

Riigikogu
Lossi plats 1a, 15165 Tallinn

09.12.2016

Rail Baltica ja Eesti raudteevõrgu rekonstrueerimine

Eesti Geograafia Selts (EGS), olles läbi vaadanud kavandatava Rail Balticu materjalid, mis on avalikult kättesaadavad Rail Balticu veebilehel, analüüsinud meedias avaldatud arvamusi ning kasutades EGSi aktiivsete liikmete, kes enamikus on doktorikraadiga, teadmisi Eesti loodus-, sotsiaal- ja majandusgeograafiast, esitab omapoolsed arvamused ja ettepanekud Rail Balticu kohta.

1. Rail Balticut käsitletakse kui tänasest raudteevõrgust isoleeritud üksikrajatist, mis olevat eriti tähtis Eesti transpordivõrgustiku arendamisel. Tegelikult peab eelnevalt selgitama, milliseks kujuneb Eesti raudteevõrk ning reisi- ja kaubaveo maht raudteeliinide viisi, seda iseäranis Pärnu ja Viljandi suunal. Senised riiklikud arengukavad ja üleriigiline planeering Eesti 2030+ neid küsimusi sisuliselt ei käsitle.
2. Euroopa Parlamendi ja Nõukogu 29. aprilli 2004.a otsus 884/32004EÜ nägi ette Eesti jaoks 3-etapilise põhja-lõunasuunalise raudteevõrgu rekonstrueerimise: I. etapp: Tallinn-Narva-Tartu-Valga reisirongiliikluse jaoks raudtee rekonstrueerimine piirkiirusele 120 km/h, II etapp samal liinil piirkiiruse 160 km/h saavutamine ja seejärel III etapp – uue Rail Balticu liini rajamine. Teadmata asjaoludel on jäetud II etapp tegemata ja alustati uue Rail Balticu trassi ettevalmistusega.
3. Esmase tähtsusega on vaja teada, mil määral plaanitakse kasutada kaht erineva rööpmelaiusega ja seejuures suuresti paralleelset raudteesüsteemi. Koos sellega on vaja pöörata tähelepanu tagajärgedele, mida uus Rail Balticu trass olemasolevatele raudteeliinidele põhjustab ja kuidas ühitatakse kohalikud sotsiaalsed huvid rahvusvahelise raudteeliikluse korraldamisega. Uue raudteetrassi planeeringutes ja keskkonnamõju strateegilisel hindamisel on väga vähe käsitletud mõju sotsiaalsele keskkonnale. Seniajani on täitmata Vabariigi Valitsuse kabinetinõupidamise 22.09.2011 otsuse p 9, mille järgi tuli arutada Rail Balticu raudteeliini rajamisega kaasnevate sotsiaal-majanduslike mõjude küsimust mõnel järgmisel valitsuskabineti nõupidamisel.
4. Kas Rail Balticu rajamine hetkel kavandataval moel Tallinnast Pärnusse tähendab edaspidi kahe põhimõtteliselt rööbiti kulgeva raudtee kasutamist, mis ei ole majanduslikult kindlasti mõistlik, vähemalt Lellest edasi Pärnu poole? Kui olemasolev Lelle-Pärnu raudtee likvideeritakse pärast Rail Balticu käikuandmist, siis milline on sellest tulenev mõju Tallinn-Viljandi liini edasisele kasutamisele ja kas sellega ei kaasne oht Viljandisse ulatuva raudteeühenduse säilimisele?
5. Kui Rail Baltic on väga oluline ka kaubaveo seisukohalt, siis mis on selle raudtee pikaajalise tasuvuse eelduseks? Praegu Eestit läbiv lõuna-põhjasuunaline Läti Vabariiki ja

sealt edasi ulatuv raudteekaubavedu praktiliselt puudub, kuigi taristu ja võimalused on olemas.

6. Rail Balticu trassi planeeringuga seoses tehti ka olemasoleva raudteetrassi kasutamise võimaluse uuring (2013), milles ei arvestata kahjuks mitmeid olulisi tegureid nagu reljeefi, pinnase paigaldustööde (seda eriti soistel aladel) mahtusid, võimalusi kohaliku rongiliikluse korraldamiseks, lähedalasuvate või piirnevate elamualade elanike harjumust taluda raudteeliiklusega kaasnevat keskkonnamõju ning mõju praegusele asustusstruktuurile. Tuleb tõdeda, et nimetatud uuringuga välistati sisuliselt *a priori* olemasoleva raudteetrassi osaline kasutamine, kuigi seda tuleks eelistada uue trassi suhtes.

Ettepanekud

1. Rail Balticu rajamine rööpmelaiusega 1435 mm Tallinn-Pärnu-Ikla trassil on põhjendatud, kuid otstarbekas on Tallinn-Pärnu-Reiu lõigul kasutada selleks peamiselt olemasolevat raudteetrassi, tehes vajalikud trassi õgvendused. Olemasoleva trassi kasutamine uue Rail Balticu ehitamiseks nii palju kui võimalik vähendab oluliselt mõju loodus- ja sotsiaalsele keskkonnale, mida tuleb täpsustada täiendava olemasoleva trassi kasutusvõimaluste uuringus.
2. Reisirongide piirkiiruseks võtta raudtee infrastruktuuri rajamisel 160 km/h, mis vähendab ehitus- ja hoolduskulusid ning on paremini seostatav raudtee kasutamise majanduslike ja sotsiaalsete eesmärkidega, kui praegu kavandatava piirkiiruse 240 km/h korral. Viimane tuletati teatavasti raudtee kasutamise esmasest eesmärgist (kiire rahvusvahelise reisirongiliikluse korraldamine), millest tänaseks on loobutud. Piirkiiruse alandamine ei peaks välista valdavas osas kaugemas tulevikus suurema piirkiirusega raudtee rajamise võimalust.
3. Selgitada üheaegselt Viljandisse ulatava raudtee üleviimist rööpmelaiusele 1435 mm, mis loob võimaluse Tallinnast lõunapoole suunduvate raudteede ühes süsteemis toimimiseks ja oleks kooskõlas majandusliku otstarbekusega, välistades kahe erineva rööpmelaiusega, samas aga madala kasutusintensiivsusega paralleelse raudtee kuluka ülalpidamise. Peame mõistlikuks Rail Balticu ehitamisel lähtuda sellest, et uus rajatav rööbastik oleks maksimaalselt kasutatav Eesti-siseses rongiliikluses.
4. Kaaluda eelpool toodud põhjendusil võimalust loobuda raudteetrassi eraldamisest taraga ja püstitada see ainult sinna, kus see on vajalik inimeste ohutust silmas pidades. Ühtlasi peame mõistlikuks kavandatava raudtee teenindustee rajamist avaliku kohaliku teena.

Lugupidamisega,

Mihkel Kangur
Eesti Geograafia Seltsi president