



# Millist raudteed vajab Eesti?

Arvo Järvet

Juba pikemat aega on Euroopas peetud strateegiliselt tähtsaks arendada ühtset transpordisüsteemi *The Trans-European Transport Networks* (TEN-T). Selle üks lüli oleks ka Eestiga seotud Rail Baltic (RB). Ehkki teema kohta on väga palju üldsusele kättesaadavat materjali, jääb selles teaberohkuses siiski midagi puudu. Materjali analüüsidest ilmnevad plaanis rajada 21. sajandi Eesti suurraudtee nii mõnedki kitsaskohad.

Mida konkreetsema kuju on projekt omandanud, seda vastuolulisemaks on muutunud esialgsed järeldused ja otsused. Segadust tekitab ka see, et praegu lõpetatakse projekti **Rail Baltic I**, mis hõlmab raudtee rekonstrueerimist Leedu-Poola piirilt Tallinnani. Uue 1435 mm, nn Euroopa rööpmelaiusega raudtee rajamine on vaadeldav projektina **Rail Baltic II**, kuid seda on nimetatud lihtsalt Rail Balticuks.

Esialgu tähendas RB Eestile terviklikku raudteevõrgu ajakohastamist, mille tulemusena pidi suurenema kauba-, kuid veelgi enam reisiringide sõidukiirus. Nüüd käsitletakse RBna aga üksnes uut raudteed Tallinnast Pärnu kaudu Riia poole.

**Kuidas oleme jõudnud praeguse olukorrani?** Rail Balticu idee esitati esimest korda 1994. aastal Läänemere maade ühises poliitilises dokumendis „Visioon ja strateegiad Läänemere ümber 2010“, mille keskmes oli riikidevahelise infrastruktuuri arendamine. Juba siis määrati kiirraudtee trass Eestis kulgema Tallinnast Pärnu kaudu Riia suunas. Nii on seda kajastatud ka hilisemates planeeringutes, kuigi väga lakooniliselt.

„Eesti 2010+“ oli esimene üleriigiline planeering, milles korraldi RB trassi kulgemist Pärnu kaudu. Planeering ja selle tegevuskava kinnitati vabariigi valitsuse korraldusega 2000. aastal.

Praeguse tegevuse alus oli Euroopa Parlamendi ja Nõukogu 29. aprilli 2004. a otsus 884/32004EÜ, millega anti suunised arendada Euroopa transpordivõrku. Otsus oli langetatud kaks päeva enne seda, kui Eestist sai EL liikmesriik.

Selle otsuse järgi hõlmab transpordi infrastruktuur maanteed, raudteed ja siseveeteed, mereteed, sadamad, lennujaamad ning muud transpordiliikidevahelised ühenduskohad, mis kõik kokku toimivad võrgustiku põhimõttel.

Raudteevõrk hõlmab kiir- ja tava-

raudteeliine; kiirraudteed on spetsiaalselt ehitatud kiirliinid, kus üldjuhul on kiirus vähemalt 250 km/h. Otsuse I lisas on toodud kiirliinide nimekiri, III lisas aga EL seisukohalt esmatähtsad projektid, muu hulgas on seal nr 27 all kirjas Rail Baltic, mille sõlmpunktid on Varssavi–Kaunas–Riia–Tallinn–Helsingi.

**Esimese tasuvusuuringu RB teostatavuse kohta** koostas 2007. aasta algul Euroopa Komisjoni regionaalpoliitika peadirektoraadi tellimisel Taani uuringu- ja konsultatsiooni-firma COWI AS. Uuringu põhjal oli eelistatud variant renoveerida senine, Tallinnast Tapa, Tartu ja Valga kaudu kulgev trass, suurendades reisiringide kiirust esialgu kuni 120 km/h, hiljem kuni 160 km/h: see tagaks parimad majandusnäitajad, oleks loodust ja elukeskkonda säästvam ning ka positiivne mõju reisiliiklusele oleks suurim.

Projekt kinnitati TEN-T prioriteetprojektiks ja ELi toetuse abil alustati ehitust. Viimane löik Riia–Tallinn pidanuks käiku minema 2016. aastal. **See on Rail Baltic I.** Pärnis sellega ei jõutud ja esialgu kavandatud kiirust kuni 160 km/h ei saavutata niipea, sest lähiajal raudteed

ei rekonstrueerita. Esimeses uurinus võrreldi ka Pärnu kaudu kulgevad otsetrassi, kuid selle tasuvus polnud sugugi nii hea kui Tartu kaudu kulgeval teel.

**Rail Balticu AECOMi** tasuvusuuringu tellisid Balti riigid ühiselt Briti konsultatsioonifirmalt. Algataja ja igati aktiivseim selles asjaajamises oli Eesti. AECOMi uuringu eesmärk oli saada usaldusväärne alus otsusele ehitada uus, 1435 mm rööpalaiusega raudtee, mis Eestis kulgeb Pärnu kaudu (vt ka [et.wikipedia.org/wiki/Rail\\_Baltic](http://et.wikipedia.org/wiki/Rail_Baltic) - cite\_note-9).

Uuringu eestikeelne kommenteeritud kokkuvõte on koostatud 2011. a mais. Sama aasta septembris tegi Eesti valitsus esimesena Põhja-Euroopa riikidest strateegilise otsuse rajada uus kiirraudtee, fikseerides, et umbes 240 km/h kiiruse saavutav raudteeliin algab Tallinnast ja kulgeb Pärnu kaudu Riiga.

Valitsuse otsus oli tehtud kiirustades, sest isegi üleriigiline planeering, mis peab sedavõrd tähtsat rajatist nagu RB käsitlema, polnud veel lõpetatud. Hiljem on RB trassivaliku põhjendamisel korduvalt viidatud üleriigilisele planeeringule „Eesti 2030+“, mis kehtestati vabariigi valitsuse korraldusega 30. augustil 2012, s.t ligi aasta hiljem valitsuse „ajaloolisest otsusest“.

Üleriigilises planeeringus on RB kohta öeldud: „Lähiajal tuleb maakonnade teemaplaneeringute abil valida moodsa ja kiire põhja-lõunasuunalise raudteetrassi (Rail Baltic) asukoht. Tallinnast piirkiirusel 240 km/h võimalikult otse lõunasse kulgev rongviiks inimesed kiiresti ja mugavalt Riiga (u kaks tundi), Kaunasesse, Varssavisse ning sealt edasi Kesk- ja Lõuna-Euroopasse. See loob mitte ainult Eesti elanikele, vaid ka kümnetele miljonitele eurooplastele võimaluse tulla Eestisse ja minna siit edasi Põhjamaadesse ja Venemaale. Rail Baltic on väga oluline ka kaubaveo seisukohalt. Aktiivne kaubavedu on selle raudtee pikaajalise tasuvuse eelduseks.“

Kusagilt ei selgu, miks olid planeeringu koostajad järeldanud, et RB

trass peaks kulgema Tallinnast võimalikult otse lõunasse. Üleriigilise planeeringu keskkonnamõju strateegilise hindamise (KSH) aruanne ei ütle midagi asjalikku RB kohta. Riiklikus planeeringus ei olegi RB koridori käsitletud, saati siis kindlaks määratud. Seda poleks saanud teha, hindamata keskkonnamõju. Tagajärg: üleriigilises planeeringus tähistab RB trassi asukohta ainult enam-vähem sirge joon Tallinnast lõuna suunas.

**AECOMi uuringuga pandi RB trass põhimõtteliselt paika.** Kuna seda tehti taas kiirustades ja pealiskaudselt, jäid olulised, eelkõige sotsiaalsed probleemid käsitlemata. AECOMi uuringu järelendus oli vastupidine eelmisele, COWI uurimusele.

## Mida konkreetsema kuju on projekt omandanud, seda vastuolulisemaks on muutunud esialgsed järeldused ja otsused.

Üks põhjusi oli asjaolu, et eelmise uuringu parim lahendus – suurendada senisel raudteel kiirust, senise 120 km/h asemel 160 km/h – oli võrdlusest välja jätud. Eesti riigiasutused, kes olid tellija rollis, polnud kas vajalikul tasemel või puudus neil sisuline huvi.

Tegelikult oleks pidanud AECOMi uuringuga koos algatama ka keskkonnamõjude hindamise, sest tegu on RB ettevalmistuse väga tähtsa etapiga. Asja ei parandatud ka üleriigilise planeeringu koostamise ajal, kuigi seda saanuks teha.

Raudtee kui joonehitise trassi koridori asukoht määratakse maakonnaplaneeringuga. 2012. aasta aprillis algatati valitsuse korraldusega maakonnaplaneeringud, et määrata kindlaks RB trassivariandid Pärnu, Rapla ja Harju maakonnas. Seejärel algatasid maavanemad keskkonnamõjude hindamise.

Praegu lõpetatakse planeeringuid, kuid neid pole veel jõutud kehtesta-

da; samuti on heaks kiitmata keskkonnamõjude hindamise aruanne. Eeldatavasti saavad need toimingud peagi tehtud ja seejärel on trassivaliku vastastel võimalik vaidlustada planeeringute kehtestamise otsuseid, mida teevad maavanemad.

Hakkab silma, et enamjaolt on riigiasutused planeeringud kooskõlastanud märkusteta. Kohalikest omavalitsustest on trassivariantide valiku vastu olnud ennekõike Kohila vallavalitsus, kuid nende vastuväiteid pole õigupoolest arvesse võetud. Ehk on vallavalitsuste vastuseis mõnel puhul liialt leebelt kirja pandud: puudub vajalik selgus ja otsekohesus. See on andnud planeeringu koostajatele ja tellijatele võimaluse pidada planeeringut kooskõlastatuks, tõlgendades planeerimisseadust või ehitussea-

dustikku omatahtsi. Niisugune tegevus ei ole kooskõlas hea haldustavaga, pigem on see täitevvõimu teerullipoliitika.

Ootamata ära maakonnaplaneeringute kehtestamist, on hakatud eelprojekti koostama. Tegelikult ei tohiks asjad nõnda käia, aga kõike põhjendatakse märksõnaga „kiire“. Rahastamistootlus eeldab, et dokumendid peavad etteantud kuupäevaks korras olema. Üldsus saab sõna sekka öelda ka eelprojekti staadiumis, kuid üksnes tehnilistes üksikasjades, mitte trassi asukoha küsimuses.

**Rail Balticu vajadust on Eestis põhjendatud erinevalt,** ent need põhjendused pole usutavad või jäävad ebaselegeteks. Üks Rail Balticu planeerimise võtmeparametreid on saavutada reisirongide tippkiirus 240 km/h. Aga pelgalt selle järgi ei liigitu RB veel kiirraudteeliiniks (250–400 km/h), vaid tavaraudteeks, kus tavapäraselt on kiirus kuni 200 km/h. Ehk on õigem nimetada Rail Balticut kiireks tavaraudteeks, nagu on seda tehtud üleriigilises planeeringus „Eesti 2030+“, kuigi suupäraselt võime seda ikkagi nimetada kiirraudteeks.

Vaatleme põhjendusi lähemalt.

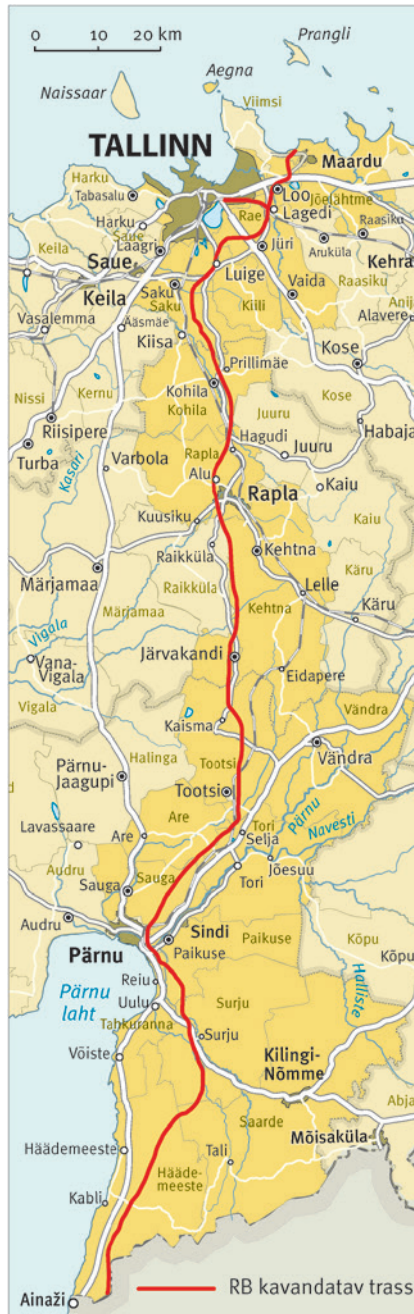
Esiteks, kümmekond aastat tagasi ahvatleti avalikkust sellega, et rajatakse **kiirraudtee Berliini** välja. Lähete Tallinnas rongi peale ja olete kaheksa-üheksa tunni pärast Berliini Ostbahnhofis või Kurfürstendammis! Sellest unistusest pole midagi järele jäänud. Nüüdseks on selge, et Poolaga ei laabu asjad nii, nagu algul loodeti, ja sama kiiret reisirongiliiklust Leedu-Poola piirist edasi Varssavi suunas ei tule.

Teiseks, aeg-ajalt on olnud juttu **Hiina kaupade voost** Eesti kaudu Kesk- ja Ida-Euroopa riikidesse, ka Venemaale, kuigi RB ei ole kuidagi seotud rongiliiklusega, mille siht on Venemaa.

Pidades silmas Hiinaga seotud kaubavedu, on Venemaa, Läti, Leedu, Poola ja Saksamaa sadamad hoopis soodsamas asukohas kui Tallinn: mitte üksnes asupaiga, vaid ka talviste navigatsiooniolude poolest. RBga samas EL transpordivõrguprojektide rühmas on praegu käsil Gdanskist Kesk-Euroopasse kulgeva raudtee rekonstrueerimine. Sedakaudu on Hiina kaupu märksa soodsam vedada kui Tallinna kaudu.

Poola ei ole RBst kuigivõrd huvitatud, sest poolakate jaoks on esmatähtis ajakohastada Gdansk–Varssavi–Brno/Bratislava–Viini raudtee ja arendada idatransiiti. Eespool märgitud ELi otsuse alusel on ette nähtud rajada kiirmaantee Gdanskist Viini, mis veelgi suurendab Gdanski transpordisõlme tähtsust. Viin on Kesk-Euroopaga seotud olulisemate transpordikoridoride sõlmpunkt.

Miks peaksid Hiinast ja mujalt Aasiast tulevad kaubalaevad sõitma Läänemere lõuna- ja läanerannikult kaugemale Soome lahe sadamatesse, et sealt vedada rongiga kaupa enam-vähem samas suunas tuhatkond kilomeetrit tagasi? Kuigivõrd ei tule Hiina transiitkaubad meieni ka Venemaa kaudu, sest Venemaal on Soome lahe idaosa rannikul piisavalt sadamaid; neist meile lähim ja kõige uuem asub Ust-Lugas, mis jääb Eesti idapiirist umbkaudu 50 km kaugusele.



Rail Balticu kavandatud trass Tallinnast Pärnu kaudu Riia suunas läbib tugevama värviga märgitud valdu

Kolmas põhjendus: **kliima soojenemise** tõttu võetakse kasutusele Põhja-Jäämere laevatee ja Aasia (Hiina) kaubavoog hakkab kulgeva Koola poolsaare sadamatest (Murmansk, Kirkenes) Soome ja Balti riikide kaudu lõuna poole. RB oleks Euroopa põhjapoolmikki läbiva tänapäevase „siiditee“ lõik.

Vahest aastakümnete pärast võib kliima soojenemise tõttu tööpoolest aktiivselt kasutada Põhja-Jäämere

laevateed, kuid üksnes suviti, mitte aasta ringi. Ent Venemaal on endal Murmanski ja Arhangelski sadam, mis sobivad hästi; pikema mereteel korral tulevad kõne alla Soome lahe idaosa sadamad. Miks peaks laevad tühjaks lossima Koola poolsaarel, kui laevavedu on odavam rongiveost? Isegi kui seda tehtaks, on Venemaal otsem ja lihtsam suunata Murmanskist tulevad kaubarongid Kesk-Euroopasse Peterburi lähedal paikneva Gatšina raudteesõlme kaudu ja sealt edasi edela suunas juba üle 150 aasta käigus olnud Varssavi liini pidi.

Leedu otsene huvi transiitvedude vallas tulenebki sellest, et Peterburi–Varssavi raudtee läbib Vilniust ja loodetakse midagi näpata ümberlaadimiseks või suunata kaubavagunid sadakond kilomeetrit eemal Kaunasesse; seal on hakanud tööle suur logistikakeskus. Seetõttu oli Leedu aktiivsus, et RBle lisataks Vilniuse–Kaunase lõik, igati mõistuspärane. Leedukad on ära kasutanud oma suuremate linnade head geograafilist asendit raudteetranspordi mõttes.

Neljandaks, RB on vajalik **Helsingi–Tallinna transporditunneli** jaoks. Seni ei ole keegi seda projekti suutnud tõsiselt võetavalt hinnata. Seda, kas kõnesolev tunnel saab asendada majanduslikult otstarbekat kaubavedu Soomest laevadega Kesk- ja Lääne-Euroopasse, ühtlasi Eesti ja Soome suhtlust, pole praegu võimalik põhjendada. Seega jääme ootama tunneli majandusliku tasuvuse uuringuid.

Viiendaks: **väävlidirektiiv**. 1. jaanuaril 2015 jõustus rahvusvahelise mereorganisatsiooni väävlidirektiiv, mis pidi tooma kaasa muudatusi Põhja- ja Läänemere laevaliikluses. Direktiivi järgi tuleb laevamootorite heitgaasides vähendada väävlisisaldust kümme korda: varasemalt 1,0 protsendilt 0,1 protsendini. Kuna laevandusettevõtetel pidid hakkama kasutama senisest kallimat väiksema väävlisisaldusega mootorikutust, prognoositi meretranspordi hinnatõusu olenevalt sihtkohast vahemikus 3–10% (pakuti ka 25–30%), mis pidanuks vähendama

kaubaveo osatähtsust meritsi võrreldes maismaatranspordiga.

Tegelikult ei vähenenud Läänemeres ei kauba- ega reisijatevedu, sest nafta hind on märksa madalam kui paar aastat tagasi. Veelgi tähtsam: turuosalisel on kahekesi katnud hinnatõusu, nii et osa jääb kauba omaniku ehk veose kliendi ja osa vedaja kanda. Nafta hinna dünaamika viimastel aastatel ja prognoos lähitulevikuks igatahes soosib niisugust tasakaalukat leevendusvõtet.

Kuuendaks: **RB aitab parandada kohalikku rongiliiklust.** Esmalt deklareeriti, et RB pole olemuselt kohaliku tähtsusega projekt, mis peab lahendama kohalike keskuste transpordiprobleeme, vaid on oluline kogu Euroopa kontekstis.

Samuti rõhutati, et senise rööpemelaiusega raudtee ei kao Pärnust, Viljandist ega Tartust kuhugi. Tallinnast Pärnusse tähendaks see siis põhimõtteliselt kahte rööbiti kulgevaid raudteed, mis ei ole majan-

duslikult kindlasti mõistlik, vähemalt Lellest edasi Pärnu poole. Viimastel nädalatel on räägitud, et kohaliku rongiliikluse jaoks vajalik taristu ehitatakse välja hiljem. Miial hiljem ja kuidas siis on seda võimalik korraldada, kui palju see maksab ja kes kannab lisakulud jne?

RB vajadust põhjendatakse peaaegselt transiitkaupade veoga, aga raudtee parameetrid (suurim kiirus ja sellest tulenevad tehnilised nõuded, sh ohutusele) on valitud hoopis kiirema ja kallima kaugreisijateveo põhjal. Samal ajal on teada, et reisijatevedu ei saa olla rentaabel ja seda tuleb doteerida kaubaveo arvelt. Mida kiirem ja kallim reisijatevedu on kavandatud, seda rohkem tuleb RB käigus hoidmisele peale maksta.

Eestit läbiv lõuna-põhjasuunaline raudteekaubavedu praegu puudub, kuigi taristu ja võimalused on olemas. Kaubakogused, millega RB puhul arvestatakse, on hüpoteetilised. Näib, et kõigepealt ehitame valmis uue raudtee, ja siis hakkame vaa-

tama, kust leida kaupa ja mida teha senise raudteega.

**Keskkonnakaalutluste üperpalid.** RB maakonnaplaneeringute KSH aruanne on väga mahukas dokument. Tehtud on hulk uuringuid ja inventuure, milles on osalenud kümned spetsialistid. RB keskkonnamõju on hinnatud ülemäära detailselt, sellist täpsust polnuks vaja. Nõnda võib esmatähtis, strateegilisele käsitlusele omane üldhinnang jääda varju.

Jahmatav on järeldus, et idee ehitada RB on eelistatum variant, kui jätta see teostamata, sest rajatis avaldab kliimale soodsat mõju. Arvutused CO<sub>2</sub> heite kohta äratavad suuri kahtlusi, sest kohati on algandmetega suvaliselt manipuleeritud ja arvutusmeetodid pole üheselt selge. Neid puudusi on mõneti arvestanud ka mõju hindajad, märkides, et CO<sub>2</sub> emissiooni saaks põhjalikumalt hinnata detailse liikluse mudeli järgi, mida praegu ei ole.

Kui RB saab uue trassi, tähendab see pikka aega püsivat joontakistust

## Jõulud Lavassaare raudteemuuseumis 10. detsembril sõidab jõulurong

- Muuseumisse pääseb tasuta
- Kohal on jõuluvana
- Jagatakse maiustusi ja helkureid, et oleksite nähtavad
- Töötab jõulukohvik
- Lapsed saavad ehtida jõulukuuske
- Rongisõit on lastele tasuta, teistele 4 €
- Alustame kell 12
- ega sulge enne, kui viimased külastajad on lahkunud
- Kõigile tervituseks tass kuuma glögi tasuta



Tulge ja veetke tore päev raudteemuuseumis!

**MUSEUM OTSIB SPONSOREID AURUVEDURI REMONDIKS  
ANNETUSED ON OODATUD EE93220001120171591, EESTI MUSEUMRAUDTEE MTÜ**

läbi Eesti. Tallinna poolt tulles on trassi esimesed 80 km Harju lava- maal, kus kultuurmaa osatähtsus on suhteliselt suur; samuti on vaadelda- vas piirkonnas Eesti keskmiste olu- dega võrreldes küllaltki tihe asustus. Enne Järvakandit jõuab trass väga hõredalt asustatud, soode- ja metsa- rikkasse Vahe-Eestisse, mis on ede- la- kirde suunas Eestit läbiv maastikuvaldkond. Sedalaadi maastik on valdav kuni Eesti-Läti piirini. Ainult Pärnu linna lähiümbruses on asustus tihedam. Kuigi RB trass lõikab Vahe- Eesti läbi 140 km pikkuselt, pole senini analüüsitud raudtee kui barjääri pika- ajalist mõju selle maastikuvaldkonna terviklikkusele.

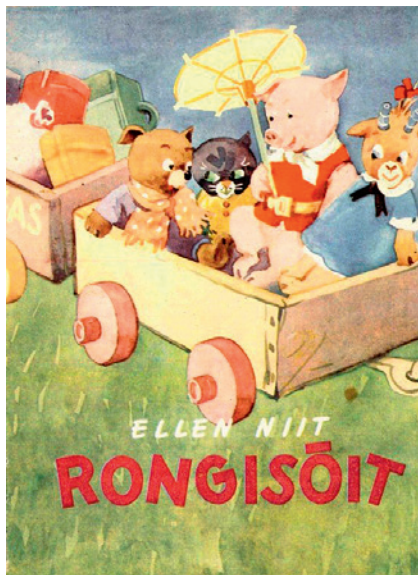
**Keskkonnamõju hindamise seadu- se** (KMH) järgi tuleb hinnata kõiki variante ja otsus langetatakse siis, kui KSH aruanne on heaks kiidetud. Paraku tegi vabariigi valitsus keskkonnaministeeriumi nõusolekul esi- mesed otsused Harjumaad läbiva trassi kohta juba enne keskkonna- mõjude hindamise lõppu.

Kui lähtuksime väiksemast mak- simumkiirusest kui 240 km/h, võt- tes aluseks näiteks 160 km/h, mis on piisav, korraldamaks reisirongiliiklust kogu RB ulatuses, ilmneksid trassi- variantide vahel teistsugused erine- vused kui praegu. Väiksema kiiruse korral on nõuded trassi geomeetria- le lihtsamad ja raudtee-ehitus läheks vähem maksuma.

Mõte rajada RB senisele trassile heideti kõrvale juba enne keskkonna- mõjude hindamist. 2013. aastal ana- lüüsiiti, kas oleks võimalik kasutada senist raudteekoridori, kuid uurin- gu aruandest võib üsna üheselt välja lugeda, et siht oli see variant kohus- tuslikus korras kõrvale lükata.

Kaalukas põhjus jätta praegune trass kõrvale olevat asjaolu, et trassi on raske õgvendada. Kui võtta alu- seks väiksem maksimumkiirus, lahe- neb õgvenduste probleem mõnevõr- ra lihtsamalt, kui uuringus järeldatud.

Hämmastavad ka hinnangud mõne Natura 2000 ala kohta. Kui linnu- või loodusala kohta ei ole tehtud tsoneeringut, siis on prae-



Sõnaga „raudteetransport“ seostub mõnelegi kõigepealt Ellen Niidu lastelaul „Rongisõit“ Gustav Ernesaksa viisile. Aga ka Rail Balticuga ei saa kiisud sõita Türi- le

gu toimivat raudteed peetud niisa- ma väärtuslikuks kaitstavaks alaks kui raudteest kõrvale jäävaid alasid! See tähendab, et neis paikades ei ole kaitse-eeskirja järgi lubatud ehitada uut raudteed.

**KMH seaduse järgi tuleb hinnata ka sotsiaal-majanduslikku mõju.**

On selge, et RB trassivalikul on seni- ajani ülekaalukalt arvestatud eel- kõige looduskaitse-eesmärke ja sot- siaalsed probleemid on jäänud tei- sejärguliseks või jäetud käsitlest hoopis välja.

**Üks Rail Balticu planeerimise võtme- parameetreid on saavutada reiron- gide tippkiirus 240 km/h.**

Sotsiaalseid mõjusid ei saa hinna- ta kuigi täpselt, sest see tugineb suu- rel määral väärtushinnangutele. Kuid sotsiaalseid mõjusid ei saa jätta arves- tamata. See, et nii on läinud, võib tuleneda ka valitsuse tegematajätmi- sest. 2011. aastal otsustas valitsus pel- galt üldiste põhjenduste alusel, et RB peab kulgema otsejoones Tallinnast Pärnu kaudu Riiga. Peeti vajalikuks arutada RB sotsiaal-majanduslik-

ke mõjusid mõnel järgmisel istun- gil. Senini ei ole seda tehtud, seega ei täida valitsus oma otsuseid.

Seejuures on kohalikud omavalit- sused üksnes huvirühma staatuses, kes on otsustamisest täielikult kõrva- le jäetud. Seadused eeldavad, et üld- sus kaasatakse planeerimisse, niisiis peaks meile antama võimalus olla kaasotsustaja rollis, kuid RB mõttes ei ole valdadel ja linnadel seda õigust.

**Kokkuvõtteks.** Kui rajatakse Rail Baltic, võetakse Eestis korruga kasutu- sele kaks raudteesüsteemi. Vähimalgi määral ei ole silmas peetud, mida tähendab uus trass senistele raudtee- liinidele ning kuidas ühitatakse koha- likud sotsiaalsed huvid ja rahvusvahe- lise raudteeliikluse korraldus.

Kui planeeriti RB trassi, jäeti üld- sus sobival ajal kaasamata ja nüüd kii- rustatakse, millega kaasneb riigiasu- tuste üldine vastutamatus ja häma- mine. Avalikkusele on esmatahtsad sotsiaal-majanduslikud tegurid, sh majanduslik põhjendatus, mitte keskkonna- ja looduskaitseprobleemid.

Kuid ei ole hilja pingutada, et teha parim trassivalik, mille üks variante on rajada RB Tallinnast Pärnuni seni- sele trassile, võttes aluseks piirkiiruse 160 km/h. Sel juhul väheneksid tun- duvalt ehitus- ja hoolduskulud, üht- lasi saaks samal trassil tagada koha- liku rongiliikluse, ei ole vaja rajada kogupikkuses tõkkeaeu ega kujune nii suurt vastuolu kohalike kogukon- dade ja maaoma- nikega, kui praegu pakutud lahenduse korral.

Kui RB hakkab kulgema Tallinnast Pärnu kaudu, tuleb

korraldada kiirem (reisirongidel kuni 160 km/h) ja mugavam rongiliiklus ka Tallinna–Tapa–Tartu–Valga liinil ja sealt edasi Riiga. RB planeerin- gu koostajad peaksid kiiresti looma interaktiivse lahenduse trassivarian- tide kohta, et praegu hajutatud teave oleks hõlpsamini kättesaadav. ■

**Arvo Järvet** (1948) on geograaf.



Rail Balticule mõeldes tuleb tahes-tahtmata silme ette Saaremaa süvasadam, mis avati suure optimismikäruga kümme aastat tagasi, ent laevu oodatakse endiselt nagu valgeid laevu. Tänavu kevadel hinnati sadama varad kümme korda alla, et „bilansis kajastuks [---] viimaste aastate tegelikul olukorral baseeruv rahavooga kaetud väärtus, mida ka välisaudiitor on valmis aktsepteerima“ (Tallinna Sadama juhatuse liige Marko Raid Saarte Häälele)

# Praeguse Rail Balticu majanduslikud riskid on arutult suured

Kas Rail Baltic on praegu kavandatud kujul majanduslikult mõttekas? Leidub hulk riske ja vajakajäämisi, millele ei ole adekvaatseid vastuseid.

## Karli Lambot

**K**ahtlemata väärivad Balti riigid väga head raudteeühendust Euroopaga. See seob meid Euroopaga, edendab meie heaolu ja majanduskasvu. Peaksime tegema kõik mõistliku, et vältida Eesti jäämist logistilisse tupikusse. Kuid arukat eesmärki ei saavutata rumalate sammudega. Praegu näitavad paljud märgid, et senine Rail Balticu plaan ebaõnnestub majanduslikult: saame endale kaela vesikivi, mille suurst praegu hoomatagi ei oska.

**Kõigepealt lühidalt Euroopa raudteetranspordi olukorrast, sest loo-**

mulikult tuleb Rail Balticu projekti vaadelda laiemas kontekstis. Üldjuhul on raudteed, sealhulgas kiirraudteed, Euroopa Liidu liikmesriikides kahjumlikud ja pole põhjust arvata, et meie hõreasustusega riikides õnnestub püsivalt vastuvoolu ujuda. Põhjalike uurimuste järgi ei muutu Euroopa raudteetransport ilmselt mitte kunagi piisavalt kasumlikuks suuresti just looduslike olude pärast. Euroopa Liidu kogupindala on kaks kord väiksem kui Ameerika Ühendriikidel, kuid meie rannajoon on kolm korda pikem. Loodusseaduste ja geograafiliste tingimuste vastu ei saa: kui on võimalik kasutada laevu, siis eelistatakse neid,

sest meretransport on ja jääb raudteest mitu korda odavamaks.

Meie maailmajaos on raudtee osakaal teiste transpordiliikide hulgas tunduvalt väiksem (10%) kui ulatuslikus maismaalaamas Ameerika Ühendriikides (37%); suuresti selle tõttu on Euroopa raudteefirmad kaks korda vähem tootlikud kui Põhja-Ameerikas. Iseäranis kaubavedude puhul on Euroopa raudteevõrgu väljapääs praeguse taristu kulude vähendamises, mitte pompossetes uusprojektides.

**Meie rahvuslikud huvid** raudteeühenduse ajakohastamisel on sõnasamatamata ja kaitsmata. Erinevalt lätlastest ja leedulastest, kes on teinud esialgsesse projekti oma huvides mitu asjatundlikku muudatust. Just lõunanaabrite nõudmisel võeti plaani ühendada uue raudteega Riia lennu-



Foto: Andrus Eesmaa / Järva Teataja / Scanpix



AECOMi häbelik, kuid realistlik plaan meie raudteevõrgu tulevikust. Kadunud on mitu ajaloolist raudteeliini. Viljandisse ja Valka ei saa, Tartust Riiga tuleb sõita Tallinna kaudu

jaam ja Vilniuse linn. Meie valitsus paistab eeskätt olevat huvitatud sellest, et Soome päritolu kaubad liiguksid Eestist läbi võimalikult otse ja kiiresti. Tõsi, tallinnased ja pärnakad hakkava saada Riiga kiireimal viisil, kuid hind selle mugavuse eest on rõõgatu.

Kas meie rahvuslikes huvides on ehitada uus kahjumlik raudtee, mille peamine äriidee on meelitada Soome laevadelt hüpoteetiliselt kaubakoguseid, ning võtta enesele aastakümneteks ja -sadadeks kohustus seda raudteed taluda ja ülal pidada? Ilmselt mitte.

Meie rahvuslikud huvid on ilmselgelt hoopis teistsugused. Peame saavutama niisuguse raudteeühenduse Euroopaga, et meie inimesed ja kaubad, sh loomulikult transiitkaubad, saaksid liikuda Euroopa suunas ka mujalt kui Tallinnast ja Pärnust, et võimalikult paljud Eesti inimesed ja piirkonnad saaksid sellest transpordi-

soonest kasu ning kahju majandusele ja loodusele tehtaks võimalikult vähe.

Eesti huvides on vaadata kõiki meie raudteid ühtse tervikuna, pidades silmas nende koosmõju, toetust üksteisele, tasuvust ja ülalpidamiskulusid. Äärmiselt lühinägelik on lükata vana, nn Vene laiusega raudtee häbelikult tagaplaanile ja pidada tema toimimist tulevikus teisejärguliseks või lausa ebavajalikuks.

Analüüsime meie rahvuslike huvide seisukohalt veel kord, mida Rail Balticu projekti aluseks olev AECOMi plaan majandusele tähendab. Meeldetuletuseks olgu märgitud, et valitsus tegi AECOMi plaani alusel otsuse trassi kohta juba 2011. aastal, ja seni ei ole kriitilisi hinnanguid arvesse võetud. Üldsusele oli idee tuntuks saanud alles 2005.–2006. aastal, seega langetati lõplik otsus ärimudeli ja trassikoridori kohta pretseden-

ditult napi viie aastaga.

Seevastu näiteks Taani ja Saksamaa vahelise 18 km pikkuse tunneli rajamist on valitsused menetlenud juba 1992. aastast alates, põhjaliku kaalumise järel peaks otsusele jõutama lähema kümne aasta jooksul. Üleliigne ei ole lisada, et erinevalt Rail Balticust liiguvad Saksamaa ja Taani tulevase tunneli kohal juba praegu suuremahulised inimeste ja kaupade vood.

**Kuna eri ärimudeleid ja trassikoridore on võrreldud äärmiselt puudulikult,** pole alust arvata, et praegu plaanitav trass mõjutaks suurimat võimalikku hulka Eesti inimesi ja ettevõtjaid parimal võimalikul moel. Trassi tagamaa on valitud hoopis võimalikest kõige ahtam. Nii mastaapse plaani puhul peab trassi eelistus tuginema väga mitmekülgetele kaalutlustele ja uuringutele, praegu jääb



◀ „Eesti infrastruktuuriprojektide kohatine suurushullustus teeb [...] ettevaatlikuks. Koidula grandioosne piiriraudteejaam on mitu korda võimsam kui tegelikult tarvis. Tartusse rajatud Võru tänava liiklussõlm on nii keeruline, et isegi tartlased eksivad seal siimaani ära. Mäo ristmikku naerab kogu Eesti, kuid ka maksab selle hooldamise ja remondi eest“ (Alo Lõhmus, „Enne Haapsallu, siis Varsavisse“, Maaleht, 10.07.2014). Pildil hetk Mäo liiklussõlme ehituselt, mis vähendab Tallinna–Tartu teekonda poolteise minuti võrra. Nagu ikka, pole seal „liiklusvoo prognoosid täielikult täitunud“, ent liigvee eemaldamise pumbad on pidevalt töös (ERR uudis, 27.01).

### Tuluprognosis on üle paisutatud.

Uus raudtee rajatakse peaaegselt Soome transiitkaupade vedamiseks, aga ta vastab hoopis kiirema ja kallima kaugreisijateveo tingimustele. Kui trass läbiks suurimaid asustuspiirkondi, oleks raudtee kohalikele reisijatele suurepärane liiklemisviis, aga teadupärast on praegune tagamaa hoopis vähim võimalik. Kaugsoõidunautlejalatel tuleb see-eest arvestada, et reisirongid saavad sõita ainult päevasel ajal, sest ööseks on plaanitud liikuma aeglased kaubarongid.

Kuid kaupadega on lood segased. Kõigepealt ehitatakse valmis uus raudtee ja siis hakatakse nuputama, kust leida vedamiseks kaupu. Praegu lõuna-põhjasuunaline raudteekauba-vedu sama hästi kui puudub, kuigi taristu ja võimalused on olemas. Rail Balticu ametnike väitel peaksid tariifid olema praegustest 20–50% väiksemad, et kaubavedajad hakkaksid meie senist põhja-lõunasuunalist trassi kasutama. Kui sellel on tõepõhi all, kas peame siis selleks investeerima neli-viis miljardit eurot, et Balti riiklikud raudteefirmad oleksid nõus kuni poole võrra oma tariife alandama?

2010. aastal valmis Rail Balticuga väga sarnane kiirraudtee Botnia lahe läänekaldal Umeå ja Höga Kusteni lennujaama vahel. Seal oli üks põhi-eesmärke samuti teenindada Soome päritolu transiitvoogu. Kuid Botnia Line'i tulu prognoos läks sootuks viltu: esimesel aastal pidi reisijaid olema 1,5 miljonit, kuid alles nüüd on jõutud 830 000 reisijani. Kaubaronge nägid tasuvusarvutused ette 20 tükki ööpäevas, kui praegugi liigub neid ainult kolm. Botnia Line'i käekäik on kinnitanud nende Rootsi teadlaste seisukohta, kelle meelest tuleks

sedalaadi kallite uusprojektide asemel kõrvaldada senise infrastruktuuri kitsaskohad.

Nii mõnigi, professor Erik Terk nende hulgas, on seisukohal, et Rail Baltic hakkab teenindama nn arktilist kaubateed. Nii nimetatakse Põhja-Jäämere jääkatte vähenemise tõttu tõenäoliselt avanevat laevateed mööda Euraasia põhjarannikut. Sellel plaanil on mitu nõrka külge. Esiteks, ei ole üldse kindel, et Põhja-Jäämeri muutub soojeneva kliima tõttu sobivaks Hiina ja Euroopa vahelise laevaliikluse jaoks. Teiseks, isegi kui see juhtub, siis ainult suvisel navigatsioonihooajal. Kolmandaks, pole mingit põhjust eeldada, et korduvaid ümberlaadimisi ja transpordiviiside vahetusi nõudev nn arktilise kaubatee jätk Soome, Soome lahe ja Balti riikide kaudu Europasse suudab hinnas ja tõhususes konkureerida laevatranspordiga otse Euroopa suursadamatesse. Miljardeid investeerides ei tohi võtta aluseks hüpotetilist arktilist kaubavoogu.

Kui Rail Balticuga juhtub sama mis Botnia Line'iga ja kaupu ei tule, siis peaks Euroopa kogemuse järgi liiklema sellel aastal umbes üheksa miljonit reisijat, kes maksavad kogu distantsi eest – muidu põletame lihtsalt raha. Ka kõige optimistlikumate plaanide järgi on reisijate hulk meil mitu korda väiksem.

### Hoolduskulud on prognoositust suuremad.

Euroopa kahe-suunalistel kiiretel liinidel, kus liiklevad ainult reisirongid, on hoolduskulud keskmiselt 60 000 eurot kilomeetri kohta aastas. Kui raudteeline kasutavad ka kaubarongid, suurenevad hoolduskulud märgatavalt. Seega on tegeli-

neist selgelt vajaka.

Kui otsustajaid huvitaks majanduslik tõhusus, oleks arukas unustada üleskutse loobuda ühendusest Venemaaga, sest ega me itta suunduvaid maanteid üles kaeva, elektriline läbi lõika ega laevaliine sulge. Tõsiselt võetava alternatiivina tasunuks hoopis kaaluda senise raudtee osalist rekonstrueerimist, nii et see sobiks näiteks kiirusele 160 km/h, Pärnu–Riia liini loomist ja muudatava teljelaiusega veermiku kasutust Euroopasse suunduvatel liinidel. Näiteks Hispaania ja Portugali raudtee laius erineb Euroopa standardist, kuid sellest hoolimata on nad saanud Euroopa Liidu toetusi, et ajakohastada oma raudteevõrku ja rakendada piire ületavatel liinidel muudatava teljelaiusega veermikku. Niisugust majanduslikult efektiivset varianti pole meil kahjuks üldse kaalutudki.



kud hoolduskulud mitu korda suuremad, kui on kirjas AECOMi uurinus: Eestis kulub hooldusele vähemalt 20 miljonit eurot aastas. Lisanduvad veeremi, jaamade jms käituskulud, mis on samas suurusjärgus.

**Meretranspordiga konkureerivat raudteelõiku hakatakse rajama ebaloogiliselt: keskelt.** Novembri algul Tallinnas käinud Soome peaminister Juha Sipilä ütles, et Rail Balticu õnnestumise eeldus on tunnel, kuid senised majanduslikud kalkulatsioonid mõlema hiigelprojekti kohta on puudulikud. Seetõttu Soome praegu ettevõttega ei ühine.

Kui põhjapoolne eeldus on tunnel, siis lõuna pool tuleks saada lahti Poola pudelikaelast. Ent heal juhul ehitatakse Poola–Leedu piirilt kiirraudteed edasi kunagi tulevikus pärast Rail Balticu käivitamist. Tegelikult pole mingit tagatist, et Poola raudtee ja Helsingi tunnel üldse kunagi teoks saavad. Niisiis, isegi kõige positiivsema stsenaariumi korral puudub Rail Balticul aastateks või isegi aastakümneteks majanduslikult efektiivne jätk Tallinnast põhja poole ja Poola–Leedu piirist lõuna poole, kuid trassi tuleb siiski töös hoida, üksiti konkureerida meretranspordiga. See on õigupoolest võimatu.

**Uue raudteesüsteemi tõttu hääbub paratamatult osa senist.** Praegune Rail Balticu kava on ainulaadne eksperiment kogu maailmas. Nimelt võetakse kolmes äärmiselt väikese asustustihedusega väikeriigis korraga kasutusele kaks raudteesüsteemi. Üldsust töödeldes häbenevad otsustajad tegelikku mõju, mida uus trass vanadele raudteekoridoridele kaasa toob. Juba praegu jagub meil raudtee kilomeetreid ühe elaniku kohta rohkem kui paljudes tööstusriikides. Samal ajal on meie raudtee osakaal reisijateveos üks väiksemaid, võrreldes teiste transpordiliikidega. Nüüd ehitame juurde teise raudtee, mis senisega ei ühildu.

Kaks raudteesüsteemi jäävad toimima otsekui paralleelmaailmades ja väga tõenäoliselt tugevalt kah-



Foto: Meivnupronjr / Wikimedia Commons

Lähedase, kuid kaugel Euroopa ihalus paneb pea tööle. Äkki pörutaks sinna hoopis vaakumtorus mööda Läänemere põhja, kiirusel 1200 km/h? Sellise ettepaneku on käinud välja Rainer Nölvak (EPL, 17.10), võttes eeskujuks põhjanaabrite idee Hyperloopi-ühendusest Helsingi ja Stockholmi vahel. Pildil on Hyperloop One'i katseliini ehitus USAs Nevadas; esimene sõit loodetakse teha järgmise aasta algul

jumlikena. Eesti Raudtee selleaastane kahjum on juba üle 20 miljoni, ent kui lisandub Rail Baltic, tuleb riigieelarvest raudteevõrkudele eraldada aastas vähemalt 50–70 miljonit. Ja nõnda aastaid ja aastakümneid järgemööda. Seda mõtu kulude puhul tekib tugev surve neid vähendada. Paratamatult hakatakse varem või hiljem meie praegust raudteevõrku koomale tõmbama. Ees ootab nn Haapsalu „areng”.

**Seega võib Rail Balticust saada Euroopa mõtlematuse ja raiskamiskultuuri monument.** Kui näiteks Saksamaa maksumaksjad maksavad igal aastal riigieelarvest oma raudteevõrgule peale, siis kompenseerivad nad niimoodi investeerimisotsuseid, mida sakslased ise on oma riigis oma raha eest teinud. Kui nad pole rahul ja soovivad kellegi peale näpuga näidata, siis tuleks sõrm suunata isendale. Ise teed, ise vastutad – nii peabki olema.

Praeguse hiiglasliku Rail Balticu majandusliku ebaõnnestumise puhul oleks rahulolematuid osalisi hoopis rohkem. Pettunud oleksid Euroopa Liidu maksumaksjad, kelle raha mõtlematult investeeriti, pettunud võiks olla ka EL juhtkond, kes lörriläinud hiigelinvesteeringuks raha eraldas, aga enim masendunud oleksid Eesti maksumaksjad, kes jäävad seda suppi

sisuliselt igaveseks helpima ning igal aastal kümneid ja kümneid miljoneid eurosid raudteetammidesse ja -relssidesse matma.

Rail Balticu projekti puhul on küsimus Euroopa Liidu usaldusväärsus. Ei rohkem ega vähem. Sest summad on nii suured ja mõju meie elukorraldusele kestab aastakümneid ja -sadu. Ebaõnnestunud Rail Balticust võib kujuneda Euroopa Liidu raiskamiskultuuri jääv monument.

Järelikult on meie ühine vastutus väga põhjalikult kaaluda, kuidas muuta kulu maksumaksjale võimalikult väikeseks, nii et sotsiaalne ühishüve kaaluks võimalikult suurelt üle majandusliku ja loodusele tekitatud kahju. Kümme korda tuleb mõta, enne kui meie maad sonkima hakata ja igaveseks kujunev raudteelõige ära teha.

Otsus lükata kiirraudtee rajamine edasi ei tähenda mingil juhul vastutuseisu uuele raudteeühendusele või laiemas mõistes progressile ja arengule. See tähendab vastutust lastelaste ees, kes meie otsused kinni maksavad, ning kaaseurooplaste ees, kelle maksurahadest tehtavatesse investeringutesse meil ei ole õigust kerge-meelselt suhtuda. ■

**Karli Lambot** (1970) on logistikaettevõtja, juhtinud 22 aasta jooksul korduvalt Eesti logistika- ja ekspedeerimise assotsiatsiooni.