

# Rail Balticu ehitus tuleb peatada, et säästa Eesti loodust ja vältida uusi maksutõuse

Meie, allakirjutanud, kutsume Eesti Vabariigi Valitsust ja Riigikogu **peatama Rail Balticu ehitust selle praegusel kujul**, kuni on läbi viidud sõltumatu, aus ja terviklik ümberhindamine projekti tegelikust vajadusest, mõjudest ja võimalikest alternatiividest.

Rail Balticust on kujunenud megaprojekt, mille maksumus on kasvanud tasemeni, mida Eesti riik **ei suuda kanda ilma täiendava maksukoormuseta**.

**Riigil puuduvad vahendid Rail Balticu lõpuni väljaehitamiseks ning projekti valmimine eeldab paratamatult maksude tõstmist, ulatuslikku laenamist (mis tähendab samuti tulevast maksukoormust) või kokkuvõidu teiste avalike teenuste arvelt.**

Tegemist ei ole enam pelgalt taristuprojektiga, vaid otsusega, millel on pikaajalised ja sügavad tagajärjed Eesti loodusele, majandusele ning ühiskondlikule sidususele. Projekti tegelik kasu Eesti inimestele on jätkuvalt tõendamata, samas kui selle kahjulikud mõjud on juba täna selgelt nähtavad.

## Põhjused, miks Rail Baltic tuleb peatada

### 1. Pöördumatu kahju Eesti loodusele

Rail Balticu trass läbib ulatuslikke metsa-, raba- ja rohevõrgustiku alasid.

Ehitus on juba kaasa toonud:

- metsade massilise raadamise,
- elupaikade killustumise,
- põhjavee ja veerežiimi häiringud,
- loomade liikumiskoridoride katkemise.

Need kahjustused on püsivad ega ole kooskõlas Eesti looduskaitsete ega kliimaeesmärkidega.

### 2. Riigil puudub raha Rail Balticu väljaehitamiseks

Rail Balticu maksumus on aastate jooksul kasvanud mitmekordselt ning Eesti osa ulatub miljarditesse eurodesse. [Euroopa Kontrollikoja värske eriaruande](#) kohaselt läheb Rail Baltic maksma mitte 5,8-7 miljardit eurot, nagu arvati 2020. aastal, vaid vähemalt 24 miljardit eurot.

Rail Balticu peatamise kriitikud väidavad sageli, et kuna Euroopa Liit on projekti juba toetanud mitmesaja miljoni euro ulatuses, tähendaks ehituse peatamine toetuste tagasimaksmist.

Ka sellisel juhul oleks toetuste võimalik tagasimaksmine oluliselt odavam kui uute laenude võtmine suurusjärgus kuni mitu miljardit eurot, mida projekti lõpetamine eeldaks.

Ka avalikkuse trahvidega hirmutamine on väär. Riigikontroll tellis juba [2017. aastal analüüsi](#), millest selgub, et RB projekti lõpetamine on õigustatud, kui ilmneb oluline muudatus projekti rahastuses:

/---/ võib [Riikidevahelisest Kokkuleppe] artikleid 14(3) ja 14(4) koosmõjus tõlgendada ka viisil, mis annab EL-i rahastuse olulise vähenemise korral osalisriigile õiguse Riikidevahelisest Kokkuleppes taganeda. CEF rahastamislepingutega on pooled välistanud kõigi abisaajate solidaarvastutuse.

CEF rahastamislepingute põhjendatud (st Amet on põhjendustega nõus) abisaajate poolne lõpetamine või ühepoolne lepingust väljumine võib tuua kaasa üksnes edasiste ja jooksvate

toetuse väljamaksete mittesaamise, juhul kui kõik varasemad projekti kirjelduses (CEF rahastamislepingute lisas I) loetletud tegevused on tehtud ja nende tulemused ning eesmärgid saavutatud. Sellisel juhul (kui kõik tegevused on lõpule viidud ja teostatud nõuetekohaselt ning ei esine ka muid abisaaja poolseid rikkumisi), ei pruugi Amet või Komisjon tagasinõuet esitada. Oluline risk Eestile võib tulla Ameti võimalusest ükskõik millise riigi rikkumise korral nõuda kogu võlgnetav summa välja koordinaatorilt (RB Rail AS). Kuna Eesti ei ole RB Rail AS-i aktsionäriks, ei mõjuta see otseselt Eesti rahalisi kohustusi, /---/.

Advokaadid [märkisid ka](#), et kuigi mingid trahvid on võimalikud, siis see väga tõenäoline pole, kuna EL on selliste määruste järelevalve tegemisel üldiselt leebe.

Oluline on mõista, et Eestis elab märkimisväärne osa inimesi sisuliselt palgast palgani ehk peost suhu. Ühiskondliku tasakaalu ja harmoonia huvides on mõistlikum suunata avalik raha inimeste elukvaliteedi parandamise, mitte süvendada majanduslikku survet maksutõusude ja pikaajalise võlakoormuse kaudu.

### 3. Rail Baltica ei tasu end mitte kunagi ära

Puuduvad usaldusväärsed tõendid, et Rail Baltic suudaks kunagi katta oma ehitus-, hooldus- ja opereerimiskulud.

Rahvusvaheline kogemus näitab vastupidist. Heaks näiteks on Suurbritannia ja Prantsusmaa vaheline La Manche'i tunnel, mis ei ole inflatsiooni ja finantseerimiskulude arvestuses ligi 30 aasta jooksul end ära tasunud.

Rail Balticu puhul on risk veelgi suurem: väike rahvastik, piiratud reisijate arv ja tugev konkurents lennu- ja maanteetranspordiga muudavad projekti struktuurselt kahjumlikuks. Rail Baltic Estonia juhatuse liige Lauri Ulm tunnistas hiljutises [intervjuus](#), et Rail Balticut ei raja selleks, et raamatupidamises tekiks kasumirida.

Lisaks ei piirdu RB hiigelkulud üksnes selle valmimisega. Elroni hinnangul nõuaks ainuüksi Tallinna–Pärnu raudteelõigu ülalpidamine igal aastal ligikaudu 50 miljonit eurot dotatsiooni.

### 4. Sõltumatud eksperdid ja teadlased on Rail Balticu suhtes kriitilised

Sõltumatud Eesti eksperdid [on aastaid](#) juhtinud tähelepanu sellele, et Rail Baltic on Eestile äärmiselt kahjulik projekt, mis eirab varasemaid analüüse ning on läbi surutud poliitilise agendana, millele on tagantjärele kleebitud majanduslik õigustus.

Sellele on avalikult viidanud teiste hulgas:

- majandusteadlane [Endel Oja](#),
- emeriitprofessor [Ene-Margit Tiit](#),
- ajakirja Akadeemia peatoimetaja [Toomas Kiho](#).

Kõik nad jõuavad samale järeldusele: see väärtee tuleb lõpetada, olenemata sellest, kui kaugele projekt on jõudnud.

Eesti teadlased, logistikud, rahvastikuteadlased, majandusteadlased, kultuuritegelased ja arvamussliidrid on [ligi 10 aasta jooksul](#) teinud [mitmeid avalikke pöördumisi](#), mis selgitavad Rail Balticu kahjulikkust.

Nagu Toomas Kiho on tabavalt märkinud, on nende pöördumiste vastuseks olnud vaikus – sisulisi vastuseid ega argumente projekti kaitseks ei ole esitatud ning otsustusprotsess liigub automaatselt edasi.

Tegemist on ühepoolse otsusega, millel puudub Eestile tõendatud kasu.

### 5. Prognoosid reisijate ja kaubaveo kohta on osutunud valeks

Euroopa Kontrollikoda on oma analüüsis leidnud, et inimesed ei hakka Rail Balticut kasutama Riiga ja Varssavisse sõitmiseks sellises mahus, nagu algselt väideti.

- Algne prognoos 8 miljonit reisijat aastas on osutunud ebarealistlikuks.

- Parimal juhul on realistlik umbes 1 miljon reisijat aastas, võimalik, et veelgi vähem.

Samuti:

- Tallinn–Pärnu vahel ei hakka Rail Balticut massiliselt kasutama, sest piletihinnad saavad olema kõrged.
- Parandatav ja rekonstrueeritav olemasolev raudtee võimaldab tulevikus jõuda Tallinnast Pärnusse vaid umbes 20 minutit aeglasemalt kui Rail Baltic.

Tekib õigustatud küsimus: kas 20 minuti ajavõidu nimel on mõistlik investeerida kuni 10 miljardit eurot ja hävitada ulatuslikult loodust?

Ka kaubavedudes ei ole Rail Balticu konkurentsivõimeline. Avalikult kättesaadavad analüüsid näitavad, et kaubavedu Euroopasse Rail Balticu kaudu on kuni 2,5 korda kallim kui maanteetransport.

## 6. Rail Baltic vajab hiiglaslikke maavarade koguseid

Rail Balticu trassi rajamiseks on vaja hinnanguliselt 17 miljonit kuupmeetrit liiva, kruusa ja killustikku.

See tähendaks kümnete, kui mitte sadade uute karjäärade rajamist üle Eesti, millega kaasneks:

- ulatuslik looduskahju,
- kogukondade elukeskkonna halvenemine,
- muude ehituste hinnatõus ja investeringute seiskumine. Majandusteadlane Endel Oja [on öelnud ka](#), et Rail Balticu tarvis vajatakse täitematerjal sama kogus, mida on vaja Via Baltika ehk Pärnu mnt kuni Iklani neljarealiseks väljaehitamise jaoks. Kui aga isegi ühe jaoks täitematerjali ei jätku, siis teise jaoks seda ei jää niikuinii.

**Oluline märkus.** Kolme Balti riigi ühisetevõtte AS RB Rail [välja kuulutanud riigihanke](#), millega soovitakse kindlustada nii endised, praegused kui ka tulevased juhid ja ametnikud ning nende pereliikmed erinevate projekti elluviimisega seotud kahjunõuete eest. Tegu olevat "tavapärase protseduuriga", kuid on üsna märgiline, et seda tehakse ajal, mil üldsuse toetus kogu projektile hakkab murenema.

## Mis saab edasi?

Pooleliolevad sillad ja rajatised tuleb ohutuse huvides tehniliselt lõpetada ja stabiliseerida, kuid:

- igasugune edasine looduse hävitamine tuleb koheselt peatada,
- metsade raadamine, uute karjäärade rajamine ja täiendav maastiku lõhkumine ei ole lubatav.

Rail Balticu trassist saab kujundada üle Eesti kulgeva looduspargi.

- Pooleliolev trass võimaldab taastada loodust, luua kergliiklusteid, ökoloogilisi koridore ja puhkealasid.
- Selline üle Eesti kulgev looduspark looks kestlikku väärtust nii inimestele kui loodusele.

Ehitusvõimekus tuleb suunata Eesti teedevõrgu parandamisse ning Rail Balticu trassi ümberkujundamisse looduspargiks ja kergliiklusteede võrgustikuks, vajadusel mõnes piirkonnas ka kohaliku autoteena.

## Küsimused, millele Rail Balticu puhul tuleb ausalt vastata

- Kas Eesti saab mõistliku ja otstarbeka raudteeühenduse Euroopaga?

Ei.

- Kas raudtee paikneb elukeskkonda kõige vähem kahjustavas asukohas?

Ei.

- Kas planeerimisel on arvestatud regionaalhuvidega?

Ei.

- Kas planeerimine on teaduspõhine, kogukondi sisuliselt kaasav, aus ja läbipaistev?

Ei – kohalikele kogukondadele ei ole jäetud sisulist sõnaõigust.

- Kas rajamisega tekkivad kahjud kompenseeritakse õiglaselt?

Ei – kahjudest püütakse üldse mitte rääkida.

## **Meie nõudmised**

- 1. Rail Balticu ehituse kohene peatamine Eestis.**
- 2. Avaliku ja sisulise debati korraldamine, kuhu on kaasatud kõik erinevad seisukohad.**
- 3. Selge vastus küsimusele, kust tulevad puuduolevad miljardid – kuni see puudub, ei tohi ehitusega edasi minna.**
- 4. Looduse hävitamise viivitamatu peatamine ja ehituse ümberkujundamine loodussõbralikuks lahenduseks.**
- 5. Kohalikele omavalitsustele antud ehituslubade tagasivõtmine ning kogukondade otsustusõiguse taastamine.**

Eesti loodus on kordumatu.

Raha saab ümber suunata ja projekte saab peatada –

aga hävinud metsi ja lõhutud maastikke tagasi ei too.

“Parem teha õiget asja valesti kui valet asja õigesti.”

– Raoul Üksvärav, Eesti teadusliku juhtimiskoolkonna rajaja