevahelist lepin- gut vaid siis, kui eelpool loetletud riskid on läbi analüüsitud ning ühissetevõtte osapoolte vahel kokkulepped tuleviku tulude-kahjumi jagamises tehtud. Lisaks on loomulikult elementaarne, et niisugu- ne projekt põhineb usaldusväärsel tasu- vusanalüüsil ja äriplaanil.

Kui valitsus peab sellise kokkuleppe sõlmi- mist 31. jaanuaril siiski vajalikuks (pigem poliitilise heasoovlikkuse märgina) allkir- jastada, siis Art. 14. p. 3. Tuleb formuleerida ümber alljärgnevalt: "Igal riigil on suverään- ne õigus projektist väljuda ilma teistele osa- pooltele kompensatsiooni maksmata juhul, kui RB äriplaan või projekti finantseerimise tingimused tunnistatakse vastava riigi va- litsuse poolt vastuvõetamatuks." Äriplaanis suhtes otsuse tegemisel tuleb panna tähtaeg, näiteks 31. detsember 2017.a.

RB – poliitika iseloomust

Kui püüda saada selgust Rail Baltica (RB) senisest asjaajamisest, siis näib nagu oleks tegemist riiklikult korraldatud salastamis- ja ähmastamispoliitikaga. Kas sellega taotle- takse ka vastutuse hajutamist juhuks, kui midagi viltu läheb, on esialgu teadmata. See annab ametimeestele ja muidugi ka poliitiku- tele võimaluse teha teadlikult või tahtmatult põhjendamatu otsuseid, mis ei lähe alati kokku otstarbeka lahendusega. Kuid üht-teist on võimalik teada saada, kasutades tavako- daniku õigust küsida teavet ametiasutustest. Küsida saab teabenõude korras konkreetset dokumenti või selgitustaotlusega ametiasu- tuse selgitusi ja põhjendusi. Järgnevalt mõni näide selle kohta, kuidas on õnnestunud saa- da täpsustavat infot Rail Baltica rajamise ette- valmistuste kohta ja missugused bürokraatli- kud raskused sellega seoses võivad kaasneda.

Praegu on tegemist RB trassivaliku ot- sustava staadiumiga – Harju, Rapla ja Pärnu

maakonnaplaneeringute lõpetamisega, kuigi sellele eelnevad etapid pole mitte korralikult läbitud. Kuidas rajada raudtee Tallinnast Riiga, see on jätkuvalt arutelu teema. Ja sellega seonduv palju allteemasid, mis on jäänud või jäetud seniajani lahendamata, sh vana ja uue raudtee kooskasutamine jne. Olukord nagu jalgratturite velotuuril, kus mõni mees on va- hepeal katkestanud, aga ikka tahab pedaalida edasi üldvõidu nimel.

Jumalikuks dokumendiks peetakse AECOMi uuringut, milles tehakse järeldus, et RB rajamine on otstarbekas. Kuid uuringu tegemisel kasutati hüpoteetilisi andmeid, mida uuringu tegija ise ka kinnitab. AECOMi uuringu kokkuvõttes on kirjutatud: *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 see-

tõttu hüpoteetiline – uue raudtee rajamine on põhjendatud, kui sellele tagatakse vajali- kul määral kauba- ja reisijatevedu. AECOMi uuring eeldab, et raudtee ehitatakse, mitte ei hinda seda, kas peaks ehitama. Seetõttu saadud tulemused ei saa olla aluseks edasise te reaalsete otsuste tegemisel. Järelikult kõik otsesed ja kaudsed viited AECOMi uuringu tulemustele Rail Baltica planeerimisel ja pro- jekteerimisel on eksitavad, ehk ka teadlik va- leandmete esitamine.

Paraku on AECOMi uuringutulemused võetud aluseks Eesti valitsuse tasemel tehtud otsuste puhul, mille tagamaad jäävad seniaja- ni selgusetuks, miks nii tehti. AECOMi uurin-

Arvo Järvet

gu oletuslik tulemus transformeeriti edasises asjaajamises objektiivselt lõpptulemuseks, mis päädis Majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi memoga valitsuskabineti istungile. Murdepunktiks oli 22. septembril 2011. aastal toimunud valitsuskabineti istung, kus otsustati AECOMi uuringule tuginedes, et kuni 240 km/h kiirusele kavandatud 1435 mm laiuse rööpmevahelise raudteeliini algab Tallinnast ja kulgeb Pärnu kaudu Riiga ning selle rajamine on majanduslikult igati tasuv ettevõtmise.

Kui kõik on nii ilus, siis miks on Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium nimeta- tud memo varustanud märkiga "asutusesi- seseks kasutamiseks", mistõttu ministeerium dokumenti ei väljasta. Memole on juurdepää- su piirang kehtestatud kümneks aastaks, st et tuleb veel ligi viis aastat oodata, et teada saada,

Kui kõik on nii ilus, siis miks on Majandus- ja kommunikatsioonimini- steerium nimetatud memo varustanud märkiga "asutusesiseseks kasu- tamiseks", mistõttu ministeerium dokumenti ei väljasta.



Inga Raitar

Veljo Tormise
"Raua needmise" ainetel
2017

**Hurjuh, sinda rauda raiska
Miks sa meie raha raiskad!
Raiskad raha rauast teele
Tühjalt seisva trassi päale
Tee viib tühjalt tupikusse
Ahnus ajab asjad ummikusse
Rauda raiub metsast puida
Kuhjab kruusa keset soida
Tambib maha taluõued
Pooleks kisub põlispõllud
Lõikab läbi linnulaulu
Põder paanikas põgeneb
Hunti-karu kaovad meilta
Pisiloomil pole paika
Rauda raiskab rahva raha
Makse mitme põlve jagu
Maksta tuleb rauast teele
Tühjalt seisval trassil päale
Meie lapsed need maksavad
Rasket rauda raharauda
Kulud kolm põlve veel kannavad
Hurjuh sinda rauda raiska!
Võimumees sa ära raiska!
Panes panti rahva raha
Ära müü me maada maha!**

Kärt Summataveti joonistus

millega tollane minister ja mitme jamaga tun-
tuks saanud Juhan Parts põhjendas RB rajami-
se otstarbekust. Ministeerium põhjendab ise
salastamist sellega, et dokumendi avalikuks
tulek kahjustab riigi välissuhtlemist. Järelkult
Eesti rahvas ei tohi teada, millega põhjendas
ministeerium ja minister Juhan Parts Rail Bal-
tica rajamist 2011. aastal. Nüüd peab Andme-
kaitseinspeksioon selgitama, kas kõnesoleva
memo salastamine oli põhjendatud või mitte.
Kuid veel mõnigi oluline dokument võib olla
kusagil "sahtlis" peidus, mille sisu pole teada
ega prognoositav.

RB planeerimisega seoses peetakse puuduli-
kult käsitletuks selle sotsiaal-majanduslikke
küsimusi. Tollel olulisel valitsuskabineti nõu-
pidamisel 2011. septembris, kui kõik tundus
olevat roosiline, jäi üles just sotsiaalvaldkonna
probleem. Kabinetiistung kokkuvõtte viima-
ne, 9. punkt on sõnastatud järgmiselt: "Tule-
nevalt haridus- ja teadusministri seisukohast,
et Rail Balticu raudteeliini tasuvusuuringus ei
ole käsitletud raudteeliini rajamisega kaasne-
vaid üldisi sotsiaal-majanduslikke muutusi,
arutada Rail Balticu raudteeliini rajamisega

kaasnevate sotsiaal-majanduslike mõjude
küsimust mõnel järgmisel valitsuskabineti
nõupidamisel." Haridus- ja teadusministriks
oli siis Jaak Aaviksoo. Nüüdseks on selgunud,
et RB teemaliste nõupidamiste materjalide
hulgas ei ole midagi niisugust, mis näitaks,
et osundatud küsimust oleks mõnel järgmisel
kabinetinõupidamisel käsitletud. Järelkult
Vabariigi Valitsus jättis täitmata tema enda
otsuse. Kuna valitsus ei suvatsenud üldisema
sotsiaal-majandusliku analüüsiga tegeleda,
siis jäigi seoses RBga palju probleeme lahenda-
mata või selgusetuks, seda eriti avalikes
huvides.

Huvi pakuvad ka RB ettevalmistamisega tehtud kulutused,
mis Majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumi andmeil
on järgmised (eurodes):

KULUD AASTANI 2016 (k.a):

- uuringud **1 551 246**;
- planeerimine, projekteerimine ning keskkonnamõjude
hindamine **7 596 560**;
- asjaajamise kulud (sealhulgas OÜ Rail Baltic Estonia ning
RB Rail AS asutamine ja käigus hoidmine) **2 718 951**.

KOKKU 11 866 757.

Kogukulust moodustab EL toetus **4 129 845** eurot ja
Eesti Vabariigi poolt tehtud kulud on **7 736 912** eurot.
2017. aasta kuludeks seoses Rail Balticu rajamisega on
planeeritud **48 043 421** eurot.

Avalik kiri Eesti Vabariigi valitsusele ja peaministrile Rail Balticast rongireisija pilgu läbi

Ene-Margit Tiit

Lugupeetud härra peaminister Jüri Ratas.

Kõigis arengukavades on Eesti edukuse võtmeküsimuseks nimetatud ühendust Euroopaga, mis paratamatult kulgeb läbi lõunanaabri Läti. Paradoksaalsel kombel on aga praeguseks katkenud raudteeühendus, mis ühendas Eesti linnu Valga kaudu Riia, aga ka Leedu, Poola ning Saksamaaga alates 19. sajandist. Seega 21. sajandil ei ole Eestil mingit raudteeühendust Euroopaga.

Eesti arengukavas Eesti 2030+ rõhutatatakse panustamist olemasoleva asustussüsteemi ja taristu paremasse toimimisse ning heade ja mugavate liikumisvõimaluste tagamist kõigile Eesti elanikele. Sel eesmärgil kavandati aastaks 2015 taastada Eesti ja Läti vaheline raudteeühendus olemasoleval Tallinn-Tapa-Tartu-Valga trassil seda oluliselt kaasajastades saavutamaks kiirus 160 km/h. Seda pole toimunud.

Kindlasti ei ole mõistlik lükata igasuguse Eesti lõunapiiri ületava raudteeühenduse taastamine edasi Rail Baltica uue raudteeliini rajamiseni, mis tähendaks Eestile veel aastatepikkust isolatsiooni naabritest ja ühtlasi ka muust Euroopast.

Eesti lähiaastate suurprojekti Rail Baltica (RB) põhieesmärk on ühendada Eesti raudtee kaudu naaberriikide ja kogu Euroopaga. Selle teostatavust ja tasuvust on uurinud kaks rahvusvahelist firmat. 2007. aastal avaldati Euroopa Komisjoni poolt skandinaavia firmalt COWI tellitud teostatavusuuring, milles märgitakse, et investeeringute mõttes on optimaalne valida RB trass Eestis jälgimaks olemasolevat Tallinn-Tartu-Valga-Riia raudteekoridori, mis võimaldab ilma suuremate ümberehitusteta kiirust kuni 160 km/h. Käsitleti ka uut, sirgjoonelist ja lühemat Tallinn-Pärnu-Riia trassi, mis võimaldaks kiirust kuni 240 km/h, kuid oleks investeeringute mõttes märksa kallim. Arvestades elanikkonna paiknemist leiti, et hoolimata suuremast võimalikust kiirusest kasutaks (lähema paarikümne aasta jooksul) otsetrassi suhteliselt vähem Eesti reisijaid.

Teise – tasuvusuuringu – tellis briti firmalt AECOM RB meeskond ja see valmis 2011. aastal. Ka selles projektis võrreldi erinevaid trasse, kuid optimaalsuse kriteeriumid olid erinevad. Jättes kõrvale raudtee positiivse sotsiaalse ja regionaalpoliitilise toime leidis AECOM, et trass tuleks rajada võimalikult hõreda asustusega alale, kuigi mõõnis, et see suurendab negatiivset mõju keskkonnale. Nii saigi esmase soovitusena Pärnut läbiv uus,

sirgjooneline trass. Selle valiku tasuvusuuringus hinnati reisijate ja veoste kasvu simulatsioonimudelil abil, kasutades olulise argumentina suuremat sõidukiirust (siit johtuvalt ka kõrgemaid piletihindu).

EV Valitsuskabinetis otsustati 2011. aasta suvel Rail Baltica trass Eestis (229 km) rajada täies ulatuses uuena (erinevalt teistest Balti riikidest, kus kasutati vähemalt osaliselt olemasolevat raudteevõrku) sirgjoonelisel Pärnut läbival trassil, mis reisirongide suure kiiruse (240 km/h) tõttu peab olema täies ulatuses tarastatud (ökoduktidega iga 10 km järel ja kahetasandiliste ristumisteedega). Võimalus kiiresti Riiga ja mujale Euroopasse sõita tekib vaid Tallinna ja Lääne-Eesti inimestele, sest AECOMi projekt ei näe ette RB seostamist olemasoleva Eesti transportivõrguga, ka mitte teisi raudteeühendusi Eesti ja Läti vahel.

Kuna kabinetistiitungil vastu võetud memo on üksnes ametlikuks kasutuseks, pole avalikkusele selge, missugustel kaalutlustel EV valitsus loobus esmasest, keskkonna ja elanikkonna huve arvestavast projektivariandist, mille kohaselt RB Eesti trass oleks piirkiirusega 160 km/h kulgenud põhiliselt mööda senist Tallinn-Tapa-Tartu-Valga raudteekoridori. Olemasolevat asustust ja teedevõrku arvestava varasema raudteekoridori kasutamine parandaks märgatavalt niihästi riigisiseseid kui ka piiriüleseid liikumisvõimalusi praktiliselt kogu Ees-

ti elanikkonna jaoks keskkonnale täiendavat negatiivset mõju põhjustamata. Mõistliku kiirusega raudteevõrk, mis ühendab suuremaid keskusi omavahel ning Tallinna ja Riiga on tähtis regionaalpoliitiliselt, raudteeliikluse populaarsust riigisisises transpordis kinnitab viimaste aastate kogemus. Olemasoleva raudteeliini kasutamisel jääks ära valuline maade võõrandamine. Piiriüle- ne otseühendus Tapaga on oluline ka militaartranspordile.

Tõsi, Tallinnast Riiga sõitmise aeg suureneks Tartut läbiva trassi puhul enam kui tunni aja võrra ja AECOMi esitatud algoritm kohaselt väheneks nende isikute arv, kes Tallinnast Riiga sõites eelistaksid rongi lennukile või bussile. Ilmselt kompenseeriks seda aga Tartust, Lõuna- ja Ida-Eestist Riiga sõitvate reisijate voog (seda on näidanud Eestis tehtud küsitlused). Kaugemale kui 500 km, st Kaunasesse, Vilniusse, Varssavisse ja Berliini eelistavad lennuki asemel rongiga sõita (AECOMi esitatud Euroopa võrdlusandmete põhjal) siiski pigem üksikud inimesed; sedasama kinnitas ka MTÜ Avalikult Rail Balticast uuring, seega probleem, kas Varssavisse saab 6 või 8 tunniga, puudutab väga väheseid reisijaid.

Miks me sellest kõigest räägime alles nüüd? Vastus on: räägitud on ka varem, ent varasemad sõnavõtted (sh ka meie hulgast lahkunud Hardo Aasmäe hoiatav pöördumine) ei ole leidnud kõlapinda ja jäänud

sageli hoopis kajastuseta. Eesti on ühinenud Århusi konventsiooniga, mis tagab avatud ühiskonna põhimõtteid, sh võimude tegevuse avalikustamise ja aruandekohustuse. Kahjuks pole seda põhimõtet RB puhul jälgitud. RB meeskonna tegevus on seni kandnud avaliku arutelu asemel pigem suhtekorralduslikku pitserit, st RB valikute oponentide väiteid on tõrjutud, neile pole adekvaatselt vastatud, nende autoreid on sildistatud kui progressivastaseid ja naeruvääristatud kui vähikuid. Avalikke arutelusid on toimunud vaid kavandatud trassiga piirnevates valdades, kusjuures nt Tartu elanikelt pole keegi kunagi küsinud, kas nad eelistavad sõita rongiga Riiga otse või Tallinna kaudu.

Kui Eesti raudteeühenduse taastamine Läti ja sealtna kaudu Euroopaga on esmane ülesanne, siis järgmise sammuna on tarvis teha uus võimalike RB trasside võrdlus ning tasuvusanalüüs reaalsete, muutunud olukorda arvestavate andmete põhjal ja tulemused esitada üldrahvalikule arutelule. Riigi ja rahva jaoks oluliste otsuste langetamine kabinetivaikuses ei ole tänapäevases demokraatlikus ühiskonnas kohane. Mõeldamatu on pidada meid, st Eesti rahvast rumalaks ja konservatiivseks, suutmatuks mõista progressiivseid ideid ja riigi arenguvõimalusi.

2. jaanuar 2017

Sellisel kujul ilmus artikkel 10.jaanuari Postimehes

KIRJA TÄISVERSIOONI LOE
ARVAMUS.POSTIMEES.EE

Avalik kiri peaministrile Rail Balticust rongireisija pilgu läbi

Lugupeetud härra peaminister Jüri Ratas.

Kõigis arengukavades on Eesti edukuse võtmeküsimuseks nimetatud ühendust Euroopaga, mis paratamatult kulgeb läbi lõunanaabri Läti. Paradoksaalsel kombel on aga praeguseks katkenud raudteeühendus, mis ühendas Eesti linnu Valga kaudu Riia, aga ka Leedu, Poola ning Saksamaaga alates 19. sajandist. Seega 21. sajandil ei ole Eestil mingit raudteeühendust Euroopaga.

Eesti arengukavas «Eesti 2030+» rõhutatatakse panustamist olemasoleva asustussüsteemi ja taristu paremasse toimimisse ning heade ja mugavate liikumisvõimaluste tagamist kõigile Eesti elanikele. Sel eesmärgil kavandati aastaks 2015 taastada Eesti ja Läti vaheline raudteeühendus olemasoleval Tallinn-Tapa-Tartu-

Valga trassil seda oluliselt kaasajastades, saavutamaks kiirus 160 km/h. Seda pole toimunud.

Kindlasti ei ole mõistlik lükata igasugust Eesti lõunapiiri ületava raudteeühenduse taastamist edasi Rail Baltica (RB) uue raudteeliini rajamiseni, mis tähendaks Eestile veel aastatepikkust isolatsiooni naabritest ja ühtlasi muust Euroopast.

Eesti lähiaastate suurprojekti Rail Baltica põhieesmärk on ühendada Eesti raudtee kaudu naaberriikide ja kogu Euroopaga. Selle teostatavust ja tasuvust on uurinud kaks rahvusvahelist firmat. 2007. aastal avaldati Euroopa Komisjoni poolt skandinaavia firmalt COWI tellitud teostatavusuuring, milles märgitakse, et investeeringute mõttes on optimaalne valida RB trass Eestis jälgimaks olemasolevat Tallinna-

Tartu-Valga-Riia raudteekoridori, mis võimaldab ilma suuremate ümberehitusteta kiirust kuni 160 km/h. Käsitleti ka uut, sirgjoonelist ja lühemat Tallinn-Pärnu-Riia trassi, mis võimaldaks kiirust kuni 240 km/h, kuid oleks investeeringute mõttes märksa kallim. Arvestades elanikkonna paiknemist, leiti, et hoolimata suuremast võimalikust kiirusest kasutaks (lähema paarikümne aasta jooksul) otsetrassi suhteliselt vähem Eesti reisijaid.

Teise – tasuvusuuringu – tellis briti firmalt AECOM RB meeskond ja see valmis 2011. aastal. Ka selles projektis võrreldi erinevaid trasse, kuid optimaalsuse kriteeriumid olid erinevad. Jättes kõrvale raudtee positiivse sotsiaalse ja regionaalpoliitilise toime, leidis AECOM, et trass tuleks rajada võimalikult hõreda asustusega

alale, kuigi mõõnis, et see suurendab negatiivset mõju keskkonnale. Nii saigi esmase soovitusena Pärnut läbiv uus, sirgjooneline trass. Selle valiku tasuvusuuringus hinnati reisijate ja veoste kasvu simulatsioonimudelil abil, kasutades olulise argumentina suuremat sõidukiirust (siit johtuvalt ka kõrgemaid piletihindu).

EV valitsuskabinetis otsustati 2011. aasta suvel Rail Baltica trass Eestis (229 km) rajada täies ulatuses uuena (erinevalt teistest Balti riikidest, kus kasutati vähemalt osaliselt olemasolevat raudteevõrku) sirgjoonelisel Pärnut läbival trassil, mis reisirongide suure kiiruse (240 km/h) tõttu peab olema täies ulatuses tarastatud (ökoduktidega iga 10 km järel ja kahetasandiliste ristumisteedega). /.../

ENE-MARGIT TIIT
Tartu

RB KETT-RB CHAIN toimub läbi Eesti ja Läti Tallinn, Tapa, Jõgeva, Tartu, Elva, Valga /Valka, Valmiera, Cesis, Sigulda ja Riia raudteejaamades laupäeval, 18. veebruaril kell 12.00

Tallinn- Tartu - Riia trassi kasuks räägib kolm ülitugevat argumenti:

- 1) kui joonlana-RB-P teenindaks transiidi kõrval vaid väikest perifeerset läänepoolset elanikkonda, siis
- 2) kaarekujuline veidi pikem RB-T soodustaks lisaks transiidile kohalikku raudteeühendust valdavale osale Eesti ja Läti sisemaa elanikest – ühendades kuut suurt asulat, mille keskmes on intellektuaalne põhipotentsiaal – teadus-haridus-kultuurikeskus Tartu, kus asub põhjamaade üks vanimaid ja edukamaid ülikoole.
- 3) Euroopa Liidu juhtkond on juba 2007. a COWI tasuvusanalüüsi alusel andnud eelistuse Tartu-kaudsele RB trassile ja selle I faasi rajamist ka finantseerinud. Nüüd on vaja vaid juriidiliselt tühistada 2011. a toimunud ebaseaduslik RB-P kasuks tehtud "raudteepöörde" ja rekanaliseerida senine ja tulevane EL rahastus RB-T II faasi realiseerimisele.

Lähem info: professor Raik-Hiio Mikelsaar, tel 511 5623

EESTI VABARIIGI, LÄTI VABARIIGI JA LEEDU VABARIIGI VAHELINE RAIL BALTICU / RAIL BALTICA RAUDTEEÜHENDUSE ARENDAMISE KOKKULEPE

Eesti Vabariik, Läti Vabariik ja Leedu Vabariik, edaspidi *pooled*,

- soovides täielikult integreerida Balti riike ja nende pealinnu Euroopa Liidu raudteesüsteemiga ja üleeuroopalise transpordivõrguga (TEN-T);
- rõhutades ühist eesmärki arendada ühishuviprojekti (nagu see on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013 määruses (EL) nr 1316/2013, millega luuakse Euroopa ühendamise rahastu, muudetakse määrust (EL) nr 913/2010 ja tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 680/2007 ja (EÜ) nr 67/2010) Rail Baltic / Rail Baltica, millel on nende riikide kodanike ja majanduse seisukohast märkimisväärne strateegiline ja majanduslik tähtsus;
- tunnistades vajadust leppida kokku Rail Balticu / Rail Baltica raudtee arendamise ja valmimise strateegilises ajakavas;
- võttes arvesse OÜ Rail Baltic Estonia, SIA "Eiropas dzelzceļa līnijās" ja UAB "Rail Baltica statyba" 28. oktoobril 2014 sõlmitud aktsionäride lepingut seoses ühissettevõttega RB Rail AS;
- tunnistades, et Rail Balticu / Rail Baltica projekti on seni kaasrahastatud Euroopa Liidu vahenditest ligikaudu 85% finantseerimisvõimega, ning eeldades, et sarnast toetusmäära kohaldatakse projekti elluviimisele tulevikus – lähtuvalt Rail Balticu / Rail Baltica projekti strateegilisest tähtsusest piirkonna ja Euroopa Liidu transpordivõrgu ning samuti ühtse Euroopa turu jaoks – ning ühiselt julgustades Euroopa Liidu institutsioone võimalikult kiirelt kavandama pikaajalist raamistikku sellelaadsete prioriteetsete projektide rahastamiseks;
- meenutades Euroopa Liidu eesmärki arendada üleeuroopalisi transpordivõrke, sealhulgas Põhjamereläänemere põhivõrgu koridori, mille osaks on Rail Balticu / Rail Baltica raudteeühendus;
- rõhutades poolte regulatiivse ja koostööraamistiku reguleerimise tähtsust, et soodustada tulevase Rail Balticu / Rail Baltica raudteeühenduse tõhusat kasutamist;
- edendades jätkuvalt Rail Balticu / Rail Baltica projekti, kõigi projektpartnerite ja marsruudi integreerimist mitmepoolsetesse koostööraamistikusse, näiteks Põhjamereläänemere raudteekaubaveo koridori ja teistesse raamistikusse;
- tunnistades, et Leedu-Poola piirist Varssavi kulgev raudteelõik on ajalooliselt 1435 mm standardrööpmelaiusega, kuid vajab tehniliste parameetrite ajakohastamist, et tagada liini koostalitlus kogu Põhjamereläänemere põhivõrgu koridori ulatuses;
- kinnitades veel kord oma kohustust tagada projekti avatud ja läbipaistev rakendamine ning asjakohaste riiklike kõrgemate auditeerimisasutuste, ametlike Euroopa Liidu auditeerimisasutuste ning Euroopa Liidu finantseerimisvahendite auditeerimisasutuste ennetav kaasamine ja koostöö nendega vastavalt rahvusvahelistele auditeerimisstandarditele ning kinnitada, et nimetatud auditeerimisasutustele ei seata projekti tegevuste auditeerimisel piiranguid, on kokku leppinud järgmises.

ARTIKKEL 1

Kokkuleppe reguleerimisala ja eesmärk

Kokkuleppe eesmärk on tagada ühishuviprojektina ehitatava reisijate- ja kaubaveoks mõeldud efektiivse ja kiire Euroopa rööpmelaiusega tavapärase raudtee valmimine ja toimimine kooskõlas ühtsete tehniliste parameetritega TEN-T võrgu Põhjamereläänemere põhivõrgu koridori kuuluval marsruudil.

ARTIKKEL 2

Mõisted

Kokkuleppes kasutatakse järgmisi mõisteid, kui kokkuleppe kontekstist ei tulene teisiti:

- raudtee* – uus kiire kahe rööbastega elektrifitseeritud tavapärase raudteeliini maksimaalse projektkiirusega 240 km/h ja Euroopa standardrööpmelaiusega (1435 mm) kokkulepitud marsruudil, mis valmib kooskõlas ühtsete tehniliste parameetritega, mille aluseks on asjakohastes Euroopa Liidu õigusaktides määratletud koostalitluse tehniline kirjeldus;
- projekti koordinaator* – Läti Vabariigis 28. oktoobril 2014 asutatud ühissetevõtte RB Rail AS, mille eesmärk on raudtee ehitamise lõpule viimine ja Rail Balticu / Rail Baltica projekti arendamine ning peamised ülesanded on raudtee projekteerimine, ehitus ja turundus (sealhulgas tootemargi arendus);
- marsruut* – raudtee Tallinnast läbi Pärnu, Riia, Panevėžyse ja Kaunase Leedu-Poola riigipiiri; raudtee osaks on ka Vilniuse ja Kaunase vaheline ühendus;
- raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja* – asutus või asutused, mis on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012 direktiivis 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond;
- raudteeinfrastruktuur* – raudteeinfrastruktuur, mis on määratletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012 direktiivis 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond.

ARTIKKEL 3

Raudteeühenduse valmimine

Poolte eesmärk on tagada raudtee valmimine ja toimivus 2025. aastaks, et alustada selle kasutamist aastal 2026.

ARTIKKEL 4

Ehituse ettevalmistamine

- Poolled kohustuvad koostöös projekti koordinaatoriga toetama ehitustööde õigeaegseks alustamiseks vajalike kõigi uuringute ja muude ettevalmistustööde valmimist. Ettevalmistustööd hõlmavad eelkõige järgmist:
 - marsruudi piirkonna ruumiline planeerimine;
 - vajalike teostatavus-, keskkonna- jm uuringute tegemine;
 - poolte territooriumil asuva raudtee ehitamiseks vajalike dokumentide, sealhulgas eelprojekti ja tehnilise projekti koostamine kogu vajaliku infrastruktuuri osas.
- Poolled toetavad hankeraamistiku ja ühiste hankejuhiste kehtestamist, lähtudes hangete, sealhulgas ühishangete heast tavast kooskõlas Euroopa Liidu õigusega ja poolte vahel sõlmitud kokkulepetega.
- Poolled toetavad raudtee projekteerimise ja ehituse ühiste tehniliste juhendite kehtestamist, pidades silmas koostalitluse tehnilise kirjelduse järgimist.

ARTIKKEL 5

Projekti koordinaatori roll

Ettevalmistustöid ja raudtee ehitust kuni selle valmimise ja täieliku tehnilise toimivuse saavutamiseni koordineerib projekti koordinaator.

ARTIKKEL 6

Koostöö teiste riikide ja Euroopa Komisjoniga

Poolled teevad igakülgset koostööd ja vahetavad teavet Euroopa Komisjoniga ning võtavad kõik mõistlikud meetmed Poola Vabariigi ja Soome Vabariigi jätkuvaks kaasamiseks ja nendega koostööks raudtee arendamisel, eesmärgiga kõrvaldada kitsaskohad TEN-T põhivõrgus ja tagada

koostalitlus, tehniliste standardite ühtlustamine ning tingimused raudteeinfrastruktuuri parimaks kasutamiseks ja raudteeteenuste turu ärilise kasutuse parandamiseks.

ARTIKKEL 7

Maa ja infrastruktuuri omandiõigus

- Raudteeinfrastruktuuri omandiõigus kuulub poolele, kelle territooriumil asub projekti infrastruktuuri vastav osa ja sellega seotud maa.
- Poolled lepivad kokku, et maa ja infrastruktuur antakse kasutada määratud raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja(te)le.
- Raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja(te)le tagatakse juurdepääs seotud teenindusrajatistele.

ARTIKKEL 8

Õigusnormid

- Kokkuleppe kohaldamisel juhendatakse kokkuleppes reguleerimata küsimustes Euroopa Liidu õigusest, poolte riigisisestest õigusaktidest ja nende vahel sõlmitud kokkulepetest.
- Kokkuleppe erisätetega ei piirata Euroopa Liidu õiguse kohaldamist, mis käsitleb raudteeturu avamist, raudteeinfrastruktuurile juurdepääsu, raudtee koostalitlust, ohutust ja muid asjakohaseid valdkondi.
- Poolled teavitavad üksteist kokkuleppe kohaldamist mõjutavatest olulistest muudatusest riigisisestest õigusaktidest.

ARTIKKEL 9

Juurdepääs raudteeinfrastruktuurile

- Koordineeritud lähenemine reguleerivate raamistikule tagatakse riikide reguleerivate asutuste ja riikide ohutusasutuste vahelise koostöö kaudu, et parandada nendevahelist koordineerimist ja ühtlustada nende otsuste mõju.
- Koordineeritud lähenemist rakendatakse selles osas, mis puudutab juurdepääsu raudteeinfrastruktuurile ja teenustele, sealhulgas raudteeinfrastruktuuri kasutustasu kehtestamist ja raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõime jaotamist, ning liikluskorraldust.
- Poolled kohustuvad tagama raudteeinfrastruktuuri majandamise kõige tõhusamal ja otstarbekamal viisil, pidades muu hulgas silmas eriti artikli 9 lõikes 2 nimetatud aspekte, tagades raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja(te) ühise ja õigeaegse määramise, et kasvatada institutsiooniliste koostööpartnerite usaldust ühishuviprojekti vastu, tagada nende jätkuv osalemine selles ja toetada Rail Balticu / Rail Baltica raudtee pikaajalist tasuvust.

ARTIKKEL 10

Jurisdiksioon

Kokkulepe ei mõjuta poolte jurisdiktsiooni teostamist oma territooriumil.

ARTIKKEL 11

Rahastamine

- Euroopa Liidu toetuse lõplikud saajad on pooled.
- Poolled taotleavad toetust kõrgeima lubatud Euroopa Liidu kaasrahastamismäära järgi vastavalt konkreetse rahastamisvahendi eeskirjadele.
- Poolled lepivad kokku, et poolte pealinnade ühendamiseks on Vilniuse ja Kaunase vaheline lõik osa raudteemarsruudist ja nad teevad ühiseid jõupingutusi selleks, et saavutada Vilniuse ja Kaunase vahelise ühenduse abikõlblikkus Euroopa Liidu toetuse saamiseks Euroopa ühendamise rahastu või samaväärse rahastamisvahendi raames, pidades silmas, et nimetatud lõigu ehitus kavandatakse nii, et see ei tooks kaasa kogu projekti viibimist ega peatumist.
- Poolled võivad projekti koordinaatori elluviidavaid tegevusi kaasrahastada otse riiklikest vahenditest.

ARTIKKEL 12

Vaidluste lahendamine

Kokkuleppe tõlgendamise või kohaldamisest tulenevad vaidlused lahendatakse poolte vahel läbirääkimiste ja konsultatsioonide teel.

ARTIKKEL 13

Hoiulevõtja

- Kokkuleppe hoiulevõtja on Läti Vabariigi valitsus.
- Hoiulevõtja teavitab pooli kokkuleppe ja selle muudatuste jõustumiskuupäevast ning artiklites 14 ja 15 viidatud ühinemisest või taganemisest.

ARTIKKEL 14

Jõustumine, muutmine, kehtivusaeg ja taganemine

- Kokkulepe jõustub päeval, mil hoiulevõtja on diplomaatiliste kanalite kaudu saanud kätte poolte viimase kirjaliku teate selle kohta, et kokkuleppe jõustumiseks vajalik riigisisene menetlus on lõppenud.
- Kokkulepet võib muuta poolte vastastikusel kirjalikul nõusolekul. Muudatused jõustuvad käesoleva artikli lõikes 1 sätestatud korras.
- Säilitades Rail Balticu / Rail Baltica projekti **täiemahulise realiseerimise kohustuse**, on pooltel õigus projekti rahastamise ja artiklis 3 viidatud kuupäevaks lõpetamise kohustused üle vaadata, kui ühishuviprojekti pikaajalise rahastamise võimalus oluliselt väheneb, mis mõjutab rängalt projekti teostatavust, või tekib ettenägematu erakorraline olukord või leiab aset pooltest sõltumatu sündmus, mis ei tulene poolte eksimusest ega hooletusest ja takistab kokkuleppega võetud kohustuste täitmist ning mis osutub vältimatuks, hoolimata nõuetekohase hoolsusekohustuse rakendamisest (väärarmatu jõud).
- Kokkulepe on sõlmitud tähtajatult. Pool võib kokkuleppes taganeda, arvestades kokkuleppe artikli 14 lõiget 3, teavitades sellest hoiulevõtjat kirjalikult diplomaatiliste kanalite kaudu. Taganemine jõustub kuue kuu möödumisel hoiulevõtja poolt vastava teate kättesaamise päevast.

ARTIKKEL 15

Teiste liikmesriikide ühinemine kokkuleppega

- Pärast kokkuleppe jõustumist võib poolte vastastikusel kirjalikul nõusolekul kutsuda teisi Euroopa Liidu liikmesriike kokkuleppega ühinema.
- Kokkulepe jõustub ühineva riigi suhtes päeval, mil hoiulevõtja on diplomaatiliste kanalite kaudu saanud kätte tema ühinemiskirja. Eeltoodu kinnituseks on täievolilised esindajad kokkuleppele alla kirjutanud. Sõlmitud ... 2017 ... [koht] ühes eksemplaris eesti, läti, leedu ja inglise keeles; kõik tekstid on autentset; kokkulepe antakse hoiulevõtja arhiivi. Hoiulevõtja edastab kõigile pooltele kokkuleppe tõestatud koopia. Tõlgenduserinevuste korral lähtutakse ingliskeelsest tekstist.

Vaade Lätist:

algsest teadmatusest küsimuste faasi

Kuidas näevad lätlased Rail Baltica projekti arenguid? Avalik Eesti vestles seda teemat põhjalikult kajastanud Jānis Kropšiga, Läti Raadio produtsendiga.

Kindlasti ärgitab see inimesi mõtlema. Ei saa öelda, et see on oluline kogu ühiskonnale, enim on huvitatud need, kes elavad Rail Baltica trassi alla jäävates omavalitsustes. On vastuolusid, mõnedes omavalitsustes ollakse trassivalikuga rahul ja teistes mitte. Alguses pakuti omavalitsustes välja kolm võimalikku trassi ja võite ette kujutada, kuis arvamused lahkesid.

Eesti piiri lähistel asuvas Salacgrīva omavalitsuses otsustati ühe võimaliku trassikoridori kasuks, ent lõpuks ütlesid teedeministerium ja regionaalarenguministerium, et see variant ei lähe käiku. Sellest kerkis ühiskonnas segaseid emotsioone tekitanud teema. Nägime, kuis kohalikud soovisid üht lahendust, ent keskvalitsus Riias ministeriumides polnud nõus. Kohalikud tahavad teada, miks nende arvamust üldse küsiti ja erinevate trasside valikut arutati, kui otsustab keskvalitsus.

Kui laiapõhjaline on Lätis olnud RB meediakajastus?

Avalik-õiguslik meedia püüab seda kajastada loogiliselt ning küsib arvamusi erinevatelt osapooltelt. Ka RB juhtkond kommunikatsiooniteemat nüüdseks piisavalt. Kuni eelmise suveni, mil pandi paika firma RB Rail juhatuse, tuli info peamiselt trassi planeerijalt, sh keskkonnaplaneerijalt. Need projektijuhid panid enamasti lauale kolm võimalikku stsenaariumi raudtee trassikoridori asukoha suhtes.

Meedias toimus väga laialdane kajastus just siis, kui keskvalitsus edastas Salacgrīva omavalitsusele segaseid sõnumeid. Omavalitsus soovis kohtumist Euroopa Komisjoni keskkonnadirektoraadiga, nad võtsid kaasa ministeriumite esindajad, vaidlesid, kuidas senist trassivaliku otsust tagasi pöörata. Probleem on, et kavandatud raudteeliini puudutab seal Natura 2000 territooriumi ja trikk on see, et kui Euroopa Komisjon teeb järeleandmisi, luuakse pretsedent kogu Euroopas. Natura 2000 kaitsealadel on reegel: kui see on loodud, ei tohi seda muuta ega mõjutada.

Küsimus on ka me keskse raudteejaama taasehitamine, samuti raudteejaama rajamine Riia lennujaama. RBd ilmestavad infograafi-

ku ja pildid näitavad, kui kaunis see projekt peaks välja paistma.

Kas ka Lätis on huvilisi, näiteks keskkonnakaitsjaid, kes on RB osas kriitiliselt sõna võtnud?

Keskkonnakaitsjad pole väga kriitilised olnud. Peamine mure on olnud eelmainitud Salacgrīva pärast. Nemad on praeguse trassivaliku, ent mitte kogu projekti vastu just seetõttu, et mere ääres asuva paigana läbib omavalitsust juba niigi Via Baltica maantee. Seega tekitaks raudtee rajamine seal mitmeid üksteisest eraldatud tsoone. Nimelt merekaldest maanteeni on üks koridor, sealt edasi on piisut vaba maa-ala ja siis tuleks raudteekoridor, mis aga tükeldaks koha üsna põhjalikult ära ning rikuks võimalused põllumajanduseks.

Eestis oleme näinud viimasel ajal kasvavat huvi nii maavarade kaevandamise kui ka metsaraie osas, mida seostatakse omakorda RB rajamisega. Kuidas on Lätis?

On üks arvamus, mis elab inimeste seas oma elu: nimelt on Rail Baltica mõeldud rohkem kauba- ja vähem reisijateveoks. Meil on soo vana. Teise ilmasõja eelne mälestus europaaliku Lätist, kus astusid Riias rongile ja väljusid näiteks Berliinis. Toona oli see igati normaalne nähtus. Ent vaadates ressurside väljaveo poolt, siis suurenenud metsaraie pole kuulda olnud. Riigile kuuluvat metsa haldab meil Läti Riigimets (Läti vaste Eesti RMK-le) ja ülejäänud on erametsad.

Küll on aga paljud inimesed raudteetrassi paikasaamise järel kiiresti alustanud metsaraiega, et palk ise maha müüa. Teised aga ilmselt loodavad lobitegemisele ning selle kaudu parema kompensatsiooni saamisele. Üldiselt on Lätis väga palju metsa ja ma ei ütleks, et tavakodanik metsaraie pärast väga muretsiks. Lisaks püüab Läti Riigimets pidevalt teavitada sellest, et nad istutavad maharaiutud metsa asemele uued puud. Keskkonnakaitsjate meelest on aga tihti tegu lihtsalt puupõllu rajamisega, mida mõnekümne aasta pärast lihtsal viisil maha raiuda. Sellistel puupõldudel ei pruugi normaalset metsakoostlust ühes loomade ja lindudega üldse tekkida.

Lätis puhkes skandaal, kui selgus, et Läti Riigimetsa poolt raiesmikele istutatud puupõld põhjustas sealt paljude linnuliikide kadumise. Taolisi asju on raske muuta, kuna sel

ettevõttel on palju raha, nad on finantsiliselt stabiilsed ning haldavad edukalt kõiksugu projekte. Rail Baltica juurde naastes aga ei pea inimesed metsaküsimust oluliseks ja pigem on mure põllumajandusmaade pärast. Suurfarmerid, kellel on 300-500 hektarit maad, küsivad, kuidas nad oma maid harima hakkavad, kui trass need pooleks lõikab?

Eestis tuli ornitoloogiaühingult hiljuti teade, et kaotame metsaraie tõttu üle 60 000 linnupaari aastas.

Midagi sarnast toimus ka eelmainitud juhtumi puhul. Toosama Läti Riigimets kui Läti metsandustööstuse juhtiv ettevõtja maksab riigieelarvesse suuri summasid. Seetõttu saavad nad endile taolist käitumist lubada. Riik ei hakkaks oma institutsioonide kaudu seda firmat karistama, kuna see oleks ennast toitva käe hammustamine. (vt ka *)

Kuivõrd on Läti avalikkus kursis sellega, mis toimub RB osas naabermaades?

Me saame enamasti asju teada siis, kui kerkivad esile probleemid. Tulen tagasi Salacgrīva juurde, kus kasutati tihti argumentina näidet Eestist. Rahvas tahtis teada, miks pandi Lätis ette kolm trassivalikut, kui Eestis oli valikus ainult üks marsruut.

Nädal tagasi lugesin artiklit, et leedulased võivad RB projekti saboteerida ja inimestele on jäänud mulje, et leedukad püüavad haarta suuremat tükki. (vt ka **)

Poola kohta ilmusid artiklid, et Poola kasutas kogu RB-le mõeldud raha hoopis Valgevenes suunduva idasuunalise ehk Grodno raudtee peale. Seega on Poolas seis, kus paberil öeldakse, et nad on valmis Rail Balticat ehitama, kuid ma saan aru, et seni pole Kaunasesse mineva raudtee peale kulutatud ühtegi zloti. Selle asemel investeerisid poolakad 180 miljonit eurot idasuunalisse raudteesse, kuna nad on ise huvitatud sealsest kaubatranspordist.

Kuivõrd ollakse Lätis teadlikud asjaolust, et 2007. aastal avaldatud Rail Baltica tasuvuuringus oli Baltikumis välja pakutud tegelikult kolm võimalikku marsruuti ning kokkuvõttes anti toona eelis Tallinn-Tartu-Valga-Riia kaudu minevale trassile. 2011. aastal aga tehti otsus Tallinn-Pärnu marsruudi kasuks. Kas Tallinn-Tartu-

Sven Paulus kõneles Rail Balticust Leedu, Läti ja Poola ajakirjanikega

Valga-Riia varianti on arutatud ka Lätis, miks sellest loobuti? Kas selle vastu võib olla huvi?

Tolle trassivalikut mäletan, pikka aega oli kõneluseks mitte lasta Rail Balticat rajada mere äärde, kuid siis tekkis suhtumine, et see võiks olla isegi vahva idee. Aga see ei ole poliitika tasandil tõsiselt võetav argument, vaid oli pigem omamoodi jututoa tasemel mõtteväljatuse. Nüüdseks pole alternatiivne trassivalik debattiks olnud. Valitsus kiitis heaks liini nr. B2-2.

Milline on teie isiklik vaade RB projektile?

Peaaegu seda majandusele oluliseks projektiks: taoline suur riigi poolt rajatav taristu toob kaasa buumi nii ehitussektoris, turgutab ühtviisi kohalikku tööhõivet ja majandust.

Salacgrīva linnapea on mu raadiosaates öelnud, et ta ei hakka projekti saboteerima, ent tal on raske aru saada, kuis projekt võiks omavalitsusele majanduslikku väärtust luua. Salacgrīvas ollakse arvamusel, et nad kaotavad projektiga, sest maa-ala jupitatakse viieks ning linnapea sõnul muudab see piirkonna suuremate ettevõtete jaoks ebaatraktiivseks.

Teine asi – need vähesed omavalitsused, kust läheb läbi Via Baltica, loodavad, et RB projekt aitab tervikuna kaasa kohalike raudteejaamade ehitamisele ja raudteetranspordi arengule. Praegu neis omavalitsustes raudteed ei ole. Mu meelest on see naiivne idee, sest teha veel üks ühendus RB tasandil läheks maksma palju ja Läti valitsus ei tee seda, kuna investeringud ei tööta majanduslikku kasu.

* Kodulehel oleva teksti järgi esindab Läti Riigimetsa riigi huve metsade majandamises eesmärgiga hoida ja kasvatada metsade väärtust ning kindlustada riigile selle pealt suurim võimalik tulu.

2016. aasta viimase kuu jooksul võeti ettevõttelt ära õigus kasutada rahvusvaheliselt tunnustatud FSC sertifikaati ning seda koguni neljas Läti Riigimetsa poolt hallatavast kaheksast regioonist. FSC sertifitseeritud metsamajandaja näitab, et tegutseb metsas sotsiaalselt õiglasel, majanduslikult elujõulisel ja keskkonnasõbralikul viisil. Teemat kajastas ka Läti rahvusringhääling.

** 24.01 otsustas Läti valitsus anda peaministrile volitused Rail Baltica riikidevahelise lepingu allkirjastamiseks 31.01 Tallinnas. Päev hiljem jõudis samale otsusele Leedu valitsus ning 26. jaanuaril ka Eesti valitsus.

MIS ON PROBLEEMID

Lätis:

- Sisulised vastuolud omavalitsuste trassivalikute otsuste osas, kus riik on teinud teistsuguse otsuse, musternäitena Salacgrīva juhtum <http://bit.ly/2jqVtrv>
- Salacgrīvas piirkonnas kerkis lisaks esile Natura 2000 hoiualaga seotud keskkonnaaspekt <http://bit.ly/2eQ69ik>
- Avalikkus on suurprojektide suhtes üldiselt väga negatiivselt meelestatud, põhjuseks mure võimaliku korruptsiooni pärast
- Suurfarmerite probleemid, kuidas tulevikus trassikoridori tõttu poolitatavaid maatükke harida
- Skepsis RB Rail kõrgepalgalise juhatuse osas: kas endised tippjuhid jätkavad lihtsalt soojal kohal
- Küsimus projekti juhtimise tasandist: milline roll jääb oma majandushuve kaitsvale riigile ja milline osa lobitegijatele
- Osa ettevõtjaid on RB projekti osas kriitilised, väites, et hanked võivad tulla hoopis välismaalt
- Võimalik proteksionismi teke taristu rajamisel, kus välditakse naaberriikide ettevõtteid

Leedus:

- Erinevate eelnevate valitsuste pikk järelemõtlemisaeg RB projektiga seonduva osas, mis tõi kaasa naaberriikide juhtide kriitika
- Vaidlus trassikoridori Vilniuse ja Kaunase suuna osas
- Laialdast avalikkust ehk erinevaid huvigruppe kaasavat debatti pole toimunud, meedias on esil olnud peamiselt kohalik raudteefirma
- Majandustegelased on skeptilised projekti tasuvuse osas <http://bit.ly/2j6d3Cx>
- Võimalikud spekulatsioonid raudtee trassikoridori alla jäävate maadega

MIS ON LOOTUSED

Lätis:

- Ettevõtjad ootavad investeringuid ning loodavad äri võimalusi
 - Algsest teadmatuse faasist on läbi protestifaasi jõutud individuaalsete, inimeste kinnisvara ja tulevast elu-olu puudutavate küsimusteni
- Leedus:**
- Kohalikud ettevõtjad on valmis taristu rajamiseks ning näevad projektis head võimalust äriks

Vaade Leedust:

Rail Baltica debatt on olnud pigem ühepoolne

Millised arengud toimuvad Rail Balticaga Leedus? Avalik Eesti vestles sel teemal Leedu majandusajakirjaniku ja kommunikatsioonispetsialisti Andrius Matuliauskasega.

Üldine avalikkus on üsna hästi informeeritud, kuivõrd teema on olnud esil ligi seitse viimast aastat. Näib, et Leedu raudteekompanii Lietuvos Geležinkeliai on kulutanud muljetavaldava koguse raha projekti reklaamimiseks ja kohalike elanikega koostumisteks. Enamik me inimesi ei tee vahet nüüdseks juba lõpetatud Rail Baltica 1 projektil ning praegu arutamise all oleval Rail Baltica 2 ettevõtmisel. Sestap pole nad kursis küsimustega miks peaks raudteeliin tingimata minema läbi Vilniuse.

Kui laiapõhiline on debatt olnud Leedus?

Viimaste aastate meediakajastus sel teemal on olnud laialdane ning hõlmanud nii trükiajakirjandust, internetti kui ka televisiooni. Paraku on reaalsuses olnud esil peamiselt üks osapool: projekti edukast teostamisest huvitatud kohalik raudteefirma Lietuvos Geležinkeliai ja tema alltöövõtjad, samas kui kodanikond on olnud asja suhtes ükskõikne. Siiski olen kuulnud ka teisi arvamusi. Näiteks siinse Swedbanki peaökonomist Nerijus Mačulis on Rail Baltica 2 osas olnud pisut skeptiline ja küsinud, miks peaks keegi üldse tahtma sõita rongiga Berliini või Pariisi, kui sama hästi võiks nad osta Ryanairi lennupileti.

Millised on olnud RB-d puudutavad debatküsimused Leedus?

Esil on olnud peamiselt kolm teemat. Esiteks, et Leedu riik ja kohalik raudteefirma Lietuvos Geležinkeliai veeretavad RB2 teele teatavaid takistusi. Teiseks on välja toodud, et Leedu riskib Rail Baltica 2 jaoks antud Euroopa raha kaotamisega ning kolmandaks see, et sel projektil puudub majanduslik põhjendus.

Kui hästi ollakse kursis sellega, mis toimub RB osas naaberriikides?

Mitte liiga hästi. Ma pole kursis, millised on Lätis või Eestis projektiga toimuvad arengud. Näiteks viimane sõnum antud teemal, mida lugema juhtusin, rääkis Rail Baltica projekti osas küsimusi esitavatest Eesti mere-meestest.

Meenutage, kuidas käis Leedus Ignalina tuumajaama sulgemine ja milline osa oli siin avalikul arvamusel?

Poola

jälgib Balti riikides toimuvaid Rail Baltica arenguid

Rail Baltica projektiga ühinenud Poolas püütakse põhja pool asuvate naabrite tegemistel silm peal hoida. Avalik Eestile andis oma kommentaari Poola majandusudiste portaali WNP.pl kolumnist Piotr Stefaniak.

Püüame oma portaalis wnp.pl kirjutada Rail Baltica arengutest nii Eestis, Lätis kui ka Leedus siis, kui uut infot tuleb. Kirjutasime näiteks Leedus ehitatava raudteosa kohta, samuti probleemidest marsruudivalikul erinevates riikides, kajastasime ka käibemaksu teemalisi vaidlusi.

Poola on Rail Baltica töödega ametlikult alustanud, moderniseerides ja adapteerides Varssavist Białystoki minevat liini nõnda, et sellel saaks sõita kuni 160 km/h ning lisaks rajatakse teatud sektiioonides teine rada.

Väga põhjalikult ma seda lahata ei saa, olin toona tudeng, kes polnud avalikkuses toimuvast liialt huvitatud. Siiski oli Ignalina sulgemine üks Leedu Euroopa Liiduga ühinemise tingimustest ning toona esitati seda mõõdapäasmatu valikuna. Hiljem, kui said teatavaks ka tagajärjed, tõusis avalikkuses teatav meelepaha. Seejärel saadeti Brüsselisse läbirääkijate delegatsioon, mis püüdis taotleda tuumajaama käigushoidmise pikendamist, ent nende töö jäi tulemuseta, kuna tingimusi polnud võimalik muuta. Samas oli meil uue ehk Visaginase plaanitava tuumajaama osas intensiivne avalik debatt, mis tipnes referendumiga ja seal ütles enamus inimesi tuumajaamale ei. (vt ka*)

Eestis võib praegu näha suurenevat huvi maavarade kaevandamise ja metsa raiumise osas. Ühest küljest asub parlament kiirkorras arutama maapõue strateegiat järgnevas 30 aastaks ning teisalt soovitakse metsandusseaduse muudatustega alandada metsa raievanuseid. Nii mõnedki seostavad neid arenguid Rail Baltica projektiga. Kuidas on selles osas lood Leedus?

Ma arvan, et Leedus sellist huvi ei ole. Olen kuulnud, et mõned inimesed on huvitatud tulevase raudteetrassi alla jäävate maade ostmisest, et nad võiksid need hiljem riigile hingehinnaga maha müüa. Kuna algselt kavandatud marsruuti on aga nüüdseks muudetud, siis ma pole päris kindel, kas leidub inimesi, kes oleksid huvitatud nõndaviisi raha tegemisest. Vähemalt pole taolisi teooriaid ajakirjanduses mainitud.

* 2008. aasta oktoobris Leedus toimunud referendum Ignalina tuumaelektrijaama sulgemise edasilükkamise kohta 2012. aastani kukkus madala valimisaktiivsuse tõttu läbi, ehkki 88,7% hääletanute toetas sulgemise edasilükkamist. <http://bit.ly/2jq75uV>
2012. aasta oktoobris (poolteist aastat pärast Fukushima tuumaelektrijaama katastroofi) samaaegselt parlamendivalimistega toimunud mittesiduval referendumil aga hääletas 62,6% Leedu valijatest plaanitud uue Visaginase tuumajaama vastu. <http://bit.ly/2jxLMoL>

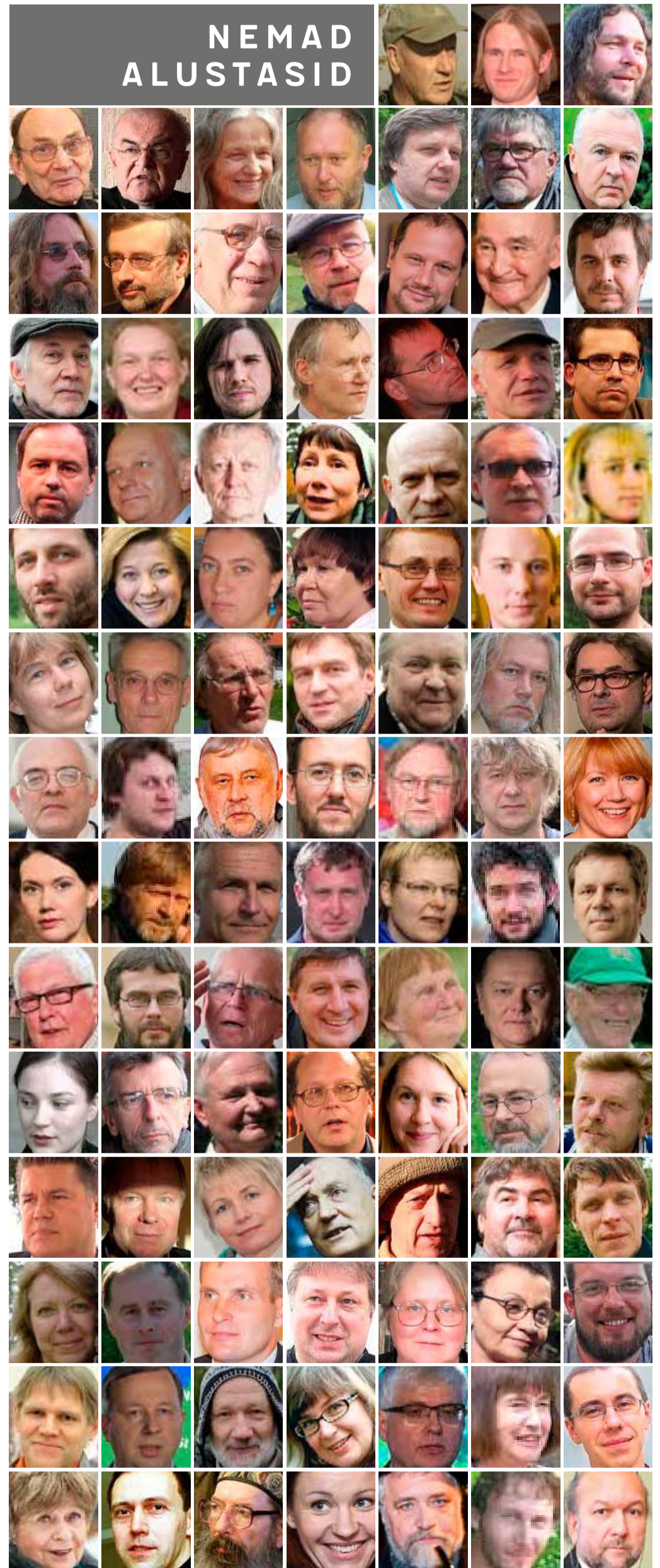
**Loe ka Andrius Matuliauskase artiklit Rail Baltica unelmatest ja reaalsusest: <http://bit.ly/2j5iv8E>

Kava kohaselt jõutakse Białystok-Varssavi liini moderniseerimisega valmis 2020-21.

Kui vaadelda RB probleeme Poolas, siis esmalt tooksin välja vähese finantseerimise: Poola raudteekompanii PLK sai just Euroopa Investeeringuspangalt 175 miljoni euro suuruse laenu, et moderniseerida kaht lõiku liinidel Sadowne-Czyżew ja Czyżew-Białystok, mille pikkuseks on enam kui 100 kilomeetrit.

Teiseks on puudu keskkonnamõju hindamise osa, mis puudutab lõiku Białystokist kuni Leedu piirini ja kolmandaks toon esile kogu projekti rakendamise seotud venitamise. Mu arvates on peamine, et valitsuse esmane soov oli saada Euroopa Liidu toetus pigem Via Carpatia transpordikoridorile.

Mullu septembri lõpul avaldas ajaleht Postimees 101 kaaskodaniku avaliku kirja, milles nõuti, et Rail Balticu rajamine kavandatud kujul peatataks.



See nn 101 kiri avas arutelude värava, et inimesed tegelikult hakkaksid mõistma, mida RB endaga kaasa võib tuua. Seni polnud avalikku arutelu sisuliselt sündinud. Siinne galerii aitab meelde tuletada neid 101 inimest, kes tolle avalduse tegid – iga allkirja taga on nägu ja silmad, on Eestile tuksuv süda.

Rail Balticu senise "äriplaani" põhialused

Eesti konkurentsivõime tõstmine

**"Ma tunnen paljusid inimesi nii
meil kui Euroopas, kes sooviksid
RB -ga sõita"** (autorite kollektiiv)

RB + Helsinki tunnel =
Eesti rahva ja veel 500
km raadiuses olevate
inimeste elujärje tõstmise
tee uuele kvalitatiivsele
tasemele

RB vastased on
"vesi Kremli veskile"
(S. Kallas)

"Lennart Meri unistus"
(K. Michal)

Kiire otseühendus Euroopaga
(rongiga Varssavisse ja Berliini!)

EI TOHI PETTA EL LOOTUSI!

Põhja-Jäämeri hakkab sulama ja hiinlased
suunavad kaubad trassile Kirkekenesi sadam
Norras - Lapimaa (seal veel raudteed ei ole) -
Helsinki (ümberlaadimine) - laev - Muuga
(ümberlaadimine) ja läbi Ikla Euroopa poole!

(Muide, see pole nali)

**"Kasulikud idioodid", kes ei
mõista suuremaid eesmärke**

„LAHTISIDUMINE“
VENEMAAST (S.Kallas)

**Euroopa raha on vaja
ÄRA KULUTADA!**
(Autorite kollektiiv, täienev)

„Take it or leave it!“ (H.Hololei)

Kauge Euroopa nurga ühendamine "emamaaga"
(E.Savisaar)

Kuna 2017.a. teisel pooleaastal
on Eesti EL eesistuja, siis ei
tohi saata signaali, et Eesti
ei ole EL-le lojaalne. **Lojaalsuse
demonstreerimiseks on vaja
RB projektiga jätkata**



Ilma Rail Balticuta Eesti ei
ole Euroopaga ühendatud
(K.Kaunissaare)

RB ehitamise ajal
tõuseb Eesti SKP 1,4%

"Mida ütlevad meie lapselapsed,
kui seda RB ei tulegi?" (S.Kallas)

Tallinnast saab kiiresti Riia loomaeda
ja Kaunasesse Žalgirise mängu vaatama
(J.Ratas)

"Salajane informatsioon, mis muudab
arusaamu RB kasuks" (tundmatu autor)

JAH, BAIBAL ON
SIIN KARJÄÄR JA
TÖÖKOHT, MEIL AGA
ELUKOHT JA
PÄRIS
KARJÄÄRID

MEIL
ALLES HAKKAB
KEERULINE

Rail Balticu tõeline äriplaani nüüd valminud!

Kuna Rail Balticu paljurahvuselisel töökal kollektiivil ei ole seni, hoolimata aastatepikkusest pingsast toimetamisest, õnnestunud välja töötada Rail Balticu äriplaani, siis otsustasid öla alla panna Rail Balticu fännklubi liikmed, Jaan Tatika Ordeni kavalerid Vigla Vello Särjelaanest, Kuhu Tõnu Vana-Aisalt ja Varba Robert Kolga-Aablalt. Selleks moodustasid nad mittetulundusühingu „MTÜ Paneme Otse Euroopasse“, lühendatult MTÜ POE. Euroopa Liitu esindas transiidispetsialist Pubert von Richtplatten, kelle juhtimisel on rajatud mitmed sillad Kreeka mägedesse ja üks väga suur lennujaam Hispaania kõrbesse. Lisaks kaasati Läti poolt, kuna tegu on ikkagi piiriülese, riike ühendava ja otse Euroopa südamesse viiva projektiga, Salacgriva tuntud linnuvaatleja ja reivide korraldaja Patcs Latic.

Äriplaani ise on oma sisutiheduses ja lõõvas laagoonilisuses alljärgnev.

1. Eurooplased kannavad 1 miljard eurot üle Vigla Vello arvele, lisaks laenab Kuhu Tõnu 300 miljonit eurot projekti omafinantse-

ringuks Euroopa Rekonstruktsiooni- ja Arengupangalt. Tagatise annab Eesti riik.

2. Rail Baltic ehitatakse valmis 1,3 miljardi euroga. Ehitamisega seotud kaudne positiivne mõju Eesti majandusele on 1,4% SKP-st ehk 300 miljonit eurot. Tööd saab 3000 inimest.

3. Rail Balticu 10-aastase eksploatatsiooni katmiseks laenab Varba Robert Euroopa Rekonstruktsiooni- ja Arengupangalt veel 300 miljonit eurot, tagatise annab Eesti riik.

4. Peale 10-aastase perioodi täitumist kaevatakse Rail Baltic uuesti üles, kruus viiakse tagasi karjääridesse, metall müüakse Türgi. Sellegi kaudne positiivne mõju majandusele on 1,4 % SKP -st ehk 300 miljonit eurot. Tööd saab jälle 3000 inimest. Trassi alune maa tasandatakse ja antakse tasuta üle Läänemaa Kaitseliidule kaugtule (kuni 200 km) harjutuste läbiviimiseks

5. Kokkuvõttes on Eesti majandus võitnud 600 miljonit eurot, millest makstakse tagasi pangalaenu ja Pubert von Richtplat-

teni töötasu 1,47 miljonit eurot + kulud. Eurooplaste raha kirjutatakse korstnasse. Puudujääv tühine summa ajatatakse 15 aastaks kokkuleppel Euroopa Rekonstruktsiooni- ja Arengupangaga, tagatise annab Eesti riik. Ühingu liikmed töötavad projekti juhtimisel kodanikualgatuse korras. Patcs Laticsi töötasu 4 ölut "Saku Tume" antakse peale muude kulude katmist talle kätte Ikla supermarketist "Põhja-põdra unenägu".

6. MTÜ POE pidulik lõpetamine viiakse läbi Salacgrivas, iga-aastasel kokkutulekul „Positivus“, kus osalevad Eesti, Läti, Leedu, Poola, Saksamaa, Soome ja Türgi presidendid. Dresiinidega saabuvad Rail Balticu fännklubi liikmed kogu maailmast. Hiinlased ei saabu, nad jäävad ootama Põhja-Jäämere sulamist.



ÜKS TELEFONIKÕNE

Sõnasõnalt elust mahakirjutet lühinäidend

TEGELASED:

M – uudisteagentuuri majandustoimetaja
T – väljaande toimetaja

AEG: väljaande ilmumise hommik

TEMPO: aeglaselt, pikkade pauside ja nohinaga – teema käsitus võtab ca 10 min

M: Tere, kas räägin – kes selle lehe tegi?

T: Mina tegin

M: Teie ise?

T: Jah

M: (paus) Mis on teie organisatsioon?

T: Mis organisatsioon?

M: Organisatsioon, kes tegi ja rahastas?

T: Ei ole organisatsiooni, ise rahastasime.

M: Küsin siis: mis organisatsioon selle lehe välja andis?

T: 101 kirja sõbrad (mõtleb: aitähh, Mart Orav, selle nime eest)

M: Aga kes tellis artiklid

T: Mina tellisin. Mida lugenud olete, kuidas meeldivad?

M: (nohin) Ma ei ole lugenud...

T: Mis siis teie mure on?

M: Ma tahan teada, miks te seda tegite?

T: Sest on vajadus olulised teemad avalikult läbi arutada, viimane aeg on seda teha, kuna ühiskonna kesksed arengud on avalikult arutamata!

M: Te olete hiljaks jäänud, praegu te juba torpedeerite valmis plaane

T: Kus neid plaane avalikult arutatud on, pole näinud. Nüüd me tõesti tahame, et arutatakse variandid läbi, tellitakse uuringud.

M: Nüüd on hilja.

T: Ei ole hilja.

M: (ägenedes) On kindlasti hilja, sest materjalid olid kõik erinevatel kodulehtedel väljas vaatamiseks, kes tahtis, sai uurida.

T: Ma räägin Eesti ajakirjandusest, kus peaksid teemad olema esitatud analüütiliselt, ajakirjanduslikult ja läbi arutatud.

M: Sellega olete hiljaks jäänud.

T: Aga mis on teie mure?

M: Ma tahan lihtsalt selgusele jõuda, senini on MTÜd ja vabatahtlikud lihtsalt protesteerinud, aga nüüd on teil professionaalne leht.

T: Siis on hästi.

M: Ma tahan teada, kuidas sündis protesteerijate uus tase, tahan teada rahastust.

T: Esiteks, me ei protesteerime vaid arutame, tegime selle rahata

M: Kuidas te kohtusite autoritega?

T: Ma ei ole autoritega kohtunud.

M: Kuidas te üldse tegite seda lehte?

T: See on lehe esimene number, seda lehte tuleb veel.

M: (üllatunult) Tuleb veel? Esimene number??

T: Jah. Kas on ettepanekuid?

jne

Kolm kirja

Raik-Hiio Mikelsaar
Tartu Ülikooli emeritprofessor

Lugupeetud Eesti Vabariigi President Kersti Kaljulaid!

Kuulun nende hulka, kes avaldasid rahulolu Teie valimisel Eesti riigipeaks. Olin hieldinud noore kena sportliku naispresidendi särav-silmsest pühalikust töotusest asuda ustavalt oma riiki ja rahvast teenima. Oli küll skeptikute kinnitusi, et Tartu Ülikooli Nõukogus, Euroopa Kontrollkojas ja Geenivaramu loomist kureerides Te silmapaistvaid algatusi ei genereerinud, aga alati tasub loota paremat. Prediedndi valimise aegadel oli alanud Rail Balticu (RB) teemal ulatuslik protestiliikumine, mis kulmineerus 30. septembril Postimehes avaldatud 101 avaliku elu tegelase kirjaga. Protestijatel tekkis lootus, et uus president aitab umbe jooksnud probleemi lahendada, sest avaldasite valmisolekut RB trassivalikut asjaolude muutumise järel üle vaadata.

Kahjuks aga loodetud arutelu RB teemadel ei toimunud ja 22. detsembril Postimehes avaldatud Lauri Hussari poolt Teiega tehtud intervjuust lugesime nõrdimusega Teie järgmisi seisukohti: „Igas ühiskonnas leidub konservatiivseid inimesi ja neid, kes soovivad kiiremini liikuda. Mis puudutab Rail Balticut, siis mina arvan, et mida tihedamini oleme seotud transpordi-, aga ka energiavõrkudega Euroopa tuumikuga, seda parem meile. See on majanduslikult kasulik, aga ka turvaline. Millist siis selline vastuseis? See ei pruugi olla ilmtingimata vastuseis, vaid on inimesi, kes lihtsalt näevad, et Rail Baltic peaks kulgema mujal. Täna ei ole ju põhiline arutelu „teeme – ei tee“, vaid kas see tund aega, mis võtaks Tartu kaudne sõit, oleks probleem. Kindlasti oleks prob-

Lugupeetud Euroopa Parlamendi saadik Tunne Kelam!

Oleme Teid juba Eesti taasiseseisvumisest alates pidanud üheks kõige veendunumaks ja teenekamaks isamaalaseks. Seetõttu oli üllatav lugeda 21. novembri Postimehes Teie arvamyslugu „Vastuseis Rail Balticule on vesi Kremli veskile“, milles Te kurdate, et Eestis kerkib isolatsioonismilaine. See olevat populistlik liikumine, mis vastanduvat kõigile kõiges. Meie riigis olevat isolatsioonistide meelisteemaks saamas Rail Baltic (RB). Eestist pärit euroosaadikud olevat juba kümme aastat seisnud üksmeelselt RB projekti taga, selle kulgu pidevalt jälginud ja vajadusel tagant tõuganud. RB trassivalik olevat ammu tehtud ja nüüd olevat juba hilja ärgata ja seda diskuteerida, sest rong olevat juba läinud.

Kahjuks ei ole Te RB probleemidesse süvenenud ja esitate isamaa päästmisele orienteeritud inimestele (sajad majandus-, sotsiaal- ja looduseksperdid, 1300 Roheliste petitsioonile allakirjutanut jne) alusetuid süüdistusi. Mingist isolatsioonismist ei saa juttugi olla. Me ei ole seni kohanud ühtegi eestlast, kes oleks eitanud vajadust kaasajastada raudteeliiklust üksikriikide tasemel ja kogu Euroopas. Me oleme aga veendunult vastu sellele, kuhu ja kuidas raudteehitust praeguse ebaõnnestunud kava järgi kavatakse teha. Millegipärast on kogu propagand-

leem. Oleme trassi välja valinud, arutelud on tehtud ja nüüd on tähtis selle projektiga kiiresti edasi liikuda. Et meie partnerid Lätis ja Leedus näeksid, aga mis veel olulisem, et Soome ja Poola näeks, et Rail Baltic pakub ka neile ärvõimalusi. Nende kaasamine on meile oluline. Seda tööd teen ma ise, kui käin Soomes või Poolas, ja palun neil meeles pidada, kuidas nemad saaksid sellest projektist samamoodi kasu nagu meie.“

Paraku pole Te näiliselt lihtsatesse, aga tegelikult komplitseeritud RB probleemidesse süvenenud ja olete end lasknud kaasa haarata demagoogilisest propagandast – raudteevõrd pidavat, maksu mis maksab, toimuma kõige lühemat teed pidi – eelkõige transiidina –, ja pole tähtis, kui palju rahuldatakse seejuures vabariigi sisesid raudteeliikluse huve, kui palju kahjustatakse loodus- ja inimkeskkonda jne. Tervemõistlikult peetakse aga loogiliseks järgmist RB arusaama: kiirraudtee peab tagama kompromissi ehk tasakaalu rahvusvahelise transiidi ning kohaliku kauba- ja reisijateveo vahel – transiidi jaoks on kaugsõidurongid ja rahvuslike huvide rahuldandamist tagavad lähisõidurongid. Nii riikidevahelist kui ka riigisiseseid huve saab vaieldamatult kõige paremini lahendada nn diagonaalsel, Eesti rahvarohkeimaid kesk- ja lõunapoolseid alasid ühendaval RB trassil Tallinn-Tapa-Tartu-Valga, mis läbib ka Eesti teadus-, haridus- ja kultuurikeskust Tartut. Tuleb aru saada, et joonlauaga mõõtmine ja ainult kiiruse tagaajamine ei ole õige meetod süvaprobleemide lahendamiseks, Pigem vastupidi: vaid ühele, „mehaanilisele“ faktorile tugineda on kindel viis kogu ettevõtmine kihva keerata. Arvame, nagu Teiegi, et RB trassi viimine läbi Tartu on probleem – aga hoopis vastupidises mõttes:

da suunatud RB peatrassi rajamisele perifeersesse inimestühja piirkonda, kus meeletute summade hinnaga kavatakse üles kaevata soid ja rabasid, asendades neid Eestimaad kaheks jagava hiilgelvalliga, mis tekitab meie loodusele ja inimasustusele seninägematut kahju. Inimesi sellel uudismoodustisel eriti liikumas polevat lootat, ja kaupa, mida vedada, alles hakatavat otsima. Sellise gigantomaanilise Pärnu-kaudse trassi rajamine ammendavat kogu Eesti kruusavarud. Hiiglaslike ehitussummade saamine üha enam majandusraskustesse sattuvalt Euroopa Liidult on väga küsitav ja riskantne, sest praegu tagatakse vaid 10 % summade tasumist ja ähvardab oht omaosalusummade suurenemisele kuni 50%-ni üldmaksumusest. Isegi praegu kavandatavad omaosalussummad – 20-30 miljonit € aastas ammen-daksid kõik võimalused võlgades sipleva ülejäänud raudteevõrgu arendamiseks.

RB tuleb rajada vastavalt tervemõistlikule arusaamale, mille järgi leitaks kompromiss ja tasakaal transiidi kiirendamise ja siseriikliku kauba- ja reisijateveo arendamise vahel. Vähemõtteka perifeerse joonlaua-trassi asemel tuleb RB peatrass rajada olemasolevaid rajatisi mõistlikult moderniseerides Tallinn-Tapa-Tartu-Valga liinile, mis ühendaks kõige rahvarohkemaid Eesti alasid ja, mis peamine, läbiks Eesti teadus-, haridus- ja kultuurikeskust Tartut, ühendades seda nii Tallinna kui ka Riiga ning

sellist keskust ei tohi mingil juhul RB peateest kõrvale jätta. Hämmastav, et Teie, kui Tartu Ülikooli nõukogus töötanud inimene ei mõista, et just ülikoolid ja eriti meie rahvusülikool kui Baltimaade juhtiv kõrgkool, mis kuulub regioonis ainsana maailma 2% parima hulka, on riigi innovaatilise potentsiaali kasutamiseks esmase tähtsusega arengufaktor. Teatavasti puudub praegu Tartul raudteehendus isegi Riiga, mille loomise esmatahtsuseks on ebaselgetel asjaoludel eelistuseks saanud läänepoolse Pärnu-kaudse uue hirmkalli vähemõtteka loodust ja inimasustust kahjustava RB trassi rajamine.

On iseloomulik, et Te mainite oma RB-seisukohas vaid „ärvõimalusi“, aga mitte võimalusi ja vajadust arendada haridust, teadust ja kultuuri, ilma milleta ju ei edene ka äri-ettevõtlus!

Teie läbikaalumata mõtteavaldus on lausa solvav sadadele loodus- ja inimühiskonna kaitsjatele, 101-kirjaga liitunud ühiskonnategelastele, 1300-le Roheliste petitsioonile „Eestimaa kaitseks“ allakirjutanule jne. Kas need kõik on Teie järgi konservatiivsed inimesed, kes ei soovi kiiremini liikuda? Kas nemad ei arva, et mida tihedamini oleme seotud transpordi- aga ka energiavõrkudega Euroopa tuumikuga, seda parem meile? Ja nad ei usu, et see oleks ka majanduslikult kasulik, aga ka turvaline?

Mida tähendab Teie irooniline süüdistus: „...on inimesi, kes lihtsalt näevad, et Rail Baltic peaks kulgema mujal...“ Ei, lugupeetud proua President! Alternatiivset RB trassi ei pakuta välja lihtsalt niisama, vaid selleks, et kaupu ja inimesi ei veetaks mitte inimitühjal gigantomaanilisel ülikallil joonlaua-trassil keset soid ja rabasid, vaid seal, kus on kõige rohkem rahvast ja tarbijaid.

Talsinki tunneli rajamise järel ka Helsingiga. Just naabermaade ülikoolide vahelise ühenduse edendamine annaks innovaatilise impulsi nii majanduse, ettevõtluse kui ka kultuuri kiireks edendamiseks.

Mis puutub Teie poolt märgitud eesti euroosaadikute kümneaastasest üksmeelsusse RB projekteerimisel ja trassivalikul, siis faktid räägivad teist keelt. Kui RB rajamine oli 2004. a Euroopa Parlamendi ja Nõukogu poolt sätestatud üle-euroopalise transpordivõrgu arendamise prioriteetprojektiks, siis tunnustati Taani firma COWI põhjalike uuringute alusel sobivaimaks RB peatrassiks: Tallinn-Tartu-Valga-Valka-Riga-Šiauliai-Kaunas. Projekteerimine kulges ladusalt ja suur osa tööd selle raudtee edendamiseks tehti ära. Siis aga sai 2010 a Euroopa transpordivolinikuks Siim Kallas ja millegipärast telliti nüüd uued analüüsid ebausaldusväärseks osutunud firmalt AECOM ja uute andmete baasil muudeti 22. septembril 2011. a majandus- ja taristuministri Juhan Partsi poolt juhitud salastatud valitsuskabineti koosolekul Tartu-kaudse RB trassi kavand Pärnu-kaudse trassi plaaniks. Lubatud mõjuanalüüse ei ole seni tehtud. Kuna selle koosoleku materjalidele oli 10 aastaks kehtestatud ligipääsu piirang, siis võttis üksjagu aega, kuni „raudteepööre“ avalikkuse ette jõudis, ja kodanikuaktivistid esotsas Hardo Aasmäega protesteerima pääsesid. Sellises olukorras ei ole õige sobivama projekti eest

Mille alusel väidate Te, et oleme trassi välja valinud, arutelud teinud ja peame nüüd selle ülikahjuliku projektiga kiiremini edasi liikuma? Trassivalikut ei ole ju piisava põhjalikkusega avalikult arutatud. Vastupidi, see on toimunud hämaratel asjaoludel ja üsna varjatult. 2007. a otsustati EL tipp-tasandil COWI analüüsede põhjal, et kõige otstarbekam on rajada RB trass läbi Tartu (liinil Tallinn-Tapa-Tartu-Valga) ja suur osa tööd tehti ära. Rahvas oli selle trassivariandiga rahul ja protestiavaldu ei esitatud. Siis aga valiti millegipärast uueks analüüsifirmaks ebausaldusväärseks osutunud AECOM ja 22. septembril 2011. a otsustati salastatud valitsuskabineti nõupidamisel jätkata RB rajamist hoopis uuel Pärnu-kaudsel trassil. Millistel kaalutlustel RB trassikavandit muudeti ja miks ei teostatud lubatud mõjuanalüüse, jäi ebaselgeks. Igatahes algasid pärast seda „raudteepööret“ siiani kestvad ulatuslikud protestiliikumised – algul Hardo Aasmäe jt üksikaktivistide ja hiljem ühiskondlike organisatsioonide tasandil.

Teil on õigus. Et peame oma RB-ettevõtmistes arvestama ka naaberriikide Läti ja Leedu ning Soome ja Poola huvidega. Selleks on Eestil lausa kohustus: saame ju poole aasta pärast Euroopa eesistujamaaks. Niipea kui meil õnnestub peatada Pärnu-kaudse RB trassi rajamine, taastub ka Lätile vajadus Valka-Riga trassi kaasajastamiseks. Selleks, et Leedu saaks lõpuks ometi lülitada oma pealinna Vilniuse RB põhitrassi, on vaja kõigepealt moderniseerida Riga-Daugavpils raudteelõik, et sellega siis ühendada RB-lõik Daugavpils-Vilnius-Kaunas.

26.12.2012

seisjaid süüdistada protestiga hiljaks jäämisest. Veel enam, kui mingitel kahtlastel asjaoludel on tööd ja rahad suunatud riigile kahjulikus ja lausa katastroofiga ähvardavas suunas, kas siis peab vales suunas edasi jätkama ja riigi ressursse endistviisi edasi tuulde pilduma? Teie kurtmisest paistab välja igatsus igal juhul ära kasutada ajavahemikus oktoobrist 2016 kuni märtsini 2017 Eestile EL-i poolt RB tarvis eraldatav raha. Oleme selle sooviga nõus, aga nõuame selle ressursi ümberkanaliseerimist 2011. a alusetult katkestatud Tartu-kaudse RB trassi rajamise jätkamiseks.

Ümber vaadata tuleb ka Teie omapäraseid julgeolekukaalutlusi. Tänapäeval pole mõtet raudteid võimalikest tuleviku sõjakolletest liiga kaugele, Eesti ääresse ehitada. Teatavasti hakkavad NATO baasid paiknema eelkõige Tapa lähistel. Seetõttu tagab just RB Tapa-Tartu-Valga kaudne trass kõige paremini rahvarohketest piirkondadest kaitseväge mobiiliseerimise kõige tõenäolisemale sõja-eesliinile idarindele. Just RB perifeerse läänepoolse peatrassi eelistamine oleks vesi Kremli veskile, sest suunaks sõjavägede liikumise väheolulisse äärealasse ja tekitaks seda isolatsioonismi, mida teiste puhul ilmaasjata leida püüate!

26.12.2016

Lugupeetud endine peaminister ja Euroopa Komisjoni aseesimees Siim Kallas!

Olete Eesti poliitikas juba alates taasiseseisvumisprotsessi käivitamise eelsest ajast tublit tööd teinud. Teid peetakse ka Rail Balticu (RB) üheks peamiseks maaletoojaks Eestis. Seoses sellega hämmastab meid, RB parima trassi eest võitlejaid asjaolu, et Te ei süvene RB probleemide olemusse ja võite vale suuna propageerimisega Eestile ja tervele Euroopale katastroofilist kahju tekitada. Seda aga meie lapselapsed kellelegi ei andestaks.

Teie „Lugu tuleviku raudteest“ (Postimees 16.11.2016) on küll oma laiahaardelise retoorika ja kujundlikkusega omamoodi huvitav, kuid valgub laiali ja sõnum läheb viltu. Rõhutate õigustatult üle-euroopalise transpordivõrgustiku parendamise tähtsust, millega me aga ju kõik nõustume, kuid pahnandate ülearu riikidevahelise koostöö puudulikkuse üle. Näiteks ei saa tartlased küll kurta, et siinkandis „Liikmesriigid ei ole huvitatud piiriüleste taristuprojektidest“. Vastupidi, rahvusülikoolilinn Tartu ning kogu Kesk- ja Lõuna-Eesti elanikkond sooviksid kõigest hingest soodsat raudteeühendust (Rail Livonia) Riiaga, aga raudteejuhtide väitel pole seda loota, kuni veel kasvõi õhuski seisab tolle läbimõtlema perifeeriatrassi loomise plaan. Ometi läks kõik ju hästi... kuni tolle viltuviiva 2011. a „raudteepöördeni“.

Kiitlete suure raha eraldamisega RB rajamiseks, aga ei arvesta Brexiti jms sündmuste järel tekkinud EL rahaliste raskustega, mistõttu garanteeritakse praegu vaid 10% summade tasumist ja on oht omaosalussummade kasvamiseks 50%-ni. Kas Te isiklikult võtaksite endale kaela sellise ulatusega riski? Kui gigantomaanilise RB aastane hooldustasu on 20-30 miljoni € suurune ja ülejäänud raudteevõrk on võlgades, kas siis on õige seda uute hiigelrajatistega päris põhja kõrvetada? Te ei vaevu üldse selgitama, millist

raudteed meile vaja on ja kus ja kuidas see peaks kulgema, s.o pole veel suurprojekti ja selle mõtet kirjeldanudki, kui juba hakkate demagoogiliselt manitsema vajadust järgida maksimise erikorda ja kinni pidada tähtaegadest ning hoiatate projekti muutmise eest. Umbes nii, et ükskõik mida meile kaela määratakse, kõigea tuleb leppida, mingu või laev põhja? Ometi lubate ju, et „Euroopa Komisjon hoidis ja hoiab end riigisisestest valikutest kõrvale.“ Kus on siin demokraatia ja rahva arvamusega arvestamine? Kõige enam kahjustate Te ju selle põhimõttelagendusega iseennast!

Kuna nn kodutöö on Teil nähtavasti tegemata, siis oleks viimane aeg sellega alustada. Iga uus suur ettevõtmine peab algama selle kontseptsiooni ehk üldarusaama püstitamisest. Milline on Teie RB kontseptsioon? Kuni Te seda veel pole pakkunud, siis annan Teile omapoolse platvormi, mida võite heaks kiita või omapoolset pakkuda. Minu arvates peab RB tagama kompromissi riikidevahelise transiidi ning riigisisese reisiliikluse ja kaubaveo edendamise vahel. Seda tasakaalu peavad tagama kaug- ja lähiringid, mis kasutavad samal trassil samu või naaber-rööpmepaare. Selleks pole eriti põhjalikke uurimusi vaja, et välja valida RB trass, mis kõige paremini rahuldab Eestis ühtaegu rahvusvahelisi ja rahvuslikke huvisid. Selleks on Tallinn-Tapa-Tartu-Valga-Valka-Valmiera-Cesis-Sigulda-Riga. Transiidi kiirus oleks küll selle kaarekujulise trassi puhul veidi väiksem, kui Pärnu-kaudse joonlauatrassi korral, kuid see-eest saadaks suurt kokkuhoidu olemasolevate taristute kaasajastamisest ning teenindataks maksimaalsel hulgal Eesti elanikke ja mis peamine – oleks täidetud RB trassi põhitingimus: loodaks otseside teadus-, haridus- ja kultuurikeskuse Tartuga.

Ülikoolide vaheliste kommunikatsioonide areng saavutaks erilise hoo Talsinki tunneli rajamise järel, mil Riia ja Tartu saaksid soodsaid kontakte ka Helsingiga. Selline in-

tellektuaalne potentsiaal kasvaks veelgi Vilniuse ühendumisel RB peatrassi (vt allpool). Ülikoolide vahelise ühenduse edendamine annaks innovaatilise impulsi nii teaduse, hariduse, majanduse, ettevõtluse kui ka kultuuri arenguks.

Kahjuks aga on ametlik propaganda praegu suunatud uue vähemõtteka hirmkalli Pärnu-kaudse RB peatrassi rajamisele perifeersesse inimestühja piirkonda, kus meeletoov summade hinnaga kavatakse üles kaevata soid ja rabasid, asendades neid Eestimaad kaheks jagava hiigelvalliga, mis tekitab meie loodusele ja inimasustusele seninägematut kahju. Inimesi sellel uudismoodustisel eriti liikuma polevat loota, ja kaupa, mida vedada, alles hakatavat otsima. Sellise grandioosse Pärnu-kaudse trassi rajamine ammendavat kogu Eesti kruusavarud.

Osalesite küll suvel presidendivalimise kampaania käigus ja 25. oktoobril Riigikogu keskkonnakomisjoni poolt korraldatud istungil RB teemalise sõnavõetuga, aga Te ei „laskunud“ diskussioonini ja väitsite, et RB praegune Pärnu-kaudne trass oli juba ammu Euroopas välja valitud ja toetust leidnud. Tegelikult aga räägib teist keelt. Kui RB rajamine oli 2004. a Euroopa Parlamendi ja Nõukogu poolt sätestatud üle-euroopalise transpordivõrgu arendamise prioriteetprojektiks, siis tunnistati Taani firma COWI põhjalike uuringute alusel sobivaimaks RB peatrassiks: Tallinn-Tartu-Valga-Valka-Riga-Šiauliai-Kaunas. Projekteerimine kulges ladusalt ja suur osa tööd selle raudtee edendamiseks tehti ära. Siis aga saite Teie 2010 Euroopa transpordivolinikuks ja millegipärast telliti nüüd uued analüüsid ebausaldusväärseks osutunud firmalt AECOM ja uute andmete baasil muudeti 22. septembril 2011. a majandus- ja taristuministri Juhan Partsi poolt juhitud salastatud valitsuskabineti koosolekul Tartu-kaudse RB trassi kavand Pärnu-kaudse trassi plaaniks. Lubatud mõjuanalüüse ei ole seniajani tehtud. Kuna selle koosoleku materjalidele oli 10 aastaks

kehtestatud ligipääsu piirang, siis võttis üksjagu aega, kuni „raudteepööre“ avalikkuse ette jõudis, ja kodanikuaktivistid eesotsas Hardo Aasmäga protesteerima pääsesid.

Loodetavasti saate koos Juhan Partsi selgitada, miks oli vaja katkestada Tartu-kaudse RB trassi ehitus ja asuda hiigelrahastid suunama küsitava väärtusega Pärnu-kaudse joonlaua-trassi rajamisele. Kui osutub, et see valik oli ekslik ja suurt kahju toov, siis loodan, et Teil on mehisust viga tunnustada, peatate katastroofisuunal liikumise ja toetate võimalust jätkata töid ainumõistliku Tartu-kaudse RB trassi rajamisel. Veel enam, endise Euroopa komisjoni aseesimehena on Teil soodne positsioon Eesti saamisel poole aasta pärast Euroopa Liidu eesistujamaaks, alustamaks koos naabritega RB peatrassi kaasajastamist ka Lätis ja Leedus. Valka-Riga raudtee taastulitamine järel RB peatrassi, on vaja edasi moderniseerida Riga-Daugavpils'i rongiühendust ja lülitada siis Leedu pealinn Vilnius Daugavpils-Vilnius-Kaunas'e lõigu kaudu esmakordselt RB peatrassi koosseisu.

Peaksite ümber vaatama ka oma julgeolekukaalutlusi. Tänapäeval on ohtlik ehitada raudteid võimalikest tuleviku-sõjakolletest liiga kaugele, Eesti ääres. Teatavasti hakkavad NATO baasid paiknema eelkõige Tapa lähistel. Seetõttu tagab just RB Tapa-Tartu-Valga kaudne trass kõige paremini rahvarohketest piirkondadest kaitseväge mobiiliseerimise kõige tõenäolisemale sõja-eeslinile – idarindele. Kuna ka ametlik press loodab suurimat kaubavoogu Loode-Venemaalt ja Aasiast, siis soodustaks just Eestit diagonaalsuunas läbiv Tartu-kaudne RB reisirajate ja kaubavedu Peterburi ja Moskva suundadel ning võimaldaks ometi kord kasutusele võtta tohutuid ressursse neelanud Koidula piiripunkti. Ka rööpmelaiuse erisused on praegusel veeremirattavahe laiuse reguleerimise uuel ajastul oma mõju kaotamas.

27.12.2016

Avalikult Rail Balticust juhatuse liige Priit Humal: meil on veel võimalus teha õige valik

Euroopa Liit ei kingi meile Rail Balticut, vaid nõuab, et me selle oma raha eest ehitaksime. Kui me ehitust ei alusta, siis saame korda teha olemasolevad raudteed ja maanteed. Heaks ühenduseks Euroopaga on needki sobilikud.

2013. aastal võttis EL vastu kaks Euroopa transpordivõrgu loomise määrust. Transpordivolinik Siim Kallase rõõmutunne oli suur. Rail Baltic, mis meid lõplikult Euroopaga ühendavat, jõudis suure sammu lähemale.

Tegelikult oli juba siis selge, et algne ambitsioonikas loosung viie tunniga Berliini jõudmisest oli sisutühi. Tegelikuses kolm korda pikema sõiduajaga rongi ei õnnestu käima panna ka Rail Balticu valmimisel. Samas näitas raudtee rajamise idee kitsaskohti ja vastuolusid riiklike ja üle-euroopaliste huvide vahel.

Kahest määrusest esimene, üle-euroopalise transpordivõrgu (TEN-T) määrus kehtestab maantee- ja raudteekoridorid, sadamad ning lennujaamad, mis peavad 2030. aastaks korras olema. Teine Euroopa Ühendamise Rahastu määrus (CEF) tekitab rahastuse eelmises määruses sätestatule. Esmajärgul võib tunduda, et tegemist on suurepärase plaaniga, kuid lähemal uurimisel selgub nii mõndagi.

Probleem on selles, et kuna transpordivõrk on kallis, siis EL-u eelarves pole selleks piisavalt raha. Määrustega eurosid juurde ei tekita ning keegi omast ei loobu. Ainuke

võimalus oli juba eraldatud toetused ümber jagada. Ühtekuuluvusfond (ÜF) kui suurim Euroopa poolt vaesemate piirkondade abistamise fond oli piisavalt suur, et sealt raha „natuke“ ümber tõsta, ja nii et vahe poleks märgatav. Vaesemad riigid loobusidki (sealhulgas Eesti) 15% ühtekuuluvusfondi rahast selleks, et ehitada üle-euroopalisi transpordikoridore. Tegelikult on niisii see, et vaesemad riigid raha juurde ei saa, vaid loobuvad seitsmendikust ühtekuuluvusfondist rahastatud objektide (koolide, haiglate, maanteed, jne.) ehitamisest. Kuna jõukamad riigid ÜF-st raha ei saa, siis nende jaoks ei muutunud sellest otsusest midagi. Vaesemad riigid tegid endale ise „kingituse“ ning otsustasid rajada piiriüleseid transpordivõrke.

Nõnda ümbertõstetud raha on ikkagi piiratud hulgal ja sellest ei jätku, et kõik TEN-T määrusega kehtestatud koridorid valmis ehitada. Riikidel on kohustus ülejäänud osas leida muud vahendeid oma eelarvest või laenata, et nõutud objektid 2030. aastaks valmiks.

Poola sai juba viie aasta eest aru, et ainult kalleid kiirraudteid ehitada ei ole mõtet ning lükkas oma lõigu meid Berliiniga ühendava kiirraudtee ehitusest ebamäärasesse tulevikku. Meilgi on nüüd käes valimise hetk. Kui otsustame hakata ehitama uut Rail Balticu otsetrassi, siis peame selle lõpetama aastaks 2030 olenemata sellest kui palju või vähe

selleks Euroopa Liidult toetusraha tuleb. Praegusel eelarveperioodil, mis kestab aastani 2020, on Balti riikidel käes 800 miljonit vajalikust 5 miljardist. Tõenäoliselt on järgmisel eelarveperioodil EL eelarve väiksem ning seega võib raha tulla 800 miljonist veel vähem. Karm reaalsus võib olla agasee, et enamuse Rail Balticu rajamiseks vajaminevat rahast tuleb meil laenata.

Meil on sajandi võimalus teha praeguses olukorras õige valik ning mitte võtta endale koormust, mille täitmiseks võetavaid laene peavad meie lapsed maksta hakkama. Uus ilus raudtee tundub küll väga ahvatlev ning vana renoveerimine on seotud paljude tüütute argiprobleemidega. Siiski on elus sageli nii, et uut ja meeldivat häärberit me endale rahapuudusel lubada ei saa ja arukam on siiski olemasolev elukoht korda teha.

Kui otsustame, et ei hakka uut otsetrassi rajama, siis on meil kohustus ehitada olemasolev raudteevõrk kiiremaks. See „hirmutav“ kohustus on rahaliselt oluliselt väiksem kui Rail Balticu ehitamise omaosalus suurima Euroopast saadava toetuse korral. TEN-T määrus ei kohusta meid ehitama 1435 mm laiusega raudteed. Üks võimalus on kasutada Kesk-Euroopaga raudteeühenduseks muudatava teljelaiusega ronge, millega saab vedada nii reisirajate kui tanke. Tuhandele vagunile rööpalaiuse muutmise võimaluse lisamine

maksab umbes 1% Rail Balticu ehitusmaksusest. Kui tõesti osutub, et unistused kümnetest miljonitest raudteekaubatonnidest paarikümne aasta pärast imepäraselt täituvad, siis saame tagasi tulla plaani juurde rajada Balti riikidesse uus otseraudtee.

Nii talitades võib suurim kaotus olla kuni 800 miljonit käesoleva eelarveperioodi raha, mida õigeaegselt esitamata taotluste tõttu ei saa teistel objektidel kasutada. Läbirääkimiste tulemusel on võimalik, et kaotus tuleb oluliselt väiksem. Teiselt poolt toob see meile järgmisel eelarveperioodil eraldatava raha kasutamiseks palju rohkem valikuid. Tulevase eelarveperioodi CEF-i rahastust saab kasutada teiste TEN-T määruses sätestatud kohustuslike taristuobjektide jaoks nagu Via Baltica ja olemasolev Tartu kaudu Riiga kulgev raudtee. Uue otsetrassi ehitamise kohustuse äralangemisel saame ÜF-rahast eest teha korda ka neid raudteid ja maanteed, mis TEN-T koridoride hulka ei kuulu, kuid millest on meie kohapealse elu jaoks palju kasu. Näiteks Tallinn-Tartu maantee või Tapa-Narva raudtee.

Meie ees seisvate valikute sisuliseks ja terviklikuks analüüsiks tuleb enne otsuseid paljudel helgematel peadel jõud kokku panna ja laupkokkupõrgetest loobuda. Ainult nii saame Eesti transpordisüsteemi meile ja Euroopale sobivaks.