ARB Avalikult Rail Balticust

Millist raudteed me tegelikult vajame?

Rail Balticust on räägitud alates 90ndate esimesest poolest. Juba president Lennart Meri unistas ajast, mil saaks taas rongiga Berliini sõita, justnagu lapsepõlves. Möödunud aasta suve hakul sai projekt taas hoo sisse. Mida me ehitame, mis on selle projekti puhul õigesti tehtud ja mis valesti, ja kas mõni külg on ehk sootuks läbi mõtlemata?

Maailmas on aegade algusest peale kehtinud põhimõte, et igale probleemile tuleb varem või hiljem leida lahendus. Tänu sellele on leiutatud ratas, pandud alused religioonidele, viidud läbi tehnilisi revolutsioone ja rajatud Suessi kanal, kui otsida näiteid kaugemast minevikust. Või siis Peterburi-Revali raudtee, Estonia teater, allveelaev „Lembitu" või Tallinn-Tartu neljarealine maantee, kui vaadata meie oma lähiminevikku. Need näited ei ole ühest valdkonnast, vaid hõlmavad nii kultuuri, infrastruktuuri kui ka psühholoogiat, ent kõigil neil on üks ühine nimetaja – ühtki sellistest megaprojektidest pole ette võetud ilma, et selle järele oleks ilmnenud tungiv vajadus.

Rail Balticu puhul on tegemist vastupidise protsessiga. Kõigepealt pakume välja tulemuse ning alles siis asume otsima põhjendusi, miks see tulemus meile eluliselt vajalik on. Projekti algfaasis napilt poolteist aastat tagasi (ehkki ettevalmistused selleks algasid juba 2012. aastal üleriigilise planeeringu „Eesti 2030+" kehtestamisega, *vt lk 7*) asetati põhirõhk kiirele rongiühendusele Berliiniga. Seejärel, kui selgus, et enne Berliini on siiski mitu ümberistumist, ja et Poolas muutub kiirrong vähemalt mitmekümneks aastaks tavaliseks suslaks, muutus põhjendus kaubavahetuse elavdamiseks. Sealsamas vahemikus tekkisid veel paljud õigustused: rahvuslik julgeolek, sõltumatus Venemaast, majanduslik kasu kõigile eestlastele, Arctic Corridor ehk Põhja-Jäämere sulamise korral 40% lühem kaubatee Hiinast Euroopasse, energiajulgeolek ja rahvuslik identiteet. Need kõik on ju iseenesest väga õilsad põhjused ühe raudtee tekkeks, aga üht fakti me muuta ei saa: kõik need põhjused tekkisid alles pärast seda, kui põhimõtteline otsus selle eurolaiusel raudtee rajamiseks oli juba ammu langetatud.

Eestil on täiesti toimiv raudteeühendus Riiaga ka praegu, ent seda ei kasutata, kuna infrastruktuur on vananenud ja selle uuendamiseks pole piisavalt raha.

Siinkohal ei tohi unustada üht pisikest nüanssi: **Eestil on täiesti toimiv raudteeühendus Riiaga ka praegu, ent seda ei kasutata, kuna infrastruktuur on vananenud ja selle uuendamiseks pole piisavalt raha.**

Kaubavedu või reisijatevedu?

Siseriiklik reisiraudtee ei saa olla isemajandav – seda peab doteerima, kuid tööjõu parem liikuvus ja positiivne mõju majandusele õigustab seda dotatsiooni. Riik ei saa aga toetada rahvusvahelist raudteeliiklust, kuna eurodirektiivid on selle ära keelanud. Kas Tallinna ja Riia vahel on igapäevaselt rohkem reisijaid kui Tallinna ja Tartu vahel, et seda rongiliini tasuvaks muuta?

Senised uuringud Balti riikide raudtee arengu kohta on jõudnud järeldusele, et inimeste liikuvusele on suurima positiivse mõjuga olemasoleva raudtee kiiruse tõstmine või uue Rail Balticu rajamine läbi Tartu.

Peamiseks Rail Balticu rajamise põhjuseks on praegu AECOMi uuringus prognoositud 16 miljonit tonni kaupa aastas. On ebaselge, kuidas on sellise numbrini jõutud. Samas aga on Transiidikeskuse AS juhatuse esimees Erik Laidvee juba praegu pannud aluse projektile, mille eesmärk on leida olemasolevale raudteele läbi Tartu ja Valga 6 miljonit tonni kaupa aastas. Kas poleks mõistlik enne tohutul hulgal maksumaksja raha kulutamist vähemalt ära oodata, kuidas sel projektil läheb?

Enamus eestlastest usub, et Rail Baltic on Eestile hea projekt.

Nii väidab Faktum&Ariko poolt selle aasta septembris läbi viidud põhjalik uuring:

- 75% projektist teadlikest inimestest hindab selle mõju Eestile positiivseks,
- nendestsamadest inimestest vaid 61% teab, et tegemist on kavandatava raudteega,
- 47% teab, et see raudtee kulgeb läbi Pärnu,
- 20% teab, et Eestisse tuleb kas kaks või kolm peatust,
- 48% leiab, et Rail Balticu kohta on jagatud piisavalt teavet,
- 79% ei tunne mingit vajadust lisainformatsiooni järele.

„Keskmine Eesti inimene" arvab teadvat, mida ehitatakse, ja on sellega üldjoontes päri.

Uue trassikoridori rajamise asemel võiksime renoveerida olemasolevat ja hoida kokku vähemalt poole kuludest.

Kas 240 km/h on kiirem kui 160 km/h?

Muidugi on. Aga täit efekti annaks see üksnes juhul, kui rong sõidaks Tallinnast Kaunasesse ilma ühegi vahepeatuseta. Tegelikkuses läbib trass hetkeseisuga viit linna (või kuut, kui lisandub Rapla), kus rakenduvad teatud kiiruspiirangud. Lisaks pikeneb reis lisanduva pidurdus- ja kiirendusaja tõttu, mis annab AECOMi uuringu järgi rongi keskmiseks kiiruseks 170 km/h.

Pealiskaudne arvutus näitab, et teekond Tallinnast Pärnusse oleks 240 km/h tippkiiruse puhul vaid 14 minutit kiirem kui 160 km/h puhul (40 minuti asemel 54). Rapla peatuse puhul oleks ajavõit veelgi väiksem. Kas see on piisav põhjus, mille eest peaks Eesti panustama 500 miljonit eurot?

Miks peab Rail Baltic olema nn „Euroopa laiusega"?

Projekti algusest peale on väidetud (MKMi sõnastuses "on olnud selge"), et selle elluviimise tingimusteks on nn „projektikiirus" 240 km/h ja nn „Euroopa rööpmelaius" ehk 1435 mm. Samas on kõigi Balti riikide ja ka Soome rööpmelaius praegu 1520/1524 mm. Pole andmeid, et Soome oma rööpmelaiust muuta kavatseks. Küsimuse peale, millest sellised nõuded on tekkinud, viidatakse Euroopa ühendamise rahastu määrusele nr 1316/2013. Paraku pole selles dokumendis sätestatud, et raha antakse ainult euroopa laiusega raudteedele. Ainus tingimus uute Euroopa-üleste raudteetaristute loomisel on nende ühilduvus Euroopa elektrisüsteemiga ja Euroopa Raudtee Juhtimissüsteemiga ERMTS. Seega võiksime uue trassikoridori rajamise asemel renoveerida olemasolevat ja hoida kokku vähemalt poole kuludest.

Milleks ikkagi ehitada?

Ehkki sellele asjaolule on meedias seni vaid põgusalt tähelepanu pööratud, on olemas täiesti arvestatav võimalus, et Rail Balticut planeeritakse kui Euroopat ja Aasiat ühendava globaalse raudteetaristu **Arctic Corridor** lõiku Baltimaades. See omakorda muudaks RB trassikoridori tõeliseks kullasooneks selle taristu omanikele, kes asuvad trassi otstes, jättes taristu ääres asuvatele riikidele kohustuse seda läbivat transiiti taluda, ilma sellest piisavalt võitmata.

Arctic Corridor muudaks Rail Balticu trassikoridori tõeliseks kullasooneks selle taristu omanikele, kes asuvad trassi otstes.

Kus on lahendused?

Kodanikuühendus Avalikult Rail Balticust on viimase aasta jooksul püüdnud pakkuda lahendusi projekti erinevate kitsaskohtade õgvendamiseks, alates trassivalikutest ja lõpetades kompensiatsioonimeetmetega. Samas ei suuda ega peagi üks kodanikuühendus üle võtma riigi funktsioone ja pakkuma välja toimivaid valmislahendusi. Ta suudab üksnes juhtida tähelepanu asjaolule, et projektiga ei ole kõik korras – probleemide lõplik ja kõiki osapooli rahuldav lahendamine peab aga jääma riigi ülesandeks.

Kodanikuühendus Avalikult Rail Baliticust

Müüt:
Rail Balticut saab rajada üksnes Euroopa rööpmelaiusele (1435 mm) ja kiirusel 240 km/h.

Tegelikkus:
Mitte üheski Euroliidu direktiivis ei ole selliseid kriteeriume välja toodud. Uue raudtee saaks rajada olemasolevale trassile kiirusega 160 km/h. Ainuke tingimus on signalisatsioonisüsteemi ühilduvus Euroopa standardiga ERMTS.

Müüt:
Loodav transiitraudtee annab Eestile võimaluse selle pealt tulu teenida.

Tegelikkus:
Uus Euroliidu direktiiv ei luba raudtee omanikul kasutustasudelt teenida. Isegi kõiki otseseid kulusid ei või kasutustasudesse arvata.

ARB eesmärgid:

- Eesti saab mõistliku ja otstarbeka raudteeühenduse Euroopaga.
- Raudtee paikneb elukeskkonda kõige vähem kahjustavas asukohas.
- Raudtee planeerimisel, ehitamisel ja kasutamisel on arvestatud regionaalhuvidega.
- Raudtee planeerimine on teaduspõhine, kogukondi sisuliselt kaasav, aus ja läbipaistev.
- Raudtee rajamise ja kasutamisega tekkivad kahjud kompenseeritakse õiglaselt.

Veebileht: www.avalikultrailbalticust.ee
E-post: toimkond@avalikultrailbalticust.ee
Facebook: avalikult.rail.balticust

Vallajuhid: palju vastamata küsimusi

Tanel Ots, Saku vallavolikogu esimees:

Harjumaal ja Raplamaa põhjaosas võeti aasta jooksul võrdlusesse tosin trassialternatiivi. Põhjuseks Nabala. Kui oleks sealt läbipressimise jonni asemel kohe soovitud leida mõistlik trassijoon, oleks planeerimiseks jäänud piisavalt aega. Olles enam-vähem teadlik iga joone saamisloost ja parameetritest, julgen valitsuse nõupidamisel välja kujunenud kaarti vaadates ennustada, et viimane variant on meil veel nägemata. Tänane trassikaart on poliitiline ja valimiseelne nägemus. See, et Harjumaal jäi kaardile kaks alternatiivset joont, näitab, et valitsusel nappis enne valimisi otsustamise julgust. Vabariigi Valitsuse nõupidamine ja seega ka viimane trasse puudutav „otsus" ei ole antud protsessis siduv, juriidiliselt võttes on ju tänaseni kõik kunagi kaardil olnud jooned tagasikutsutavad, va Nabala juba moodustatud kaitseala läbivad valikud.

Otsustamise edasilükkamise põhjuseid peame lisaks valimistele otsima ka mujalt. Esiteks on Rail Baltic maakonnaplaneeringu tasemel ettevõtmine, otsustav sõna on seega öelda hoopis maavanematel. Võimuerakondadel on aga plaan ametiaja lõppemise tõttu lahkuvad Rapla ja Pärnu maavanemad asendada erakondlikult sobivamate isikute vastu, sealt tulevad siis pärast valimisi ka õiged ettepanekud. Teiseks on Riigikogu kiirendatud tempos tegelenud uue planeerimisseaduse ettevalmistamisega, mis jätab omavalitsused ilma õigusest oma üldplaneeringu tasemel nn joonobjektide vastu olla. Kui vallavolikogu vastuseis ei loe enam midagi uue kõrgepingeliini, maantee, gaasitoru või raudtee planeerimisel, on omavalitsuse autonoomia tõsise löögi saanud.

Heiki Hepner, Kohila vallavanem:

Kohila valla jaoks pole täna ükski lahendus päris valutu, otse läbi alevi oleks olnud kahtlemata kõige hullem variant. Kui see välistati, jäi alles kolm alternatiivi, millest kõige halvema suutsime välistada, selles suhtes oleme tänase valikuga rahul.

Oleme kindlal seisukohal, et edasise protsessi käigus tuleb tagada juurdepääsuteed erinevatele kinnistutele. Tänaseks on suuremad ülepääsud autodele kaardistatud, aga ülekäike on vaja lisaks ka jalakäijatele-jalgratturitele, sest kui seoses raudteega tekib paari kilomeetri pikkune ring bussipeatusesse jõudmiseks, on see jalakäijale igapäevaselt vägagi koormav.

Planeeringus on lubatud ka müratõkkeid ja muid leevendusmeetmeid, eks nüüd tuleb silmad lahti hoida, et need ikka tuleksid.

Rääkides mõjust loodusele, siis trassi nihutamine kilomeetri võrra siia-sinna suurt pilti ei muuda. Siiski tuleb ökodukte planeerides arvestada, et need ei ole olulised mitte ainult loomadele läbipääsuks, vaid ka inimeste julgeolekuks. Ökoduktidega tuleb minimeerida olukordi, kus ulukid võiksid tänu raudtee barjäärifektile sattuda maanteedele või asulatesse.

Küsimusi tekitab ka raudteega seonduvad kompenseerimine: ainult olemasoleva seadusandluse järgi tegutsemine võib põhjustada tõsiseid probleeme. Maaomanikud ei tea täna, kust piirist alates hakatakse lugema maa kasutamist ebamõistlikuks ja kodude puhul võib juhtuda, et turu hinnaga kompenseerimise puhul ei suuda inimene maal uut kodu rajada. Kindlasti on vaja ära hoida see, et inimesed peaksid raudtee pärast hakkama maalt ära kolima.

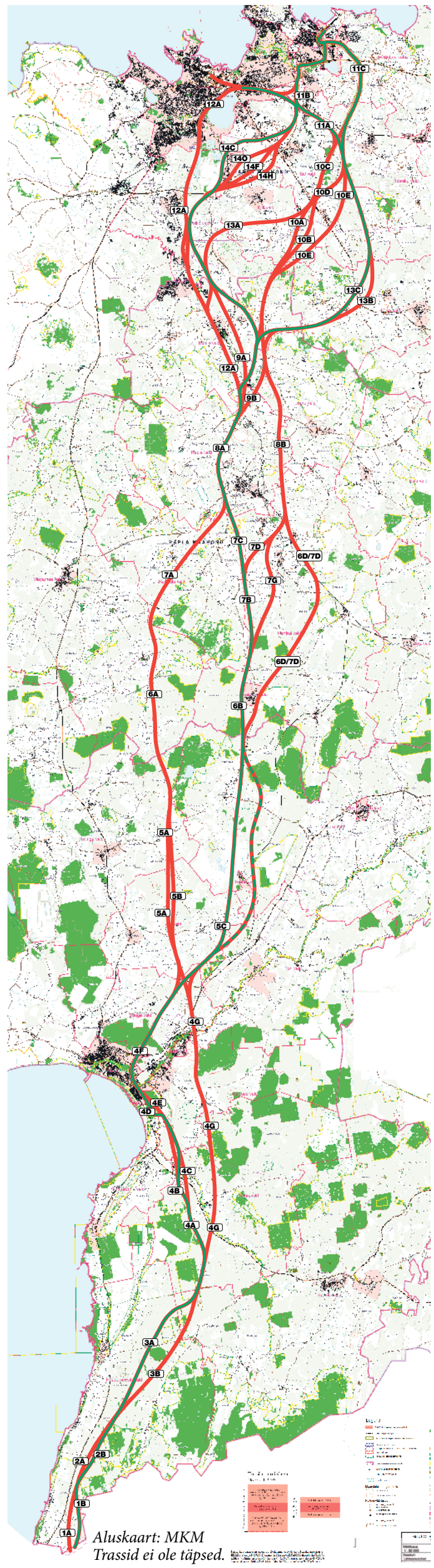
Merle Pussak, Kose vallavanem:

Täna on siiski 50% tõenäosust, et planeeritav raudtee hakkab läbima Kose valda. Olen aru saanud, et see ei selgugi enne, kui märtsi lõpus. Ausalt öeldes olen suhteliselt murelik, ebakindlust on palju.

Kose vald on juba volikogu otsusega väljendanud oma seisukoha, et sellisel kujul trass siia ei sobi: planeeritav trass lõhub meie rohevõrgustiku tuumalad, kohalikku transporti see ei võimalda, vald tükeldatakse, külakogukonnad poolitatakse, kohalikud elanikud ei saa mingit kasu. Selles kontekstis on väga keeruline inimestele selgitada, et miks see hea on. Siin piirkonnas ei ole kunagi raudteed olnud ja inimestel võtaks harjumine väga kaua aega. Nägime neid mõjusid ka Tallinn-Tartu maantee ehitusel, nägime, mida tähendab barjäärifekt. Küsitakse, mida peaksid inimesed nüüd tegema? Kas otsuse ühe või teise trassi kasuks või kahjuks määrab see, kui palju allkirju keegi kuskil suudab korjata?

Samas on selge, et see trass tuleb täna paika panna ja planeerimisprotsess ära teha. Isegi, kui me Rail Balticut ei ehita, oleme muidu olukorras, kus Tallinna ümbrus ehitatakse niivõrd täis, et tulevikus on transpordikoridorile võimatu asukohta leida.

Probleemiks on ka ebaselge kompenseerimine. Võib olla väga tore Soome näitel vaadata, kuidas seal kompensatsioonimehhanismid on üles ehitatud ning kuidas maid ümber krunditud, aga küsimus on selles, kuidas asjasse suhtuvad meie poliitikud. Täna ei ole maade vahetamise teemal küll suurt lootust antud. Inimestel ei ole kompenseerimise küsimuses täna mingit kindlust. Põllumees nendib, et tal pole pelgalt rahaga suurt midagi teha, tal on vaja maad kasutada ja põllutöövahendeid.



Aluskaart: MKM
Trassid ei ole täpsed.

Mart Võrklaev, Rae vallavanem:

Rae valda läbivad täna mõlemad Harjumaal olevad trassialternatiivid. Minu hinnangul tuleks kiiremas korras paika panna leevendusmeetmed. Rail Balticuga seonduvalt ei tohiks olukord kohaliku kogukonna jaoks minna hullemaks, seega peab pakkuma trassi talumise eest lisandväärtust. Riigil tuleks luua korralik motivatsioonipakett: näiteks, et arendatakse kohalikke maanteid, kergliiklusteid. Kompenseerimise meetmena tuleks see kõik kaardistada. Mina näen, et piirkond, mis rongi talub, peaks saama täiendava investeeringu.

Lisaks peab tagama, et kui ikkagi minnakse tiheasumisse, siis ümbersõidud ei pikeneks, vajadusel tuleb rong suunata kasvõi maa alla ja tagada korralikud müratõkked.

Kui kahest kaardile jäänud versioonist valitakse lõpuks Uuesaluga külgnev alternatiiv, siis selle trassi puhul tuleb ette näha peatused, kus saaks liikuma hakata ka kohalik transport. Sel juhul tuleks peatused kokku leppida ja kaardistada, kuidas seda siduda kohaliku arenguga.

Aimur Liiva, Kiili vallavanem:

Kõigepealt müüdi RB projekti rahvale kui võimalust sõita kiiresti Tallinnast rongiga Berliini, mis juba iseenesest on nonsenss – Baltikumi rahvaarvul on sellise asja funktsioneerimise jaoks üks null lõpust puudu, tegelikult isegi enam. Protsessi käigus vajuski reisirongi teema tahaplaanile ja hakati rääkima kaubaveost. Samas ei oska keegi konkreetselt öelda, mis kaubad need on, kui palju ja kustkohast tulevad. Venemaalt saab raudteed mööda Euroopasse oluliselt otsemat teed kui läbi Tallinna, ning Soome majandus ei ole nii suur, et selle tarbeks oleks tegelikult Rail Balticut vaja, rääkimata Eesti või Läti omast. Kusagilt servast sekundeerib veel ka illusioon, et RB-ga hakkab kaasnema mingi kohalik liin, unistatakse nn Tallinna ringraudteest ja seda kõike olukorras, kus olemasolev raudteetaristu on kroonilises vahendite nappuses. Kokkuvõtteks – põhiküsimusele, miks üldse joostakse, on sisuliselt vastamata, aga seda peab tegema hästi kiiresti. Ainus regionaalpoliitiliselt mõistlik trass oleks olnud läbi Tartu ja Valga, see on paraku välistatud. Harjumaa kahest valikust on parem tiheasustust ning Tallinna vahetut rohevööndit vähem puudutav alternatiiv, mis läheb ida poolt.

Tarmo Lehiste, Vändra vallavolikogu esimees:

Trassivaliku viimased „otsused" tunduvad meie piirkonna neljale vallale ja siinsetele inimestele lihtsalt arusaamatud. Meid vintsutati poolteist aastat, käisime erinevatel koosolekutel, valdades tehti selgitustööd, suve lõpus käisid planeerijad ja maavalitsuse esindajad ka kohapeal oludega tutvumas. Seejärel andis maavanem teada oma valiku, mis küll mõnevõrra erines valdade endi pakutust, aga oli siiski mõistlik kompromiss.

Täna, pärast valitsuse niinimetatud nõuandvat soovitust, ei ole enam arusaadav, kas olulisem on pika protsessi tulemusena tehtud maavanema kaalutletud otsus või valitsuse pooletunnise koosviibimise järgne soovitus? Oleme jälle tagasi olukorras, kus inimesed koguvad allkirju ja loodavad, et valdade poolt kokku lepitud variant saab tagasi võrdlusesse.

Valitsuse poolt „soovitatud" variant poolitab julmalt elukeskkonda ja sõidab küladest keskelt läbi. Alternatiiv oleks kulgenud rohkem külade ja piirkondade piire mööda, see puudutaks vähem inimeste elukohti, era- ja põllumaid ega lõikaks suurima kohaliku tööandja lauta karjamaadest ära. Teiseks võimaldaks meie pakutud versioon tulevikus parimat kohta peatusele Tootsis, see asuks piirkonna inimestele harjumuspärases ja mugavas kohas, mitte keset raba.

Pärnu maavanema volitused lõpevad aasta lõpus ja raske on prognoosida, mis edasi saama hakkab, kes ikkagi lõplikult otsustab trassivaliku ja kui palju kohalike inimeste ja omavalitsuste soove arvestatakse. Meid pakutud variant täna ei rahulda ja jätkame võitlust, et ka kohalike soove arvestataks.

Lauri Luur, Are vallavanem:

Praeguse lahendusega ei saa rahul olla, Rail Balticuga meile pehmelt öeldes „tehti ära".

Suvel tutvustas Pärnu maavanem juhtkomitees terve maakonna osas lahendust, mis meile sobis. Ettepanek lähtus erinevate arutelude, vaatluste, trassialternatiivide hinnangute tulemusest. Reaktsiooni eriti ei järgnenud, tagantjärgi võib öelda, et see oli kurjakuulutav vaikus, sest Põhja-Pärnumaa osas ei soovitudki meie ettepanekuid arvestada.

Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi põhjendus, et otsuse tingis musta tooneku re pesa, näib siiski olevat otsitud. Peamine argument on siiski see, et meie poolt soovitud lahendus läheks kallimaks. Teiseks on märtsis tulemas valimised – Harjumaa osas lükati seepärast otsuse tegemine edasi, ent Põhja-Pärnumaalt pole otsustajatel niikuinii suurt häältesaaki oodata. Seega on siin tunda ka lihtsalt väikest valimiseelset „ärategemist" maavanemale.

Inimesi on tänane olukord muutnud vägagi nõutuks: kui trassivalikute osas sünnivad lahendid niiviisi poolsalaja, siis mida protsess jätkudes veel kaasa võib tuua näiteks leevendusmeetmete, läbipääsude või kompensatsioonide osas? Kogu protsess on külge saamas halba mekki, ei ole kindlustunnet, mis saab edasi.

Ka kompensatsioonide teema on keeruline. On kurb, kui otsitakse lahendust, mis jätaks ühelt poolt maja alles, ent kui inimese kinnisvara väärtus langeb drastiliselt, siis öeldakse, et midagi pole teha. Ka maa osas võib osades piirkondades tekkida olukord, kus kompensatsiooniks pakutav summa on väiksem kui see, millega inimene saaks soetada piirkonda analoogse maatüki. Kogu asi on ebaselge ja see ajab kohalikud inimesed marru.

Väljakutse:

kuidas õnnestuda miljardiprojektides

Läbi aegade on paljud sotsiaalsed inimgrupid säilinud just tänu arukate liidrite tegutsemisele. Unikaalsemad linnad ja riigid on üles ehitatud just nutika sotsiaalse juhtimise abil. Nii võiks see olla ka rahvusena demograafilises languses olevate eestlastega.

Täna tundub, et Eestis riigi tasandil arendatavad lennukad konstruktsioonid on kaugel ratsionaalsusest ja võiks isegi arvata, et mõtlemisest üldse. Nii on see läinud mitmete hiigelrahastusega nn miljardi-projektidega, nagu nt Koidula piirijaama väljaehitus (tänasel päeval töötab see vaid veerandkoormusega), Saaremaa süvasadam (nähakse suurt vaeva, et seda käigus hoida), õlitehased, kaevanduste arendamine Ida-Virumaal ja nüüd siis ka Rail Baltic, aga ilmselt ka Saaremaaa püsiühendus (millega saaks siiski veel uuesti, õigesti alustada, sest see on seni vaid paberil) ja „Talsinki-fix“ tunnel (mille puhul saaks samuti planeerimisprotseduure õigesti teha, kui vaid tahetaks).

Läbi mõtlemata planeerimispoliitika korral võetakse raha ja elu edendamise asemel see hääbub, sest püsikulud ja maksukoormus võtavad suure osa inimeste sissetulekutest.

Väldi, leevenda, hüvita

Mis peaks olema jätkusuutliku ruumikasutuse strateegilise planeerimise alus? Vanasti oli selleks tervikpildi nägemine, tasakaalu säilitamine ja minevikuvigadest õppimine, milleks oli vaja kaasata võimalikult palju huvirühmi ja kaaluda kõike põhjalikult. Tänapäeval näib selleks aga olevat võimalikult vaikselt tegutseda ning „lobistada” vaid rahastajaid ja otsustajaid.

Ka Rail Balticu puhul ei ole lähtutud tavapäraselt mujal maailmas kasutusel olevast kolmetasemelisest skeemist – alguses väldi; kui vältida ei saa, siis leevenda; kui leevendada ka ei saa, siis hüvita, et negatiivsed mõjud oleks vähemalt nullitud, parimal juhul aga positiivseks muudetud. Puudub ka tasakaalustatud analüüs trassi paiknemise osas.

Kui keegi väidab, et kaalutud on kõiki võimalikke trassikoridore, tuleks selles sügavalt kahelda. Pole ju avalikkuse ees põhjendatud näiteks trassialternatiive Tallinn-Tartu-Valga-Riia või Tallinn-Viljandi-Valga-Riia või Tallinn-Viljandi-Ikla-Riia. Kui midagi sellist üldse kaaluti, siis vaid finantsmajanduslikult ja leiti, et kuna sellised trassid ei tasu ära, siis jäävad need kohe kõrvale. Tasakaal tekib siis, kui kõik võimalikud trassid kaalutakse läbi nii majanduslikult, sotsiaalselt, looduslikult kui mõjude poolest.

Kui keegi väidab, et kaalutud on kõiki võimalikke trassialternatiive, siis tuleks selles sügavalt kahelda.

Milleks vajame Rail Balticut?

Rail Baltic eeldaks üldist pilti arvestavat kompleksanalüüsi teemal, miks on sellist taristut vaja.

AECOMi uuring on kaugel vajalikust komplekssusest ja tasakaalust, olles kaldu vaid finants-majanduslike analüüside poole. Veidi on arvestatud ka sotsiaalseid aspekte, kõige vähem aga looduslikku tasakaalu ja elamisväärset keskkonda ning tegevuse mõjusid kõigele eelmainitule.

Rail Balticu suurusjärku arendustegevuse planeerimine võiks käia järgmiselt: kõigepealt loodaks avaliku protsessina ning kõiki huvirühmi ja ekspertgruppe kaasates seaduslik alus sedavõrd mastaapse riikliku taseme planeeringu protseduuriks. Siis koostataks selle alusel samuti avaliku ja kaasava protsessina üleriiklik planeering, mis kaaluks läbi kõik samaväärsed suured strateegilised küsimused, sh rahvusvahelise taristu vajaduse. Alles seejärel saaks võtta ette konkreetse transporditüübi ja ruumilised aspektid. Ja oleks loomulik, et kõigis etappides oleksid protsessid proaktiivselt avalikud (st kaasamine poleks näiline, vaid meediakanalitest teatataks võimalikult häälekalt, et nüüd me alustame sellise asja arutamist ja kõik on oodatud osalema) ning kaasatud oleks võimalikult palju huvirühmi.

Praegu planeeritakse Rail Balticut samasugustel juriidilistel alustel ja samasuguse protseduuriga nagu iga väikearendust ja detailplaneeringut.

Rahataotluse sisseandmist Eesti loteriivõiduna käsitlemise asemel peaks kalkuleerima läbi projekti mõjud ja hindama selle regionaalseid aspekte.

Esimene sõnum dialoogi alustamisel oli see, et meil on tohutult kiire ja enam pole mahti midagi uurida.

Dialoog algas liiga hilja

Rail Balticu planeerimisel korraldas riik hanke, mille võitja valiti kõige soodsama pakkumuse alusel. Küsitavust tekitab asjaolu, et planeerija joonistab trassivariante, mida sama asutuse teised töötajad kaaluvad keskkonnamõjude osas.

Reaalset dialoogi avalikkuse ja ekspertidega alustati alles siis, kui oli juba otsustatud, et Rail Baltic tuleb teha (põhjenduseks seejuures on aga vaid tasuvuskaalutlus – see omakorda kaheldavatel alustel – mitte aga vajaduskaalutlus) ja et see tuleb teha just Tallinn-Pärnu suunal (täiesti põhjendamatult, sest muudel suundadel oli tehtud vaid kaheldava väärtusega tasuvusuuring, seejuures arvestamata trassi rajamise väliskulusid (kõik kulutused rajatistele ja ehituslikele muudatustele, mis on vajalikud nt keskkonnamõjude vältimiseks, leevendamiseks ja hüvitamiseks) ega tulevikukulusid (kõik kulutused, mis on vajalikud taristu käigushoidmiseks, hooldamiseks, seireks, kompensatsioonideks jne).

Esimene sõnum dialoogi alustamisel oli see, et meil on tohutult kiire ja enam pole mahti midagi uurida. Trassivalik on vaja kohe ära teha, sest muidu me Euroopast üldse raha ei saa. Vajalikud alusuuringud ning kaasamine oleks tegelikult pidanud algama paar aastat varem: nii oleks jäänud kõigil osapooltel piisavalt aega projekti süveneda ja ka mõistlikke kompromisse otsida.

Kiirustavad loodusuuringud

Kibekiire uuringute tegemine hõlmas ka elustiku uuringuid, mis tehti vaieldamatult sellist suurusjärku projekti jaoks liiga väheste välitöödega ja liiga suure rõhuga modelleerimisele.

Kujutage ette, et planeeriksite nt oma autoga ümbermaailmareisi (mida saate lubada endale üks kord elus) vaid prognoosides, et võib-olla selle tee ääres on kuskil ka mõni öömaja või tankla. Ega vist ei kipu oma isikliku rahaga küll nii umbkaudselt ümber käima. Just nii on aga juhtunud Rail Baltticu planeerimisega.

Seetõttu ongi sellise planeerimise tulemuseks umbkaudne hinnang, et umbes iga 10 kilomeetri tagant tuleb rajada ökodukt – roheline sild loomadele. Põhimõte, et ökodukte on vaja, on mõistagi õige. On aga selge, et selline plaan ei jõua rakenduseni ja seda teati ilmselt juba seda kirja pannes – see on kogu rajatise hinna ja leevendusmeetmete hinna proportsioonis selgelt kaldu ja avalikkusele põhjendamatu. Rääkimata sellest, et elusloodusele jaoks oleksidki need ökoduktid otsekui kogu vajalik leevendus, sest raudtee tarastamine ei ole leevendus elustikule, vaid leevendus taristule ja selle kasutajatele.

Käsitlemata on aga kõik, mis seondub veerežiimi muutustega taristutrassil ja sellest tuleneva eluapaigalise muutusega piirnevatel aladel, otse trassikoridori alla jäävad elupaigad ja kasvukohad, saaste (sh müra ja valgussaaste) mõjud elustikule, mis näiteks müra osas võivad avamaastikul ulatuda kuni kahe kilomeetrini taristust eemale. Kui neid leevendusi – millele lisandub ka lõpuks ehitamata jääv osa ökoduktidest – aegsasti ei planeerita, tuleb nende maht tõsta hüvitusmeetmete hulka, sest muidu oleme taas kord loomas taristut, mille üldine jalajälg keskkonnas on endiselt tugevalt negatiivne, mitte aga tasakaalus.

Lauri Klein
zooloog, maastikuökoloogia magister

Ka Koidula piiripunkti ehitades ei osatud ette näha, et see hakkab tööle nii väikese koormusega. Foto: Andres Haabu

Müüt:
Nn. „Nabala trass” on kõige lühem ja inimtegevust kõige vähem kahjustav.

Tegelikkus:
Kõige lühem on olemasolev raudteetrass 12A läbi Liiva ja Männiku (60,98 km). Üle Nabala kulgevad trassid 10A ja 10E on vastavalt 67,85 km ja 69,25 km. Ringteest põhja pool ja Nabalast läänes asuv trass 16D/B+14C/G on 68,39 km – lühimast Nabala trassist 540 meetrit pikem. Trassikoridori jäävate elamute arv on mõlema viimatimainitu puhul sarnane.

Müüt:
Euroopa väävlidirektiivi jõustumisel 2015. aastal kallineb laevatransport kuni 40% (MKM, september 2013). See suurendab raudteetranspordi kasumlikkust veelgi.

Tegelikkus:
Laevatransport kallineb kuni 10%, sest a) võtab kasutusele uued tehnoloogiad ja b) puhtam kütus pole prognoositud sel määral kallim.

„Oleksite“ aukartustäratav hulk

1. Rail Balticu eeltööd oleksid pidanud algama ammu enne rahastusvõimaluse planeerimist, oleks pidanud kaaluma läbi kõik aspektid küsimustes, miks, kellele ja millal, enne, kui oleks jõutud üldse küsimuseni, kus ja kuidas.
2. Õppima oleks pidanud teiste ja endi vigadest ja õnnestumistest ning analüüsima, et mida on üldse Euroopas ja maailmas sarnast tehtud. Läbi oleks pidanud kaaluma, kuidas ja kellele Eestis selline suurprojekt kõige suuremat kasu toob ja kes kahju kannatab.
3. See oleks pidanud olema ruumis tasakaalustatud projekt, kus oleks tehtud vajalikud modelleerimised ja arvutused, selgitamaks optimaalseimat taristupilti Eestis, sh arvestades asustuse ning keskkonna mustreid, trende ja neist tulenevaid vajadusi.
4. Ruumilisel planeerimisel ja keskkonnamõjude hindamisel oleks pidanud arvestama reaalsete alternatiividega kogu Eesti ulatuses, mitte vaid variatsioonidega ühel juba valitud, lühimal trassil. Seejuures oleks tulukuse juures pidanud kaaluma kõiki tulusid ja kulusid nii ruumis kui ajas, mitte vaid otseseid majandustegevuse tulusid ja rajamiskulusid ajaliselt ebaühtlaselt (tuluprognoosid on olnud küll ettevaatavalt ajas, aga kuluprognoosidesse on ajafaktor vaid ajuti sisse lipsanud).
5. Mõjude ja meetmete vajaduse hindamisel oleks pidanud nägema tervikut ja rakendama tasakaaluprintsiipi – kõigepealt väldi, kui vältida ei saa, siis leevenda, kui leevendus pole tasakaaluks piisav, siis hüvita ja arvesta iga etapi juures sisse võimalus lahendada probleeme positiivsel viisil (nagu nt Inglismaal, kus kiirteede kohal olevatele liiklusmärkide raamidele on loodud pistrikele eraldi pesapaigad ja seeläbi nende arvukust isegi suurendatud).
6. Ja kõige olulisem on igas planeerimise etapis kaasata võimalikult palju erialaeksperte. Samuti on üliolulline kaasata avalikkust võimalikult varases faasis. Planeerija ja projekteerija ei tohi karta kriitikat, see on enamasti lõpptulemusele vaid kasuks.

Rail Balticut kavandatakse vigase uuringu järgi

Rail Balticu (edaspidi RB) tänaste tegevuste aluseks ja arutluste kõige tugevamaks argumendiks on AECOMi poolt koostatud uuring. Priit Humal on välja toonud vead, millest tingitud moonutuste tõttu on uuringus eelistatud Pärnu kaudu kulgevat uut trassi.

Kui AECOMi vead parandada, siis selgub, et Rail Baltic oleks soodsam ehitada läbi Tartu-Valga ja olemasoleva trassi kõrvale. Vigane tasuvusuuring ei tee kahju üksnes Lõuna-Eesti ja Pärnu regioonile, vaid muudab ebatõenäoliseks ka Euroopa rahastuse. Samuti suurendab vigane tasuvusarvutus reaalset ohtu, et projekt on maksumaksja raha raiskamine. Ruumipuudusel on siin avaldatud ainult üks 20-nest väljatoodud veast. Kogu analüüs on avaldatud kodanikuliikumise ARB kodulehel: www.avalikultrailbalticust.ee/AECOM.

Trassikoridoride ehitusmaksumusi on uuringu ingliskeelses versioonis võrreldud tabelites 122-125 (lk 165-168 vol 2), kus ühiku hindasid pole põhjendatud, vaid on lihtsalt tabelisse kirjutatud. Kõige suurema osa ehitusmaksumusest moodustab raudteetrassi ehitus, mille arvutused on tehtud järgmiste ühiku hindadega:

- 4 mln €/km tavatrass maapiirkonnas;
- 4,5 mln €/km eeslinnades:
- 5 mln €/km linnades.

Tabelist on näha, et need ühiku hinnad ei sisalda raudtee elektrifitseerimist, mis lisandub kilomeetri maksumusele hinnaga 1 mln €/km.

Oluliselt teistsugune kilomeetri ehitamise maksumus selgub trassi ühiku hinna kalkulatsioonis (tabel 99 lk 239 vol 1), kus on koos **elektrifitseerimise** kuluga saadud tavatrassi maksumuseks:

- 3 mln €/km tavatrass maapiirkonnas;
- 3,5 mln €/km eeslinnades:
- 4 mln €/km linnades.

See on 2 mln €/km odavam kui trasside võrdlemisel.

Tasuvusuuringute ehitusmaksumuse arvestuses on Pärnu kaudu kulgeva trassi jaoks kasutatudki väiksemaid ühiku hindasid. Trassikoridoride võrdlustabelites olevale punase (Pärnu kaudu) trassi maksumuse arvestusele on analoogne vähendatud kilomeetri maksumusega kalkulatsioon tabelites 100 (lk 240 vol 1) ja 105 (lk 245).

Trassikoridoride võrdluses kõige suurema komponendi arvutustes vale hinna kasutamise tõttu on kõigi trasside maksumused suurenenud 2 mln €/km, mis toob kaasa ühe terve trassikoridori kohta **ca 1,5 miljardit eurot suurema ehitushinna.** Kuna trassid pole võrdse pikkusega, siis ei mõjuta see viga kõiki trasse ühel määral. Kõige vähem on kallinenud punane Pärnut läbiv trass - 1,46 miljardi võrra ning kõige enam Tartut läbiv roheline trass 1,77 miljardi euro võrra. **Pärnu ja Tartu trassi kallinemise erinevus on 314 miljonit eurot Tartu trassi kahjuks**, mis moodustabki põhilise osa 447 miljoni euro suurusest ehitushinna erinevusest, mida trasside võrdluses presenteeritakse. **Kui võrdlustabelites oleks kasutatud trassi maksumusena hinda, mida on tasuvusarvutustes põhjendatud, oleks Tartut läbiv roheline trass 133 miljonit eurot kallim kui eelistatud punane trass.**

Table 122 – Initial Capital Cos

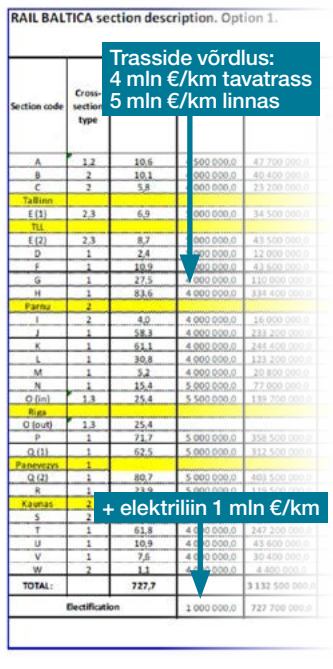
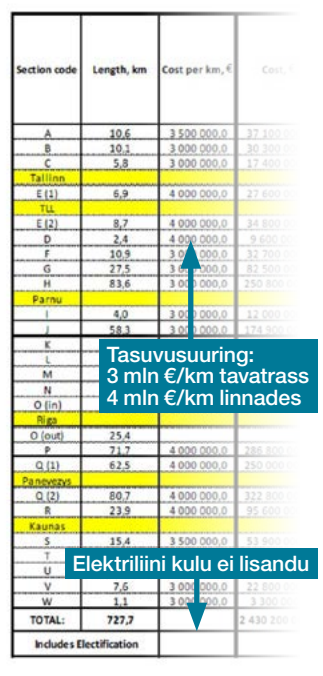


Table 105 - Total CAPEX



MKM-i selgitus koos Priit Humala kommentaaridega

MKM: Võrdlete trasside ehitusmaksumusi tabelites 122-125 (lk 165-168 vol 2) punase kui optimaalseima trassi ehitusmaksumusega tabelis 99, 100 ja 105 (lk 239-245 vol 1). Väidate, et trassikoridoride võrdluses kõige suurema komponendi arvutustes vale hinna kasutamise tõttu on kõigi trasside maksumused suurenenud 2 mln €/km, mis toob kaasa ühe terve trassikoridori kohta ca 1,5 miljardit eurot suurema ehitushinna. Kuna trassid pole võrdse pikkusega, siis ei mõjuta see viga kõiki trasse ühel määral. Kõige vähem on kallinenud punane Pärnut läbiv trass - 1,46 miljardi võrra ning kõige enam Tartut läbiv roheline trass 1,77 miljardi euro võrra. Pärnu ja Tartu trassi kallinemise erinevus on 314 miljonit eurot Tartu trassi kahjuks, mis moodustabki põhilise osa 447 miljoni euro suurusest ehitushinna erinevusest, mida trasside võrdluses presenteeritakse. Kui võrdlustabelites oleks kasutatud trassi maksumusena hinda, mida on tasuvusarvutustes põhjendatud, oleks Tartut läbiv roheline trass 133 miljonit eurot kallim kui eelistatud punane trass.

Juhime tähelepanu, et tabelid 122-125 (vol 2) näitavad esialgset ehitusmaksumust (Initial Capital Cost) nelja trassi võrdlemise eesmärgil. Seda tehti analüüsi esimeses etapis, et välja selgitada see trass, millele tehakse põhjalikum analüüs. Analüüsi teises etapis keskenduti optimaalseimale ehk punasele trassile, mille kohta esitati juba täpsustatud ehitushind (Capital Cost) (tabelid 100 ja 105 vol 1).

Väidate, et Pärnu kaudu kulgeva trassi jaoks on kasutatudki väiksemaid ühiku hindasid ja et võrdluses on kasutatud vale hinda. See on ekslik väide, sest trasside omavahelises võrdluses on ühikuhinnad samad. Siin ei ole midagi pistmist „õige“ või „vale“ hinnaga. Võrdluses kasutatud hind on esialgne, mida kasutati analüüsi esimeses etapis, ning analüüsi teises etapis optimaalseimana väljavalitud trassi puhul kasutati täpsustatud ehitushinda.

Priit Humal (PH): Ma ei ole väitnud, et trasside omavahelises võrdluses (Initial Capital Cost) oleks erinevate trasside puhul kasutatud erinevaid ühiku hindasid. Kirjutasin, et tasuvusuuringute (Capital Cost) osas on Pärnu trassi jaoks kasutatud väiksemaid ühiku hindasid.

MKM: Kui jagada võrdluses kasutatud trassi kogumaksumus (sh maahind, sillad, viaduktid, terminalid) punase ja rohelise trassi pikkusega, siis nähtub, et punase ja rohelise trassi kilomeetri hinna vahe on 11,5 % punase trassi kahjuks. Punase trassi km hind on 6,711 mln € (4 886 156 875 / 728=6 711 754) ja rohelise trassi km hind on 6,02 mln € (5 328 478 500 / 885 = 6 020 879).

PH: 728 km ei ole õige punase trassi pikkus. 727,7 km, mis AECOM on tabeli alla kirjutanud, sisaldab ka rongi edasi-tagasi sõitu samal trassil Riiga ja tagasi (lõik O (out)). Õige punase variandi ehituslik pikkus on 702,3 km.

MKM: Osa erinevusest tuleb näiteks sellest, et punase trassi puhul on arvestatud 400 mln € Riia veehoidla sillaks, rohelise puhul on lühemat silda vaja üle Daugava jõe, mis on hinnatud poole odavamaks.

PH: Väikesed vormistusvead põhjustavad vahel suuremaid vigu. Kuna AECOM on oma tabelis andnud suured numbrid euro või sendi täpsusega, on see Teil nullide lugemisel eksituse tekitanud. Daugava jõe silla maksumus on AECOMi tabeli põhjal 20 mln €, seega mitte „poole odavam“, vaid 20 korda odavam kui veehoidla ületus.

MKM: Samuti on rolli mänginud see, et punase puhul on 521 ristumist maanteedega, rohelise puhul 450.

Kuigi kõigi kulude jagamisel km peale tuleb rohelise trassi hind km kohta odavam on selle kogumaksumus suurem, kuna ta on lihtsalt nii palju pikem.

Rohelise trassi kohta ei ole punasega samaväärset täpsustatud ehitushinda (sh maa, sildade, depoode, terminalide jms hinda).

PH: Initial Capital Cost tabelites on olemas kõigi trasside kohta maa, sildade ja terminalide maksumus. Terminalide ja sildade (va punasel trassil veehoidla ületus, mida rohelisel trassil nagunii pole) maksumust pole täpsustamise käigus muudetud. Maa hinda on küll täpsustatud, aga kuna see puudutab eelkõige Tallinnat ja Riiat, kust mõlemad trassid läbi lähevad, siis maa hinna muutus ei muuda trassikoridoride võrdlemise tulemust märkimisväärselt.

MKM: Kui võtame aga rohelise trassi maksumuse aluseks punase trassi täpsustatud km hinna 4,86 mln € (3 538 931 900 / 728 = 4 861 170), siis on tulemuseks see, et rohelise trassi kogumaksumus oleks 4 302 135 620 € (4 861 170 x 885 = 4 302 135 620). See on 763 203 690 € kallim punasest trassist. Kui aga arvestada, et rohelise trassi täpsustatud km hind on 11,5% soodsam täpsustatud punase trassi km hinnast (suhtarv esialgsest võrdlusest), siis on tulemuseks rohelise trassi maksumus 3 859 294 725 € (885 x 4 360 785 = 3 859 294 725), mis tähendab, et roheline on punasest kallim 320 326 825 €. Kui võtame vaid jooksev km hinna (arvestamata maad, sildasid, viadukte, terminale jne), siis punase trassi keskmine jooksev km hind on 3,338 mln € (2 430 200 000 / 728 = 3 338 187).

Rohelise trassi hind (885 x 3,338 mln = 2 954 295 330) oleks seega punasest 524 mln € kallim. Seega jääb arusaamatuks Teie väide, et „kui võrdlustabelites oleks kasutatud trassi maksumusena hinda, mida on tasuvusarvutustes põhjendatud, oleks Tartut läbiv roheline trass 133 miljonit eurot kallim kui eelistatud punane trass.“

Kui arvestada, et keskmine km hind on mõlema trassi puhul sama sõltumata selle suurusest (nt kas 4 mln €/km või 6 mln €/km), siis on tulemuseks see, et punane trass on 21,56% odavam, kuna ta on lihtsalt 21,56% lühem rohelisest trassist. Trasside hind ei kujune aga üksnes pikkusest, vaid ka ehitustehnilisest keerukusest ja läbitava maastiku omapärast, mis AECOMi uuringus on kajastatud erinevate tüüplõikude erineva hinnaga, sildade erineva arvuga jne. Eesti planeerimiskonsultandi praeguse hinnangu kohaselt on km hind täna planeeritaval trassil 4 kuni 6 mln €/km, mõnes keerukamat lahendust nõudvas kohas isegi veel rohkem. See tähendab, et see on üsna täpselt võrreldavas suurusjärgus AECOMi prognoositud hinnaga.

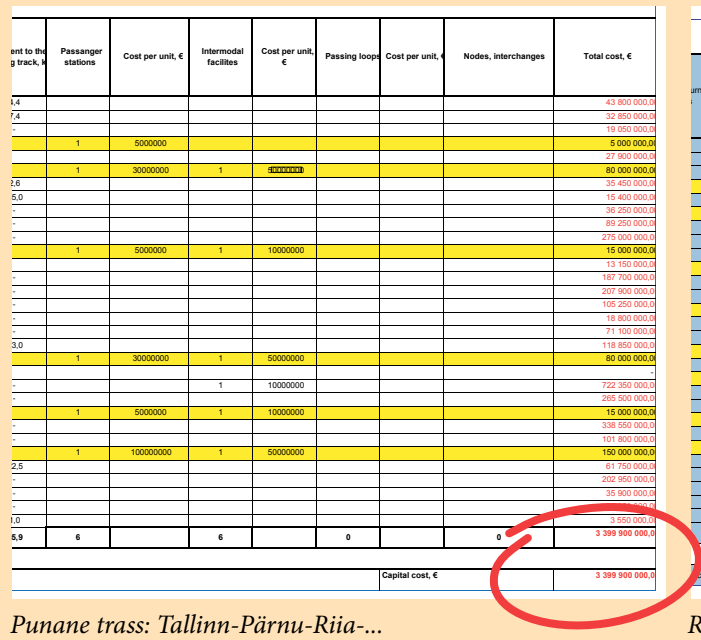
Priit Humala kommentaar:

Kõik eelmainitud eksimused ei mõjuta oluliselt arutluse lõpptulemust, olulisem probleem on keskmiste hindade arvutamisega. Keskmiste kaudu arvutamisel peab olema väga tähelepanelik matemaatiliste tehetega, et mitte jõuda mõttetuseni. Paraku olete arvutuskäigus võtnud punase trassi Capital cost kogusummast arvutatud keskmise kilomeetri hinna, mis sisaldab ka veehoidla ületust ning depoosid, ja korrutanud seda trassi pikkuste erinevusega. Piltlikult öeldes arvutate selliselt rohelisele trassile natuke enam veehoidla ületust, depoosid, jaamasid jne.

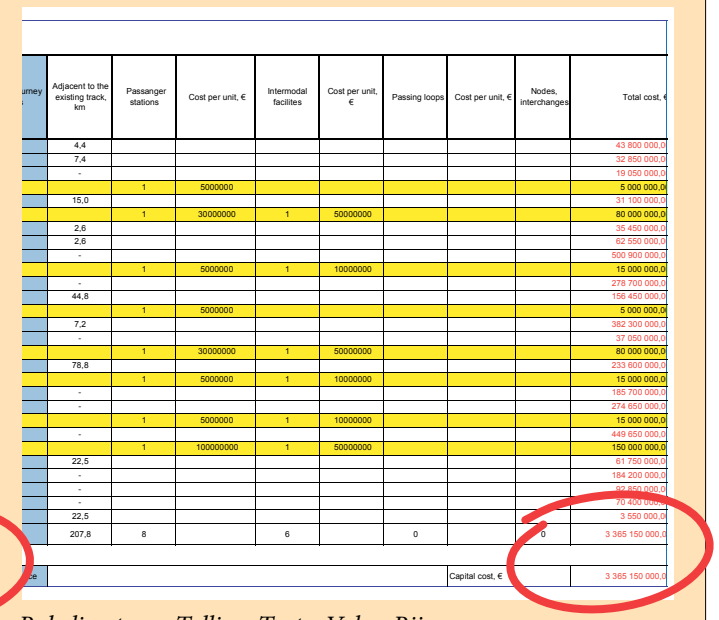
Isegi õigel rakendamisel on keskmiste kaudu arvutamine suurema üldistusastmega kui tabelid, seega peaksime jääma vähemalt sellise detailsusastme juurde nagu on AECOMi uuringus trasside võrdlusel kasutatud. Ilmselt on minu analüüsis esitatud selgitus kilomeetrihinna mõju kohta jäänud arusaamatuks. Selle paremaks esitamiseks olen kandnud AECOMi poolt tasuvusarvutuste osas täpsustatud raudteekilomeetri ehitusmaksumused trassikoridoride võrdlustabelitesse, mille esitan punase ja rohelise trassi kohta.

Lisaks kilomeetri ehitamise üldisele ühikhinna parandamisele vastavalt täpsustatud hinnale, olen parandanud ka Tartu-Valmiera vahelises lõigus ühikhinna maapiirkonna ühikhinnaks. AECOMi esitatud trassikoridoride võrdluses on selles piirkonnas kasutatud sama ühikhinda, mis on Riias või Tallinnas.

Tulemuseks on punase trassi maksumus 3 400 mln € ja rohelise trassi maksumus 3 365 mln €. Seega on esialgse (täpsustamata ja põhjendamata st meelevaldse) kilomeetrihinna kasutamisest tingitud viga lõpptulemuses veelgi suurem kui ma analüüsis kirjutasin. Selles, et erinevates uuringu etappides muutub täpsustamise käigus trassi ehitusmaksumus, pole midagi ebaloomulikku, kuid uuringu koostaja peab olema nii professionaalne, et kui täpsustatud hind erineb oluliselt esialgsest, tuleb varasemad tulemused ja ka järeldused kriitiliselt üle vaadata.



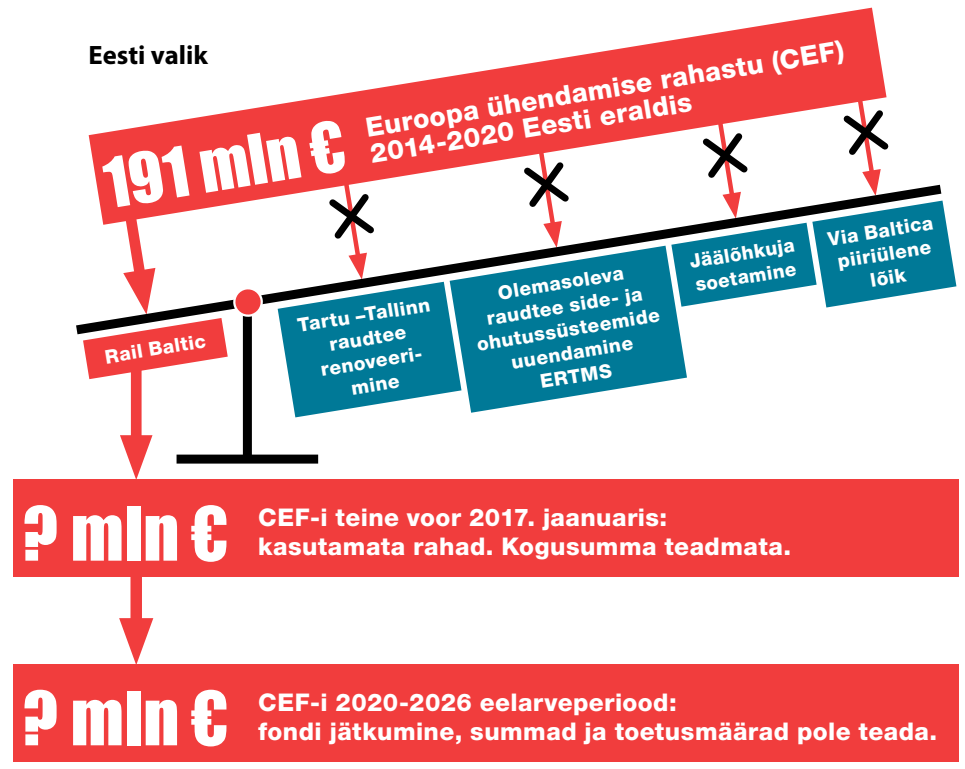
Punane trass: Tallinn-Pärnu-Riia-...



Roheline trass: Tallinn-Tartu-Valga-Riia- ...

Rail Baltic ehitatakse praeguse raudtee ja maanteede raha eest

Olemasoleva raudtee remondiks ja isegi kiiruste säilitamiseks pole vahendeid, kiiruste kasvust rääkimata. Rahapuudus venitab ka maanteede ehitused tulevikku. Hiigelinvesteering Rail Balticusse sunnib valikuid tegema.



Pikka aega on avalikkus ajakirjanduse kaasabil olnud arvamusel, et Euroopa Liit annab lõviosa Rail Balticu ehituseks ning alles viimasel ajal on hakatud rääkima, et pool ehitusmaksumusest ehk 500 miljonit eurot tuleb Eestil endal panustada. Kas Eesti paneb oma osa otse riigieelarvest või laenu kasutades, sellel pole sisulist vahet. Seda raha – nii eelarvelist kui laenuraha – saaks kasutada mõne teise transpordiprojekti rahastamiseks, näiteks olemasoleva raudtee kiiruste suurendamiseks, Via Baltica, neljarealise Tallinna-Tartu maantee või Saaremaa silla rajamise finantseerimiseks.

Põhjalikumalt uurides selgub, et ka Euroopa Liidu antav „teine pool" tuleb Eesti-siseste transpordiprojektide arvelt. Teadaolevalt on ELi raha jagatud eri sihtotstarbega fondidesse. Kõigis fondides on raha jagatud riikide suuruse järgi eraldisteks. Riikide eraldiste suurus ei sõltu projektide prioriteetsusest või ettevalmistuse kvaliteedist. Fondide sihtotstarbe poolest saab Rail Balticut rahastada: Euroopa Regionaalarengu Fondist (ERF), Ühtekuuluvusfondist (ÜF) ja Euroopa Ühendamise rahastust (CEF).

Kahel esimesel on laiem kasutusvaldkond: ÜF ja ERF-i raha saab kasutada ning seda kasutataksegi mitmesuguste projektide rahastamiseks. Kasutataks rohkemgi, kuid paljudel juhtudel osutub piiravaks asjaoluks riigi eraldise suurus, mille tõttu peab kärpima projekte väiksemaks või sageli neist ka loobuma.

CEF on uus fond, mis on kokku lepitud selleks eelarveperioodiks ja sellest saab rahastada eelkõige raudteed. Eelmärgitud projektidena on selles fondis kirjas Tartu-Tallinna raudtee kiiruse suurendamine ja RB. Praegu on Eesti teinud sisemise otsuse: Eesti eraldis 191 miljonit eurot kasutatakse täielikult RB ehituseks ning Tartu-Tallinna ja teiste raudteede jaoks võetakse 100 miljonit eurot ÜFist. Samas on ÜFi raha kasutusvaldkond laiem ning sealt saab rahastada ka maanteede ehitust. Praegu-se otsuse alusel peab kulutama osa ÜFi raha raudteele ja nii jääbki selle võrra maanteedele vähem raha.

Eesti ise palju valida ei saa

CEFil on põhimõtteliselt ette nähtud ka teine voor, mis avaneb aastal 2017. Selles pole riikide eraldisi ja see sisaldab kasutamata jäänud raha. Kuid on küsitav, kui palju sinna raha jääb, sest Euroopa raudteeprojektide rahastamisvajadus on palju suurem kui CEFi kogumaht. Igatahes oleks ainult see – ilma riiklike eraldisteta teine voor – õige koht RB raha taotlemiseks. CEFi esimese vooru riiklikku eraldist tuleks kasutada olemasoleva raudteevõrgu kordategemiseks.

Juhul, kui RB taotlus millegipärast ei leia toetust, jätab Eesti lihtsalt kasutamata 191 miljonit eurot raudtee korrastamise raha.

Praegu, kui RB lõplik tasuvusuuring pole veel valmis ja teostatavus pole 100% kindel, on lubamatu, et majandusministeerium ei esita paralleelselt RB-ga Eesti eraldise kasutamiseks taotlust Tallinn-Tartu raudtee kiiruse suurendamiseks. Juhul, kui RB taotlus millegipärast ei leia toetust, jätab Eesti lihtsalt kasutamata 191 miljonit eurot raudtee korrastamise raha.

CEFi raha on oluliselt vähem kui RB jaoks vaja, ning kuigi järgmiseks ELi eelarveperioodiks pole seda kokku lepitud, räägivad majandusministeeriumi ametnikud juba ka sellest, et see potentsiaalne raha kulutatakse RB jaoks. Lisaks sellele, et pole mingit kindlust ELi tulevaste eelarveperioodide finantseeringute suhtes, on riskiks ka Eesti majanduse areng. ÜFist ja CEFist saavad toetust eelkõige piirkonnad, mille SKP on alla 75%-90% EL keskmisest (sõltuvalt meetmest). Käesoleval eelarveperioodil on näiteks Varssavi piirkond selle piirmäära juba ületanud. Mingit toetust saavad ka rikkama piirkonna projektid, aga abi protsent on neile oluliselt väiksem ning kogu rahasumma samuti väike. Näiteks Taani ja Saksamaa vahelise raudtee ja maantee tunneli tasuvusuuringus arvestati ELi toetuseks konservatiivselt 10%, kuigi lootust on saada mõnevõrra rohkem.

Igal juhul peab Eesti Rail Balticut rajama asudes olema valmis selleks, et põhiline osa kuludest tuleb kanda riigieelarvel. Arusaadavalt jääb ehitusmaksumusega võrdne summa ehitusi kuskil mujal Eestis tegemata.

Igal juhul peab Eesti Rail Balticut rajama asudes olema valmis selleks, et põhiline osa kuludest tuleb kanda riigieelarvel.

Mida Eesti võidaks Rail Balticust olemasoleva raudtee asemel?

Uus Rail Balticu trass kulgeb mööda hõredamalt asustatud piirkondi ja seega on selle positiivne mõju inimeste liikuvusele tagasihoidlik, võrreldes olemasoleva raudtee kiiruse suurendamisega. Sellisele järeldusele on jõudnud mõlemad Rail Balticu teemal tehtud uuringud (COWI 2007 ja AECOM 2011). Otsetrassi võiksid eelistada kaugreisijad ja turistid, kes Tallinna ja Kesk-Euroopa vahel sõidavad. Siiski näitavad sellekohased uuringud, et Euroopas eelistavad reisijad rohkem kui kolm tundi kestvatele rongisõitudele lennukit. Mingisugune hulk turiste kindlasti jõuab rongile, aga hooaegadest sõltuvale ja väiksearvulisele turistide hulgale ei saa rajada püsivat rongiühendust.

Euroliidu reeglite kohaselt ei või riik oma asukoha ja raudteevõrgu pealt kasumit teenida.

Reisirongide käigushoidmise eelduseks on piisav hulk igapäevaseid pendelreisijaid. Kuna suurem hulk pendelreisijad jääb praeguse raudtee koridori, mille korrastamiseks ning kiiruse tõstmiseks vahendeid pole, suundub järjest suurem osa reisijad autodesse ning bussidesse, suurendades CO_2 emissiooni.

Kui Eesti kaotab reisiliikluses, siis kas seda ehk kompenseerib kaubavedudelt saadav tulu? Kõigepealt peab arvestama, et Euroopa Liidus on kaupade liikumine prioriteet ja raudteevõrk on allutatud sellele prioriteedile. See tähendab, et reeglite kohaselt ei või riik oma asukoha ja raudteevõrgu pealt kasumit teenida. Euroopa direktiiv määrab, et raudtee kasutustasu arvutamisel, mis ongi raudtee omaniku (näiteks riigi) ainuke otsene tulu raudtee omamisest, ei tohi see sisaldada isegi kõiki otseseid kulusid, rääkimata tulu teenimisest.

Siinkohal loetelu kuludest, mida ei või raudteeinfrastruktuuri kasutustasuga katta:

a) kogu võrgu üldised kulud, sealhulgas palgad ja pensionid;

b) kapitalilt makstav intress;

c) rohkem kui üks kümnendik kuludest, mis on seotud ajakava, liinide jaotamise, liikluse korraldamise, rongiliikluse dispetšjuhtimise ja signaalimisega;

d) info-ja kommunikatsiooni või -telekommunikatsiooniseadmete kulumine;

e) kinnisvarahalduse kulud, eelkõige seoses omandamise, müümise, lammutamise, saastatusest puhastamise, maa rekultiveerimise ja rentimise ning muude kinnisasjadega;

f) sotsiaalteenused, koolid, lasteaiad, restoranid;

g) loodusõnnetuste, õnnetuste ja teenuse osutamise häiretega seotud kulud.

2010/0253 (COD) C7-0268/10

Kõik kulud, mida ei või katta rongioperaatorite käest küsitava raudteeinfrastruktuuri kasutustasuga, tuleb maksta raudtee omanikul ehk maksumaksjal. Kui ronge ei sõida, jääb kasutustasu saamata ja hoolduskulud ning laenumaksed tuleb tasuda maksumaksjal. Kui ronge sõidab rohkem, siis saavad lubatud otsekulud kaetud kiiremini, mistõttu ühe rongikilomeetri hinda tuleb vähendada, et kasumit ei tekiks. Samas suurenevad liikluse kasvades kasutustasuga katmata (näiteks avariide likvideerimise) kulud ning need tuleb kanda omanikul ehk maksumaksjal. See on kummaline olukord. Kui seni on kaubavedude eest makstava raudteeinfrastruktuuri kasutustasu eest saanud raudteed korras hoida ka reisirongiliikluse jaoks, siis Rail Balticu tasudesse ei saaks praegust raudteevõrku kirjutada.

Kaupade ja ettevõtete jaoks on raudtee „kunstlik mere või jõe asendus" seal, kus merd või jõgesid pole. Nii nagu oli ja on meil idanaabriga kaubavahetuses raudtee olulisel kohal.

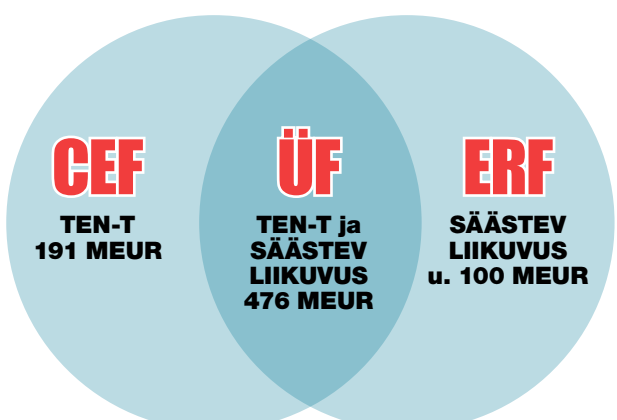
Rail Baltic, mille kaudu vedu on isegi pikem kui laevaga, on majanduslik nonsenss.

Ka suure osa Euroopa piirkondade vahelisel kaubavahetusel on mere ja jõgede kasutamine võimatu. Itaaliast Põhja-Saksamaale on mere kaudu küll suur ring, aga siiski mõistlik ja kasutatav merevedu. Samas Poolast Ungarisse on raudtee väga oluline. Sisemaal mereäärsega sarnase logistika võimaldamine ja takistamatu ligipääs merele ongi raudtee arendamise ja maksumaksja poolt kohustusliku doteerimise põhjus.

Raudtee pole küll nii soodne ja keskkonnasõbralik kui meretransport, kuid on ökoloogilisem kui autotransport. Mööda mereäärseid sadamaid kulgev Rail Baltic, mille kaudu vedu on isegi pikem kui laevaga, on majanduslik nonsenss, olles sisemaal toimiva ELi põhimõtte formaalne ülekandmine hea mereühendusega piirkonda. Ka La Manche'i tunnelis ja Öresundi sillal pole samal põhjusel mõtet rääkida kaubaveost rongidega.

Priit Humal
ettevõtja

2014-2020 Euroopa Liidu poolt Eesti transpordiprojektidele eraldatud raha



Sagedamini kasutatavaid lühendeid:

TJA

Tehnilise Järelevalve Amet, valitsusasutus Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi valitsemisalas. TJA tegeleb eri valdkondade, mh raudtee-ehituse, raudteeveeremi ja raudteeliikluse ohutuse suurendamisega, teenuste ja toodete usaldusväärsuse tõstmise ning piiratud ressursside kasutuse korraldamisega. (www.tja.ee)

KSH

Keskkonnamõju Strateegilise Hindamise eesmärk on arvestada keskkonnakaalutlusi strateegiliste planeerimisdokumentide koostamisel ja kehtestamisel, võimaldades sellega ennetada hilisemaid probleeme. Keskkonnamõju strateegiline hindamine viiakse läbi tõenäoliselt keskkonda oluliselt mõjutavate strateegiliste planeerimisdokumentide koostamisel, enne nende kehtestamist. KSH on kohustuslik üleriigiliste, maakonna- või üldplaneeringute koostamisel. (www.keskkonnaamet.ee)

AECOMi uuring

Konsultatsioonifirma AECOM Ltd. koostatud tasuvusuuring, mille tellisid Balti riigid ja mille eesmärk oli anda alus otsustamiseks, kas Euroopa standardrööpmelausega uue raudteeliini arendamine on otstarbekas. AECOMi uuringus kaaluti kokku nelja võimalikku trajektoorivarianti, sealhulgas kahte olemasoleva rongiliini koridoris, ja uuringu tulemusel hinnati kõige tasuvamaks marsruut Tallinn–Pärnu–Riia–Panevežys–Kaunas. (www.tja.ee, Wikipedia)

COWI uuring

Konsultatsioonifirma COWI A/S koostatud uuring, mille tellis Euroopa Komisjoni Regionaalpoliitika peadirektoraat. Uuringu põhjal oli parimate majandusnäitajatega, säästlikuim loodusele ja elukeskkonnale ning suurima mõjuga reisiliiklusele olemsoleva Tapa, Tartu ja Valga kaudu kulgeva trassi renoveerimine ja kiiruste tõstmine. (Wikipedia)

CEF

Euroopa Ühendamise Rahastu (ingl k. Connecting Europe Facility), taristufond, millest saavad toetust piiriülesed transpordi-, energia- ning info- ja kommunikatsioonitehnoloogia investeeringud. (www.struktuurifondid.ee)

Rail Baltic Eestimaa looduses: Vahe-Eesti loodusmaastiku vöö poolitaja

Rail Balticu kaherajaline tarastatud kiirtee on suurim üksik transpordiobjekt, mida Eestis kunagi on planeeritud, ning selle suurimad hädad tulenevad nii selle kulgemispiirkonna looduse iseloomust kui elektriliinide ning taradega taristust.

Kuigi arendaja ja keskkonnamõjude hindaja on tehnokraatlikult optimistlikud looduskõjude vähendamise osas mitmesuguste nippidega nagu ökoduktid ja läbipääsud, ei saa seda optimismi nendega jagada. Esimeseks probleemiks on, et sellises mastaabis tarastamist jms mõjureid pole varem Eestis keegi pidanud ei hindama ega nende mõjudega tegelema.

Oludes, kus planeeringu mõjude hindamiseks ja välitöödeks aega, kogemusi ja vahendeid selgelt nappis, ei ole kõiki alasid loodusväärtuste osas piisava põhjalikkusega suudetud isegi mitte kaardistada, sisulisest ja tõenduspõhisest mõjude hindamisest ja leevendamise võimalikkuse kontrollist rääkimata. Negatiivsete mõjude puudulik uurimine või nende alahindamine viib selleni, et kõiki olulisi mõjusid isegi ei tuvastata, nende leevendamisest rääkimata. Seega on kiirustamise, ekspertide ebapiisava kaasamise ning poliitiliste valikute tulemusel tekkinud oht, et tegelikult olulised mõjud ja nende tõttu projekti muutmine või kulukas leevendamine lihtsalt „unustatakse".

Kiirustamise, ekspertide ebapiisava kaasamise ning poliitiliste valikute tulemusel on tekkinud oht, et tegelikult olulised mõjud lihtsalt „unustatakse".

Hoiatavaks näiteks on kas- või Koidula raudteeterminalis müratõkete rajamata jätmine. Ja kuigi ühes ja samas asutuses töötavad planeerija ja mõjude hindaja näevad ette kõrge töödistsipliini ja kõikide leevendusmeetmete ning ökoduktide rajamise ranged reeglid, räägib praktika selle vastu.

Vaid mõned aastad on mööda sellest, kui Edelaraudteel keelati Pärnu-Mõisaküla raudtee ülesvõtmine kõrvalasuva kaitseala lindude pesitusperioodil. Eesti ettevõtjad olid muidugi leidlikud ning palkasid teed lammutama töövõtja, kellele „unustati" piirangutest teatada. Selle tulemusena surid niigi hävimisohus must-toonekure pesas pojad nälga, sest vanalinnud ei julgenud samal ajal pesa külastada.

Kes arvestab rohelise taristuga?

Looduskaitse nõuete ja vajadustega arvestamine sellistes oludes eeldab nii tundlike alade ja liikide puhul eriti kõrget eetikat ja täpsust. Ei tasu loota, et napi keeleoskusega Poola või Rumeenia võõrtöölised, kes rahvusvahelistel hangetel tavaliselt põhitöö teevad, saavad üldse aru, mida ja kuidas neil tuleb loodushoidlikult teha. Rahvusvahelise ehitajaskonna ning Eestist väljas asuva ettevõtte korral on vastutus enam kui kerge hajuma.

Kavandatava Rail Balticu trassi suurim probleem seoses looduskeskkonnaga on see, et tarade, traatide ja kiirrongidega raudtee on kavandatud kulgema valdavas osas piki Vahe-Eesti loodusmaastiku vööd. Selle näol on meil tegemist kunagise jääajajärgse mere ja järvepõhja alaga, kus soostunud tasane pinnamood ning vaene settepinnas on soodustanud suure ja tervikliku, metsade ja soodega kaetud loodusmaastiku vöö säilimist Iklast Lahemaani.

Tegemist on meie loodusgeograafiast tuleneva unikaalse rohelise taristuga: see on otsekui meie looduse selgroog, keskne liikumis- ja tugitelg, millest lähtuvad ühendusteed kõikides maanurkades säilinud loodusaladele ja mis tasakaalustavad inimtegevuse mõjul loodusväärtuste vähenemist mõnes neist piirkondadest. Need alad on rikkad nii suurulukite kui ka suurtel loodusmaastikel elutsevate tundlike lindude ja imetajate poolest, alates naaberriikides oluliselt haruldasematest suurkiskjatest ja lõpetades nahkhiirtega. Selles vöös asub palju kuivendamise ja vee reostamise suhtes tundlikke märgalasid ja veekogusid karstiallikatest lõhejõgedeni.

Sealjuures on küll üpris palju kõige väärtuslikumatest aladest võetud kaitse alla, ent nende hulgas on suhteliselt hästi esindatud vaid sooelupaigad. Metsad, eriti viljakad metsad, on pigem kaitstud väheste säilinud vanametsa kildudena või majandamiseks vähesobivate sooserva puistutena.

Uue laia raudteekordori sirgete trasside raadamine, kuivendamine, tarastamine ja kõik sellega kaasnev lööks tuhandete aastatega väljakujunenud ja üha suurenevale inimsurvele vaatamata püsinud hapra tasakaalu segamini kogu loodusmaastiku elustiku, eriti aga selle suuremates laamades veel säilinud tundlikumate liikide jaoks.

Karta võib, et läheb nagu tavaliselt: tehakse mõned ülemäärselt kallid ja ebaefektiivsed loomapääsud, mis üldises plaanis olukorda ei muuda, ning valdavas osas jäävad kahjud looduse kaela.

Riske tuleks täpsemalt hinnata

Kuna toetuste andja keskkonnastandardite täitmine peab olema tagatud, võib piki loodusmaastikku kiirraudtee rajamine osutuda täiendavalt nõutavate leevendus- ja hüvitusmeetmete tõttu väga kulukaks ning muuta ka Brüsseli praegust suhtumist suurkiskjate jahti ning minimaalsesse kaitsetegevusse. Ohtu saaks vähendada liikumiskiirust tundlikes kohtades oluliselt piirates, aga siis kaob ajavõit võrreldes praegusega.

Mõjub kummastavalt raudtee planeerijate järjekindel keeldumine trassi mõjusid kultuurmaastikus nt tunnelitega leevendada, ent samas nende näiline valmisolek rajada põtradele vajalikke 2 km pikkusega laugjaid, materjalikulukaid, kalleid ja soisel lauskmaal võõrkehade ja veetõketena mõjuvaid loomapääse (ökodukte); metsistele kümnete kilomeetrite kaupa pinnasest müratõkkeid; lõhejõgede juurde settebasseine või õlipüüdureid; taastama kümneid ruutkilomeetreid metsiste elupaiku või neid, teisi kanalisi ja lõhelasi kunstlikult paljundama? Ja mida mõeldakse veel välja karude talvitumisrahu, must-toonekure toitumisjõgede, nahkhiirte lennukoridoride, kaitstavate rähnide ja laululindude või lodulompide konnakontsertide kaitseks, selles osas jääb minu fantaasia nõrgaks.

Karta võib, et läheb nagu tavaliselt: tehakse mõned ülemäärselt kallid ja ebaefektiivsed loomapääsud, mis üldises plaanis olukorda ei muuda ning valdavas osas jäävad kahjud looduse kaela.

Valutuimad olemasolevad koridorid

Kui vedada raudtee suurtest loodusmaastikest mööda, siis on lihtsam ja selgem eristada ka neid ühendavaid loomade liikumiskoridore ning vastavaid loomapääse ja -tunneleid planeerida. Suures metsalaamas on loomade liikumismustreid oluliselt raskem määrata.

Kui meie rohe- ja kaitsealade võrgustiku kaarti vaadata, siis oleks kõige valutum kiirraudteed planeerida kas olemasolevas Tapa-Tartu-Valga koridoris või tulla sellega metsavöösst läbi praeguse Türi-Viljandi raudteeliini piirkonnas. Viimases hädas võib kasutada loodusmaastike lääneserva Via Baltica maantee koridoris, mille keskkonnaprobleemid ja loomade üha kasvav hukkumine vajavad samuti lahendamist.

Suured kiirused, suured probleemid

Läbi Eesti loodusmaastike selgroo kulgev kiirraudtee on kurjast paljudel põhjustel:

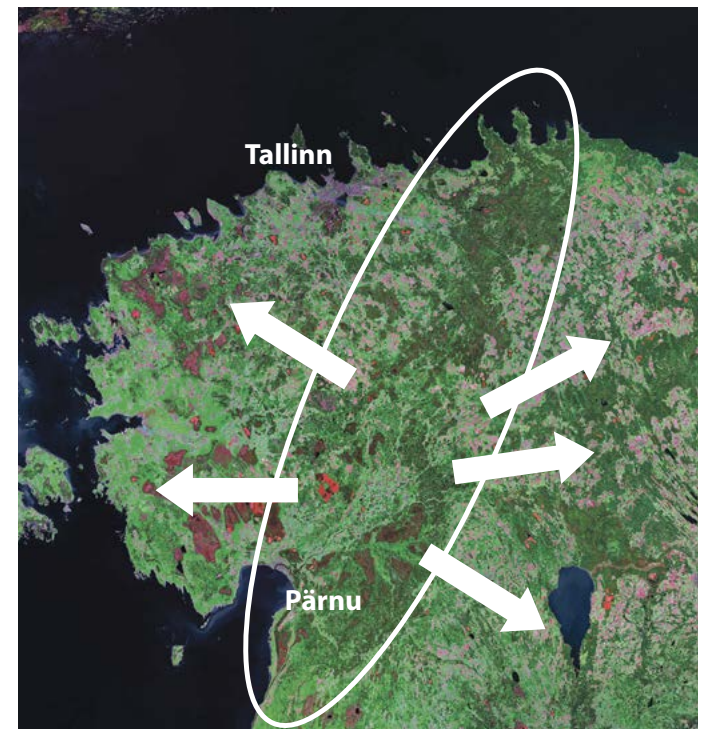
Suured kiirused nõuavad täisulatuses kahte noolsirget rööpapaari, kahte elektriliini ja kahte tarandikku ning kuivenduskraavi nende servas. Isegi kui loomade liikumismured saavad lahendatud, on tarandike ja elektriliinide rajamine metsalindude kaitsealade servades riskantne tegevus.

Olemasolevad kaitsealad on lisaks imetajatele olulised tugipunktid ka haruldastele ja tundlikele linnuliikidele. Ja samas on nii lindudele kui nahkhiirtele sageli tähtsad ka metsalagendikud või tänapäeval teed, jõekoridorid ja servaalad – seal veedetakse sageli üpris palju aega kas toitu jahtides, territooriumite piire kontrollides või lauldes, mineraalaineid ja seedekivikesi või munakurna jaoks kaltsiumi hankides.

Paljud liigid on kõige aktiivsemad just varahommikuses (rähnid, kanad) või hilisõhtuses hämaruses (kakud, öösorrid, nahkhiired). Seega on sinna pääsu takistavad ja raskesti märgatavad võrkaiad ning elektriliinid tõhusad tapavahendid.

Näiteks Šotimaal on jõutud selgusele, et metsiste elupaikades on hirvede eest metsakultuuride kaitseks rajatud võrkaedade surmav mõju liialt kõrge ning asutud aedu eemaldama.

Otsesuunas ebaterava nägemisega ning sageli videvikus toimetava metsise ja teiste liikide jaoks pole palju abi ka aedade ja elektriliinide märgistamisest. Kui linnud ja nahkhiired on lennates ka edukalt aedade ja elektritraatide kadalipu läbinud, siis vähemalt sama suur tõenäosus on neil hukkuda kokkupõrkes kuni 240 km/h sööstva kiirrongiga. Nende keskmine lennukiirus on vaid vahemikus 50-80 km/h ja evolutsioon ei ole õpetanud neid rongide eest hoiduma. Kaitstavatest liikidest on kakud iseäranis haavatavad, nagu näitavad sagedased hukkunud isendite leiud ka metamaastikke läbivate tihedama liiklusega maanteedel.



Vahe-Eesti metsavöö ja selle ühendused teiste Eesti loodusmaastikega.
Allikas: GLCF

Loodusväärtused kui turismimajanduse „tooraine"

Meie põnevad loodusmaastikud ja nende asukad on viimastel aastatel kujunenud meie turismimagnetiks ja riigi positiivse kuvandi nurgakiviks. Eheda ja loodusliku elamuse janus maailmakodanike arv üha kasvab ning nii pole imestada, et Eesti on muutunud loodusturismi sihtriigina oluliseks tegijaks. Meie karud ja sood jõuavad positiivse meediakajastuseni üha sagedamini (v.a. ehk Pärt ja teised muusikainimesed).

Sügavama huviga loodusturist on justkui EAS-i turismiarengukava ideaalklient.

Sügavama huviga loodusturist on justkui EAS-i turismiarengukava ideaalklient – peatub vähemalt nädala, tuleb väljaspool tipphooaega, külastab ääremaapiirkondasid ning sageli tuleb hiljem tagasi ning soovitab seda elamust oma harrastuskaaslaste tihedalt suhtlevas ringkonnas. Kui muus osas erinevatest riikidest pärit klientide maitsed erinevad, siis metsad ja sood, looduslik avarus ja rahu vaimustavad ühemoodi nii Lääne-Euroopast kui kaugemalt tulnuid. Kui siis ka veel õnnestub mõnd iseloomulikku linnu- või loomaliiki näha, on õnnestumine täielik.

Praegusel kujul kavandatav Rail Baltic rikub realiseerumise korral eriti Edela-Eestis olulised väljakujunenud head loodusvaatluse turismi sihtkohad ja Pärnumaa kaotab oma maine linnu- ja loodusturismi ühe olulisema sõlmpunktina. Mis kasu on 90 km lühemast trassist, kui sellel ei jätku tasuvuse jaoks piisavalt sõitjaid, ent samas peab seda ka pooltühjana 240 km/h tasemel korras hoidma ja kõik kulud hüvitama?

Kuna aega on vähe ja raha on vähe, siis tuleks riigimehelikult käitudes esmalt saadaoleva rahaga korda teha olemasolevad raudteed ning lisaaega kulutada kogu transpordi ja logistikavaldkonna täiendavateks analüüsideks, loodusmõjude täpsemaks hindamiseks ning poliitilise ja majandusliku olukorra selginemiseks.

Mati Kose
TÜ Pärnu kolledži loodusvarade rakendamise teadur

Müüt:
Euroopa Liit rahastab 85% Rail Balticu maksumusest.

Tegelikkus:
EL rahastab 85% projekti finantsvajakust, mis tegelikkuses tähendab u 56%. Eesti omafinantseering on seetõttu 500 miljonit eurot.

Müüt:
Rail Baltic toob Eestile tulu 300 mln aastas.

Tegelikkus:
Väite aluseks on uuring, mille järgi Eesti majanduskasv 2050. aastaks on selle trassi ehitamise tõttu 2% enam; seega võiks trass 40 aasta pärast palgapäeval tuua 25 eurot lisaraha.
Uuringus pole arvestatud, et RB rahastamise tõttu jääb mujal midagi ehitamata.

KSH ei muuda mõjusid olematuks

Paljusid juba olemasolevate probleemidega koos kuhjuvaid või kaudseid mõjusid pole käimasoleva KSH raames praktiliselt üldse analüüsitud ega nende ohtusid ja pikaajalisi mõjusid siiani hinnatud. Ebaõnnestunud trassivariantidest justkui parima ja sobivaima väljavalimine formaalsete kriteeriumite alusel ei arvesta tegelikke lokaalseid loodusväärtusi, rääkimata laiema kaitsealade ja rohevõrgustiku sidususega arvestamisest.

Sellise suhtumise näiteks on kasvõi nn Natura hindamine Pärnumaal, kus formaalselt hinnatakse mõjusid eelkõige elupaikadele, mitte aga nendega seotud haruldastele ja tundlikele võtmeliikidele, kelle puhul on ilmselge, et raudtee paigutamine oma kõigi negatiivsete mõjudega nende elupaikade servadesse ja eri elupaiku tükeldavalt ei saa kuidagi olla vastuvõetav planeeringu ja keskkonnamõjude hindamise tulemus.

Hüvitamine vajab selgust

Kodanikuühenduse Avalikult Rail Balticust peakorterisse laekus järgmine kiri: „Äkki oskate nõu anda, kuhu ma peaks pöörduma, kui on selge, et tänaseks kõige sobivamaks tunnistatud trassivariant läbib minu kinnistut seda poolitades. Kõnealune kinnistu asub … , kinnistu katastrinumber on …[1]. Kuna Rail Baltic on planeeritud täpselt keset kinnistut põhjast lõunasse, siis läänepoolne osa metsamaast (ca pool kogu kinnistust) muutub minu jaoks ligipääsmatuks ning suhteliselt mõttetuks maalapiks."

Jääb lisada, et kodaniku muret teavad ilmselt nii läänepoolsed naabrid, kuid kindlasti ka „kinnisvarahaid", kes juba juhust kasutama ei jäta. Ja kellelgi neist pole tegelikult põhjust hädasolijale õiglast hinda maksta. Hoolimata sellest, et riik on olukorrast teadlik, kuulub hetke seadusandlikule raamile toetudes hüvitamisele vaid tarade vaheline ala. Ehk koos teenindusteega ulatub riigi võõrandamishuvi kõigest 35 meetrini. Vaid mõnes kohas võib riik vajada enam maad viaduktide, ökoduktide või muu raudtee juurde loodava taristu rajamiseks.

Nõnda loendatakse trassi alla jäävaid kinnistuid kokku ligikaudu poolsada ja nende omanikele tehakse võõrandamisettepanek. Ettepanek koosneb sisuliselt joonisest, kust nähtub riigi poolt pretendeeritava maa ulatus, ning pakutavast hinnast, mis määrati riiklikult tellitud ekspertiisiga.

Järgnevalt püüab maaomanik kõigest väest hinda paremaks rääkida ja tema edulootust suurendavad ekspertiisi pealiskaudsus või -vead. Teisalt võib maaomanik pakkuda ka küsitust suurema maatüki omandamist. Aga kuidas riik valib, ei ole täpselt ennustatav. Kui kokkulepe jääb saavutamata, algatatakse sundvõõrandamine, millest lähtuvaid vaidlused jõuavad lõpuks kohtusse. Kuid ka kohtud rajavad oma lahendid kehtivatele seadustele. Kokkuvõtvalt käib jutt sundvõõrandamisest *de jure*, mis ei ütle midagi sundvõõrandamise kohta *de facto*. Faktiline sundvõõrandamine tähendab isiku omandiõiguse piiramist sedavõrd, et ta jääb ilma oma varast või omandiõiguse teostamise võimalusest.

Taotleme hüvitisvajaduse ja -meetmete uuringu läbiviimist, mis paneks aluse seadusemuudatustele, sest plaanitava uue raudtee tarbeks ei sobi senikasutatavad normid.

Eelkirjeldatud põhjustel taotleme hüvitisvajaduse ja -meetmete uuringu läbiviimist, mis paneks aluse seadusemuudatustele, sest plaanitava uue raudtee tarbeks ei sobi senikasutatavad normid. See peaks olema selge ka pimesikule, sest Rail Baltic ei ole nagu maantee ega tavaraudtee, ta on tarastatud ja evib seega tehnorajatise tunnuseid. Kui maatee rajamine (laiendamine) võib ühest küljest omandit kahjustada, siis teisalt parandab see liikumisvõimalusi. Rail Baltic jätab säärase lokaalse eelise pakkumata ja pigem piirab vabadust enamgi, sest raudteest ei pääse tara tõttu harjumuspäraselt üle, rääkimata põllumajandustehnika liikumisest põllult põllule. Seetõttu tuleb Rail Balticut võrrelda pigem tehnorajatisega – näiteks maagaasitoru või kõrgepingeliiniga, mida paljud peavad taluma, et trassi omanik – üldjuhul rahvusvahelised kaubandusettevõtted trassi otstes – kasumit teeniksid. Talumiskohustus võib takistada kinnistu eesmärgipärast kasutamist, samuti oluliselt alandada kinnistu turuväärtust ja teatud juhul muuta kinnistu müügi võimaluse üldse küsitavaks. Sealjuures pole Rail Balticu talumiskohustuse tegelik ulatus piiratud ainuüksi kinnistutega, mida ta läbib, ega ka kinnistutega raudteest 350 m raadiuses, kuhu küündis planeeringu konsultantide huvi KSH koostamisel. Kui ühe talupidaja lahusolevad maatükid jäävad teine teisele poole raudteed ilma, et trass kumbagi neist ruumiliselt läbiks, ei pruugi riik temaga tänaste normide valguses juttugi teha. Samas muudab see karjaajamise võimatuks ja tõstab transpordikulusid ka siis, kui ülesõidud tõesti rajatakse 10-kilomeetriste vahedega.

Mõistetavalt pole mure barjäärieefekti pärast sugugi vaid põllumajandussektori keskne – see puudutab terveid kogukondi hajakülades.

Meie aruteludel kompensatsioonide küsimuses, teiste seas nii Riigikogu Rail Balticu toetusrühmaga kui ka Eesti Omanike Keskliiduga, koorusid kokkuvõtvalt järgnevad põhimõtted:

- Riik peaks avama eelistatult ühe kanali koondamaks kõik kompensatsioonimeetmete taotlused seoses RB-ga ja selles faasis ei ole vaja rakendada piirangud taotlejatele ega taotluste sisule, kuivõrd tuleks eelistada individuaalseid ja lepingulisi meetmeid, mis ei pruugi seisneda üksnes raha maksmises (näiteks asendusmaa, -kodu jms);
- Kompensatsiooni taotlemine peaks olema avalike üleskutsetega mitmes voorus, kus eriti olulisena tuleb käsitleda järelkompenseerimist (näiteks aastat pärast rongide käitamise algust), sest projekti uudsuse tõttu ei pruugi kõik kahjud olla ennustatavad ega kohe nähtavad. Kindlasti ei peaks kannatanut suunama RB ehitaja, valdusfirma või vedaja vastu tsiviilkorras;
- Kannatanu tõendamiskoormust tuleks vähendada, määrates ära, millal, millise kahju ja mis suuruseni ei pea kahju täiendavalt tõendama (näiteks eluruumide erastamisel kasutati kohalikke tsoonikoefitsiente vahemikus 0,5-1,5 ehk piltlikult võis hind raudtee kõrval alaneda poole võrra);
- Harjumine uue raudtee ja tema barjäärieefektiga võib kesta terve inimpõlve ning sellest tuleks lähtuda elu- ja ärikorralduse sundmuutustest tingitud kahjude (sh saamata jäänud tulu) arvestamisel.

Rail Balticut tuleb võrrelda pigem tehnorajatisega – näiteks maagaasitoru või kõrgepingeliiniga, mida paljud peavad taluma, et trassi omanik kasumit teeniks.

Siin oleks paras anda sõna oponentidele, kes väidaksid, et ükski riik ei suuda hüvitada unistusi. Ja neil on õigus. Aga kas te teate mõnda väikeriiki, kes nõustub ise peale maksma selle eest, et loovutada oma viljakandvad põllud ja mets kolmanda samasuunaline raudtee rajamiseks, kuigi esimesed 2 koridori on selleks täiesti kasutatavad.

Indrek Grusdam
jurist

[1] *Andmed autorile teada*

Müüt:
Leedukad on jobud ja takistavad Rail Balticut.

Tegelikkus:
Leedukad on raudtee arendamises Balti riikidest kõige ees. GSM-R jõudis Leetu 5 aastat tagasi – Eesti ja Läti on ainusede EL riigid, kus seda veel pole, kogu Leedu kontaktvõrk on viidud 25 kV-le ning RB Kaunaseni valmib 2015.

Müüt:
Rail Baltic on kavandatav moodne ja keskkonnasõbralik kiirraudtee, mis ühendab Eesti Euroopaga ning naaberriikide Läti ja Leeduga. Uus rahvusvaheline raudteeühendus on suur samm edasi meie transpordivõimaluste edendamisel.

Tegelikkus:
Moodne?
2014 aastal tähendab kiirraudtee ühendust, mis on max kiirusega u. 300 km/h. Tekib küsimus, miks planeerida tulevikus ehitada mineviku tehnoloogial raudteed?

Keskkonnasõbralik?
Laevatransport on keskkonnasõbralikum kui raudtee: CO_2 emisioon grammides 1 tonni kauba transpordil 1 km:
- Uued konteinerlaevad Maersk Triple-E – **3 g**
- Rong – **18 g**
- Veoauto – **47 g**
- Lennuk – **560 g**

Perekond Koppelmann Röa külast ei tea, kas elu talus saab jätkuda. Pereisa sõnul oleks planeerimise alguses kohe pidanud kompensatsioonid läbi mõtlema, ent täna on kogu Eesti selles osas teadmatuses.
Foto: Hendrik Saarnak, Delfi/Eesti Ajalehed

ARB ettepanekud õigusloomeks

1. Kannatanute ring: koduomanik, ettevõtja, isoleeritav/poolitatav küla, -kant, -omavalitsus. RB projektis tuleks välistada, et kannatanu peab pöörduma RB ühisfirma või kellegi kolmanda (ehitaja ehitusviga) vastu.
2. Kahju vältimine ja vähendamine/leevendamine pärast trassivalikut: ehitustehnilised nö taotletud individuaalsed lepingulised lahendused, läbi- ja ülepääsud, maaparandussüsteemide ja teedevõrgu kohandamine, täiendav haljastamine jne.
3. Üldised hüvitusmeetmed: kohaliku rongiliikluse võimalus, kogukonnale suunatud vastusooritused vms.
4. Taotlemisaeg läbi mitme vooru sh pärast ehituse lõpetamist ja RB käitamist nt ühe aasta jooksul, sest projekt on uudne ja kõik kahjud ei pruugi kohe olla ette nähtavad.
5. Kannatanu tõendamiskoormuse vähendamine: millal ei pea kahju tekkimist täiendavalt tõendama, nt kodu kaugus RB-st, tsoonid, jne.
6. Millise kahju tekkimist ei pea täiendavalt tõendama, nt turuväärtuse langus, ümbersõidu kulude suurenemine jne.
7. Millise kahju suurust ei pea täiendavalt tõendama, nt mida katab õiglane hüvitis, mis seadusega määrati (talumistasu) vms.
8. Kahju (ka saamata jäänud tulu) arvutamise meetod ja ajaline mõõde, nt üks inimpõlv (harjumine raudteega).
9. Elu- või ärikorralduse sundmuutusest põhjustatud kahjude hüvitamine.
10. Kinnistute võõrandamine, sh nt rohkem võib olla proportsionaalne, „raha kohe kätte" alternatiivid: asendusmaa ja asenduskodu.

Eesti 2030+

Rail Baltic lepiti esmakordselt rahvusvahelisel tasandil kokku Läänemereriikide planeerimisalase koostööprogrammi VASAB 2010 raames 1994. aastal. Juba siis määrati trass Eestis kulgema Pärnu kaudu.

Üleriigiline planeering „Eesti 2010" määras VASAB 2010 kokkulepete alusel trassi võimaliku asukohana Riia suunalt Pärnu kaudu Tallinnasse.

Vabariigi Valitsus on teinud Rail Balticu kiirraudtee asukoha otsuse sisuliselt juba üleriigilise planeeringu „Eesti 2010" vastuvõtmisega 19. septembril 2000. aastal. Nimelt on planeeringu lk. 50 asuvale kaardile kantud võimaliku rahvusvahelise raudtee trassi asukoht.

Üleriigiline planeering „Eesti 2030+" kehtestati 30. augustil 2012. **Sellele eelnes KSH aruande avalik arutelu 20. detsembril 2011, kus osales 10 inimest**.

Rail Balticu avalikel aruteludel 2013. aasta oktoobris küsiti ettekandjatelt mitmel korral, mille alusel otsustati Rail Baltic planeerida Tallinn-Pärnu-Riia suunal? Vastati alati, et aluseks on **üleriigiline planeering „Eesti 2030+"**, mis võeti Vabariigi Valitsuse poolt vastu 30. augustil 2012.

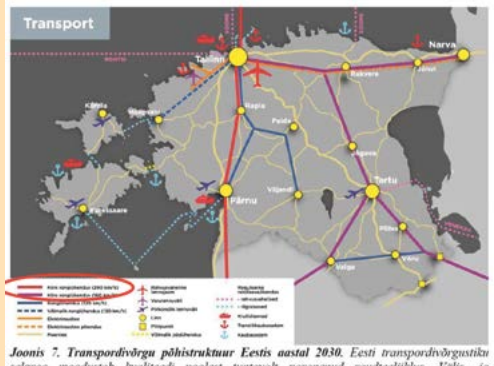
Sellised vastused on protokollitud näiteks Saku, Kose, Jõelähtme-Raasiku ja Kohila-Juuru valdade avalikel aruteludel.

Üleriigilise planeeringu „Eesti 2030+" joonisel 7 on punase joonega tähistatud „Kiire rongiühendus (240 km/h)" (*vt* kõrvalasuvat kaarti). Joon on tõmmatud Tallinnast läbi Rapla ja Pärnu Riia suunas. See on planeeringus ainuke koht, kust on näha, et raudtee läheb läbi Pärnu. Planeeringu tekstis sõna Pärnu ja Tartu seoses kiire rongiühendusega kordagi ei mainita.

Üleriigilise planeeringu kodulehe rubriik „avalikud arutelud" on eksitav (http://eesti2030.wordpress.com/avalikud-arutelud/), sest planeeringu avalikku väljapanekut ei toimunud ja üleriigilises päevalehes teadet avaliku arutelu kohta ei avaldatud. Arutelud on määratletud kui „Muud tutvustatavad arutelud" ja „Piirkondlikud arutelud", mis ei ole tegelikult avalikud arutelud, kuna on korraldatud ainult valitud huvigruppidele ja kutsutud inimestele.

Planeeringu aruteludel osalejad ei pruukinud üldse aru saada, et see dokument seadustab Rail Balticu trassikoridori asukoha Tallinn-Pärnu-Riia suunal.

Kuna planeeringule ei tehtud avalikku väljapanekut ja tegelikku avalikku arutelu, siis võib väita, et planeering kehtestati ilma rahvaga arutamata.



Joonis 7. Transpordivõrgu põhistruktuur Eestis aastal 2030. Eesti transpordivõrgustiku selgroo moodustab kvaliteedi poolest tuntavalt paranenud raudteelikluse. Valis- ja sisetihenduse tagamisel on oluline ka sadamate ja lennuväljade roll.

ARB seisukohad

Eesti vajab parimat võimalikku raudteed Rail Baltic. Täiesti uude koridori planeeritava raudtee mõju nii loodus- kui ka inimkeskkonnale on ettearvamatult suur. Läbi aegade suurima investeeringu koormus riigieelarvele ja selle kaudu inimeste heaolule on veel täiesti teadmata. **Kodanike seisukohalt on parim, kui Rail Balticu rahastamise taotlus ja ehitus lükatakse edasi Euroopa ühendamise rahastu teise vooru 2017. aastal või järgmisse EL eelarveperioodi aastateks 2021-2027.**

1. Euroopa ühendamise rahastu (CEF) käesoleva eelarveperioodi riiklik eraldis (191 mln eurot) tuleb kasutada olemasoleva raudtee renoveerimiseks, ohutuse ja kiiruse tõstmiseks:
   - **a)** Raudtee ohutus- ja juhtimissüsteemide euroopa standardile ERTMS vastavate seadmete paigalduseks
   - **b)** Kahetasandiliste ristumiste ehitamiseks
   - **c)** Raudtee õgvendamiseks kurviraadiusele 3 km, mis võimaldab liikumiskiiruse kuni 200 km/h
   - **d)** Teise rööpapaari lisamiseks Tartu ja Tallinna vahel
   - **e)** Raudtee elektrifitseerimiseks ja üleviimiseks 25 kV elektrivõrgule.

   CEF-i reeglitest tulenevalt on raha võimalik kasutada eelkõige Tartu-Tallinna vahelise raudtee jaoks, kuid näiteks ERTMS-i ehitust on võimalik ka mujalt rahastada.
2. Euroopa laiusega otsetrassi ehituseks läbi Pärnu tuleb koostada realistlik Rail Balticu äriplaan, mis selgitab, milline on projekti tasuvus ja kasu eestimaalastele võrreldes sama raha kasutamisega olemasolevale transpordivõrgule. MKM lubab, et RB äriplaani koostab loodav kolme Balti riigi ühisettevõte ja dokument valmib 2016. aasta suveks. Kuni äriplaani valmimiseni tuleb kaheks aastaks külmutada kõik teised kulutused seoses Rail Balticu projektiga. Alles tasuva äriplaani ilmnemisel saab kogu projektile anda rohelise tule.
3. AECOMi analüüsi tuleb põhjalikult auditeerida sõltumatu audiitori poolt. Priit Humala poolt väljatoodud tõsised sisulised puudused selles analüüsis muudavad projekti alusdokumendi ebausaldusväärseks ja seetõttu seni tehtud valitsuse otsused alusetuteks.
4. Trassi asukoha otsustamisel ei ole küsimus ainult selles, kas trass kulgeb AECOMi analüüsi alusel läbi Pärnu või Tartu. Nii AECOMi kui ka planeerija poolt kaardile kantud trassialternatiivide asukoha määramisel ei ole üldse arvestatud Vahe-Eesti loodusmaastike vööndi asukohaga ja Nabalaga loodava maastikukaitsealaga. Loodusteadlased Mati Kose ja Lauri Klein on osutanud võimalikele ökoloogilistele trassialternatiividele, kuid neid alternatiive ei ole keegi veel seni analüüsinud. Eestimaa suurim rikkus on haruldane loodus. Kui põrkuvad inimene ja loodus, siis on kannatajaks pooleks alati loodus. Kaardile kantud trassialternatiivid killustavad barjääridega Vahe-Eesti loodusmaastike vööndi ja selle tagajärgi ei ole võimalik prognoosida. Kindlasti tuleb läbi analüüsida eelmainitud ökoloogilised trassialternatiivid.
5. Uue trassi planeerimisel tuleb arvestada Eesti praeguste ja planeeritavate raudteetaristutega ja kaaluda nende maksimaalset ärakasutamist. Uus trass tuleb planeerida selliselt, et sellest oleks ka siseriiklikult kasu. Tuleb arvesse võtta vajadust hilisemaid hooldus-kulusid erinevatele trassidele minimeerida ja vajadusel ühildada praegune taristu RB projektiga. Väga täpselt tuleb hinnata ja analüüsida 2 rööpmepaari ja 240 km/h kiiruse vajadust Eesti riigile. Odavaim alternatiiv on üks rööpmepaar ja maksimaalne kiirus 160 km/h. *Rootsi ehitab oma kiirrongitaristu ühele rööpmepaarile.*
6. Kompensatsioonimeetmete väljatöötamiseks ja seadustamiseks tuleb võtta aega. Enne planeeringute kehtestamist peab olema selge, kuidas kompenseeritakse inimestele ja KOV-dele planeeringu kehtestamisest tulenevad kulud. *Mis saab inimestest, kelle kodud ja maad jäävad tulevase raudteemaa alla ja seetõttu likvideeritakse? Kas riik ehitab asenduskodud? Mis saab maast ja metsast, mis jääb teisele poole tarastatud raudteed? Millised on tulevased taluvustasud? Inimestel ei tohi lasta elada aastaid teadmatuses, sest see on täiesti ebahumaanne.*
7. KSH vahearuanne ja tulevikus ka lõpparuanne tuleb põhjalikult auditeerida sõltumatu audiitori poolt. *Järelvalvet teostava Keskkonnaministeeriumi tegevused ei ole piisavad, sest juba praegu on mitme trassivaliku otsuse aluseks poliitilised otsused, mis ei ole läbipaistvad ja on õiguslikult vastuolus planeerimise avaliku menetlusega. Auditeerimiseks tuleb leida aega.*
8. Kõikidele lõppvalikus olevatele trassialternatiividele tuleb läbi viia hindamine KMH täpsusastmes ja kõikidele trassidele tuleb koostada eskiisprojekt. Ainult nii saame trasse tegelikult läbipaistvalt ja teaduslikult võrrelda ning langetada õige otsuse võimalikult parima trassialternatiivi kohta, säästes parimal põhjendatud viisil loodus- ja inimkeskkonda ning majandust.
9. TJA andmetel on raudteetammi ehitamiseks vaja kruusa ja liiva kokku eeldatavasti 9,27 miljonit m^3. Kindlasti tuleb trassialternatiivide võrdlemisel hinnata euroraudtee ehitamiseks vajaminevate ehitusmaavarade kaevandamise mõju üheskoos raudtee rajamise KSH keskkonnamõju hindamisega. Millised karjäärid, kui suures mahus ja millise keskkonnamõjuga võetakse raudtee ehitamise tõttu kasutusele, peab olema selge enne raudteetrassi otsustamist.
10. Täna on maa ja kinnisvara hinnad Eestis võrreldes EL hindadega häbiväärselt madalad. Projektiga kiirustamise taga on MKM-i arusaadav soov maad ja metsad odavalt kokku osta ja minimaalselt kompenseerida, kuid selline asjade käik on meie inimestele väga kahjulik. Kui euroraudtee ehituse algus lükata edasi järgmisesse eelarveperioodi, siis saaksid inimesed palju heldemini kompenseeritud, kuna maa ja majade hinnad tõusevad kiiremini kui inflatsioon. See oleks inimeste suhtes tunduvalt õiglasem.

Kui kõik eelkirjeldatu on põhjalikult tehtud, saame langetada õiged otsused. Ainult sellisel juhul saab Eesti parima võimalikku euroraudtee Rail Baltic.

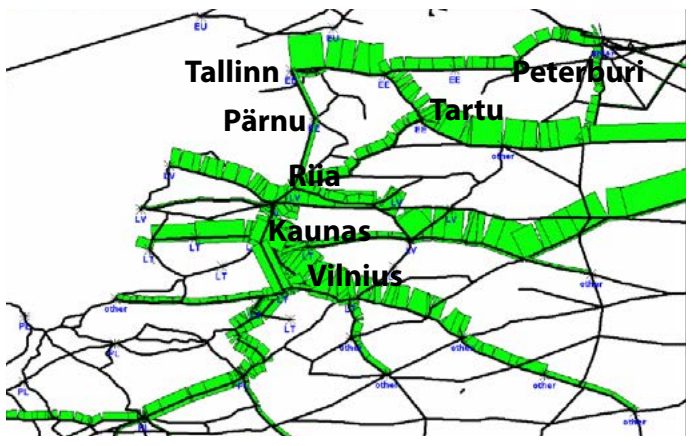
Kodanikuühendus
Avalikult Rail Balticust

Rail Balticu ehitus mõjutab kogu Eestit

Faktum&Ariko teostatud uuringu järgi on rajatavast raudteest teadlikud vaid kaks kolmandikku eestimaalastest. Ka inimestega suheldes jääb mulje, et inimesi, kelle tagahoovist raudtee läbi ei lähe, jätab uue raudtee kavandamine ükskõikseks. Ometi hakkab see oluliselt mõjutama kogu Eestit.

Kuigi Rail Balticuga seoses räägitakse palju inimeste reisimisvõimaluste parandamisest ja võimalusest tuua Eestisse rohkem turiste, pole reisihuvilised raudtee ehitamisel kuigi oluline sihtrühm. Kruiisilaevad ja lennukid jäävad Kesk-Euroopast saabuvate turistide jaoks endiselt kõige soodsamaks ja enamkasutatavaks. Tänapäeval on üle 1000 km pikkustel reisidel odavlennufirmad tunduvalt soodsamad kui rongid, ning kaugsõidurongid kaotavad oma tähtsust.

Baltimaade raudteeühenduse ja võimaliku uue Euroopa laiusega trassi kavandamiseks tellis Euroopa Komisjoni Regionaalpoliitika direktoraat 2005. aastal uuringu Taani firmalt COWI. Analüüsides inimeste liikumisvõimaluste paranemist jõuab COWI (lk 204) järeldusele, et kõige enam avaldab positiivset mõju olemasoleva läbi Tartu kulgeva raudtee kiiruse tõstmine. Ka AECOM on leidnud (lk 198), et läbi Tartu kulgev uus raudtee elavdab tööjõu liikuvust enam kui Pärnu kaudu kulgev trass. Raudtee olulisimaks sihtrühmaks ongi pendelreisijad, kes igapäevaselt või mõned korrad nädalas sõidavad kodu ja töö- või õpikoha vahel. Rongide kiirusi tõstetaksegi eelkõige selliste igapäevaste reisijate aja kokkuhoiuks, mitte selleks, et kiiresti Euroopasse saada.



COWI (2007), tabel 12.17: Kaubarongide liikumine RB 3. etapi realiseerumisel 2034. aastal (tuh. tonnides). Rohelise riba laius näitab arvestuslikku kaubavoogu

Modelleerides kaupade liikumist praeguses raudteevõrgus ja kavandataval Euroopa laiusega otsetrassil näitas mudel, et otsetrassil hakkaks kaupa liikuma vähem kui olemasoleval taristul.

Seega soovitas COWI uuring Balti riikidel keskenduda olemasoleva raudteekoridori sõidukiiruse tõstmisele. Selle alusel alustati ka Rail Balticu ehitustöödega. Eestis remonditi Tartu ja Valga vahelist raudteed ning käesoleval eelarveperioodil pidi kavade järgi tõstetama raudtee kiirust Tartu ja Tallinna vahel. Leedu ja Läti jätkavad ka käesoleval eelarveperioodil EL rahade toel olemasoleva raudtee parendamist.

Tuleviku Eesti raudteevõrk RB realiseerumisel

Kuna Eestis võeti vastu poliitiline otsus, et me peame kindlasti ehitama euroopa laiusega otseraudtee läbi Pärnu ja **COWI uuringu** järgi (*vt* vasakpoolset artiklit) see otstarbekas ei olnud, siis Eesti algatusel tellisid Balti riigid Briti firmalt **AECOM** uue uuringu.

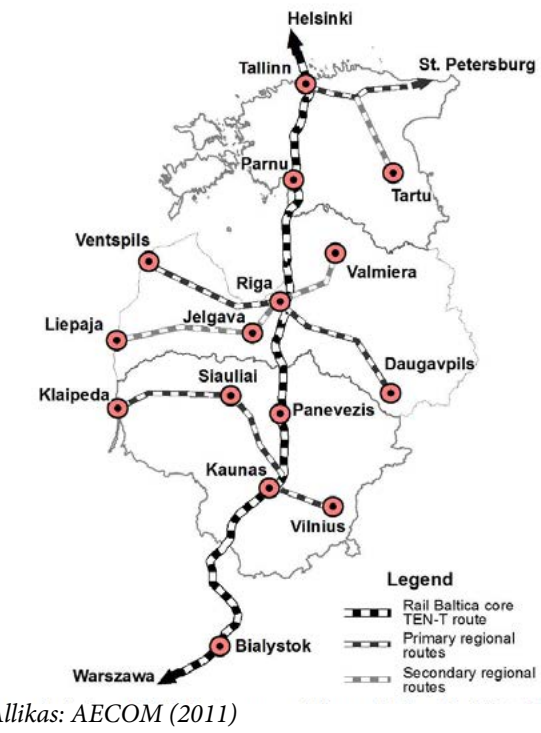
AECOM jättis kogu olemasoleva taristu liikluse detailselt analüüsimata väitega, et uus trass seda ei mõjuta! Paljude hooletus- ja põhimõtteliste vigadega uuring andis tellijatele soovitud tulemuse, et otsetrassi on võimalik EL toetusega ehitada.

Juhul, kui eesmärk on Eestisse tuua kindlasti Euroopa laiusega raudtee, siis AECOMi nägemuse kohaselt on parim võimalik variant Balti riikide raudteevõrgust toodud kõrvaloleval kaardil.

Esialgu tundub, et mõned liinid on unustatud joonistada, aga tegelikult on muudetud TEN-T põhivõrku: pragune läbi Tartu ja Koidula kulgev põhivõrk on tõstetud Narva. Sellega, et on ära kaotatud Tartu-Valga-Valmiera raudtee, sobib hästi kokku ka AECOMi poolt teostatud tasuvusarvutus, mille järgi RB trassiga paralleelselt mingit reisijate ja kaupade liikumist raudteel pole.

Väiksemate haruraudteede ärakadumise tingib ka uue Rail Balticu trassi suur rahavajadus ning mõttetus pidada ülal kahte paralleelselt kulgevat rahvusvahelist trassi. Kokkuvõttes on uue kaardi järgi Eestis vähem raudteed kui praegu.

Majanduse ja looduse kohastumine raudtee asukoha muutusega võtab muidugi mitu inimpõlve. Praeguse raudtee ümber on koondunud inimasustus ja Lääne-Eestis on puutumatu loodus. Esialgu muudab uue raudtee ehitus praeguse raudtee ümber elavate inimeste liikumisvõimalusi ahtamaks. Raudtee ehitusperioodil selle tõttu, et ressurss (rahad ja ka tehnika) on hõivatud uue trassi ehitusega ja olemasoleva taristu uuenduste jaoks võimalusi napib. Väikese kiirusega raudtee taristu pole atraktiivne ka reisijatele ning operaatoritele, seega peatselt pole enam põhjust ka sellesse investeerida. Saja aasta pärast on uue raudtee ümber hakanud tekkima tihedam inimasustus ja praeguse raudtee asemele hakkab tekkima „puutumatu“ loodus.



Allikas: AECOM (2011)

Väljaandmist toetasid MTÜ ARB, AS Napal, Humal Elektroonika OÜ, Echo Design OÜ ja Meediapilt OÜ