

Üle-euroopalisest transpordivõrgust ja RB seosest sellega

Üle-euroopaline transpordivõrgustik (TEN-T) on defineeritud Euroopa parlamendi ja nõukogu määrusega 1315/2013. Transpordivõrgustik koosneb kahest tasandist: üldvõrk ning põhivõrk ning sinna kuuluvad nii maanteed, raudteed, sadamad, lennujaamad kui ka siseveeteed.

Üldvõrk on üle-euroopaline transpordivõrk, mis tagab juurdepääsu kõigile liidu piirkondadele, sealhulgas kaugetele piirkondadele, saartele ja äärepoolseimatele piirkondadele ning ühenduvuse nendega. Liikmesriigid teevad kõik võimalikud jõupingutused selleks, et üldvõrk oleks valmis ja vastaks käesoleva peatüki asjaomastele sätetele 31. detsembriks 2050. Üldvõrku kuuluvad Eestis raudteede puhul lõigud Tapa-Narva, Tartu-Valga, Valga-Koidula ning 1520 mm rööpmelaiusel Tallinn-Pärnu ühendused.

Põhivõrk kui jätkusuutliku mitmeliigilise transpordivõrgu arendamise tugisammas peab stimuleerima kogu üldvõrgu arendamist. Põhivõrk peaks võimaldama keskendada liidu meetmed neile üle-euroopalise transpordivõrgu osadele, millel on Euroopa jaoks suurim lisaväärtus, eelkõige piiriülestele lõikudele, puuduvatele ühendustele, lõppsihtkohtade ühendamisele, mitme transpordiliigi ühenduskohtadele ja peamistele kitsaskohtadele, et täita transpordi valges raamatus seatud eesmärk vähendada transpordisektori kasvuhoonegaaside heidet 2050. aastaks 1990. aasta tasemetega võrreldes 60 %. Põhivõrku kuuluvad Eestis järgmised raudteelõigud: Tallinn-Pärnu Ikla (1435 laiusel, ehk Rail Baltic), 1520 mm rööpmelaiusel Tallinn-Tapa-Tartu-Koidula.

Selleks, et rakendada põhivõrk kindlaksmääratud aja jooksul, kasutatakse vastavalt eelmainitud määrusele põhivõrgu rakendamist põhivõrgu koridoride kaudu. Põhivõrgukoridorid hõlmavad kõige tähtsamaid põhivõrgu kaugtranspordivoogusid ja eelkõige on nende eesmärk parandada piiriülesteid ühendusi liidus. **Põhivõrgukoridorid** on sätestatud Euroopa parlamendi ja nõukogu määruses 1316/2013. Sama määrusega luuakse ka Euroopa ühendamise rahastu, mis on mõeldud põhivõrgukoridoride väljaehitamise rahastamiseks. Eestit läbib sealjuures Põhjamere-Läänemere põhivõrgukoridor (koridor nr 8), mis hõlmab Rail Balticut, Via Balticat, Tallinna ja Muuga sadamaid ning Tallinna lennujaama. Tallinn-Tapa-Tartu-Koidula raudtee ei kuulu ühtegi põhivõrgu koridori. Määruse 1316/2013 lisas I on välja toodud ka põhivõrgukoridoride kindlaksmääratud lõigud (sh projektid), mis eeltoodust lähtuvalt on nii väljaehitamise kui rahastamise osas prioriteetsed – sinna kuulub uue raudteeühenduse rajamine suunal Tallinn-Riia-Kaunas-Varssavi; vastavalt määruse 1315/2013 lisas olevale kaardimaterjalile tähendab see Eestis just nimelt Pärnut läbivat Rail Balticut.

Euroopa toetuste kontekstis tähendab see seda, et prioriteetsed on investeeringud põhivõrgukoridoride väljaehitamisse. Arvestades sellega, et raudteeühendused on Euroopas eelistatud võrreldes maanteedega, on Rail Balticu väljaehitamine rahastamise kohalt prioriteetne võrreldes nt Via Balticaga. Arvestada tuleb ka konkreetsete kriteeriumitega, mis on kehtestatud projektidele – nt rahastatakse raudteeprojektidest selliseid, mille tulemusena paraneb koostalitlusvõime (loe: 1435 mm laiused teed koos ERTMS liiklusjuhtimissüsteemi kasutamisega vs 1520 mm raudteed, mille koostalitlus ülejäänud Euroopa raudteevõrguga ei parane), esineb *European added value* (projekti lisandväärtus Euroopale). Via Baltica puhul tuleb arvestada sellega, et vastavalt määrusele 1316/2013 on võimalik rahastada vaid piiriüleste lõikude väljaehitamist/parendamist, mis seab objektile geograafilised piirid nii Eestis kui Lätis.

Vastused RB osas esile kerkinud vastuväidetele

[et pikemate vahemaade taha reisimiseks pole raudtee tänapäeval konkurentsivõimeline;](#)

Iga konkreetne otsus transpordivahendi kasutamisel sihtpunkti jõudmiseks sõltub erinevatest eelistustest. Pikemate vahemaade puhul kasutatakse pigem lennukit; Saksamaa näitel on mõistlik lennukit kasutada distantside puhul, mis jäävad üle 800 kilomeetri. Asjaolu, kas meil jätkub piisavalt reisijaid, kes soovivad sõita rongiga Tallinnast Berliini, ei ole tegelikult määrav. Reisijate valik transpordimooduse osas sõltub igaühe individuaalsetest eelistustest, olgu see siis reisi maksumus või liikumise mugavus, kaasavõetava pagasi kogus; perega reisides perekonna suurus ja sellest tulenev kulu jms. Tõepoolest liigutaks Tallinnast Berliini pigem lennukiga, seda isegi reisi kallima maksumuse puhul. RB puhul on olulised seega just distantssid Tallinn-Pärnu, Riia-Kaunas jne. Lisaks sellele on uus raudtee sarnaselt olemasolevaga kasutatav ka regionaalsete ühenduste pidamiseks; keegi ei imesta selle üle, et Tallinnast Peterburgi viivat raudteed kasutatakse ka Tapale sõitmiseks.

[et kaubavedude maht põhja-lõuna suunas, kaasa arvatud võimalik transiit, oleks tühine;](#)

Kaubaveomahtude osas annab hea indikatsiooni praegune Via Baltica maantee. Keegi, kes seda maanteed ükskõik millises lõigus kasutanud on, ei vaidle selle üle, et tee on kaubaveokeid täis. Maanteeameti iga-aastaste loendusandmete põhjal on suurima koormusega lõikudel üle 12 meetri pikkuste autorongide arv üle 1700 sõiduki ööpäevas, protsentuaalselt kuni 41% koguliiklusest Tallinn-Pärnu-Ikla maanteel. Sõidukite koguarv on suurima vooga lõikudel sealjuures üle 30 000 sõiduki ööpäevas. Samale juhib tähelepanu nii AECOM-i uuring, mis andis aluse RB trassivalikuks läbi Pärnu, mille kohaselt põhja-lõuna suuna prognoositavad kaubavood on piisavad selleks, et kaupade liikumine maanteelt raudteele uue trassi tasuvaks muudaks. Uus, EY koostatav uuring, mis käsitleb valitud trassi ka Eesti osas täpsemalt, toetab praeguste andmete kohaselt AECOM-i uuringu järeldusi.

RB kaubavedude potentsiaal tuleb nii olemasolevate mahtude ümbersuunamisest peamiselt maanteedelt raudteele kui täiendavast kaubavedude kasvust. RB kuulub Põhjamere-Balti transpordikoridori. Aastaks 2030 näeb Euroopa Komisjon koridoris maanteetranspordi kasvu 42% ulatuses. Selleks, et täiendavad mahud ära teenindada, on seega vaja likvideerida „pudelikaelad“ olemasoleval trassil ning elada täiendava müra- ja õhusaastega või pakkuda toimivat alternatiivi. Toimivaks alternatiiviks on raudtee, antud juhul RB.

Loomulikult nõuab kaubamahtude raudteele viimine ümberorienteerumist nii vedajatelt kui kauba omanikelt ja saajatelt, kuid arengud Euroopas nii kliimamõjude leevendamise (sealhulgas raskeveokite teekasutuse maksustamise) osas kui ka näiteks arengud „tarkade“ logistikalahenduste ja laomajanduse ümberkorraldamise osas aitavad mõjuritena muudatustele kaasa. Otse loomulikult on vaja kaupade „meelitamiseks“ RB-le vaja tööd teha nii otsesel raudtee arendajal ja omanikul kui ka seadusandjal, kes võiks hõlbustada raudtee kasutamist.

[et ka juba ehitamise ajal oleks Eesti riigieelarvest võetav osa ülemäära suur \(üle poole miljardi euro\), lisaks sellele jääks tulevikus kogu taristu meie ülalpidamiseks; et euroraha kiirustades kulutamine tarbetu suurobjekti rajamiseks lihtsalt põhjusel, et see on saadaval, on lühinägelik;](#)

Pool miljardit eurot omafinantseeringut RB ehitamisel on ilmne liialdus. Arvestades, et raudtee ja sellega seonduva taristu rajamine koos uuringute, projekteerimise ning vajalike maade omandamisega läheb Eestisse rajatava 213 km pikkuse raudteelõigu puhul maksma 1,3 miljardit eurot, millest Euroopa Liidu rahastus on suurusjärgus 80%, siis räägime pigem veerandist miljardist eurost. Sealjuurtes tuleb arvestada ka RB rajamisest tekkivate tuludega – 3000 uut või säilitatud töökohta (peamiselt ehitussektoris) ning sellelt tasutavad tööjõumaksud (selgelt üle 50 miljoni euro kogu ehitusperioodi jooksul), samuti ressursimaksud, mis laekuvad Eestist saadaval olevate ehitusmaterjalide kasutamisel, mõjutavad Eesti-poolset finantseeringut meie mõistes positiivses suunas.

Raudtee ülalpidamise puhul on paslik tuua võrdlus maanteedega. Maanteedel maksavad nende kasutamise eest eranditult kõik maksumaksjad olgu siis otseselt (autot tankides ja kütuseaktsiisi makstes) või kaudselt (kütuseaktsiis kui kulu on sisaldub kõigi kaupade hinnas; kui kütuseaktsiisist tehtud eraldistest ei piisa maanteedehitamiseks/hooldamiseks, siis muudest riigieelarvetuludest, mis osaliselt koosneb maksutulust). Avalikus kasutuses oleva raudtee puhul on nii praeguse 1520 mm kui tulevikus RB puhul kehtestatud raudteekasutustasu, mida maksavad kaupade vedajad. Lihtsustatult öeldes peab kasutustasu katma raudtee hoolduskulud ning andma ka mõistliku kasumi raudtee omanikule. Seega võib öelda, et meie ülalpidamisel on kogu teedevõrk, raudtee saab olla aga ka isemajandav.

See, et käesoleval aastal ei kata 1520 mm raudtee kasutustasu hoolduskulusid on loomulikult halb, eriti võttes arvesse, et viimase 20 aasta jooksul on olnud tegemist reeglina. Samas ei saa seda asjaolu mõjutada ei RB ega ka Eesti riik.

[et peaksime jääma käigus hoidma kaht peaaegu paralleelset raudteed Tallinna ja Pärnu vahel: lisaks Rail Balticule olemasolevat lähiringide tarvis;](#)

Kahe paralleelse raudtee ülalpidamine Pärnu suunas on loomulikult ebaloogiline. Samas tuleb silmas pidada, et RB saab valmis alles 2025. aastaks, veod raudteel hakkavad toimuma alates 2026. aastast. Vahepealse 10-aastase perioodi jooksul on reisijaid aga sihtkohtadesse toimetada.

RB valmides on see probleemideta kasutatav ka linnalähiringide jaoks. RB projekti raames ehitatakse välja rahvusvahelised jaamad Tallinna Ülemistele ning Pärnusse. Harju, Rapla ja Pärnu maakonnaplaneeringud, mis panevad paika RB trassi kulgemise Eestis, näevad ette kokku 11 peatuskohta regionaalrongidele, millega arvestatakse ka raudtee projekteerimisel. RB on planeeritud ja teda rahastatakse Soome ning Balti riikide ühendamiseks Kesk-Euroopaga. Sellest tulenevalt rahastab Euroopa Komisjon vaid tegevusi, mis on selle eesmärgiga otseselt seotud. Regionaalrongide peatuskohad eesmärgiga otseselt ei seondu, mistõttu tuleb nende väljaehitamiseks kasutada riiklikku või munitsipaalrahastust; miks mitte ka erarahastust kui regionaalne rongiliiklus eraettevõtjale tasuv on. Kohalike peatuste väljaehitamine võib toimuda nii RB trassi rajamise ajal kui pärast seda; valmidus on olemas, vajalik on rahastamisotsus.

[et uus raudtee, selle veerem, remondivõimekus jm oleks senise raudteestruktuuriga ühildamatu;](#)

Tõepoolest, suures plaanis see vastab tõe. Ka kahvel ja lusikas söögiriistadena ei ühildu omavahel supi söömisel. RB suureks eesmärgiks on Balti riikide raudteevõrgu ühildamine Euroopa raudteedega, vana veeremi kasutamine uuel raudteel nõuaks selle tõsist modifitseerimist (muudetava rattavahega veerem või olemasoleva veeremi ümberehitamine uuele rööpalaiusele). Samas on kaupade RB puhul ümberlaadimise võimalused 1520 mm veeremilt 1435 mm veeremile ette nähtud Muugale. Kuna uut, kaasaegsemat depood vajavad ka Elroni rongid, on RB raames kaalumisel ühtse uue depoo rajamine mõlemat rööpalaiust kasutavatele veduritele/vagunitele. Reisijatele aga luuakse ümberistumisvõimalused Ülemiste jaamas.

Remondivõimekuse osas ei vasta väide täies mahus tõe, kuna tööriistad, mida kasutatakse rööbaste lihvimiseks, keevitamiseks, rööpate kinnitamiseks jm on siiski standardsed. Suuremate masinate puhul (nagu ballastiplaneerija) on tõepoolest oluline, millise laiusega raudtee tarbeks masin ehitatud on. Kuna enamusest Euroopast kasutatakse standardlaiusel masinaid, ei ole remonditeenuse ostmise Eestist väljast aga mingiks takistuseks. Oluline on arvestada sellega, et raudteede ehitus ja hooldus Eestis on üles ehitatud selliselt, et seda ostetakse sisse teenusena. Riigil või selle omandis oleval ettevõttel pole senini olnud mõistlik omada raudteede ehitamiseks ja hooldamiseks vajalikku masinaparki.

et rajatav raudtee koos teenindusmaa ning mitme meetri kõrguste piirdetaradega lõhestab Eesti põhjarannalt kuni lõunapiirini enneolematu barrikaadiga;

et Rail Baltic lõikab läbi inimeste liikumisteed, sulgeb kõik teed ja rajad, suuremate teede puhul tuleb ületus korraldada viaduktidega, mida on vaja vähemalt 80;

Liiklusohutus on oluline nii kiirete kui aeglasemate raudteede puhul. Uue, kiirema raudtee puhul kehtivad uued standardid, mis ei luba näiteks samatasandiliste ristumiste kasutamist maanteeliiklusega. Aedade kasutamine on lihtsalt üks täiendav ohutusmeede, mis aitaks ka madalamate kiiruste puhul ära hoida kokkupõrkeid loomadega. Kogu ohutusmeetmete komplekt (eritasandilised ristumised, aed jm) annavad 30 aasta perspektiivis raudtee käikuandmisest liiklusõnnetustelt enam kui 1 miljardi € suuruse kokkuhoiu liiklusõnnetustega seonduvatelt kahjudelt RB trassil (võrreldes olemasolevate transpordivoogude ja nende kasvuga RB liiklussuundadel ning seal toimunud liiklusõnnetustest tulenevate potentsiaalsete kahjudega).

Seda kõike barrikaadiks nimetada on ilmne liialdus; RB ehitamise käigus ehitatakse ca 80 eritasandilist ristumist ja korraldatakse liiklus teedel nii sõidukitele kui jalakäijatele selliselt, et ümbersõidust tulenev ajaline kulu oleks võimalikult väike. Keegi ei eelda ka maanteede puhul seda, et võimalus teed, kus autod sõidavad kuni 110 km/h oleksid igas punktis ohutult ületatavad. Aedade puhul tasub minna nt Tallinnasse Tehnika tänavale, kus raudtee veerde paigaldatud aed annab ette hea pildi, millest juttu on.

et rajatav kunstlik vall saab ületamatuks tõkkeks loomade liikumisteedele ja see võib saada saatuslikuks asurkondadele mõlemal pool valli, eriti läänepoolses Eestis võib sattuda ohtu mõnegi loomaliigi püsijäämine;

Suurulukite populatsiooni eri osade sidususe vähenemisel võivad olla olulised tagajärjed populatsiooni geneetilisele variatiivsusele. Muidugi tuleb silmas pidada, et põhja-lõuna suunal areneval teedevõrgustikul on sarnane ja võimalik, et veelgi tugevam mõju, sest autoliiklus maanteedel on pidev ja praegu napib turvalisi ülepääse.

Rail Balticu trassile on selliseid pääse kavandatud oluliselt rohkem. Ainuüksi ulukite ülekäike on keskmiselt iga kümne kilomeetri tagant, peale selle on suurulukitele ka erilahendusega sillad, samuti erilahendused kahepaiksetele jne.

Plaanis on ka eraldi uuring, et selgitada välja kaasaegsed tehnilised võimalused, millega näiteks rändeperioodil saaks loomade liikumiskohtades kasvõi ajutiselt avada raudtee äärset aeda.

et ehitus tekitab enneolematu nõudluse meie liiva-, kruusa- ja paevarude järele, mis on kaugel ressursside mõistlikust ja säästlikust kasutamisest;

Nõudlus ehitusmaterjalide järele eksisteerib iga ehitusobjekti puhul, olgu selleks raudtee, maantee või elumaja. Kindlasti ajab siin segadusse asjaolu, et me räägime ühest suurest infrastruktuuriobjektist, mis tõepoolest ühes tükis võetuna tundub enneolematu. Samas ehitatakse perioodil 2014-2020 enam kui 160 km ning aastatel 2014 – 2016 rekonstrueeriti üle 169 km TEN-T võrgustikku kuuluvaid põhimaanteid; kokku 42 objekti. Rääkimata teedevõrgustiku teiste osade ehitamisest ja rekonstrueerimisest.

Selle üle, kas ehitusmaterjaliressursside mõistlik ja säästlik kasutus on tagatud, otsustab Eestis keskkonnaamet iga konkreetse maardla kasutusele võtul või laiendamisel.

RB projekti raames on käimas uuring, mis annab juba 2017. aasta esimeses pooles vastused sellele, millistest maardlatest on võimalik RB ehitamiseks vajalikku materjali saada. Peamine rõhuasetus on

siinjuures sellel, kas meil leidub piisava kvaliteediga ehitusmaterjali, mitte aga see, kas materjali üldse leidub.

[et ehitusmaterjalide hind nõudluse suurenedes kasvab ja tõstab sedasi ka muude \(maan\)tee-ehituste hinda kõikjal Eestis;](#)

Turumajanduses on nõudlus ja pakkumine omavahel seotud. Suurem nõudlus tõstab tahes-tahtmata pakkumise hinda. Sisuliselt saab vaid kitsalt transporditaristu objekte vaadeldes väita, et Tallinn-Tartu maantee laiendamine toob endaga kaasa tee-ehituse hinnatõusu Alu keskuse tee rekonstrueerimisel. Sarnane mõju on täheldatav ka toodete valmistamisel, mis kasutavad samu materjale – kuna liiva kasutavad nii tellisetööstus kui maantee-ehitus, siis piiratud ressursside korral ühe või teise hind võib tõusta.

[et uue raudtee ehitusega on võimalikud ehitusettevõtted hõivatud aastaid, mille jooksul mujal Eestis \(raud\)tee-ehitus ja -remont paratamatult kannatab;](#)

Ehitusettevõtete hõivatus on kindlasti äärmiselt positiivne RB ehitamisest tulenev mõju. RB ehitusfaasis on säilitatavate ja loodavate töökohtade arve ainuüksi Eestis on 3000. Seda, et ehitustegevus mujal RB tõttu kannatab, ei maksa karta; RB ehitamine on avatud ka välismaistele pakkujale, seda eriti 1435 mm raudtee ehitamise puhul, kus Eestis vastav masinapark ning oskused puuduvad.

Muidugi sarnaselt ehitusmaterjalidele kehtib ka ehitustööde puhul seos nõudluse ja pakkumise vahel, mis avaldab mõju ka tööde maksumusele.

[et uue trassi rajamine tähendab enneolematut maade vöörandamist ja kokkuostu;](#)

Enam kui 60% RB infrastruktuuri all jäävatest maadest on riigimaad. Ca 650 maaüksust kuuluvad munitsipaal- või eraomandisse. Selge on see, et taristu rajamine täiesti uude asukohta vajab maad, millele ehitada ning riik on näinud ette nimetatud maade ostmise või maakorraldustoimingute teostamise maadel.

Maade ostmine on vajalik nii raudtee kui ka maanteede ehitamisel, miks mitte ka sõjaliste objektide või haiglate rajamisel. Kui haigla, vangla, muuseumi või muu sarnase objekti ehitamisel on asukohta suhteliselt lihtne valida, siis maanteede ja raudteede puhul tuleb arvestada selliste tehniliste üksikasjadega, mis hoonete puhul olulised ei ole, nt tee kurviraadiused. Seetõttu tuleb trassi rajamisel arvestada riigi omandusest väljas olevate maade omandamisega. Oluline on aga see, et seda tehtaks õiglaselt ning arvestades maade omaniku soove.

Praegu menetluses olev riigile maade omandamist puudutav seaduseelnõude pakett lähtub ülaltoodud põhimõtetest – võimalikult vähene kahju maade omanikele, kõigi tekitatavate kahjudega arvestamine ning nende hüvitamine, kiired ja viivitamatud protseduurid. Välja on töötatud meetodid krundipiiride kokkuleppeliseks muutmiseks ning ümberkruntimiseks. Need võimaldavad omanikel maade müümisest loobuda, kui nad soovivad jätkata oma senise majandustegevusega riigi omandatava maaga samas piirkonnas.

[et uue trassi ümbruses kaotab kinnisvara oma hinda, tekivad müra-, reostus- ja liikumisprobleemid;](#)

Selleks, et selgitada välja, millised on raudtee ja selle ehitamisega kaasnevad mõjud raudtee ümbruses, on seadusandja ette näinud keskkonnamõjude hindamise. RB puhul on lõpetamisel keskkonnamõjude strateegiline hindamine keskkonnamõjude hindamise täpsusastmes (sisuliselt teeb RB keskkonnamõjude osas enam kui seadusandja hetkel ette näeb). Lisaks mõjude väljaselgitamisele näeb protsess ette ka vahendid mõjude leevendamiseks. Leevendusmeetmed on rakendamiseks

kohustuslikud ning nende täitmist ja efekte jälgitakse nii ehituse ajal kui ka raudtee kasutuse jooksul. Vajadusel nähakse ette täiendavad meetmed (nt täiendava müratõkke ehitus) kui monitooringu käigus selgub, et esialgu ette nähtud meetmest polnud kasu. Raudtee ehitamise käigus lahendatakse ka ümbersõidud ning loomade ülepääsud.

Kinnisvara hinna muutumine on eelduslikult kahesuunaline – me näeme, et raudteeäärse ärikinnisvara maksumus pigem kasvab tänu paranenud infrastruktuurile ja liikumisvõimalustele. Sama võib eeldada ka rongipeatuste piirkonnas oleva kinnisvara puhul. Kui projektiga lahendatakse asukohad, kus nt olemasolevast raudteest või maanteest tulenev müra on siiani leevendamata, kuid RB toob kaasa müraseinad, on samuti pigem näha positiivset efekti, mis võib avalduda ka kinnisvara hinnas. Seda, et mõnes piirkonnas võib toimuda kinnisvara hinna kahanemist, me välistada loomulikult ei saa.

Oluline on aga see, et me leevendame negatiivsed efektid, mida raudtee rajamine toob inimeste kodudele. Kinnisvara kui investeeringu väärtus ei oma kindlasti nii suurt tähtsust kui oma kodusse puutuv.

[et trass lõhestab väljakujunenud asustusstruktuuri ja maakasutust;](#)

Jah, loomulikult toimub muutusi maakasutuses. Selge on see, et 66 meetrisele ribale, kuhu rajatakse raudtee, ei ole võimalik rajada parki või kasvatada naereid. Oleme raudteetrassi planeerimisel teinud selleks kõik, et muudatused oleksid võimalikult vähese mõjuga.

[et pole analüüsitud, millist ruumilist mõju trass endaga kõige laiemal tasandil kaasa toob;](#)

Selliseid mõjusid on arvestatud trassi planeerimisel nii maakonnaplaneeringute kui keskkonnamõjude hindamise tasandil.

[et «ülikiirraudtee» ehitamisel Eestisse pole mõtet, kuna Leedus ja Poolas on samal trassil äsjarenoveeritud tavaline 120 km/h raudtee;](#)

Väide ei vast tõele. Raudtee planeerimisel ja projekteerimisel lähtuvad kõik Balti riigid samadest alustest. Kiiruste osas – maksimaalne projektkiirus reisirongiliikluse puhul 240 km/h, kaubarongide puhul 120 km/h. Kui Leedus ehitatakse raudteelõik, mis ei ole vast eeltoodud nõuetele, ei ole see käsitletav RB raudtee osana.

[et kogu Rail Balticu tasuvusuuringu teinud firma AECOM ega tema esitatud arvutused pole usaldusväärsed.](#)

AECOM-i näol on tegemist ühe suurima insenerkonsultatsioone teistava ettevõttega maailmas, kelle käive 2015. aastal oli ca 18 miljardit USA dollarit. RB andmete usaldusväärsuse osas võib kindlasti olla eriarvamusi, kuid hetkel EY koostatav tasuvusuuring RB väljavalitud trassile toetab AECOM-i uuringu tulemusi.

Üldisemalt

Rail Baltic ei ole lihtsalt raudtee, vaid osa kogu Euroopat katvast transpordivõrgustikust. Täna ei ole ühelgi Balti riigil, aga ka näiteks Soomel ühendust Euroopa raudteevõrgustikuga. Meie tänane raudteevõrgustik on seotud eeskätt Venemaaga. Idapiiri tagune ebastabiilsus aga on sundinud nii Balti riike kui kogu Euroopat pöörama kaubavahetuses pilke pigem läände. Ida-lääne-suunalise kaubavahetuse mahu vähenemine annab juba praegu tugevalt tunda nii Eesti kui teiste siinse piirkonna riikide ettevõtjate majandustulemustes.

Rail Baltic ei ole pelgalt Eesti valitsuse plaan, vaid kogu Euroopa Liidu üks prioriteetsemaid transporditaristu arendamise eesmäärke. Rail Balticu vajadust mõistis Euroopa Parlament juba 2004.

aastal, viimased kümme aastat on tehtud eeltööd ning alates 2015. aastast, mil Euroopa Komisjonilt kolme riigi taotlustele positiivne rahastamisotsus tuli, on projekt võtnud senisest oluliselt aktiivsemat vormi. Kuid enne ehitustööde algust tuleb valmis saada põhjalik raudtee kulgemise projekt, hinnata värske arvude põhjal raudtee tasuvust, tutvustada kohalikes omavalitsustes projektiga seotud uuemat infot ja plaane, rääkida maaomanikega kompensatsioonidest, leida ehitajad... See kõik võtab aega, mistõttu on ettenähtud ajakavas püsimine juba omaette keeruline ülesanne. Seda eeldavad meilt nii Läti ja Leedu kui kogu Euroopa.

Rail Baltic ei ole pelgalt Eesti, Läti ja Leedu erahuvi, vaid Euroopa Parlamendi põhimõtteline otsus liita liikmesriigid transpordiühendusi pidi terviklikumalt kokku. Ilmselt on see paljudel meelet läinud, aga Rail Balticu idee käidi esmalt välja juba 1994. aastal, üsna pea pärast Balti riikide iseseisvumist. Samal aastal, kui Eestist sai Euroopa Liidu liige, sai Rail Balticust ka Euroopa transpordivõrgustiku arenduste üks olulisemaid prioriteete. Arvata selle juures, et Euroopale pole Rail Balticut samavõrd palju vaja nagu Eestile, Lätile ja Leedule endale, on üsna egoistlik. Oma maa transpordimuredega peame ise hakkama saama, aga Euroopaga, kus on meie kultuuri ja väärtuste kodu, peame tugevamad sidemed looma ikkagi.

Rail Baltic ei ole ka lihtsalt majanduse elavdamise projekt. See on kindel ja reisijale mugav ühendus Euroopa keskustega. Raudtee ei asenda täielikult ei lennukeid, veokeid, busse ega laevu, vaid pakub lahendust neile, kelle jaoks muud transpordiviisid kõige optimaalsemad ei ole. Kui vaadata, kui palju liigeldakse rongidega mujal Euroopas ja kogu maailmas ning pärast veeremipargi uuendamist ja infrastruktuuri rekonstrueerimist ka Eestis (2013. aastaga (4,1 miljonit reisijat) võrreldes on 2015. aastaks reisijate arv (6,6 miljonit) kasvanud 61%), siis pole küll kuidagi põhjendatud hirm, et Rail Balticut pidi sõitvad rongid tühjaks jääksid. Isikliku auto näol postsovetlikus ühiskonnas kätte võideldud liikumisvabadus on vähemasti pealinnades ummikuteks ja parkimiskohtade puuduseks formeerunud ning saastab lisaks keskkonda. Rongid, mis liiguvad muust liiklusvoost sõltumatult, on kiiremad ja ohutumad kui linnade vahel autoga liikumine, ühistransport annab oma panuse linnakeskkonna parendamisele.

Lisaks loob Rail Balticu ühendustee eeldused ka Soome lahe kallastel toimeka ja põneva kaksik-keskuse väljakujunemiseks; kriitikutele utoopiana tundunud Helsingi ja Tallinna vahelise (raudtee)tunneli projekt on järjest hoogu juurde saamas ning ka Rail Baltic'ule hoogu juurde andmas.

Lisaks on Rail Baltic kahtlemata ka keskkonnaprojekt. Jah, meil on ees palju tööd, kuidas lahendada loomade rännet tõkestavate tarade probleem viisil „põdrad söönud, inimesed terved“. On selge, et Eesti, Läti ja Leedu loomastik ja metsade massiivsus erineb Lääne-Euroopa põllurikkast maastikust ning seetõttu päris kõik seal hästi toimivad aedade-ökoduktide lahendused siin ideaalseks ei osutu. Samas tuleb raudtee projekteerijatel juhendada ettenähtud ohutusnõuetest ning nii palju kui võimalik, näha ette ka looduse säilimiseks vajalikke mööndusi või täiendusi trassil. Põhiprintsiibis on raudteetransport muust maismaatranspordist selgelt keskkonnasäästlikum, seda eriti elektrirongide puhul. Elektrit saab teadupärast toota taastuvatest allikatest, mis tähendab, et kui väheneb fossiilsete kütuste kasutamine, väheneb ka rongide liigutamiseks vajaliku energia tootmisel vabanevate heitmete hulk. Täna olemas olevat raudteed pidi saaks Euroopasse sõita vaid diiselrongidega. Jah, raudteel on kulusid ja teatud negatiivseid mõjusid. Kui nende kõrval ei oleks vastukaaluks võimalust suuremaks kasuks ja positiivseteks muutusteks, siis ei rajaks mitte keegi üheski maailma paigas ühtki raudteed. Ometi seda tehakse. Raudtee saabumine ei tekita ega lahenda kõiki majanduse probleeme, aga annab nende lahendamiseks ühe lisavõimaluse. Nendele probleemidele, millele raudtee lahendust ei paku, tuleb läheneda muude meetoditega.

Kummaline, et seda ikka ja jätkuvalt meelde tuletama peab, aga Rail Baltic ei saa olema ainus raudtee Eestis. Täna olemasolev raudteevõrk säilib ja seda arendatakse edasi, välja arvatud muidugi nendel lõikudel, mis Rail Balticu kui rahvusvahelise raudtee kontseptsioonist tulenevalt uue raudteega asenduvad. Seejuures on Rail Balticut planeerides võetud arvesse, et raudteel saab toimida ka regionaalne liiklus.

Mingil põhjusel püüavad mõned arvajad lasta paista, nagu lõpetaks riik Rail Balticu valmides igasuguse riikliku ühistranspordi arendamise ja jätkaks investeringuteta nii raudteeühenduse Tartusse kui kohalikud bussiliinid Lääne-Eestis. Kust sellised arvamused tekivad, jääb mulle arusaamatuks. Vaadates valitsuse poolt eraldatavate toetuste ja investeringute iga-aastast kasvu, peab sellistele järeldustele jõudmiseks minu arvates päris kõvasti pingutama. Heaks näiteks on siin Tallinna linna viimaste aastate trammiprojektid, mille käivitamise ja elluviimise juures olen 2011. aastast olnud - alates uute trammide ostmisest kuni 3. ja 4. trammiliini taristu rekonstrueerimiseni ja lennujaama trammiihenduse rajamiseni. Kokku on sellesse riigi ja omavalitsuse koostöös ning vaatamata poliitilistele erimeelsustele teistel tasanditel investeeritud üle 100 miljoni euro.

Rail Baltic ei asenda vana raudteed, vaid lähtub rahvusvahelise ühenduse vajadusest. Selleks, et raudteed käigus hoidvat kaubavedu õigustada, ei saa rahvusvaheline raudtee teha liigseid põikeid ja paunu, vaid trass peab kogu Baltikumi kaarti vaadates kulgema võimalikult otse sinna, kuhu me raudteed pidi jõuda tahame. Sama käib ka reisijateveo kohta. Kuna elanikkonna ja ettevõtete põhimass nii Eestis kui Lätis on koondunud ümber pealinnade, seepärast on loogiline, et raudtee peab ühendama piisava potentsiaaliga rahvusvahelisele reisija- ja kaubavoole orienteeritud keskusi. Väiksemad kohalikud keskused moodustavad põhitrassile omakorda tugivõrgustiku. Tartlastel ei maksa kurvastada selle üle, et kaardil Tallinnast Riiga tõmmatav joon pigem Pärnut kui Tartut läbib – raudteeühendus nii Tallinna kui Riiaga on Tartul olemas. Tallinn-Tapa-Tartu raudtee rekonstrueerimine, millesse investeeriti pea 60 miljonit eurot, tagab hea ühenduskiiruse; Riia suund vajab nii taristuinvesteeringuid kui ka vedaja leidmist, kuid võimalusi selleks ei piira Rail Balticu viimine läbi Pärnu mitte kuidagi.

Rail Baltic vajab pikka perspektiivi. Olles liigselt kinni printsiibis „elame päeva kaupa“ ning vaadeldes Rail Baltic'ut peamiselt Eesti regionaalsest positsioonist, ei näe me oma naabreid, kellega koos me seda projekti veame; veel vähem kaugemat Euroopat, kelle raudteedega meie arendatav süsteem ühildub ning kuhu ja kust Rail Baltic'u kauba- ja reisijaveod liikuma hakkavad. Pikemas perspektiivis tuleb vaadelda ka RB mõjusid – lisaks otsesele transpordi- ja logistikasektori arengule loob RB võimalused nii tootva kui töötleva tööstuse arendamisele. RB-d ei saa käsitleda majanduslikult mingisuguse isoleeritud transiidiprojektina ja Eestit vaid transiitriigina. RB loob võimalused, mis tuleb nii riiklikul tasandil, ettevõtluses kui isiklikul tasandil enda jaoks tööle panna.