



Rail Balticu planeerimisest ja keskkonnamõju hindamisest



Jüri Metssalu

Sarnaselt umbes sajaviiekümne Rapla maakonna elanikuga, saatsin hiljuti Rapla maavanemale ja OÜ-le Hendrikson ja Ko tähelepanekud, millega palusin neil Rail Balticu planeerimisegevuses ja keskkonnamõju strateegilisel hindamisel arvestada. Aitamaks kaasa avalikule diskussioonile, jagan enda kirjatööd lühendatud kujul ka lehelugejatega.

Mõistan, et Rail Baltic mõjutaks Eesti elu mitmes plaanis positiivselt: väheneks maanteeliikluse koormus, liiklusõnnetuste arv, keskkonna reostamine heitgaasidega, Tallinn ja Pärnu saaksid kiire rongiühenduse, kaubavedu tooks tulu, pääseksime kiirelt ja mugavalt Läti ja Leetu (kiirest ühendusest Varssavi ja Berliiniga ei saa tegelikult veel rääkida).

Kuni hetkeni tänavu augusti lõpus, mil nägin kaardil konkreetseid trassialternatiive, suhtusingi sellesse projekti pigem kui elu edendavasse ettevõtmisse, arvates, et uus raudtee hakkab kulgema kas vanu raudteeliine või Via Baltica koridori mööda. Nüüd aga, kui uus tugeva barjäärifektiga raudtee on planeeritud läbi põliste ja elujõuliste külade, kus pole seni suurt maanteed ega raudteed olnud, olen tõsiselt mures, kas Rail Balticu positiivsed mõjud ikka kaaluksid üles materiaalse ja vaimse kahju, mida Eesti elanikele ja küladele saajanditeks tekitatakse.

Seepärast oleks vaja trassialternatiivide võrdlemisel täpsemalt läbi arutada projekti mõju just kohalikele

inimestele ja kogukondadele ning nende elukeskkonnale ja arvestada seejuures iga pere, ettevõtte ja mittetulundusühinguga. Praegu rahva ette toodud keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) programm selliseid arvutusi paraku ette ei näe.

Kodanikke ja kogukondi pole kaasatud

Olen märganud, et Rail Balticu planeerimisprotsessi pole Eesti kodanikke piisavalt kaasatud – juba selle algusest peale. Näiteks Riigikogu ega kohalike omavalitsuste valimistel pole Rail Baltic kui üldrahvaliku tähtsusega teema olnud piisavalt päevakorral. Pole olnud ka võimalust üle-eestilisel tasandil kaasa rääkida, kas seda raudteed üldse vaja on, kuhu seda planeerida, kas Tartu või Pärnu kaudu, Via Baltica koridori, olemasolevaid raudteid pidi või hoopis kusagile mujale.

Sellised saajanditeks Eesti maastikku pöördumatult mõjutavad otsused tuleks teha väga läbikaalutult ja kõiki ühiskonna osapooli kaasates, mitte ainult valitsuse ja üksikute ametnike või firmade tasandil. Sedavõrd tähtsate küsimuste puhul tuleks juba arutelu algusest saati kaasata ka terviklik akadeemiliste ekspertide kolleegium, samuti kodanikeühendused ja kogukonnad, keda projekt võib puudutada.

Tegelikkus on olnud aga selline, et augusti lõpus tuli paljude inimeste jaoks trassialternatiivide paiknemine Rapla ümbruses täieliku üllatusena. Elukeskkondi hävitada ähvardavad joned kanti kaardile kevadel ja suvel kitsas ringis ja kiirustades, kodanike eest varjatult. Seejuures pöördui vallavalitsuste poole trassialternatiivide kohta arvamuse saamiseks puhkuste perioodil, vastuseks väga vähe aega andes.

Leian, et ka selles, trassialternatiivide väljatöötamise faasis oleks olnud tarvis omavalitsuste ja kogukondadega avalikult ja rahulikult läbi rääkida. Maarahvas ei ole nii rumal ja võimetu kui see võib tunduda. Meie kodanike hulgas on piisavalt hästi haritud inimesi, kes on võimelised suuremates ühiskondlikes protsessides kaasa rääkima ja aitama välja töötada tasakaalustatumad ja tegeliku eluga paremini kooskõlas olevad lahendused kui seda suudavad pealinnas või mujal eemal ela-



Pae külvavanim Katrin Bortnik on üks sadadest Eesti elanikest, kelle kodu ähvardab Rail Baltic hävitada. Sel fotol seisavad Katrin ja tema koerad talu juures, taustaks veel puutumata kodumaastik - metsatukas Katrini paremal käel asub Pae küla ohvrikivi, metsa serva Paemäe taluasemele kavatses pere ehitada uue elumaja - sellest kohast sõidaks kiirrong otse üle.

Foto: JÜRI METSSALU

vad poliitikud ja planeerijad. Pealegi – meil on selleks ka täielik õigus, sest küsimus on meie koduruumi drastilises ümberkorraldamises.

Kiirustamine pärsib uuringuid

Rail Balticu planeerimise lubamatult kiire ajakava ei võimalda teha piisavaid teaduslikke alusuuringuid, et otsustada, milline tänaseks kaardile kantud trassialternatiividest tekitaks keskkonnale kõige vähem kahju. Ehkki nn avalikel aruteludel püüdsid raudtee planeerijad kodanike veenda, et praegu toimuvad põhjalikud uuringud, mille alusel valitakse trass välja, selgus konkreetsetele küsimustele antud vastustest pidevalt üks tõsiasi – süvenema hakatakse trassi tegelikku keskkonnamõjusse alles siis, kui see on välja valitud.

See vastuolu sunnib küsima, kuidas üldse usaldusväärsed on siis üldse need kiirustades antavad hinnangud, mis võetakse trassivalikul aluseks.

Kiirustamisest annab märku näiteks see, et taimestiku uurimiseks enne trassivalikut pole praegu ühtegi tervet vegetatsiooniperioodi, mis oleks

elementaarseks eelduseks liikide leidmisel ja määramisel. Kõigi arheoloogiliste väärtuste väljaselgitamiseks vajalikke välitöid ja põliselanike küsitlust ei tehta aga enne trassi väljavalmist üldse, ehkki osa muististest on teada just vaid külaelanikele. Ka pinnase geolo-

leevendada akadeemilistelt konsultantidelt nõu küsides, on ju ilmselge, et ühegi eriala spetsialist ei ole siiani oma teadustöö uurimispiirkondi valinud Rail Balticu trassikoridoride järgi. Seega pole praegu kellelgi ka piisavalt vastavaid andmeid. Vajaliku teabe kogumiseks oleks vaja eraldi meetodikaid, uurimisprojekte ja piisavalt aega.

Mõistan, et põhjalike välisuuringute käigus ei lisandu võibolla enam kui 20 protsenti väärtustest, kuid ka need on olulised. Näiteks arheoloogia valdkonnas on ülioluline küsitleda

süsteemiliselt kohalike inimesi, sest nad võivad anda teada mõnest muistisest, mis ei ole riikliku kaitse all ja mille kohta puudub teave ka kõigis andmebaasides ja arhiivides.

Mu oma praktika (näiteks Juuru, Muhu ja Jüri kihelkonnas, Matsalu ja Vilsandi rahvusparkis) on näidanud,

et kui üht küla põhjalikult uurida, on väga tõenäoline, et saadakse teateid muististest, millest varem igasugune teave puudub. Sellise töö jaoks kõigi trassialternatiivide alal kuluks ühel viieliikmelisel tööühmal vähemalt üks aasta. Ka on problemaatiline see, et meie maastikul on riikliku kaitsetahvliga tähistatud mitmeid arheoloogilise väärtusega paiku, mida pole registreeritud ega arvele võetud – see on meie muinsuskaitsepraktika veider omapära, mida oleks tulnud samuti arvestada ja vastavad paigad välisuuringute ja elanike küsitluse käigus enne keskkonnamõju hindamist kaardistada.

Sarnane on ilmselt olukord ka loodusväärtuste alal – näiteks kuulsin Kehtna koosolekul, et kohalikele elanikele on teada ühe trassialternatiivi lähedal asuv kotkapesa, mis on seni teadlastele tundmata.

Siinkohal meenub ka, et möödunud aastal segasid Kose-Aruvalla maanteelõigu ehitust karstilahtrid, mis ilmusid päevavalgele ehitaja jaoks ootamatult. Samasuguseid üllatusi võib esineda mitmel pool Rail Balticu trassialternatiivide alal. Ohtlikud veo-

Rail Balticu planeerimise lubamatult kiire ajakava ei võimalda teha piisavaid teaduslike alusuuringuid.



sed raudteel, mille all voolab salajõgi, võivad varingu või õnnetuse korral rikkuda väga laia piirkonna põhjavee – see katastroof võib mõjutada ka Tallinna veevarustust.

Eriti oluline on minu meelest süveneda enam kodanikele, kogukondadele ja ettevõtetele tekitatava kahju arutamisse – praegu, trassialternatiivide võrdluse koostamise ajal, tuleb kohalikel planeerijatele vastavaid andmeid jagada ja ettepanekuid teha omal initsiatiivil – see teave tuleks aga koguda kokku sarnaselt loodus- ja kultuurialaste andmetega planeerija poolt, ja seda süstemaatiliselt ning põhjalikult. Vastasel juhul ei saa trassialternatiivide võrdlus olla tõsiseltvõetav.

Vaja on välitöid, küsitlusi ja spetsialiste

Nähes muististe ja pärimuspaikadega seotud uurimistöo problemaatikat kõige lähemalt, teen selles valdkonnas järgmise ettepaneku: olukorras, kus täielikeks alusuuringuteks trassialternatiivide alal pole aega antud ja kus mõju muististele hinnatakse riikliku registri, andmebaaside ja arhiivimaterjalide alusel (mille andmed võivad olla otustuste tegemiseks kuskilt maalt piisavad, aga kindlasti mitte täielikud), tuleks vähemasti raudteetrassi kindlaksmääramise järel korraldada piisava tööjõuga varustatud välitööd, mille käigus käiakse läbi kõik trassile jäävad külad, küsitatakse kõiki põliselanikke ning ka neid, kes on selles külas elanud ja hiljem mujale kolunud.

Läbi tuleks viia ka põhjalik maastikuinspeksioon. Selline süstemaatiline elanike küsitamine ja maastikuseire annaksid olulist lisateavet ja piisava aluse võimalikult paljude trassi alla jäävate muististe teaduslikuks uurimiseks.

Vastav töökava tuleks lisada KSH programmi, kus arheoloogiliste uuringute meetodika ja ajakava peaks olema sama põhjalikult esitatud kui loodusväärtuste uurimise kava. Praeguse seisuga ei ole KSH programmis muinsuskaitse valdkonnas üldse uuringute täpsemat käiku välja toodud, ehkki see on tegelikkuses samuti üsna pikk ja põhjalik töö.

Sama kriitika kehtib ka geoloogia, põllumajanduse, demograafia, sotsiaalmajanduse, asustuse ja maastikuarhitektuuri valdkonnas, mille uurimismetoodikaid ja vastavaid akadeemilisi eksperte pole praegu KSH programmis kirjas. Programmi on kantud vaid bioloogide nimekiri ja vastav täpsem meetodika – terviku hindamiseks on sellest vähe. Konsulterida tuleks kõigi asjasse puutuvate eluvaldkondade professionaalidega.

Näiteks maastikuarhitektid võiksid aidata raudteed niivii-

si sättida, et see ka visuaalselt kõige vähem külaelanikke häiriks. Põllumajanduse spetsialistid annaksid nõu raudtee asendi osas haritavate maade ja läheduses paiknevate ettevõtete kui maa-alaliste tervikute suhtes. Samuti oleks vajalik sotsioloogide osalus, kes hindaksid raudtee mõju kogukondadele jne.

Maakonnaplaneeringu koondkaarti täpsemalt uurides selgub, et üldiselt on küll püütud trassid joonistada talude üeala-

Keskkonnamõju hindamisel tuleks võimalikult selgelt ja numbriliselt välja arvutada raudtee mõju laiemalt.

dest mööda, kuid seejuures ei ole arvestatud, et kõikides põhikaardil üealana või hoonena tähistatud kohtades ei elagi inimesi – mõnel pool on tegemist varemete või tühjaks jäänud taluga, mõnel pool vaid üksiku säilinud kõrvalhoonega. Ka selles aspektis tuleks trassialternatiivide võrdlemiseks koguda kõikide külade tasemel kokku täpne eelinfo, selgitamaks, milline on majapidamiste tegelik asustatus ja seisund. Seda ei ole ilmselt võimalik määratleda vaid 2011. aasta rahvaloenduse tulemuste alusel, sest tänane tegelikkus on mõnevõrra teistsugune.

Juhin tähelepanu sellele, et kui ette on nähtud kompenseerida omanike raudtee alla jäävad maad ja majad, siis tuleks kindlasti arvestada ka sellega, et kahju, mida

raudtee inimestele, peredele, kogukondadele ja ettevõtetele põhjustab, ei ole kindlasti mitte määratletav vaid raudtee alla jääva kinnisvara hinnaga. Keskkonnamõju hindamisel tuleks võimalikult selgelt ja numbriliselt välja arvutada raudtee mõju laiemalt.

Kui lähtuda kohaliku inimese vaatepunktist, siis on kahjulik mõju siinsele elukeskkonnale ja -kvaliteedile, inimeste vaimsele ja füüsilisele tervisele, tööhõivele, majandusele ja rahvastikule ilmselt palju suurem kui võõrandatavate maaribade eest makstavad kompensatsioonid ja tulu, mida maainimene raudteearendusest riikliku tasandi kaudu saab. Kui riiklikud huvid kaaluvadki üles kohalike elanike huvid ja elud, tuleks nende tekitatav kahju ja õigustatud ootuste riivamine terviklikult välja arvutada ja kompenseerida.

Näiteks on tänapäeval juba võimalik ka õnnelikkust arvuliselt hinnata ning seega õnnelikkust pärssivaid tegureid kompenseerida. Kui selleks täna veel seadusandlik alus puudub, siis oleks poliitikutel, kes praegu paljudele elanikele vastumeelset raudteed ehitada kavatsevad, eetilise õiglase kompensatsioonimehhanismid välja töötada.

Ühtlasi tuleks hinnata demograafilist ja majanduslikku kahju, mida Rail Balticuga tekitatakse kohalikele omavalitsustele, maakonnale ja riigile. Näiteks tean ma mitmeid peresid, kes raudtee ehitamisel nende kodu lähedusse koliksid ära mitte üksnes vallast ja maakon-

nast, vaid tervest Eestist. See tähendaks reaalselt kahju nii külale, vallale, maakonnale kui ka tervele Eestile – me jääksime taas ilma paljudest ettevõtlikest ja väarikatest kodanikest, rääkimata nendelt laekuvast maksutulust.

Hämmastavad hinnangud

KSH programmi punktis 4.4.1 „Mõjude hindamine, trassivariantide võrdlemine“ on tegelikkusega selgelt vastuolus järgmised hindamiskriteeriumid:

1. Mõju kogukonna elutingimustele on määratletud ainult trassikoridoris ja selle leevendamise võimalusi loetakse headeks. Mõju on tegelikkuses palju ulatuslikum kui vaid trassikoridoris ja seda pole võimalik leevendada, sest müratõkked ja massiivsed viaduktid, mida peamisena mainitakse, reostavad juba iseenesest miljööd ja elukeskkonda.

Raudtee kogukondade eluruumis, iseäranis keset külasid, kujutaks endast laiemat probleemi, mida oleks võimalik leevendada vaid piirkonnast ära kolivate inimeste kulusid ja õigustatud ootusi kompenseerides, kui sedagi, sest inimeste põline elukeskkond on paljude jaoks hindamatu väärtusega.

2. Mõju asustuse struktuurile arvatakse olevat samuti hästi leevendatav – selline hinnang kõlab samuti väga ebausutavalt, sest kui raudtee on planeeritud läbi küla, jättes osa peresid ühele ja teisele poole barjääri, pole selline mõju selgelt asustuse struktuurile kuidagi leevendatav – viaduktid, tunnelid ja ökoduktid ei leevendaks probleemi „hästi“, vaid võimaldaksid varem

rahulikult ja vabalt elanud ja tegutsenud inimestel ja ettevõtetele hädapärast teisele poole barjääri pääseda.

3. Mõju turismile ja kultuuripärandile on määratletud hästi leevendatavaks. Hästi säilinud ajalooline ja pärimuslik maastik on siin piirkonnas turismi arendamise loomulikuks aluseks ja kui seda raudtee ehitusega täielikult muudetakse, siis ei ole see kuidagi leevendatav. Samuti pole kultuurimälestiste puhul tegu vaid punktobjektidega, millest raudteed mööda juhtides probleemi justkui poleks. Kultuurimälestised moodustavad suurema terviku, mida raudtee leevendamatuks lõhuks.

4. Mõju miljööle, maastikule ja visuaalsetele aspektidele on määratletud keskmiselt leevendatavaks. See hinnang tekitab vägagi suurt usaldamatust kogu keskkonnamõju hindamise programmi suhtes. Kõigis neis aspektides oleks ju selgelt mõju

Mõju on tegelikkuses palju ulatuslikum kui vaid trassikoridoris ja seda pole võimalik leevendada.

korvamatut. Pealegi pole üldse selge, mille alusel mõju miljööle, maastikule ja vaadetele üldse hinnatakse ja kelle pädevuses on sellist hinnangut anda. Oleks aus tunnustada, et neis aspektides pole võimalik mõju leevendada.

Oht Juuru kihelkonnale kui tervikule

Olles rohkem kui 10 aastat tegelenud Juuru kihelkonna pärimusmaastiku ja muististe uurimisega, tunnen seda piirkonda üsna hästi. Et mitu praegusel maakonnaplaneeringu koondkaardil nähtavat Rail Balticu trassialternatiivi läbivad ka Juuru kihelkonda, puudutab see otseselt mu uuringuala, mille osas tehtud tähelepanekud esitan alljärgnevalt.

Rail Balticu trassialternatiivid 8B ja 9B lõhuksid Juuru valla ja kihelkonna ajaloolist, miljöölolist, looduslikku ja pärimuslikku terviklikkust. Kihelkonna puhul on tegemist kultuurilise ja geograafilise tervikuga, mida mõjutaks niivõrd suure ja ulatusliku objekti ehitamine väga tugevalt. Et kihelkond on maaelanike ühtekuuluvustunde aastasade taha ulatuv alus, tuleks raudtee ehitamisel selle

lõhkumist vältida.

Rail Balticu rajamine Juuru kihelkonna territooriumile hävitaks muististe ja arhitektuurimälestiste poolest rikkaid keskkondi: trassialternatiivid 8B ja 9B lõhuksid Seli, Pirgu, Purila, Oola ja Pae põliskülad, häiriks tugevalt Pirgu mõisa, Seli mõisa ja Nõmme kõrtsi loomulikku miljööd, mille pärast turistid ja külalised nendesse paikadesse tulevad.

Trassialternatiivide alla või vahetusse lähedusse jäävad ka muistsed asulakohad Pirgu ja Oola külas, külakalmistu Pirgu külas, Seli-Angerja põliste tammedega servamoodustised, Teaduste Akadeemia geoloogia instituudi rändkivide kollektsioon väga hästi säilinud Mardi talu elamu juures, pärimuspaikade poolest rikas Hargla mets, ohvrikivi ümbritseva metsatukaga Pae külas, rääkimata lohukiviväljadest, mida trass läbib.

Siinne põline asustumuster, tuhandeaastased külad, kaunid häärberid ja pargid, unikaalne kõrtsihoone, mitmesugused arheoloogilised mälestised ja looduskaitseobjektid moodustavad terviku, mis on väärtuslik nii elukeskkonnana kui ka majanduslikus mõttes. Hästi säilinud põliskülade ja muinsuskaitseobjektide miljöös kutsuvad turiste, matkajaid ja sündmuste tähistajaid, kes kõik jätavad meie piirkonda ka raha.

Seejuures on oluline tähelepanu, et küsimus ei ole mitte selles, kas kavandatav raudtee läbib mõne muistise kaitsevööndit, vaid lähiümbruse keskkonna loomuliku ilme säilimises.

Näiteks Juuru kihelkonna vahetus naabruses asuvas Nõmme kõrtsis on väga õdus sündmusi korraldada muuhulgas ka selle pärast, et seda paika ümbritseb puhas loodus ja põlised külad. Raudtee rajamisega Nõmme ja Oola külla hävitatakse see keskkond. Samuti häviks Pirgu mõisa idülliline miljöö – trassivariant 9B sõidaks isegi läbi Pirgu kaitsevööndi.

Samamoodi häiriks Seli mõisa külje all kihutavad rongid seal töötava sanatooriumi rahu. Rääkimata ümbruskonna taludest ja peredest. Trassialternatiiv 8B lõikab aga Pae küla niivõrd pooleks, et külanemata talu koos naabertaludega eraldaks ülejäänud külast. Ühtlasi jääks raudtee alla ohvrikivi ümbritsev mets.

Eelolev on kirjutatud lootuses, et Rail Balticu kavandajad tajuvad vastutuse suurust rahva ja maa ees ja teevad seejuures edaspidi võimalikult suurt koostööd kodanike ja kogukondadega.



Väga hästi säilinud ja värskest renoveeritud Mardi rehielamu Pirgu külas on koduks linnast maale kolunud noorele Kauponenide perele. Maja ümbritseb unikaalne TA geoloogia instituudi rändrahnukogu. Raudtee ja viadukt trassidel 8B ja 9B hävitaks sealse imelise miljöö.

Foto: Jüri Metssalu