



Peatame koos Eestile kahjuliku monstrumi!

RAIL
BALTI CUT?

Tule meelt avaldama 22. aprillil kell 12 Tallinnas Vabaduse väljakul!

KUIDAS EESTI ELLU JÄÄB?

Pärnus Endla teatris toimus kevadine loomerahva pleenum.

Aprilli esimene pühapäev oli Endla teatri saal loomerahva päralt, kus Eesti ühiskonna erksa taju ja meelega inimesed kogunesid ühiskonna arenguid analüüsima ja arutama.

Kokku peeti Endla teatris Mart Soosaare ja Mari-Liis Lille juhtimisel üle 30 kõne.

Kõigis kõnedes oli Eesti arengute kohta olulisi küsimusi ja südamevalus mõtteid Eesti pika perspektiivi kohta. Arutelu jätkus Endla Küüni saalis, kus vaagiti plaani **luua Eestis kultuuri-parlament**. See kultuuriinstituut peaks seisma Eesti rahva üldisemate pika perspektiivi huvide eest, et aidata Eesti poliitikutel suure ja kiire igapäevatöö hulgas olulisi otsusi tundlikumalt **Eesti Põhiseaduse vaimus teha ja rakendada**. Eesti Põhiseadus on me ühistegevuse alus. Millise Eesti pärandame me järgmistele põlvkondadele?

Allpool lühike valik ja ülevaade, milliseid mõtteid kõlas kõnelejatelt Endla teatri laval.

Meil on vähe rahvast. Soovijaid, kes tahaks ELi tulla, on palju. Võtame nad vastu. Miks me ei võiks miljonite kaupa inimesi sisse tuua? See aitaks majanduskasvu suurendada. Teeks miljonlinna Loksas. Parim kink Eestile 100. sünnipäevaks. Eesti ise tuleb sel juhul küll lõpetada. (Toomas Kihho)

Vahetunud on ka traditsiooniline eluviis. Maa-piirkondadest lahutatakse. Meie identiteedi nurgakiviks on olnud peretalu. See asutusmuster on hävinud. Inimestelt on ära võetud tootmisvahendid ja seepärast ei ole neil sooja ega külma haldusreformist. **Selle asemel, et anda inimestele tagasi maa, panustatakse sotsiaalabisse.** (Valdur Mikita)

Ajude äravoolu probleem on etteheide ladvikule. (Arvo Valton)

Kuidas me Eesti kultuurist räägime? Me retsiteerime. Retsiteerime põhiseadust – Eesti kultuur on meile kõige tähtsam. Kui läheb otsustamiseks, siis see retsiteering ei konverteeru tegudeks. Miks see ülekannet ei toimi? Kuhu me pidama jääme? (Tõnu Viik)

Rail Balticu juhtum on pannud poliitikud juba uut Rahvakogu kavandama. On ekslik arvata, et kultuuriinimesed on midagi ühiskonnas eraldiseisvat. Kultuuri jõud on just selles, et see eksisteerib ühiskondlikus koosluses. (Ignar Fjuk)

Eesti elab väga hästi, aga **oleks vaja luua süsteem, kuhu kultuuriinimesed kutsutakse ja see oleks Kultuuri-parlament**. See oleks nõuandev kogu küsimustes, mille lahendamiseks ei ole Riigikogul aega. Seda nõu oleks kogu riigil aga vaja. (Pille Lill)

Üle hulga aja on Euroopas lepitud kokku mõnede sõnade ühine interpretatsioon. Teadus – see on usaldusväärsus, ausus, austus, vastutustundlikkus. Teaduse osa on ka paindlikkus, raamide puudumine ja saadud vastuste esitamine ilma ideoloogilise, majandusliku või poliitilise surve alla sattumiseta. Teadustulemused on sõltumatud, kuid teadlased ise on harva sõltumatud. (Tarmo Soomere)

Milleks on vaja emakeelset kõrgharidust? Seda küsimust on väga piinlik esitada. Muu maailm imestab, milline kunst, kõrge haridustase ja metsik kultuur meil on. Peaegu iga kuu toimub mingi haridusteemaline ümarlaud või konverents ja kogu aeg sellele küsimusele vastatakse. Lisada ei ole midagi, hästi vastatakse. Dialoogi ei ole kellegagi pidada. Kultuurirahvas räägib, miks seda

vaja on, aga riik seisab nagu Prantsuse leitnandi tüdruk tormisel merekaljul ja vaatab sõnatuna kaugusesse. Ei reageeri. (Marju Lepajõe)

Eesti ühiskonna võti on, et Eesti kultuur baseerub Eesti avalikkusel. Eesti on avalikkuse ühiskond, aga Eesti ajakirjandus on perifeerne ja normatiivne.

Aasta tagasi käisime ajakirjanike konverentsil Leedus ja oleksin tahtnud Eestiski näha sellist suurt saalitit ajakirjanikke nagu Leedus, tegemas risküsitlusi ministritele nende tööde ja otsuste kohta. Ütlen siin, et kui selline suhtumine Eestis jätkuks ja peakski jätkuma, oleks 1988 alanud vaim tagasi. Leedus on 1988 Loomeliitude pleenumi õhkkonda. (Maarja Lõhmus)

Tahaks enam aeglast ajakirjandust ja selle mõtetega tarbimist. Selleks on vaja haridust, et osata analüüsida. (Helle Tiikmaa)

Küsimus on inimese äratundmises. Oleme kõik kangesti uhked Arvo Pärdi üle. Kui maailm ei oleks meile öelnud, et tegemist on geeniusiga, kas me ise oleks teda ära tundnud? Me ise oleks mõelnud, et Eurovisioonis poleks ta võitu ära toonud. (Enn Põldroos)

Probleemid algavad sellel hetkel, kui sul pole ideed ja kui sa ei saa oma keskkonnast impulsse ideedeks. Kuidas aidata Pärnu loovisikuid selles osas? (Andrus Kallastu)

Oleme uhked selle üle, et meil on maailma kõige uhkemad folkloorikogud, rahvaluulekogud. See on see parim osa, mida meie eestlastena anname maailma kultuurile. (Krista Aru)

E-õpikeskkondade loomises oleme teistest Euroopa riikidest dekaadi võrra maas. Füüsika ja loodusõpetuse aineõpetajatest on väga suur

põud. Ainult 40% kõigist Eesti füüsikatundidest antakse väljaõppinud füüsikaõpetajate poolt. (Madis Somelar)

Parteidel on narkomaaniline sõltuvus rahas. See sõltuvus vajab ravi. Riigikogu saab määrata ravi ise. Kõige paremad tulemused on ravil siis, kui haige pöördub ise arsti poole. Ettepanek on luua IME ehk isemajandavad erakonnad. Toimivad liikmemaksudest. Nii toimivad nt korteriühitused. (Indrek Tarand)

Kogu EU olemasolu jooksul ei ole ükski EU liikmesriik teineteisega sõdinud. Eurotsoon toimib. EUs on 35 miljonit elanikku ja see on suur jõud. Üksi ei oleks ühelgi Euroopa maal sellist jõudu. (Urmas Paet)

Selles saalis on praegu koos väga palju Eesti südametunnistust.

Üks mu tuttav prantsuse teadlane ütles paarikümmend aastat tagasi nii: **“Kui te lasete hävitada solidaarsuse Eesti ühiskonnas, siis on teiega kõik.”** Eesti ühiskond muutus iseseisvumise ajal väga solidaarseks. Iseseisvuse saavutamise järel hakati promoma ideoloogiat, mis eitas solidaarsust. Mitu Eesti peaministrit läheb ajalukku sõnadega, et uppuja päästmine on uppuja enda asi ja et solidaarsus on illusioon. See on vastand soomlaste ütlusele ketään ei jätetä. Kas on siis imestada, et paljud on kolinud Soome? **Meil fетиiseritakse ebavõrdsust.** Selle pärast tunneb muret isegi Euroopa Komisjon, et meil on kuuekordne vahe vaeste ja rikaste vahel. Kaotajaks on noorem põlvkond, kes peab orienteeruma labasevõitu massikultuurile. Eestis ei teata, et minister tähendab ladina keeles teenijat. (Mati Hint)

Majandusministeerium tegutseb valeväidete alusel

ARB avaldas www.avalikultrailbalticust.ee lehel RB rahastuslepingud kogusummas 633 miljonit eurot, mille väljastamisest teabenõude korras MKM on keeldunud, viidates ärisaladusele. MKM-i kirj vahetusest tuleb välja, et lepingud on tegelikult avalik teave.

Lepinguist selgub, et erinevalt MKMi väitest, et lepingute allkirjastamisega võtsid riigid kohustuse RB valmis ehitada, **sellist kohustust lepingus ei ole**. Lätl puudub toetuse tagasimaksmise kohtustus ka juhul kui nad ehitusega Riia kaugemale ei jõua. Samuti selgub, et Lätile 2020. aastani eraldatud rahast ei piisa isegi Riia vaksali renoveerimiseks ning Riia väljapool pole lätlastel kavas enne 2022. aastat isegi maid võõrandada ega raudteed projekteerida.

Lepingujärgse ajagraafikuga pole RB valmimine riikidevahelises lepingus sätestatud tähtjaks isegi teoreetiliselt võimalik.

Suuremad kuluartiklid:
EESTI

- Kogu raudtee projekti koostamine 44 mln
- Raudtee muldkeha ehitus 15 mln
- Viaduktid ja ökoduktid 75 mln
- Ülemiste ja Pärnu terminalid 40 mln
- Maa soetamine (osaline) 21 mln

LÄTI

- Riia kesklinna ja lennujaama vaheline raudtee 143 mln
- Riia lennujaama terminal 19 mln
- Riia kesklinna liiklussõlme ümberehitus 83 mln
- Raudtee projekt Riias 23 mln
- Maa soetamine (osaline) 16 mln

Rail Baltic: kas tõejärgne või tõepõhine?

Priit Humal

Ebapopulaarse Rail Balticu (RB) toetuseks asuvad tõejärgsesse maailma võitlusse poliitikud, kasutades eksitavate argumentide tõestusena üksnes oma autoriteeti.

Tõejärgne ehk tõepõhjata poliitika on poliitiline kultuur, milles avaliku debati käigus apelleeritakse peamiselt emotsioonidele, keskendumata poliitika sisulistele üksikasjadele; väiteid kinnitatakse eelkõige mehhaanilise kordamisega, ignoreeritakse faktilisi vastuväiteid.

Olulise info salastamine on tõejärgse maailma nurgakivi. Ebapopulaarse Rail Balticu (RB) toetuseks asuvad tõejärgsesse maailma võitlusse poliitikud, kasutades eksitavate argumentide tõestusena üksnes oma autoriteeti.

Kas Eestis maksavad raha ja võim rohkem kui sisulised argumentid?

Raha saab kasutada erinevate raudteede jaoks

Tõejärgset RB paraadi jätkas Henrik Hololei hiljutises intervjuus, kus väitis, et Euroopa Ühendamise rahastu (CEF) raha saab kasutada ainult 1435 mm laiusega raudteele.

Ometi on sellest fondist toetatud projekte Hispaanias, Iirimaal, Inglismaal, Portugalis ja Soomes eemärgiga rajada või renoveerida kohaliku laiusega (1524, 1600 või 1668 mm) raudteed. Ka Inglismaa, kus on põhiliselt 1435 mm laiusega raudtee, on saanud Euroopa Ühendamise rahastust toetust „isoleeritud võrgu“, 1600 mm laiuse raudtee kiiruse tõstmiseks Belfasti ja Lurgani vahel. Vastupidiselt Hololei väitele, et Euroopat

ühendatakse 1435 mm rööpnelaiusega, räägib TEN-T määras innovaatiliste lahenduste kasutamisest mitme laiusega raudteede koostöök.

Lääne-Euroopa riigid pole nii rikkad, et ehitada „Euroopa ühendamise raudtee“ lisaks siseriiklikule raudteele. Siseriiklikult olulised raudteed on ühtlasi rahvusvahelised koridorid.

Ka eksitab Hololei väitega, et me siseriiklikule raudteele saaks toetust Euroopa Strateegiliste Investeeringute fondist; kuid see fond ei jagagi toetusi, vaid laene.

Eesti valib projektide vahel

Hololei väidab, et RB konkureerib projektidega üle Euroopa. Kuigi CEF fondi üldosas toimub tõesti projektide üleeuroopaline konkureerimine, pole sinna RB taotlust saadetud. Miks?

Seal on konkurents projektide vahel suurem ja toetusprotsent madalam. RB jaoks on raha taotletud ainult CEFi eraldi osast, kus projektid konkureerivad riikidele nende suuruse järgi eraldatud summadele. Just riigisisese konkurentsi vältimiseks jättis Eesti esitamata taotlused teistele sama fondi kriteeriumeid täitvatele projektidele: Via Baltica või Tallinna-Tartu raudtee.

Väärrikate inimeste liikumine tõejärgsesse maailma jätkub. Kuna RB raha tuleb „tilkhaaval“, on erinevate tilkade kohta võimalik üsna erinevaid „tõeseid“ väiteid esitada.

Siim Kallas väitis Postimehe majandusfoorumil, et Rail Baltic on Euroopa projekt ja Eesti ei saa ise otsustada, kuidas seda raha kasutada.

Tõepoolest, kindlale projektile eraldatud raha ei saa lihtsalt ümber „kantida“ ühegi projekti puhul. Esimese „tilga“, 190 miljoni euro taotlemise, otsustas siiski Eesti valitsus ja seda mitmes järgus. Kõigepealt määruse lisade ja koridoride kehtestamisel ning hiljem taotluste esitamise ajal. Leedu otsustas edukalt osa CEFi raha kasutada Via Baltica maantee jaoks. Enamus RBle vajalikust rahast pole veel ELi eelarveartiklisse jõudnud ja otsused on tegemata.

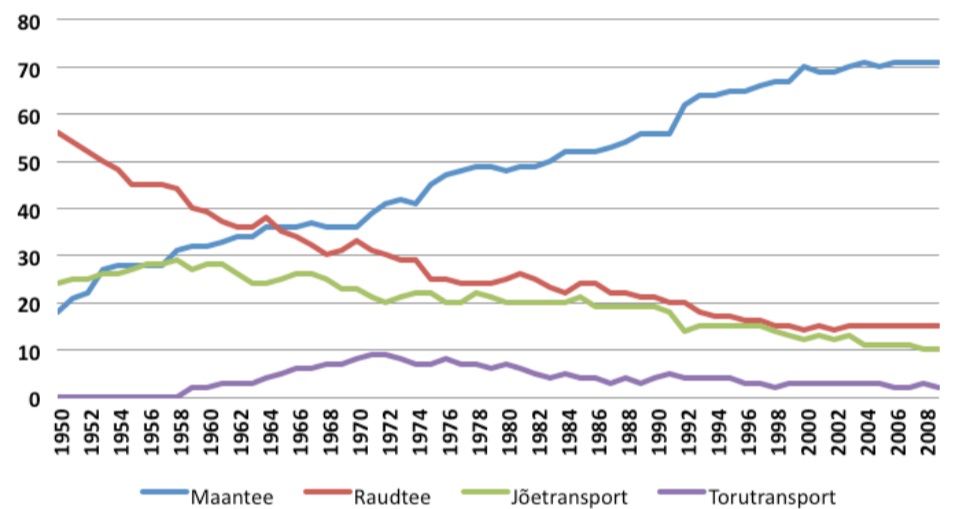
Praegu ei tea keegi, kas ja milliste reeglite alusel põhiliselt osa RBle loodetud rahast ELis jagama hakatakse.

Samas on päevselge, et Eestil endal on oluline roll otsustada, kas ELi toetused jaotatakse laiali erinevate ELi toetuse abil rajatud projektide vahel või nende asemel panustatakse ühe sümboolse väärtusega, kuid väga riskantse RB projekti nimel.

Tuleviku transport

Humoorikalt jätkab paraadi 6. märtsi Postimehes Toomas Kivimägi, uskudes, et RBd läheb meil vaja, kui jõululaupäeval vulkaan purskama hakkab. Kuna enamus aega vulkaan ei purska ning 15 tunni ja lennupiletist oluliselt kallima hinnaga Berliini sõitjaid on vähevõitu, siis ei

Kaubavedude osakaal 1950 – 2009 tkm



Allikad: DIW, ifo, Statistisches Bundesamt

sõida ka RB valmimise järel Tallinnast Berliini otserong. Vulkaanipurske ootel pole ka stardi-valmis ronge depoodes.

Utopia valdkonda liigitub ka plaanina esitatud mõte kolmandik praegu maanteel liikuvaid veoseid raudteele suruda. Euroopas teemaksude kehtestamise ajal tehtud uuringud näitasid mõne protsendi suurust nihet. Euroopas liigub kaup põhiliselt maanteel, isejuhtivate veokite tulek soodustab trendi.

Kivimägi on eksitus üleeuroopaliste transportikoridoride defineerimisel ja ELi transportiliikide eelistuste suhtes. Kuigi riigikogu liikmetele saadeti RB memo paar nädalat enne artiklit, kus on kirjas, et Tartu-Tallinna raudtee kuulub samuti TEN-T põhivõrku nagu RB väidab Kivimägi vatupidist. Samuti on vale väide, et EL eelistaks raudteed mereveole. Merevedu on ja jääb lähitulevikus kõige keskkonnasõbralikumaks ja odavamaks transportiliigiks ning on ELi transportiarengu prioriteet.

Kuigi eelmainitud memo väidab õigesti, et Tartu-Tallinn raudtee kuulub TEN-T põhivõrku on seal siiski eksitavalt väidetud, et ta ei kuulu ühetegi koridori. Lisatud koridori kaardil on näha, et sinna kuulub mitmeid 1520 laiusel raudteid kaasaarvatud Tallinn-Tartu.

Põhimõte „Use it or lose it“ käib juba eraldatud „rahatilga“ kohta. Meelevaldne ja vale on seda laiendada rahale, mille jagamise üle veel Euroopa tuliselt vaidleb.

Kulud kerkivad kümnetes miljonites

Tõejärgsel ajastul sobivad kasutamiseks erinevaid tööriistad. Saladuskatte alt väljatulnud valitsuse otsus septembrist 2011 koos ministeeriumi memoga ei jäta kahtlust, et tõejärgne ajastu oli valitsuskabinetis juba siis „kohal“.

Memo lugedes mõistame, et uue 1435 mm raudtee rajamisega tuleks tegeleda alles seejärel, kui Tallinna-Tartu (edasi Riia) raudtee kiirus on 160 km/h. Selle maksumuseks väideti valitsusele 120-160 mln eurot. Tegelikult oli varasemas COWi uuringus selle investeeringu maksumuseks hinnatud hoopis 241 mln eurot.

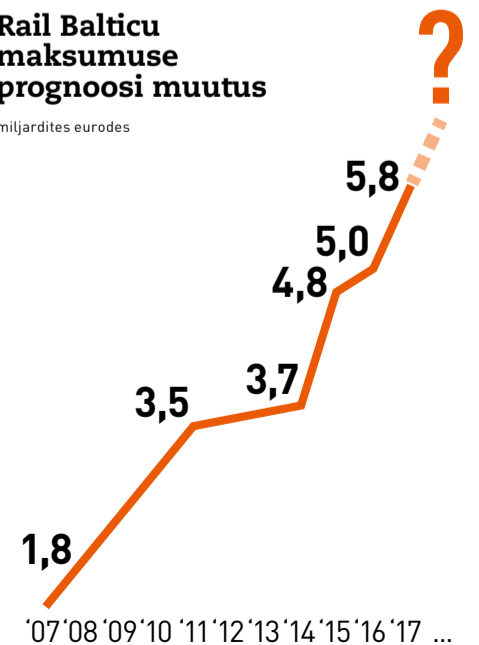
Veelgi suurem viga on valitsusele esitatud tulevase raudtee jooksvate kulude osas. Valitsusele teatati, et RB hooldus maksab 19 miljonit 30 aasta peale kokku. Praeguseks on MKMi retoorika jõudnud hoopis 10 miljoni ühes aastas.

Ametnikud on rääkinud valitsusele „tõejärgset“ mesijuttu, mida see kuulata soovis. Otsused tehti kabinetis salastatud formaadis.

Aeg näitab, kui palju tõejärgsust leiame täna veel avalikustamata dokumentidest: CEFi rahastustootluse valitsuse otsuses 5.2.15, CEFi rahastustootluses ja lepingutes, millega on väidetavalt võetud RB ehitamise kohustus ning paljudes teistes.

Rail Balticu maksumuse prognoosi muutus

miljardites eurodes



Allikas: TEN-T Core Network Corridors

Säästva liikumise kontseptsioon



Rail Balticu tegemisel on Eesti rahva huvidest lähtuv ratsionaalne otsustamine ultimatiivselt vajalik!

Transpordirajalise positiivne ja negatiivne sotsiaalne mõju

Transpordirajatisel on üldiselt nii positiivne kui (mõnikord ka) negatiivne mõju. Olulisem on loomulikult positiivne mõju, mis ongi rajalise rajamise ajendiks.

Positiivse sotsiaalse mõju puhul on kõige silmapaistvamad asjaolud:

- parandab inimeste liikumisvõimalusi (kiirem, mugavam, odavam, käepärasem)
- võimaldab käia tööl või õppimas kodust eemal
- suurendab võimalusi külastada uusi kohti (turism)
- elavdab majandust

Viimane asjaolu pole üldkehtiv. Selgub, et majanduse elavnemine toimub vaid siis, kui on täidetud ka teised olulised eeltingimused.

Transpordirajatistel võib olla ka negatiivne sotsiaalne mõju, olulisim neist on

- olemasolevate asumite jm piirkondade „läbi löikamine“, oluliste kultuuri- või sotsiaalobjektide hävitamine või kahjustamine
- inimeste liikumise negatiivne mõju: rahulikkuse vähenemine

Viimane tegur pole absoluutse toimega – on kindlasti kohti, kuhu täiendavate inimeste (külastuste) saabumine ei mõju kohalikele elanikele sugugi sotsiaalses mõttes negatiivselt, kuid on näiteid, kus kohalikud elanikud ei ole transporditühenduste parandamisest huvitatud – nt saarlaste kaksipidi arvamused Saaremaa püsiühenduse kohta.

Eesti lähituleviku suurima taristuprojekti – Rail Baltica – sotsiaalseid mõjusid pole seni kuigivõrd analüüsitud. Põhianalüüs, millele RB rajamine toetub, AECOMi tasuvusanalüüs, hindas vaid RB negatiivseid mõjusid.

Raudtee võimaliku positiivse sotsiaalse mõju hinnang puudub täiesti. Räägiti küll lõhutavatest majadest, mida Tartut läbival trassil olevat tuhandeid, mainiti mõnd muinsusobjekti, mida trass ei puuduta. Reisijatevedu käsitleti vaid reisijate arvust (piletimüügist) tuleneva kasumi võtmes.

Loomulik on eeldada, et igal transpordirajatisel peaks olema positiivne sotsiaalne mõju.

Raudteele tuleb leida selline koht, et sellel oleks võimalikult suur positiivne sotsiaalne mõju:

- raudtee kaudu oleks otstarbekas reisida võimalikult paljudel võimalikult sobival ajal ja võimalikult kiiresti neile vajalike sihtpunktide vahel
- mõningase paratamatu negatiivse sotsiaalse mõju peaks kompenseerima oluline positiivne mõju

Eesti transpordisüsteem

Kuni 19. sajandi keskpaigani domineeris Eestis, nagu maailmas üldiselt, vee- ja hobustransport. Mingil määral kasutati siseveekogusid ja arendati välja postijaamade süsteem, mis muutis maantee-transporti oma aja kohta maksimaalselt operatiivseks. Inimeste ajakulu reisimisele on püsunud praktiliselt konstantsena – suurem kiirus võimaldab täna reisida kaugemale, ent liikumisele kuluv aeg on keskmiselt jäänud samaks kui hobuvankri või autoga reisisid.

Uue hingamise andis reisimisele raudteede rajamine 19. saj keskel, Eestis 3. veerandist peale. Reisimisvõimalused mitmekesistusid, tekkisid pikamaarongid ja kohalikud rongid. Raudtee ümbruses toimus kiire areng ja tekkisid raudteega seotud asulad-linnad (Tapa, Jõgeva). Rööpad leidsid kohta ka linnaliikluses: Eestis tramm ja elektrirong, suurtes keskustes metroo, U-Bahn, S-Bahn jne.

Eestis ajalooliselt kujunenud maismaa transpordivõrk katab riiki võrdlemisi otstarbekalt. Enamikus kohtades raudtee ja maantee täiendavad vastastikku, kuid ei dubleeri teineteist. Juba üle-eelmisel sajandil rajati raudteeühendus Eesti olulisemate linnade ja ümberkaudsete suurlinnade Peterburi, Riia ja Pihkva vahele. Rongiga sai kõigisse neisse suurlinnadesse sõita mitte vaid Tallinnast, vaid ka Tartust, Narvast, Pärnust, Valgast, Haapsalust ja mujalt.

Raudteevõrgu areng tänapäeval

Pärast II maailmasõda algas autode ja reisilennukite võidukäik. Inimesed eelistasid pikemaid maid sõita lennukiga, lühemaid aga autoga. Raudteeliiklus ei taandunud, kuid areng toimus mitte niivõrd pikamaasõitude, kui kohalike sõitude suunas. Ehitati kiirraudteid, mis ületasid (200–300 km/h) sujuvalt riigipiire ja võistlesid 300–500 km raadiuses lennukite ja autodega. Raudteetranspordi kroonijuveelideks olid ekspressrongid Brüsseli ja Pariisi ning Pariisi ja Londoni vahel.

Kõigest hoolimata hakkas 20. sajandi lõpul raudtee oma osatähtsust kaotama, kuigi ta eeliseks on sõidumugavus ja ohutus. Probleemiks on rööbastee jäik determineeritus: erinevalt autost või bussist liigub rong üksnes seal, kus on vajalik (suur ja kallis) taristu, sh rööpad. Paratamatult õigustab raudtee end üksnes siis, kui sel on reisijaid küllaldaselt. Alakoormatus muudab piletihinna kalliks, mis omakorda vähendab raudteesõidu atraktiivsust.

Raudtee uus roll?

Üldiselt raudteede liikluskoormus väheneb, eriti pikkade vahemaade arvelt. Pikemal reisil eelistavad raudteed lennukile vaid fanaatikud, kes ei armasta lennusõitu: pikemate vahemaade korral on lennuk ka odavam. Luksuslikku, kuid pikaajalist sõitmist laeval või rongis naudivad vaid kruisituristid.

Juba eelmise sajandi lõpul ei stimuleerinud raudtee enam uute linnade tekkimist raudteejaamade ümbrusesse, kuid aitas oluliselt kaasa valguslinnastumisele. Paljud inimesed soetasid elamise ca 100 km raadiuses suuremate keskustest ja käisid seal tööl või koolis rongiga. Rongijaamadesse tekkisid suured parklad: otstarbekam oli sõita linna rongiga ja jätta auto jaama ootama.

Raudtee rolliks tänapäeva arenenud riikides on pigem trammitee pikendamine ja ca 300 km raadiuses asuvate asulate kiire ning mugav ühendus. Rongigraafik on paindlik, võimaldades ümberistumisi või vagunite ühendamist erinevas suunas sõitvate rongidega. Enamasti ei ole linnalähirongid väga kiired, sest neil on palju peatusi. Rongis on mugav ka töötada või puhata.

Lääne-Euroopas või Põhjamaades võib veenduda erinevate transpordiliikide harmoonilise, vastastikku täiendava kooselu võimalikkuses. Sõites Lääne-Euroopas ja Põhjamaades raudteedel, kus rongid liiguvad meie omadest märksa kiiremini, näeme, et

- suuremates linnades (linnakeskustes) on raudtee maa all
- väiksemates linnakesetes eraldab raudteed elamuteest traatvõrk
- pidevat tarastust enamasti raudtee ääres ei ole
- kaugeltki igal pool (ka mitte suurlinnade lähikonnas) ei ole raudteel kaks rööpapaari
- samal raudteel sõidavad erineva kiirusega rongid

Kus asub mõistlik raudtee trass? Kas sirge või kõver? Võrgustumine

Kus peaks raudteetrass paiknema? Suurt positiivset sotsiaalset mõju ei saa olla piirkonnas, kus inimesi ei ole. Praegune RB trass on kavandatud läbi Eesti kõige hõredama asustusega piirkonna

Kas sirge või kõver? Raudteetrassid Euroopas pole enamasti päris sirged, vaid on projekteeritud pigem murdjoontena, mis ühendavad linnu ja asulaid. Raudtee on oluline regionaalpoliitika vahend.

Võrgustruktuur. Võrreldes üksikliiniga on võrk kõigi taristute jaoks sotsiaalse mõju mõttes tõhusam lahendus. Tupik liini otspunktina on halb valik, märksa parem oleks võrgusõlm. Ses mõttes on RB Eesti jaoks sotsiaalse mõju suhtes ebasoodsam kui teiste Balti riikide jaoks.

Praxise uuring: Euroopa Liidu struktuurivahendite teostatud transpordi-investeeringute mõjude hindamine

(<http://www.praxis.ee/wp-content/uploads/2016/09/EL-strukt.vahend.-transportdiinvesteeringute-m%C3%B5jude-hindamine.pdf>.)

Uuring ei käsitlenud RBd, kuid tabelis 4 esines 3. projekt „Raudtee rekonstrueerimine Rail Baltica trassil (Tallinn-Tartu lõik)“, mille kavandataw maksumus 49,1, tegelik maksumus 45,9 ja ELi rahastus 35,5 M€. Siiski väärivad esile tõstmist mõned järeldused ja soovitusel põhjalikust analüüsist.

Eesti transpordisüsteemi iseloomustab väljakujunenud transpordivõrk, mistõttu oli transpordiprojektide valikul selge prioriteet olemasolevat teedevõrku säilitada ja korrastada.

Soovitusel:

- Jätkata raudteevõrgu rekonstrueerimist ja võimaluste loomist eri liikumisviiside kombineerimiseks (nt ratta- ja autoparklad raudteejaamades).
- Tulevikus arvestada ühistranspordikorralduses rohkem rongi- ja bussiliikluse ühendamise võimalustega (ennekõike maapiirkondades), mis toob rongidesse veel rohkem sõitjaid.
- Jätkata teenusearendust, näiteks Tallinna-Tartu rongiliini väljumisgraafik ei suuda praegu bussi- ja raudteetranspordiga konkureerida.
- Kaaluda väga hoolikalt uute maanteelõikude rajamist, mis võivad suurendada teedevõrgu ülalpidamiskulusid, arvestades, et säästva liikuvuse kontseptsiooni arendamise põhimõtteid järgides peab autode hulga kasv pigem pidurduma või vähenema.
- Arvestades Eesti asustustihedust ühelt poolt ja kompaktsust teiselt poolt, ei pruugi uute raudteede väljaehitamine olla majanduslikult mõttekas.
- Edaspidi võiks keskenduda säästva liikuvuse arendamisele (trammiteede arendus Tallinnas, raudteevõrku hulga suurendus, ühistranspordi teenuse kvaliteedi arendus).

Säästva liikuvuse kontseptsioon

Tõdeme, et RB projekteerimisel pole arvestatud selle kui transporditaristu võimalikku positiivset sotsiaalset mõju.

Mitmed valikud töötavad vastu: ei arvestata olemasolevat raudteevõrku, RB ei ühildu sellega; RB paikneb hõredalt asustatud piirkonnas ega läbi linnu - asustatud punkte; RB puhul ei kasutata olemasolevat trassi, mis tagaks positiivse sotsiaalse mõju keskkonda sobivusega, RB puhul ei arvestata ettepanekut, et uute raudteede loomine ei ole mõttekas.

Peaministrit ei tohi panna valetama

Tanel Ots

Saku vallavolikogu esimees
MTÜ Avalikult Rail Balticust

Kui sa armastad Eestit, siis soovid, et lipp ei lehviks määrdunud, hümn ei kõlaks hädiselt ja peaministrile ei oleks pandud sõnu suhu, kus lisaks ühe lobigrupi huvidele kõlab ka selge valeväide. Mulle Jüri Ratas meeldib, isegi väga. Nüüd on aga hea mees lasknud end ära kasutada ja maksumaksjate ehk meie kõigi raha eest loodud PR-kampaania ämbrisse astunud. Tal on lastud korduvalt kasutada näidet, et üks rong Rail Balticul võtab ära 50 rekkat Via Baltica maanteelt. Sama on hakanud kordama ka majandusminister Simson, kelle nõunikud väidavad eriti julgelt, et 80% Rail Balticul liikuma hakkavast kaubamahest kolib sinna autovedude arvelt. Loomulikult ei mõtle peaminister ise selliseid lauseid välja. Kas vale nõu antakse pahatahtlikult või lihtsalt asjatundmatusest ja kummal juhul on Eesti suures ohus, jäägu teiste artiklite lahata.

Iseenesest tundub ju peaministri väitega projekt müüdnud olevat, sest kes Pärnu suunal sõitjatest ei tahaks sealt raskeveokeid vähemaks saada. Raudteelased ja logistikaasjatundjad, kellega olen viimastel nädalatel vestelnud, vangu-

tavad aga pead. Olgu allpool loetletud mõned aspektid asjatundjate suust, mitte majanduspoliitilised, vaid pigem raudteelogistika aabitsa lehekülgedel leiduvad seaduspärasused.

Pikal vahemaal kaotab rong laevale

Euroopa transpordihierarhia koosneb kindlast pingereast: lennuk, auto, rong, laev. Kõigist kordades odavam ja ka selgelt keskkonnasäästlikum on laev, kui laevaga ei saa, siis rong, kui rongiga ei saa, siis auto jne. Meie regioonis oleme õnnelikud olukorras, kus laevaga saab, sellepärast me veamegi ca 50% kaubast meritsi. Enamik odava ja keskmise hinnaga kaubast, mida

soovitakse kaugemasse punkti viia, läheb teele sadamatest. Laevad mahutavad mitmekümne rongikoosseisu jagu kaupa ja võtavad juba täna maanteelt ära mitme tuhande raskeveoki jagu kaupa. Järgmiseks valikuks pärast laeva ei ole kaubaomanikul meie oludes aga enam rong. Korralik raudtee on meil Euroopa südamesse olemas, hiljuti saabus sedamööda Tapale liitlaste sõjatehnika, aga muul ajal pole meil seda väga vaja olnud. Põhjus on lihtne, paralleelselt merega kulgev rong ei suuda laevaga konkureerida. Seepärast on soomlased otsustanud tulevikus panustada veel suurematele sadamatele ja laevadele. Mis jääb laeva asemel kummiratastele, teeb selle valiku põhjustel, mida raudtee ei suuda kompenseerida.

Mulle Jüri Ratas meeldib, isegi väga. Nüüd on aga hea mees lasknud end ära kasutada ja maksumaksjate ehk meie kõigi raha eest loodud PR-kampaania ämbrisse astunud.

Tulevikurongid

Euroopas räägitakse juba julgelt raudtee taandumisest ja autoveo eelistamisest põhjusel, et tuleviku “rongid” eelistavad kummirattaid. Me ei tea, kui kiire on uue tehnoloogia areng, kuid erialainimesed usuvad uute autorongide ulatuslikku seeriatootmist enne, kui valmib Rail Baltic.

Küllap on Rail Balticu ehitamiseks olemas häid põhjuseid, kindlasti see taristu muudab regioonis palju. Nendest põhjustest tuleb oma rahvaga ausalt rääkida. Koos hinnaga, mida uue transpordikoridori loomine nõuab ja mida annab.

Lubamatu on, et tänini pole otsustajad pidanud vajalikuks kunagi seatud projekti üle vaadata, kui tühiseks on osutunud peamised suured väited, millega Rail Balticu vajadust on põhjendatud, nagu laevaliikluse konkurentsis langemine väevlidirektiivi tõttu, kiire reisiühendus Berliini või raskeveokite kolimine maanteelt raudteele. Peaministrile soovin siiralt jõudu ja häid nõunikke.

Rail Baltic - poliitiline loom?

Endel Oja
Juhtimisteaduste dotsent

Viimase poole aasta jooksul on rahva informeeritus Rail Balticust oluliselt tõusnud ja vastav infobaas suureneb lausa päevadega.

Seda informuumi täidavad ühelt poolt MKM ametnikud, kes on RB nimelisele raudteeniidile püüdnud omistada lausa üleloomulikke võimeid, nagu: kiire tee Euroopasse, sidumine muu maailmaga, majanduse kasvule kaasaaitamine, Venemaa mõjusfäärist eemaldumine jne. Need ja sarnased väited on paraku muutunud loosungiteks, millel enam RB-ga kui taristuprojektiga enam suurt pistmist pole.

Teisel poolt on ühiskonnategelased, majandusanalüütikud ja transiidispetsialistid jõudnud üksteisest sõltumatult järeldusele, et RB täna eluviidaval kujul on Eestile kahjulik ja tuleb peatada. Valitsuse senisest käitumisest on paraku jäänud mulje, et RB teema püütakse kiires tempos „kaelast ära saada“ ning seda põhjendatakse väidetega, nagu oleks tegemist ammu otsustatud asjade lõpliku vormistamisega. Tegu oleks nagu isesõitva autoga, mille juht on kolinud tagaistmele, jättes juhtimise etteantud programmi hooleks. Selline käitumine ei ole riigimehelik, kuna tegu on Eesti jaoks ühe suurima investeerimispro-

jektiga üldse, mille vajadust väljapakutud kujul ei majanduslikus ega sotsiaalses mõttes ei ole seni veenvalt tõestatud. Küll aga võib projekti ebaõnnestumine tuua riigile määramatu suurusega rahalised kohustused määramatu ajaks, lisaks veel püsiva koormuse looduskeskkonnale Eestit poolitava kehandi näol. Eesti ei ole Norra, kellel on võimalik teha riskiinvesteeringuid ja katta nende võimalikke kahjusid naftatuludest moodustatud fondi abil.

Väärotsustest nimedega Estonian Air, Utah, Enefit 280, Saaremaa süvasadam, Koidula raudteesõlm ja praamihange, kus riigi raha „põletamine“ kokku ületab kindlasti miljardi euro piiri, peaks juba jätkuma.

Valitsus on RB projekti põhjendamise oluliste argumentidena esitanud Soome, Läti, Leedu, Poola ja EL huvisid ning alles siis Eesti huvisid nende hulgas, kuid mitte esimesel kohal.

Paraku on tõsiasi, et teiste riikide huvid olemasolu RB vastu on ületähtsustatud.

Poola küsib RB sildi all raha olemasolevate raudteede, seega ei saa väita, et nad ei osale. Kust me teame, et Soome ei hakka ilma raha maksmata vaatlejaliikmeks?

Rail Balticu ette püstitatud kaubaveoesmärgid on võimalik täita olemasoleval 1520 rööpmevahega trassil, tehes selleks koostööd Läti ja Leeduga, st. peamiselt organisatsiooniliste vahenditega, mitte megasuurte investeeringutega.

Esmase sammuna on vaja tunnistada kahte tõsiasja.

Esiteks, puudub vajadus Muugale uue terminali rajamiseks.

Teiseks, Tallinn-Pärnu-Riia kiirrong on mõttetu investeering, kuna reisijate hulk seal ei õigusta uue raudtee rajamist.

Sõltumatute analüütikute seisukoht on, et kui RB on eelkõige majanduslik projekt, siis on ta määratud läbikukkumisele. Kui RB ei ole aga majanduslik, vaid on eelkõige poliitiline projekt, millesse Eesti rahvas on kohustatud sadade miljonite eurodega panustama, siis palun valitsusel seda ausalt tunnistada.

Samal ajal siis tunnistada ka seda, et Eesti ei ole oma arengu suunamisel enam suveräänne määral, mida enamik Eesti rahvast eeldab. Infovälja laienedes Rail Balticu kui tarbetu riskiga projekti kohta on valitsus asunud rahvast hirmutama argumentidega vastutusest Euroopa Liidu, Läti ja Leedu ees ning põhjendama, et juba valitud teel ei ole enam võimalik kõrvale keerata: ees ootaksid trahvid, santsioonid, kohtud jne.

Valitsuse tegevus Rail Balticu ümber sarnaneb lapse omaga, kes on teinud pahateo, kuid kartes seda üles tunnistada, räägib vanematele (st. rahvale) juttu a'la „kui üles tunnistan, siis tuleb naaber ja annab kõigile peksta“.

Viimasel ajal ei ole valitsuse poliitikale takkakiitvad meediakanalid enam avaldanud tulemusi selle kohta, kui paljud eestimaalastest tegelikult pooldavad RB-t. Avalike arvamuste küsitluse järgi pooldab RB jätkamist senisel kujul ca25% eestimaalastest.

Kahtlused selles, et RB on hoopis poliitiline projekt, süvenesid järsult peale KE valitsusse astumist.

KE lubas võimule saades, et neil ei ole tabuteemasid. Paraku RB selleks osutus. Kõik teemad võeti uuesti lauale, v.a. välispoliitika ja Rail Baltic, kus praktiliselt mingeid korrektureelmiste perioodide otsustesse ei tehtud. Vastupidi, peaminister J.Ratas ohverdas Leedu allkirja saamiseks RB riikidevahelisele kokkuleppele Paldiski LNG terminal EL toetuse.

Tundub, et valitsus tegelikult ei kontrolli RB projekti, vaid RB projekt kontrollib valitsust.

Euroopa poliitika on suurte murrangute keskel. Järgmise EL eelarveperioodi põhialused selguvad mitte enne järgmise aasta lõppu, siis sellest tulenevalt peaks RB osas aja maha võtma vähemalt järgmise aasta lõpuni. Riigikogule sellises situatsioonis RB kokkulepet ratifitseerimisele mitte saatma ja vahepealset aega kasutada Eestile parima lahenduse põhjendamiseks. Täna on veel võimalik projekt nimega Rail Baltic suhteliselt väikeste kuludega peatada.

Esimeseks sammuks on objektiivse võrdlusanalüüsi läbiviimine saabuva RB tasuvusanalüüsi ja alternatiivse, olemasolevaid taudteetrasse kasutava variandi vahel. Seda peaks tegema sõltumatu ekspertkomisjon, mille peab olema ka formaalne staatus ning millele peab olema tehtud kättesaadavaks kogu informatsioon vastava analüüsi teostamiseks.

Tundub, et valitsus tegelikult ei kontrolli RB projekti, vaid RB projekt kontrollib valitsust.

Tihti küsime, kuidas mõtleavad need, kes otsustavad või otsustamisele lähedal seisavad?

Kas nad ikka saavad aru, mille vahel tuleb valida tegelikult?

Kui Eesti on turumajanduslik riik, siis peaks majandusmudel toimima iseseisvalt, majandavalt ning nn pealisehitus – kultuur – saab elada ja õitseda majanduslikust edust. On mõeldamatu, et läheb vastupidi ja ühisraha läheb ebamõistliku majandamise katteks.

Vaata pikemalt soovitusi prof Olev Trässilt (lk 6 - 7)

Dialogi kirjades

SENT: Tuesday, March 21, 2017 12:13 PM

SUBJECT: Kultuur ja majandus

Majandusteadlane 1:

Doteeritavaid ja kahjumis olevaid ettevõtmisi on meil veelgi ja üks neid poliitilistel kaalutlustel tuleb juurde veel. Aga kahjumisse jäävad need mõlemad tõenäoliselt küll, täpselt niisama, nagu Estonia, Kumu ja ERM... ja Tallinna linnahall kui see rekonstrueeritakse.

Majandusteadlane 2:

Tere veelkord,

see ongi RB puhul suurim viga, et tema vajaduse põhjendamisel pannakse ta samasse "kasti" KUMU, ERMi, Vabaduse samba, Kaarli kiriku jms.-ga. Linnahall on kole ja midagi peab temaga tõepolest tegema. Pärnu alla sohu raudteed rajama meid keegi ei sunni. Tegelikult on RB samas kastis" hoopis Via Balticaga, meresadamatega, Eesti Raudteega, Saaremaa süvasadamaga, ENEFIT 280-ga, Estonian Airiga, Jordaania ja Utah projektidega... RB ei ole kultuuri ega Eesti imago objekt. POLIITILISTEL PÕHJUSTEL RB KOORMUSE VÕTMINE RIIGILE ON VÄGA SUUR VIGA, RAHVALT EI OLE SELLINE "DIIL" HEAKSKIITU SAANUD EGA SAAGI. RB-le ei tohiks omistada omadusi, mida ta ei kannu. RB müstifitseerimist alustas Siim Kallas (Vene mõju, sidumine Euroopaga jms.). Tulemus on sama, kui me ostaksime täna endale kalli liisingu eest parempoolse rooliga auto, kusjuures meil on olemas korralik vasakpoolse rooliga auto, millega pere teeb nädalas paar sõitu. Kas siis hakkab pere rohkem sõitma? Ainus tulemus on suurenev auk rahakotis ja garaazhis kükitav kasutu metallist kehand. Kui ikkagi õnnestub RB ehitamine läbi suruda, siis tulevik on selline. Õnneks oleme tänaseks jõudmas olukorda, kus rahva teadvuses hakkab murrang toimuma. 22. aprillil toimub vägev RB vastane meelevaldus Vabaduse platsil, palun osaleda! Reklaamid selle kohta pannakse üles paari nädala jooksul.

**Tule meelt avaldama
22. aprillil kell 12
Tallinnas Vabaduse väljakul!**

Eksperdid kõnelevad, muusikud musitseerivad, vaba rahvas mõtleb oma peaga.

**RAIL BALTIC
TUULEB
PEATADA!**

**Peatame koos Eestile
kahjuliku monstrumi!**

**RAIL
BALTI CUT?**

Rail Balticu kolm kuriositeeti

Alo Ervin
kodanik

1. OÜ Rail Baltic Estonia (edaspidi RBE), mille rolliks on Eesti riigi huvide esindamine Rail Balticu tervikprojekti arendamisel kolme Balti riigi ühisettevõttes, majandustegevuse kohta käiv sisuline informatsioon – terviklik majandusaasta aruanne – ei ole tasuta kättesaadav RB projekti tutvustaval ametlikul veebilehel aadressil www.railbaltic.info. Seda asjaolu põhjendatakse RBE 2015. aasta majandusaasta aruandes töigaga, et RBE-l ei ole ettevõtte veebilehte, kuna „eraldi kodulehe tellimine ja ülalpidamine ei oleks äriühingu ressursside piiratud arvestades mõistlik.“

Ometi peab Riigivaraseaduse (§ 97 lg 6) järgi äriühing, milles riigil on vähemalt otsustusõigus, avalikustama „oma veebilehel majandusaasta kolme esimese kvartali kasumiaruande ning bilansi ja rahavoogude aruande hiljemalt kvartalile järgneva kuu lõpuks. Majandusaasta neljanda kvartali kasumiaruande, bilansi ja rahavoogude aruande esitatakse kahe kuu jooksul pärast majandusaasta lõppemist.“ Samuti tuleb RVS-i järgi (§ 98 lg 1) „esitada nelja kuu jooksul majandusaasta lõppemisest arvates Rahandusministeeriumile ja Riigikontrollile auditeeritud ja kinnitatud majandusaasta aruande koopia“. Samal ajal Rahandusministeeriumile esitamisele tuleb majandusaasta aruanded avaldada osaluse valitseja veebilehel (RVS § 97 lg 5). Vabariigi Valitsuse korralduse järgi on RBE osaluse valitseja Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium (Volituste andmine osatühingu Rail Baltic Estonia asutamiseks ja osakapitali sissemakseks, vastu võetud 28.08.2014 nr 357, avaldatud RT III, 29.08.2014, 2).

Iga huviline võib RBE 2015. aasta majandusaasta aruande osta e-äriregistrist kahe euro eest. Ometi ei tohiks üheainsa faili RB projekti tutvustavale ametlikule veebilehele riputamine olla ei kulukas ega keerukas.

RBE-l tuleb hakata täitma riigivaraseadust!

2. Vabariigi Valitsuse korralduse „Eesti Vabariigi, Läti Vabariigi ja Leedu Vabariigi vahelise kokkuleppe Rail Balticu/Rail Baltica raudteehenduse arendamiseks eelnõu heakskiitmine“ eelnõu seletuskirjast (13.01.2017) selgub, et eelnõu kooskõlastamisel „Maaeluministeeriumilt vastust ei laekunud.“ Seletuskirjas ei järgne sellele ühtegi selgitavat kommentaari.

Küll aga on Maaeluministeeriumi dokumendiregistris 17.11.2016 kiri Kristjan Kaunissaarelt (Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium), millega ta edastas MKMi „kantsleri kirja seoses arvamuse avaldamisega riikidevahelise kokkuleppe eelnõu osas Rail Balticu projektiga seonduvalt.“ Muudatusettepanekuid oodati kuni 07.12.2016, ent Maaeluministeerium ei vastanud.

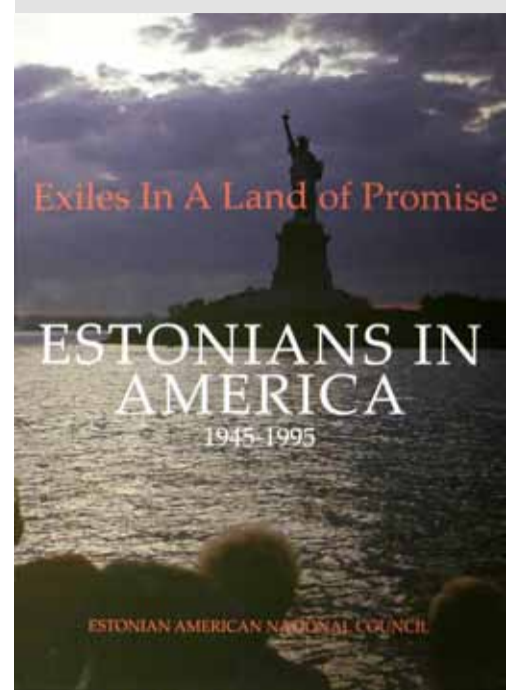
Kas Maaeluministeeriumis ei tunta üldse huvi Eestit läbiva raudtee vastu? Kas RB ei mõjuta Maaeluministeeriumi arvates elu maal?

3. RB maakonnaplaneeringutel, mis on valminud Harju-, Rapla- ja Pärnumaa kohta, puudub selge autor. Kõigis kolmes planeeringus on teisel lehe-

küljel lahtiütlus „Käesoleva väljaande autor on selle eest ainuisikuliselt vastutav. Euroopa Liit ei vastuta selles sisalduva teabe mis tahes kasutamise eest“, ent puuduvad autori või autorite nimed. Tõsi küll, välja on toodud projektimeeskonnas osalejate nimed, ent vaevalt saab säärast suurt gruppi pidada ainuisikuliselt vastutavaks. Pigem võib probleemide ilmumisel toimuda vastutuse hajumine ning ametnike ringkaiuse. Euroopa Liit on igatahes selgesõnaliselt lahti öelnud igasugusest vastutusest RB rajamisel ning ei selgu, kes on konkreetse maakonna konkreetse planeeringu teksti autor – tulemuse kui terviku eest ei näi keegi vastutavat. Juriidiliselt on ilmselt keeruline kedagi neist projektimeeskonnas osalenuist vastutavaks tunnistada, kuna puudub isegi projektimeeskonna juht, kes oma nime ja allkirjaga vastutaks. On küll Juhtkomitee, kuhu kuuluvad Majandus- ja kommunikatsiooniministeerium, Keskkonnaministeerium, Siseministeerium, Harju Maavalitsus, Rapla Maavalitsus ja Pärnu Maavalitsus, aga pole ainsatki juhti. Selge see, et edaspidi, kui RB rajamise tõttu võib olla tekkinud suur kahju majandusele või loodusele, ei ole ju võimalik vastutusele võtta kolme ministeeriumi ja kolme maavalitsust korraga. Pealegi on ajaks, kui kahjud ilmnevad, maavalitsused riigireformi käigus juba likvideeritud. Kui asi peaks kohtusse jõudma ning kohus peaks leidma, et planeeringu koostamisel on tehtud lubamatuid vigu, pole ilmselt võimalik kedagi vastutusele võtta. Või siiski?

Kes on nende kolme RB maakonnaplaneeringu eest ainuisikuliselt vastutav autor?

HEA RAAMAT



Eestlaste ajalugu Ameerikas 1945 - 1995. Pagulased Tootatud Maal.

On ilmunud suur eestlaste 1944. a Eestist (Eesti NSVst) põgenemise järel Ameerikasse jõudnud eestlastest pagulaste ülevaatlik koguteos, mis käsitleb Eesti ühiskonna ja eestluse hoidmist Eesti riigikaotuse perioodil USA-s.

Teose koostamisse on panustanud üle 100 eestlaste seltsi Ameerikas.

Teoses on suurepärase ajalooliste ja kultuuriliste fotode kogu ja esitus lisaks kogu USA-s elavate eestlaste kogukondade kirjeldustele (kirjeldatud on lähemalt eestlaste kultuuriseltsid ja kogukonnad Albanys, Baltimores, Bostonis, Connecticutis, Danburys, Bethelis, Lakewoods, Long Islandil, New Yorkis, Põhja New Jerseys, Philadelphias, Poughkeepsies, Seabrookis, Washingtonis, Alabamas, Carolinas, Floridas, Georgias, Buffalos, Chicagos, Cleverlandis, Michiganis, Minnesotas, Pittsburghis, Rochesteris, Wisconsinis, Cincinnati, Colorados, Dallases, Indianapolis, Põhja Dakotas, Põhja Illinoisis, Oklahomas, Alaskal, Cucamongas Californias, Fresnos, Los Angeleses, Portlandis, Oregonis, San Franciscos, Seattles).

Ülevaated on ka kultuurilust, kunst- kirjandusest-muusikast, noorte eestlaste skaudiliikumisest ja gaididest, akadeemilistest seltsidest (korporatsioonid Fidentia, Amicitia, Indla, Filiae Patriae, Eesti Üliõpilaste Selts, EÜS Californias, Estica, Vironia, Revalia, Tartuensis, Tehnola, Väinla, Leola, Ucuensis, Liviensis, Rotalia, Sakala, Ugala). Teoses on nimede ja organisatsioonide indeks.

Teose annab üksikasjaliku ajaloo ja tegevuse ülevaate eesti pagulastest ja nende järeltulijatest, kes tulid USA-sse pärast Eesti okupeerimist Nõukogude Liidu poolt.

Ülevaates avaneb meile, kodueestlastele uskumatu kultuuritahe, mis on olnud ameerika eestlastel ja nende järeltulijatel.

Selle 555-leheküljelise teose toimetaja on Priit Vesilind ning koostamisel on abistanud Marju Rink-Abel, Eric Suuberg, Maia Linask, Matti Prima, Mirjam Krull, Mai-Liis Bartling, Arne Kalm, Kristi Allpere, Andres Simonson ja Alvar Soosaar. Toimetamisel on abistanud Gilda Karu, Enn Kõiva, Shari Oley, Linda Rink, Karin Shuey.

Teose on avaldanud Eestlaste Rahvuskomitee Ühendriikides (ERKÜ).



Tegelikult on Toompeale tuumajaama rajada ülimalt lihtne ja kasulik. Esiteks on meil vaja kuidagi Euroopast ja oma maksumaksjatele rahad kätte saada, teiseks on tegemist erakordselt eesrindliku ning majanduse mühinal kännu – vabandust, paekivi! – tagant käima tõmbava tegevusega, mis parendab meie kõrgesti kvalifitseeritud tuumateadlaste tööhõivet, aitab kohalikel tuuma- ja ehitustehnikatel käivet kasvatada ja uusi palmisaarte omandamise plaane tegema hakata. „No kuidas te võite! – imeline arhitektuuripärand, tihe inimasustus, ohud inimetele ja loodusele,“ kisavad 101 silmapaistvat ja ühiskonnas lugupeetud poliitikategelast! – „No ei ole siin lärmata midagi, te olete ajast maha jäänud tagurused ning gammakiirusel osakeste kunstipärane liikumine pole teie kompetentsivaldkond,“ vastavad bürokraadid. Eelarve vajab täitmist ja kultuurikatla lisaks paneb inimesed ja osakesed kiiresti liikuma üks vägev ja modernse arhitektuuriga tuumakatel.

Ja mis kõige ilusam, selle rahastusest 85% tagab meile Euroopa Tuumakapital. Sest meid oodatakse pikisilmi Euroopa tuumariikide ühtsesse perre! Eks see ole ka meie kui kultuurrahva

Kuidas rajada keskkonnasäästlik tuumajaam Toompeale?

Rail Baltica keskkonnamõjud

õigustatuid ootus, et meie tuumaosakesed vägeva valgussälvatusena kiiresti igasse Euroopa nurka jõuaksid! Keskajast pärit majad on ammu üleküpsenud, paekivist hallitanud müürid eritavad murettekitavalt palju süsihappegaasi, mis meie eeskujulikult keskkonnahoidliku riigi kuvandit lubamatult murendab. Eks veidi see tuumajaam ju ruumi ja raha vajab, aga kõik on tänapäeva tuumainseneride arvutiprogrammides ja keskkonnamõju hindajate tabelites lahendatav. Aga seda tuumajaamaga seotud mõju ja võimalikke tuumariske peagi nii põhjalikult hindama, iga-le riskile saab tabelisse mõne nutika vastulause kirjutada ja tuumakatlal ootuses kultuuritegelased nõusse rääkida. Ning no lõpuks sellise suure eesmärgi nimel saajandi ehitust rajades ikka tuumalaastud lendavad. Aga hea uudis on see, et majade lammutamise ja Toomeküünka sisse vajaliku augu süvistamisest tekkiva killustikmaterjali saab kenasti taaskasutada turistikpääsude rajamiseks ja jääb veel ülegi Soome silla ehitusega alustamiseks. Ja keskaegse linnamüüri olemasolu saab igati innovatiivselt ära kasutada, varustades selle turvatara ilusate inimsõbralike öko-tuumasildadega. Need on nii hästi ja iga 10 m tagant planeeritud, et pelglikel linnaelanikel kaob igasugune hirm ähvardavalt podiseva tuumakatlal ees. Need arhitektuuri tippeostuses ökosillad suunavad meie ökotuumajaama kangesti näha soovivad kadepõhjanaabrid ning kogu maailma progressiivse kultuuriliidi otse nii ilusasti podiseva ja värvilisi tuumaosakesi tantsitava katla kohale ekskursioonile. Ja meie riigi ning pealinna turismitulu kasvab nii mis mühib! Kui keegi tagurlik majakallistaja siiski julgev selle kõige peale liigselt kära tõsta, siis paneme riiklikud kultuuripropaganda palgalised esindajad ja lepingulised kultuurikorraldajad kogu oma loomingulisuses neid provintsiliku

hiliskeskaja linnakese Toompea kolkapatriloote ümber veenma, sildistama ja naeruvääristama. Sest ilma ökoloogilise Toompea tuumajaamata ei saa meie kultuurielu rahastav majandus kuidagi käima ning me ei saa end pidada Euroopa tuumajaamade liidu täisväärtuslikuks liikmeks.

Tundub absurd?

Aga kui nüüd selles loos kontekstile kohaselt Rail Baltica projektiga seotud detailid ära vahetada, siis saab selgeks, kuivõrd kunstlik ja konstrueeritud on Rail Baltica seniste valikute põhjendamine. Ühtlasi saab veenivad ja ilusaid lauseid ritta seades poliitikute ja ametnike, projekteerijate ja konsultantide ning kaevandajate-ehitajate peades ühe pirni põlema panna!

Mis on Vahe-Eesti roheala ja miks on seda vaja?

Rail Baltica raudteetrassi viltuvedamine algas juba üsna selle kavandamise alguses. Eesti loodusegeograafia, eluslooduse ja rohevõrgustiku toimimise osas võhikud tehnokraadid ja poliitikud tõmbasid kaardile sirge joone Tallinnast üle Pärnu Riiga ja ütlesid, et see on Eesti 2030+ planeering. Kuna sellist sirget ei saa ilmselt looduses 100% ka tehnilistel põhjustel rakendada, siis arvas selle keskkonnamõjude hindaja ning uinutatud avalikkus, et tegemist on süütu üldistusega. Olulisi mõjusid loodusmaastikule sellise hüpoteetilise joonlauajoone peale ei osatud ette näha.

Alles AECOMi tööst ja sellega avalikustatud riigi eelistrassi puhul sai selgeks, mida tegelikult soovitakse rajada: valdavalt läbi Vahe-Eesti loodusmaastiku vöö süstemaatiliselt kaitsealade servi mööda ja vahelt läbi kulgev tarastatud, elektrifitseeritud topeltrööbastega raudtee kiirusel 240 km/h iga 2 tunni tagant kihutavatele reisirongidele, millele öösel sekundeeriksid pea sama sagedu-

algus lk 5

sega kaubarongid, et see kupatus vähemalt ülalpidamiskulude osas liiga suurt miinust ei teeniks.

Olemasolevatel keskkonna- ja looduskaitse valdkonna andmebaasidel ja mõningate lisavaatluste baasil 2014 koostatud eluslooduse uuring oleks olnud üsna heal tasemel ja sobivas mahus uuring strateegiliste trassivalikute (Pärnu v Tartu, loodusmaastik v kultuurmaastik) esmaseks hindamiseks AECOMi töö faasis, et langetada teadmispõhine ja looduskahjusid võimalikult vältiv eelistusvalik ning enne metsamaastiku tarastamise otsusele allakirjutamist aru saada, milised võivad olla selle tagajärjed.

See, mida täna presenteerib keskkonnamõjude hindaja olulise töövõiduna loodusmaastike tükeldamise õigustusena, ei ole kahjuks muud kui katse tagantjärele looduse tekitatava tõsist kahju põhjustavate valikute aja jms piiratusena põhjendamise püüdega veenda, et leitud on parim võimalik lahendus.

Tegelikkuses on aga nii loomastiku kui linnustiku parimad asjatundjad veendunud, et ulatusliku metsamaastiku tarastamise, tükeldamise ja kaitsealuste liikide ja nende elupaikade ohustamise, häirimise, kahjustamise, vigastamise, hukkumise ja väljatõrjumise suure mõju tõttu on vajalik selle vältimine, st trassi võimalikult suures ulatuses loodusmaastikust ja kaitsealade kõrvalt välja viimine.

Heiki Kalle, istudes planeerimisfirma omaniku ja keskkonnamõjude hindajana korraga kahel toolil, püüab jätta muljet, et parim võimalik on tehtud, ja maha rahustada, öeldes meile, et aeg oleks projekti järgmiste tulu tuua töötavate etappidega edasi minna. Olles ise mitmete suurte ja keeruliste looduskaitsealade arendusprojektide keskkonnamõjude ja Natura hindamise kogemusega, kirjutanud vastavaid teadustöid ning Pärnumaa loodust enam kui 30 aastat vaadelnud ja uurinud, ei saa ma Rail Baltica mõjude hea uurituse ja elustiku jaoks muretu leevendatavusega kuidagi nõustuda.

Heiki Kalle ütleb, et uurida võib ju lõputult, ent samas pole sisuliselt kõige olulisematele küsimustele vastamise jaoks andmete kogumist ja uurimistööd õigupoolest alustatudki!

Uurimistöö viljana võtmeküsimustele teaduslikult valideeritavate vastuste saamisest rääkimata! Kuna pole kogu trassikoridori katvaid elustiku uuringuid ega leevendavate meetmete tõhususe teaduslikult tõestatud katselisi kontrolluuringuid, on soise loodusmaastiku krusavalliga täitmine, tarastamine ning iga 10 km tagant ökodukti leevendusabinõuna kirjapanemine samasugune täppisennustus, millele rajanes Saaremaa süvasadama, Koidula raudteeterminali ja Estonian Airi ärimudel. Suurulukite uuringute lühiajalisust ning jahindus- ja ulukibioloogide kaasamise ebapiisavust taunis oma hiljutises avalikus kirjas ka Eesti Jahimeeste Selts. Kui suurprojektide nagu Eleringi elektriliinide või Kihnu avamere tuuleparkide ja Maanteeameti kiirteede puhul pole vastavad ettevõtjad või mõjude hindajad pidanud paljaks valdkonna tippekspertidega koostööd teha, siis Rail Baltica oluliselt ulatuslikuma ja suurema mõjuga projekti mõjude hindamist on konsultatsioonifirma püüdnud ajada vaikselt ja omaette, eksperte ja eriala organisatioone ning pädevaid riigiasutusi uurimis- ja mõjude hindamise protsessi kaasamata. Seetõttu ei saa lugeda tõsiseltvõetavaks väidet, justkui oleks uuringute läbiviimisel ja mõjude hindamisel olnud kaasatud oluline akadeemiline valdkondade tipp. Olen konsultatsioonides osalenud teadlastelt saanud infot, et tegelikkuses on toimunud lihtsalt mõningad põgusad kohtumised ja valmis lahenduste osas arvamuse õngitsemised, ent seda ei saa pidada koostööks.

Kahjuks ei ole elustiku andmete piisavust ja nende kogumise meetodite sobivust hinnatud ega lisamaterjali hangitud nende paljude kaitsealade kohta, mille kõrvalt või mida naaberladest lahutavalt trass on planeeritud. Arvestades, et kiirrongide liikumine tarastatud ja elektriliinidega varustatud kahesuunalisel raudteel kuni 240 km/h on sageli suunatud kulgema näiteks metsakanalite, sh kiiresti väheneva ja juba niigi isoleerivate lokaalasurkondadega metsise, elupaikade, ei saa pidada piisavaks ei tavapärase keskkonnaseire meetodika ja andmestikke, sest uurimisülesanne pole sama. Kui pole korralikku uurimisülesande püstist, selle alusel piisavas mahus ja ajalises ning ruumilises ulatuses

küllaldasi andmeid, siis ei ole ka millestki mõjudele hinnangute andmiseks ja nende olulisuse tuvastamiseks lähtuda. Kui pole andmeid, ei saa ka koostada arvutuslikke asurkonna elujõulisuse mudeleid, mis võtaksid arvesse traataedade, elektriliinide ja rongidega kokkupõrgetega seotud suremuse, häirimise, elupaikade killustumise, toitumisolude muutumise, röövluse ja metsamaastiku mõjude rolli näiteks kaitstavatele kanalitele, kellele me oleme Natura linnualadel lubanud tagada populatsioonide soodsas seisundis, st arvukuse püsivuse. Jah, UK-s läbi viidud uuringud on näidanud, et tarade ja elektriliinide märgistamise kanalite hukkumiskiirus väheneb, aga ei muutu olematuks. Seetõttu jõutakse seal järeldusele, et taradel pole nende lindude kaitsealadel õigustust. Aga seal tehtud uuringus ei olnud tegemist elektriliinide ja kiirrongide, vaid ühekordsete taradega hirvekahjustuste vältimiseks. Seega ei saa tõsiselt võtta linnukaitsealade puhul leevendusmeetmetena kirja pandud üldiseid ja ebamääraseid lauseid märgistamise kohta, kui ei saa olla kindel nende tulemuslikkuses. Paljude metsaliikide jaoks on kokkupõrge kiirrongidega masinate ja lindude ning eriti nahkhiirte jaoks kiiruste suurusjärkude võrra erinevuse tõttu tõsine oht. Samas pole selle mõju sisuliselt hinnatud. Samuti ei ole soovitud tellija ärritamiseks välja pakkuda metsakaitsealade elustiku säästmiseks tõhusat meetet – rongide liikumiskiiruse vähendamist 50 km/h – ni tundliku elustikuga aladest möödumisel! Sama tõsiteadusliku käsitlust ja populatsioonide elujõulisuse riskihindamist vajavad kindlasti ka kõik suurulukid, eriti suurkiskjad, kelle senine hea seisund ja tugev tuumipopulatsioon seab ka selle rahvusvahelise heas seisundis säilitamise kohustuse.

Ebapiisavate andmete ning kvantitatiivsete analüüside puudumisele vaatamata tehakse julgeid järeldusi loodusväärtuste jaoks kavandatud trassikoridori ohutusest, ka leevendatakse vastavates tabelites ja keskkonnaprogrammis välja töötatud üldsõnalisi soovitusi. Looduses pole selliste üldiste soovitustega palju peale hakata, sest kaitsealadel ei saa me lähtuda põhimõttest, et tagantjärele teadmine on täppisteadus, kus tulemuste saamiseks ning mõju ja teostamise hindamiseks tuleb palgal hoida suur ekspertide armeed.

Oluliselt lollikindlam lahendus oleks raudteed heaga metsamaastikest ja kaitsealuste liikide elukohtadest võimalikult suure kaarega mööda juhtida.

Keskkonnamõjude hindamine on usaldatud ettevõtetele, kelle äripraktika on kõik tellija unistused ja suunised paberil ära põhjendada. Puudu jääb aga nii vajalikust ja seadustega nõutud sõltumatust hindamisest kui ka tulemuste kontrollimisest. Sisuliselt võib ju sel moel nii tasuvusarvetuse kui keskkonnamõjude hinnangus kõikvõimalikud kasuminumbrid ja mõjuhinded ilusaks tuunida, aga kui eksperdid nende sisuse süvenevad, siis need ei osutu veenvateks ning tekib oluline põhjendatud kahtlus nende tõsiseltvõetavuse osas. Seda enam, et taolist tellijale sobivat teenust pakkunud ja me Rail Baltica tasuvusanalüüsi koostanud konsultatsiooniettevõtte AECOM tunnustati Austraalias süüdi liigselt optimistliku äriplaani koostamises, mille tõttu rajatud tunneliprojekt pankrotiga lõpetas. Eesti Keskkonnaühenduste Kojas on olnud jutuks teha praegust mõjude hindamist vedava ettevõtte suhtes Keskkonnaministeeriumile ettepanek vastava keskkonnamõjude hindamise litsentsi tühistamiseks. Tandub, et see teema on aktuaalsem kui kunagi varem.

Sel „töö tellija materjalist“ põhimõttel poleks viga, kui see toimuks liivakastis, ent on lubamatu, kui ilusaks mõeldud mull ähvardab lõhkeda meie loodusmaastikke, külasid ja riigieelarvet ning edasisi majanduslikke valikuvabadusi ohtlikult haavates.

Meie Vahe-Eesti loodusmaastike selgroog suudab täna veel kasvavat inimõju tasakaalustada ning metsaelanike hoida ja looduselamusi pakkuda. Kas ta aga suudab seda enam homme, kui see roheline koridor raudse ja kiire hoolimatusega kõige tundlikumast kohast läbi lõigata? Kas ei peaks lähtuma vanarahva tarkusest üheksa korda mööda ja üks kord teosta?

Praegune pool korda mõõdetud ja kohe lõigatud lähenemine on sama vähe keskkonnasõbralik projekt kui plaan Auvere põlevkivielekter Alutaguse laante hakkepuiduga roheliseks pesta.

Eesti mõtveviisist ja majandusmuredest anno 2017

Olev Träss
Toronto ülikooli professor

1.

Loomulikult on Eestis tuntud muret väga aeglaselt majanduskasvu üle. See on viimastel aastatel olnud oodatust umbes poole aeglasem, kaugel allpool Eesti majanduse tegelikku potentsiaali, mis Eesti Panga hinnangul võiks olla ca 4%. Mõõdu- aastal oli Eesti majanduskasv 1%. Olukorra parandamiseks esitatud kaks põhjalikku raportit vaatlevad seisude parandamisvõimalust ja pakuvad soovitusi, millest teen ülevaate.

Soovitused avaldas Justiitsministeerium; pearõhuks on püüd lihtsustada seadusi majanduse ja äri eduks, nenditakse Eesti kehavõitu, 30. kohta OECD konkurentsivõime TOPis. Kui Euroliidu majandus on hakanud tõusma, on see Eestis jätkuvalt languses. Nii on põhjust muretsemiseks.

Raportis toodud 54 muudatusettepanekut jagunevad neljaks:

- **paindlikud töösuhted, 13**
- **kaasaegne maksukeskkond, 20**
- **optimaalne halduskoormus, 10**
- **ettevõtlust toetav õiguskeskkond, 21**

ettepanekut.

Justiitsministeerium üksi ei saa kuidagi midagi olulist saavutada, realiseerimiseks on tarvis ministeeriumide koostööd. Eesmärgiks ehk võtmeks on Eesti panuse tõstmine üleilmases väärtusahelas... Eestis tehtud peab olema kõrgem väärtus ja hinnang võrreldes praegusega. Vaja on, et nii ettevõtlustulu kui palgad saaksid kasvada. Eesmärk oli selgitada välja valdkonnad, mis takistavad ettevõtlust, koos ettepanekutega, kuid soodustada ettevõtlust, majandust ja konkurentsivõimet. Koostöös Justiitsministeeriumiga jõuti loetletud ettepanekuteni. Riik saab panustada usaldusväärse keskkonna loomisega nii hariduse, teaduse kui tööturu- ja õiguspoliitika tasemel.

Paindlikud töösuhted. Peamure on arvamine/hinnang, et Eesti vajab ca 3400 spetsialisti aastaks välismaalt. Oleme seda teemat puudutanud lootuses, et suur hulk oleksid tagasi pöörduvad eestlased 'talendid koju', kuid nende ega teiste Eestisse meelitamine pole kerge. Teatud takistusi saab kõrvaldada, kuid suured palgavahed ja nende tasandamine jääb tõsiseks probleemiks.

Maksukeskkond. Mänguruumi on rohkem, eriti sotsiaalmaksu puhul. Tervishoiuabi on vaja kõigil, maksu on vaja kõigil ja kõigilt, kuid mõned muud vajadused, näiteks pension, ei ole kõrgepalgalistele ja ajutistele välistöölilistele vajalik. Õiglase maksukeskkonna edendamine julgustab ettevõtjaid investeerima ning aitab nii kaasa Eesti majandusarengule.

Mitmed ebaõiglused on märgitud vältimiseks: sotsiaalmaksu tasumise kohustus peaks olema jagatud tööandja ja töötaja vahel, et viimasele sel viisil teadvustada tegelikku maksukoormust. Mõneti huvitav on ettepanek, et 'tuleb kaotada sõidupäeviku nõue'. Firmaauto isikliku kasutuse aruannet, sõidupäevikut sai varem vältida 120€ eest. Kui siis ahned ametnikud tõstsid summa kahekordseks, jätsid tuhanded võimaluse kasutamata, riigi sissetulek vähenes poole võrra, lisaks tuli palgata hulk uusi ametnikke tuhandete raportite läbi vaatamiseks. Nüüdne ettepanek soovitab bürokraatiat vähendada.

Halduskoormuse vähendamine on ülioluline. Sellest on aru saadud, ja nii on siht mitte koormata ettevõtjat 'ebamõistlike kohustuste ega halduskoormusega'. Isiklikult tean, et ebamõistlikku on palju. Osa näib pärinevat Euroopa Liidu regulatsioonidest. Mäletame Eesti ühinemisajast, et ELil oli ca 70 000 lk regulatsioone ning ka Eesti ametnikelt tuleb lisa. Lõpuks taibatakse absurdust. Ettevõtjale pandud kohustuste täitmine toob aja- ja rahakulud, tingimused peavad eristama väike-, keskmisi või suurfirmasid. Kõiki aitab ettepanek nr. 9 'tuleb vähendada notariaalset tõestamist ja kinnitamist vajavate dokumentide ja tehingute hulka'. Nõus! Vahepeal oli tunne, et

Eesti majandust valitsevad notarid. Aastakümne-kahe eest oli ehk vajalik, kui usaldus puudus.

Õiguskeskkond, aus ja usaldusväärne, tõstab investitorite ja ettevõtjate usaldust. Hädavajalik, võimalusi on tohutult, ka riigihangete küsimustes.

Värske andmestiku kohaselt jõudis Eesti majandus 2016. aastal 1.6 % kasvu juurde tänu viimasele veerandile, kus kasv oli 2.7%. Peamine edu tuli IT-alalt. See on ka ainus ala, kus juba möödunud aastal oli võimalik saada riigoetust KredEx'i kaudu. Muil aladel algas see nüüd, 1. märtsi KredEx'i teate järgi.

2.

Lühike ülevaade Majandusarengu Töögrupi raportist. Kümneliikmelist töögruppi juhatab Erkki Raasuke, selles osalesid Riigikantsleii ametnikud ja spetsialistid. Kokku oli ettepanekuid 80. Erandiks on üks arvamus, mis on ilmselt tingitud parteipoliitikast, sest töögrupi sättis üles eelmine valitsus. Raport on saadaval https://vaalitsus.ee/sites/default/files/content-editors/failid/majandusarengu_raport.pdf

Raport kinnitab, et Eesti majanduskasv on nüüdseks juba mitu aastat aeglustunud, jäädes alla tasemele, milleks Eesti majandus oleks võimeline. Peab midagi ette võtma! Töögrupp kutsub valitsust ambitsioonikamalt tegutsema, võrdlusi tuuakse Põhjamaade ja anglosaksi riikidega.

'Majanduskasvu seitse käsku' jagab tegevused seitsme valdkonna vahel. Esimeste fookus on oskustööjõu kasvava puudujäägi korvamine, Eesti tööturul näiteks pensioniea tõstmise ja piirangute vältimisega. Välismaa oskustöölise Eestisse tulek on oluline, rõhutatakse väljaspool Eestit elavate eestimaalaste kaasamist!

Väliseestlaste kaasamise soovi üle tunnen rõõmu, ent kurb on lugeda prognoosi 2015 – 2020 Eesti rahvaarvu vähenemisest 27 000 inimese võrra ning järgneval kümnendil 76 000 inimese võrra, seega üle 100 000 inimese! Sama hulk on Eestist lahkunud viimasel kümnendil. See tendents vajab iga hinna eest ümberpöörämist.

„Käsed“ soovitavad muuta Eesti haridus- ja täiendusõppesüsteem paindlikumaks ning tööturu vajadusi arvestavaks. Vaja on tõsta looduse ja täppiseaduste ja tehnoloogiaalade osa; ka välistudengite kraadiõppes, lootes, et paljud jäävad Eestisse elama. Innovatsioon majanduse vedajana on olnud avalikus sektoris toetusest teadusele.

Kapitali kiirem akumulatsioon ja ettevõtete digiteerimise rahastamine olgu majanduspoliitika eesmärgid. Tuleb kasvatada juhtimiskultuuri nii era- kui avalikus sektoris, toetada ettevõtlust ja ettevõtte alustamist.

Kuidas edendada ärikeskkonda ja suurendada Eesti rahvusvahelist atraktiivsust? Allsihtide osas on rõhutatud majandusliku toetuse vajadust nii riigilt kui ka välisinvesteeringute kaudu, tõstes Eesti ettevõtluse konkurentsivõimet. **Raportis on korduvalt rõhutatud investeerimise hoogustamist. Eesti senine konkurentsieelis on olnud tööjõumahukad valdkonnad, ent odavtööjõu ärimudel enam ei sobi. Vaja on minna kapitali- ja teadmismahukale ärimudelile.**

Eesti kõrge investeeringute tase paistvat silma ELi riikide hulgas, aga *investeeringud on kinnisvarakesked, mis ei too kuigivõrd pikaajalist kasvu*. Lisaks on need viimasel ajal languses; kui suur kasumivõimalus möödus, hakkavad sellised otsesed välisinvesteeringud (OVI) Eestist lahkuma. Töögrupp kutsub OVI sihti tõstma praeguselt 70 miljonilt vähemalt 100 miljonini aastaks.

Need summad on ikka liiga väikesed kui võrrelda, et Auvere jõuama, ehitatud viimase paari aasta jooksul Alstomi poolt, maksis 700 miljonit. Lisaks, **miks paigutab Eesti Pank Euroliidu stabiliseerimisfondi, mis loodud Kreeka ja teise hädaliste jaoks, ca 190 miljonit iga kuu!**

Siin on me üks lahkarvamine. Raportis on rõhutatud suuremate investeeringute vajadust,

Kas 1500-eurone igakordne teemaks päästab Rail Balticu?

Karli Lambot
ACE Logistics Group
nõukogu esimees

Konkurents sõbralikkuse kuues?

Läti, Leedu ja Eesti konkureerivad üksteisega kaubavoogude nimel. Nüüd on ametnikel uus väide, et Rail Baltic ei peagi Eestis positiivse majandusmudeliga olema, kuna enamik kaubavoogu olevat planeeritud vaid lõunanaabrite territooriumile. Eesti territooriumil toimuvat doteeritavat reisivedu hakkavat ülal pidama lõunanaabrite vilgast kaubavedu.

Kas on see realne?

Rail Baltic on algusest peale defineeritud majandusprojektina ning sellisena tuleb seda käsitleda. Kahjuks on selge, et projekti eesmärk on „tasuta“ Euroopa raha eest uue laiusega raudtee ehitada ning kõik muud väited nagu kauba- ja reisijateveo mahud, hilisemad kulud ja omafinantseeringu suurus on allutatud eesmärgile EList just praegu toetust saada. 1435 mm raudtee ei ole aga võluviits, mis automaatselt tasuvuse tekitab.

Siiski ei saa Eesti, Läti ega Leedu territooriumil kaubavedu projekti ametlikus propagandas välja hüütud mahtudes kunagi toimuma, sest numbrid ei anna mingit lootust. Järgmisest aastast plaanitakse Eestis kehtestada raskeveokitele teekasutustasu aastase määraga 700-1300 eurot. Kui palju tuleb teemaks Rail Balticu valmimisel tösta, et uus raudtee Via Baltica maanteeveoautodest tühjendaks, nagu meile on lubatud? Analüüsime Rail Balticu konkurentsivõimet täpsemalt.

Valgevene-Poola piirilt Brest/Malaszewicze kaubajaamast toimub konteinerite regulaarvedu Euroopa suurematesse sadamatesse ja suurlinnadesse. Brestist käib läbi Venemaa Euroopa-suunaline konteinerivedu ning ka Moskva-Berliin muudetava teljevahega reisirong. Seega on hinnavõrdluseks Bresti suund igati sobilik. Valime näitlikuks sihtpunktiks Viini, kuid olukord on sarnane kõikjal Euroopas.

Täna maksab 40-jalase konteineri raudteevedu Muuga Transiidikeskuse terminalist Viini raudteeterminali läbi Bresti 2600 eurot. Selle summa sees on ca 700 eurot transpordi eest Muugalt Leedu/Valgevene/Poola piirini ja 1900 eurot sealt Viini terminalini. Uksest ukseni au-

toveo hind Tallinnast Viini maksab täna 1800-2000 eurot haagise eest.

Kui eeldada, et tulevikus hakkavad Leedu/Poola piirilt liikuma Euroopa sihtpunktidesse Bresti mahtude, sihtpunktide ja tasudega võrreldavad Rail Balticu kaubarongide regulaarliinid, siis autovedudega konkurentsile olemiseks peab Rail Balticu tariif Eesti-Läti-Leedu territooriumil olema null eurot. Isegi 0-eurose tariifi korral on vastuseta küsimus, kuidas kaup saatja laost Muuga raudteeterminali ning sihtjaama raudteeterminalist saaja lattu jõuab. Selline lokaalne pisivedu jääb ka Rail Balticu valmides toimuma autodega ja selle eest tuleb tasuda minimaalselt 400-800 eurot nii Eestis kui Euroopas (kokku 800-1600 eurot 40-jalase konteineri uksest-ukseni veo eest). Seega, kui tulevikus oleks Rail Balticu veoteenuse tasu Balti riikides 0 eurot, siis ikka maksab raudteevedu Eestist Viini kliendini kokku 2700 kuni 3500 eurot. Kuid sarnase maanteeteenuse eest küsitakse 1800-2000 eurot!

Pilti ei aita paremaks muuta ka teemaksude kehtestamine autoveole. Tänase ELi praktika kohaselt oleks maksimaalne teemaks Muugalt Poola/Leedu piirile kuni 100 eurot iga reisi eest. Rail Balticu konkurentsi aitamiseks oleks aga vaja teemaksu vähemalt 1000 kuni 1500 eurot ühe sõidu eest, st 50 000 kuni 75 000 eurot aastas. (Meenutame, et praegu plaanitakse teekasutustasu kuni 1300 eurot aastas). Kui see kehtestataks, siis ei tohi olla Balti riikidest ümbersõidu võimalust ei meritsi ega Venemaa või Skandinaavia kaudu. Kohaliku tööstuse väljasuremine transpordikulude tõttu on eraldi teema.

Kontreilervedu, kus veoauto haagis laaditakse raudteevagunile, toimib Euroopas vaid oluliste takistuste olemasolul – näiteks mäed, kus tunnelist saab vaid raudteel läbi. Veoauto haagis kaalub ca 10 tonni, haagisele saab laadida kuni 24 tonni kaupa. Seega on raudteel maksumatav kaal juba 34 tonni. Lisanduvad aja- ja rahakulu haagise toimetamiseks lähtejaama raudteeterminali, terminali laadimiskulud, vaguni vedu raudteel (nii infrastruktuuri tasu kui veduri kulu), vaguni rendikulu (kontreilervaguni hind on ca 300 000 eurot võrreldes veoauto haagise hinnaga kuni 100 000 eurot), sihtjaama raudteeterminali kulud, sihtjaamast kliendi laoni haagise toimetamise kulu. Tänapäevase hinnavahe haagise sõidul maanteel võrreldes haagis laadituna raudteevagunile on vähemalt kaks-kolm korda raudtee kahjuks.

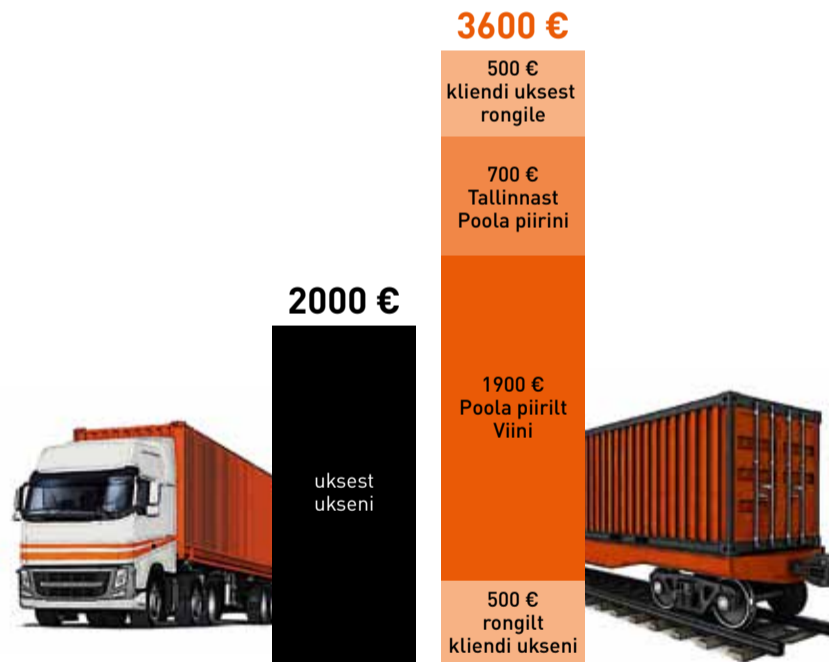
AECOMi uuring soovib, et riik peab ostma Rail Balticu projektile vagunid, et projekt konkurentsivõimeline oleks. Irooniliselt küsime, kas hakkab riik ka vagunite koormamise eest kaubaomanikele peale maksma?

Rail Baltic pole trammiprojekt suletud monopoolses linnaruumis, arvestama peab täieliku konkurentsiga teiste transpordiliikide poolt. Laev, auto ja 1520 mm raudtee jäävad tulevikus Rail Balticu konkurentideks.

Vastuargumendiks võiks väita, et maantee-transport tulevikus kallineb, kuna autojuhtide palgad kasvavad. See on õige, kuid vaid isesõitvate veokite saabumiseni. Niisugused masinad tulevad paratamatult ja alandavad pöördeliselt autoveokulusid. Ministeeriumiametnikud ootavad Rail Balticule 80% maanteevõrdluse arvelt. Kuidas on see võimalik?

Meretransport on hindade poolest veel odavam – seetõttu proovitakse meritsi sõita võimalikult lähedale sihtturule. Miks tulla laevaga Muugale, kui Gdanski, Rotterdami või Hamburgi saab sõita odavamaga tonn-kilomeetri hinnaga? Suure sisemaaga Saksamaal on raudteetranspordi osa koguvõrdluses vaid 17% ja see väheneb. 2016. aastal veeti Saksamaal 0,36 miljardit tonni kaupa raudteel ja 3,6 miljardit tonni maanteedel. Enamusele klientidele on raudteetransport liig jäik ja kallis.

Auto- ja raudteetranspordi hinnavõrdlus (sama kauba Tallinnast Viini toimetamise näitel)



Kontreilervedu, kus veoauto haagis laaditakse raudteevagunile, toimib Euroopas vaid oluliste takistuste olemasolul – näiteks mäed, kus tunnelist saab vaid raudteel läbi.

(T)AJURÜNNAK

6. apr 2017 Ärilehe ainetel – kuidas kodanike riigist ja ajakirjandusest on tehtud ametnike riik ja ajakirjandus.

OSTA KOHE! NAGU NÄETE - MEIE PESUPULBER AITAB ALATI!

MÕJUB MÕNE MINUTIGA!