**BALTIMAAD VAJAVAD INIMSÕBRALIKKU RAIL BALTICUT**

6.12.2016

Aastal 2004 sätestati Euroopa Parlamendi ja nõukogu poolt üle-euroopalise transpordivõrgu arendamise 27ndaks prioriteetprojektiks Rail Balticu (tookordse nimetusega Rail Baltica) (RB) rajamine. See oli suurepärane algatus, mida lubati piisavalt rahastada. Kahjuks aga unustasid suurejoonelised Euro-algatajad läbi arutada ja kirja panna kõige olulisemat – demokraatia-nõuetele vastavat RB kontseptsiooni (arusaama), mistõttu head raudtee-edendamise kavad jooksid algul Leedu alal ja hiljem ka Eestis ja Lätis ummikusse. Vaatame seda protsessi allpool lähemalt.

 Esmalt toome ära nn tervemõistusliku kontseptsiooni (TMK), mida RB organisaatrorid polnud enda ja teiste jaoks selgeks teinud. On iseenesestmõistetav, et RB edendab raudteeliiklust 1) Balti riikide sees, 2) Balti riikide vahel ning 3) Balti riikide ja naabermaade vahel. Seega peab RB saavutama kompromissi: tagama samal (ühe- või kaherööpmelisel) trassil ühelpoolt efektiivsemat rahvusvaheliste transiidivoogude liikumist (kaugsõidurongidega) ning teiseltpoolt kiiremat riigisisest kaubavedu ja reisiliiklust kõige suurema asustustihedusega alade vahel (lähisõidurongidega).

 2007. a jaanuaris avaldatud Euroopa Komisjoni Regionaalpoliitika Peadirektoraadi RB teostatavusanalüüsis COWI pakuti välja kolm investeerimispaketti, mille kohta tehti majandus- ja finantsanlüüs. Selle põhjal kavandati järgmine RB trass: Tallinn-Tapa-Tartu-Valga-Valka-Valmiera-Cesis-Sigulda-Riga-Šiauliai-Kaunas (joonis 1). Rahvusvahelise RB trassi valik Tallinna ja Riia vahel vastas seega igati TMK-le: 1) Tallinn-Riia vaheline kaarekujuline transiiditee ei oleks palju pikem neid linnu ühendavast sirgjoonest ja 2) raudtee läbiks kuut linna, millest Tartu on Eesti haridus-, teadus- ja kultuurikeskuseks. Leedu territooriumil ei sobinud trassivalik Riga-Šiauliai-Kaunas aga juba algusest peale kuidagi kokku TMK-ga: tundub uskumatuna, aga RB peatrassi kavandist oli välja jäetud pealinn Vilnius?! Õige trassijätk oleks olnud Riga-Jekabpils-Daugavpils-Vilnius-Kaunas.

 Edaspidi sündis aga TMK vaatepunktist eriti ränk lugu. Avalikkuseni mittejõudnud põhjustel ja ajenditel telliti pärast 2007. a tasuvusanalüüs mitteusaldusväärseks osutunud firmalt AECOM, mille tulemuste põhjal asendati 2011. a igati sobiv COWI teostatavusanalüüsi põhjal tehtud, olemaolevate raudteerajatiste rekonstrueerimisel põhinev ülalkirjeldatud trassikavandi lõik Tallinn-Tapa-Tartu-Valga-Valka-Valmiera-Cesis-Sigulda-Riga kabinetivaikuses täiesti uue „joonlaua-trassiga“ Tallinn-Pärnu-Riga (joonis 2 vasakul punasega). Selline asendus on täiesti vastuolus TMK-ga: Eesti pealinnast Pärnusse ja Läti pealinna jõuaks küll päris kiiresti ja otse, aga tõsiselt eirataks regionaalpoliitiliste huvide rahuldamist: põhitrassist jääksid välja kuus olulist linna, nende hulgas koguni haridus-, teadus- ja kultuurilinn Tartu. Uue, Pärnu-kaudse RB trassi rajamine tekitaks majandus-, loodus- ja sotsiaalkatastroofi, sest Eestit hiigelvalliga pooleks jagamine 1) oleks hirmkallis ja nõuaks seniolematuid omafinantseeringuid, mis kurnaksid välja niigi raskes seisus ülejäänud raudteevõrgu, 2) ammutaks asjatult tühjaks siinsed kruusavarud, 3) lõikaks läbi loomade senised liikumisteed, mille asendamine okoduktidega maksaks miljoneid eurosid ja oleks ebaefektiivne, ja 4) sunniks võõrandama üle pooletuhande maakodu.

 Samal ajal Tallinn-Riga RB trassi „kihvakeeramisega“ ei parandanud 2011. a „raudtee-pööre“ Leedu olukorda: kuna trassilõik Daugavpils-Vilnius-Kaunas jäi ikka veel projekteerimata, siis jäi Leedu pealinn Vilnius ikka veel RB peatrassi kavandist välja. Leedulased hakkasid liiga hilja protestima ja saavutasid seetõttu pealinna lülitamise vaid RB kõrvaltrassi koosseisu.

 Varsti pärast 2011. a RB trassi suuna saladuslikku muutmist asusid mitmed kodanikuaktivistid eesotsas Hardo Asmäega protestima TMK-vastase RB trassimuutmise vastu. Ka käesoleva kirjutise autor on koos Hardoga Riigikogus parema raudtee eest argumenteerimas käinud. Kuna üksikprotestijate tegutsemine ei andnud tulemusi, siis lülitusid tänavu sügisel võitlustulle ka ühiskondlikud organisatsioonid: 30. septembril avaldati ajalehes Postimees 101 avaliku elu tegelase protestipöördumine, oktoobris esitati EKRE volikogu poolt pöördumine Eesti rahvale ja koguti Roheliste poolt organiseeritud petitsioonile üle 1300 allkirja. Uue, Pärnu-kaudse RB trassi rajamise vastu on välja astunud ka Eesti Rooma klubi. 4. novembril esitas RB-protestiavalduse EVA Tartu piirkonna juhatus ja 29. novembril korraldasid neli Lõuna-Eesti vabaerakondlast „dessandi“ Lätimaale, kus nad kohtusid Valkas linnajuhtidega ja Riias Läti transpordiministeeriumi esindusega. Nimetatud ministeerium oli meie protestivisiidist silmnähtavalt häiritud, ilmselt kardetakse Eestis tekkinud „raudtee-revolutsiooni“ ülekandumist lõunavabariiki. Miks muidu tehti Läti poolt kohe kohtumisjärgsel päeval (õnneks nõrgalt argumenteeritud) avaldused Vikerraadiosse ja Postimees online’i, milles üsna abitult püüti Eesti delegatsiooni rünnakut maha suruda. Eelnimetatud Roheliste petitsiooni survel korraldatakse 13. detsembril Riigikogus spetsiaalne istung riiklikult olulise RB probleemi arutamiseks.

 On ilmselge, et koheselt tuleb lõpetada Balti riikidele ja tervele Euroopale korvamatut hiigelkahju tekitava gigantomaanilise RB trassi planeerimine ja tuleb asuda kavandama ja rajama TMK-le vastavat inimsõbralikku RB-t (joonis 2 paremal rohelisega). Kuna Eesti on saamas Euroopa Liidu eesistujamaaks, siis on meil lausa kohustus algatada Baltimaades koostööd rahvusvahelisi ja rahvuslikke huvisid maksimaalselt rahuldava kiirraudtee-ühenduse loomiseks.