

Stenogrammid

XIII Riigikogu, V Istungjärk, täiskogu korraline istung

Esmaspäev, 16.01.2017, 15:00

Toimetatud

15:00 Istungi rakendamine

1. 15:04 Arupärimine Rail Balticu kohta (nr 287)

2. 16:42 Vaba mikrofon

15:00 Istungi rakendamine

15:00 Esimees Eiki Nestor

Austatud Riigikogu, tere päevast! Käes on täiskogu V istungjärku 2. töönädala algus. Kõik eelnõud ja arupärimised on oodatud. Martin Helme, palun!

15:00 Martin Helme

Lugupeetud spiiker! Head kolleegid! Annan Konservatiivse Rahvaerakonna liikmete nimel üle arupärimise ettevõtlus- ja infotehnoloogiaminister Urve Palole Eesti uue brändi ja selle projektiga seotud kulude kohta. Nimelt saime eelmisel reedel teada, et ligi 200 000 eurot maksma läinud promomaterjalid peaksid hakkama Eestit kogu maailmale tutvustama. Need on aga rahva seas saanud juba väga mitmeid, ütleme, ilkuvaid nimetusi, näiteks oksendav siil vms. See nn tööriistakast on saanud terava kriitika osaliseks ja tõstatanud küsimuse, kas EAS-i brändiotsingud on järjekordselt rappa läinud. Seetõttu on meil ministrile mitmeid küsimusi. Aitäh!

15:01 Esimees Eiki Nestor

Marko Mihkelson, palun!

15:01 Marko Mihkelson

Lugupeetud Riigikogu esimees! Head kolleegid! Riigikogu väliskomisjon annab täna parlamendi menetlusse kolm otsuse eelnõu, mis on seotud valitsuse vahetuse tõttu tehtavate muudatustega meie välisdelegatsioonides. Kõik kolm otsuse eelnõu on esitatud muudatuste kohta, mida Riigikogu fraktsioonid on komisjonile ette pannud ja millele nad on palunud Riigikogult heakskiitu. Need eelnõud on Riigikogu otsuse "Riigikogu otsuse "Euroopa Nõukogu Parlamentaarse Assamblee Eesti delegatsiooni moodustamine" muutmise" eelnõu, Riigikogu otsuse "Riigikogu otsuse "Eesti Vabariigi, Leedu Vabariigi ja Läti Vabariigi Parlamentidevahelise Assamblee Eesti delegatsiooni moodustamine" muutmise" eelnõu ning Riigikogu otsuse "Riigikogu otsuse "Põhja-Atlandi Lepingu Organisatsiooni Parlamentaarse Assamblee Eesti delegatsiooni moodustamine" muutmise" eelnõu. Aitäh!

15:02 Esimees Eiki Nestor

Kolm eelnõu ja üks arupärimine võetakse menetlusse kodu- ja töökorra seaduses sätestatud korras. Enne kohaloleku kontrolli on üks teade. Täna pärast täiskogu istungi lõppu toimub istungisaalis e-Eesti toetusrühma asutamiskoosolek, mille kokkukutsuja on Tanel Talve.

Kohaloleku kontroll, palun!

Kohaloleku kontroll

Kohal on 92 Riigikogu liiget, puudub 9.

Päevakorra kinnitamine. Austatud Riigikogu, panen hääletusele Riigikogu täiskogu V istungjärku

2. töönädala päevakorra. Palun võtta seisukoht ja hääletada!

Hääletustulemused

Päevakorra kinnitamise poolt oli 90 Riigikogu liiget, 2 jäid erapooletuks ja vastu ei olnud keegi. Päevakord on kinnitatud.

1. 15:04 Arupärimine Rail Balticu kohta (nr 287)

15:05 Esimees Eiki Nestor

Meie päevakorra esimene punkt on arupärimine, mille on esitanud Riigikogu liikmed Artur Talvik, Andres Herkel, Ain Lutsepp, Monika Haukanõmm, Jüri Adams, Andres Ammas, Külliki Kübarsepp ja Krista Aru. Arupärijate nimel Artur Talvik, palun!

15:05 Artur Talvik

Härra esimees! Head kolleegid! Tõepoolest, kuu aega tagasi, kui siin toimus olulise tähtsusega riikliku küsimuse ehk Rail Balticu arutelu, esitas Vabaerakonna fraktsioon ka arupärimise peaministrile. Seda sellel eesmärgil, et veenduda, kas ta on aru saanud, mis asjaga tegemist on. Aga vahepeal on paljudel asjast huvitatud inimestel, aktivistidel, tekkinud palju-palju lisaküsimusi. Nii et küsimusi võiks selles arupärimises olla minu pärast kas või sada tükki. Meie Vabaerakonnas oleme erilise rõhu pannud just asjaajamise läbipaistvusele ja sellele, kuidas nii suurt objekti nagu Rail Baltic, mis mõjutab meie elu nii sotsiaalselt, keskkonna mõttes kui ka igas muus aspektis, näiteks majanduslikult, saab ikkagi ilma üldise avaliku aruteluta rajada. Siin on väga tõsiseid ja vastuseta küsimusi. Seda projekti üritatakse küll propagandistlikult näidata väga heana, aga selle tõelised nüansid jäetakse kirjeldamata. Ka paljude uuringute lähteülesanded ja uuringud ise on jäänud avalikustamata, mistõttu laiem üldsus ei ole saanud selget pilti, mis asjaga on tegemist, kui suured riskid sellega kaasnevad jne.

Siin võiks rääkida igasugustest asjadest. Kust ikkagi tuleb see kaup, mida mööda seda raudteed vedama hakatakse? Miks on vaja just kahetasandilist raudteed, kui meid saaks Euroopaga ühendada olemasoleva raudtee abil, nii et kiirus oleks 160 kilomeetrit tunnis, kusjuures me ei peaks ehitama tohutul määral sildasid ja muid asju? Miks see raudtee on planeeritud kulgema just seda marsruuti pidi? Miks jäävad peatused asulatest ja linnadest väga kaugele? Miks räägitakse n-ö julgeolekuaspektist, kui teadaolevalt käsitletakse ühes uuringus peamise kaubaallikana Loode-Venemaad, samas öeldakse n-ö propagandistlikult, et meil on seda raudteed vaja just meie Vene raudteest lahtihaakimiseks? Miks Eestist saab peaaegu ainukene riik, kus võetakse kasutusele kahesüsteemne raudtee? Meie olemasolev raudtee on teatavasti ühe mõõduga ja plaanitav Rail Baltic teise mõõduga. Jne, jne. Küsimusi on palju, aga meie oleme palunud peaministril vastata viiele küsimusele. Loodame, et ülejäänud sada küsimust esitate teie. Aitäh!

15:09 Esimees Eiki Nestor

Arupärimisele vastab peaminister Jüri Ratas. Palun!

15:09 Peaminister Jüri Ratas

Austatud Riigikogu esimees! Austatud Riigikogu liikmed! Head arupärijad, ma tänan selle arupärimise eest ja võimaluse eest esimest korda selles žanris siin Riigikogu kõnetoolis esineda! Tõsi, küsimusi on palju, nagu ütles arupärijate esindaja. Eks ka minul ole neid palju. Sellepärast ongi hea siin auväärt kogu ees neid küsimusi lahata ja püüda anda võimalikult konkreetsed vastused.

Nii nagu ma olen aru saanud, on siin tavaks, et vastaja loeb ette küsimuse ja siis vastab. Esimene küsimus: "Milline on RB ja sellega kaasnevate muude rajatiste ja ehitiste rahastuskeem ja kuidas see suhestub pikaajalises perspektiivis riigi eelarvestrateegiaga? Kui suur on Eesti lõigu iga-aastane ülalpidamiskulu, mida kaetakse riigieelarvest?" Juba esimeses küsimuses on mitu küsimust koos, ma püüan anda neile vastuse. Rail Balticu kogu 730 kilomeetri pikkuse lõigu, sellega kaasneva taristu ja muude rajatiste maksumuseks on arvestatud *circa* 4,8 miljardit eurot, sellest Eesti territooriumil paiknevate ehitiste maksumus on *circa* 1,3 miljardit eurot. Rail Baltic on osa üleeuroopalisest transpordi põhivõrgust, mis kuulub Põhjamere ja Läänemere transpordikoridori, ning selle ehitamise tähtaeg on aastal 2030. Kuna tegemist on Euroopa ühishuve esindava projektiga, mis peale selle, et tal on potentsiaalset väärtust asjaomase liikmesriigi jaoks, on vajalik liikmesriikidevaheliste transpordivoogude parandamiseks, siis vastab see kavandatud kujul Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses 1315/2013

sätetatud tingimustele, mis tähendab, et Rail Balticu rajamist kaasrahastatakse 2013. aastal antud määruse alusel Euroopa ühendamise rahastust.

Rail Balticut on kavandatud rahastada Euroopa Liidu kahe rahastamisperioodi vahenditest. Perioodi 2014–2020 vahenditest oli Euroopa Komisjon 2016. aasta ehk eelmise aasta lõpuks rahuldanud kaks Rail Balticu arendamiseks esitatud Balti riikide ühistootlust kogumahuga peaaegu 800 miljonit eurot. Seniste otsustega antavate toetuste kogumaht Eesti territooriumil toetatavatele tegevustele on *circa* 186 miljonit eurot. Riikliku omafinantseeringu määr on seejuures keskmiselt 19% kuludest. Eestis hõlmavad neist vahenditest rahastatavad tegevused peale uuringute ja Eesti raudteetrassi tehnilise projekteerimise ka raudtee muldkeha ja eritasandiliste ristmike ehitust, samuti Pärnu ja Ülemiste reisiterminalide ehitamist ning Tallinna Lennujaama ja Ülemiste terminali vahele trammitee rajamist. Need projektid viiakse ellu 2020. aasta lõpuks. 2021. aastal algab järgmine Euroopa Liidu rahastamisperiood, mille eelarve esialgne kavandamine on Euroopa Komisjoni ja liikmesriikide tasandil algatatud.

Eelinfo alusel eeldavad kolm Balti riiki, et Euroopa ühendamise rahastu jätkab praegustega sarnastel alustel (see nn 19%) ning kavatakse taotlema toetust Rail Balticu rajamise jätkamiseks. Seniste konsultatsioonide kohaselt eeldab Euroopa Komisjoni liikuvuse ja transpordi peadirektoraat, et üleeuroopalise transpordivõrgu seni puuduvate osade rajamist toetatakse ka uuel rahastamisperioodil. Riigi eelarvestrateegias aastateks 2017–2020 Rail Balticu rajamiseks kavandatud vahendid on kooskõlastatud tööde ajakava ja mahuga ning Euroopa ühendamise rahastu projektide rahastamislepetega kogumahus 258,5 miljonit eurot. Peale mainitud Euroopa ühendamise rahastu finantseeringute on eelarvestrateegias ette nähtud riiklik kaasfinantseering (*circa* 40 miljonit eurot) ning projektide raames abikõlbmatu käibemaks (*circa* 32,5 miljonit eurot). Riigi eelarvestrateegia uuendamisel 2017. aasta kevadel arvestatakse ka 2021. aasta vajadusi.

Lähtudes eeluuringutest, on Rail Balticu hoolduskuludeks arvestatud umbes 50 000 eurot kilomeetri kohta aastas. See tähendab, et Eesti territooriumile jääva raudteelõigu ülalpidamiskulud on kümnekond miljonit eurot aastas. Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi ning Eesti raudteeseaduse kohaselt sõlmivad raudteeveo ettevõtjad ning raudteeinfrastruktuuri ettevõtjad raudteeinfrastruktuuri kasutamise lepingud, milles kajastatakse muu hulgas raudteeinfrastruktuuri kasutustasu vastavalt kehtestatud metoodikale. Sellest tulenevalt tasuvad raudteeinfrastruktuuri kasutamise eest raudteeveo ettevõtjad. Rail Balticu senise teostatavus- ja tasuvusanalüüsi kohaselt, mille 2011. aastal koostas rahvusvaheline konsultatsiooniettevõtte AECOM, katavad kasutustasudest tulenevad laekumised, juhul kui prognoositud kauba- ja reisijaveo mahud realiseeruvad ning kehtestatakse konkurentsivõimeline kasutustasu määr, raudtee ülalpidamiskulud. Nii et riigieelarvest lisavahendeid Rail Balticu hoolduseks, me loodame, ei ole vaja eraldada.

Eeldada võib, et uuel raudteel kohaliku reisijaveo käivitamise korral jätkub reisijaveo doteerimine samasuguste põhimõtete kohaselt nagu praegu. On oluline, et kasutustasu määr oleks kogu trassil ühtne ning trassi hallataks Balti riikides ühtse tervikuna, mis võimaldaks raudtee ülalpidamist rahastada kogu selle ulatuses ühtsetel alustel. Kohati on levinud arvamus, nagu ei piisaks rongiliikluse kasutustasudest saadavast tulust Rail Balticu hoolduskulude katmiseks. Praegu ei ole objektiivset alust nii väita. Kui selline olukord peaks tekkima, otsustatakse lahendused kõigi projekti osapoolte, st kolme Balti riigi koostöös. Kõiki seniseid prognoose uuendatakse ajakohastatud andmete põhjal 2017. aasta teises kvartalis valmivas Rail Balticu tasuvusanalüüsis, mille teeb rahvusvaheline audiitorettevõtte Ernst & Young.

Teine küsimus: "Kas ja kuidas RB võimendab olemasolevat raudteevõrku? Praegu räägivad RB ametnikud, et vana Pärnu trass tuleb üles võtta, aga missugune on valitsuse ametlik plaan ja pikaajaline kava terve raudteevõrgu osas tervikuna?" Kõigepealt, Rail Baltic on planeeritud kiire elektrifitseeritud raudteena, mis ühendab Soome ja Balti riigid põhja-lõuna teljel Euroopa olemasoleva raudteevõrguga, mis on standardlaiuses 1435 millimeetrit. Nii Eesti kui ka teiste nimetatud riikide praegused raudteed on laiusega 1520 millimeetrit, mis on Euroopa mõistes isoleeritud raudteevõrk. Eestis moodustavad mõlema rööpavahega raudteed tulevikus ühtse võrgu, kuna nii reisijate kui ka kaupade veoks rajatakse Rail Balticu projekti raames kokkupuutepunktid kahe laiusega raudteede ühendamiseks ning inimeste ümberistumiseks ja/või kaupade ümberlaadimiseks. Eestis on selleks kavandatud reisijatele Ülemiste ja Pärnu jaam, kaubaveole aga Muuga sadama piirkond ning eeldatavasti Soodevahe kaubaterminal Harjumaal Rae vallas ja Pärnu kaubaterminal. Sisuliselt on tegemist uue raudtee kaubakoridori loomisega. Muugale plaanitav kaubaterminal peaks kõige paremal moel looma võimalused praegusel

1520-millimeetrise ja ehitataval 1435-millimeetrise raudteel veetavate kaupade ümberlaadimiseks. Reisijate puhul toimivad kahe laiusega raudtee ühenduspunktidenä Ülemiste ja Pärnu jaam, Lätis on selleks ette nähtud Riia ning Leedus Kaunase raudteejaam. Rail Balticu rajamine on peale raudteeühenduse loomise oluline ka riigisisese reisijaveo seisukohast, näiteks muutub Tallinna–Rapla–Pärnu ühendus senisest märgatavalt kiiremaks.

Nüüd kolmas küsimus. Palun tõesti vabandust, aga küsimused on väga sisulised ja vastused seetõttu pikad. Kindlasti saame diskussiooni käigus edasi rääkida ja kõike täpsustada. Ma näen, et auväärt Riigikogu liikmetel on mõningaid küsimusi. Kolmas küsimus on väga oluline: "Milline on projekti tasuvus (k.a periood) ja ärimudel ning millised on võimalused ebasobivate asjaolude ilmnemisel selle muutmiseks?" Euroopa Liidu toetus infrastruktuuriobjektidele on võimalik juhtudel, kui projekti liikmesriigid ei tule oma vahenditest toime rajatava taristuobjekti ehitamise finantseerimisega ning rajamist ei saa pika tasuvusperioodi tõttu eeldada ka erasektorilt. Sellest tulenevalt on olulisem taristuobjekti majanduslik mõju kui selle jätkusuutlikkus. Finantsiliselt peab objekti omanik suutma taristut ülal pidada. Raudtee hoolduse eest maksavad taristu kasutamise alusel tarbijad. Rail Balticu majandusliku tasuvuse põhjendused tulenevad Euroopa Komisjoni rahastamisotsuste aluseks olevast AECOM-i teostatavus- ja tasuvusanalüüsist. 2017. aasta teises kvartalis saab valmis valmiva trassi tasuvusanalüüs ja, nagu eespool öeldud, teeb seda Ernst & Young.

Ma ütlesin veel kolmandale küsimusele vastuseks, et eelkõige muudavad raudtee ühiskonnale tasuvaks kiirest ühendusest tulenev ajasääst ning reisija- ja kaubaveost rääkides kindlasti ka positiivsed välismõjud, näiteks kasu õnnetusjuhtumite arvu vähenemisest jne, samuti ehitamise ajal töökohtade säilimine või ka nende loomine. Arvatakse, et ehitamise jooksul on vaja kokku *circa* 12 000 töökohta, neist Eestis *circa* 3000. Rail Balticu ärimudeli alus on asjaolu, et see rajatakse segaraudteena, mis võimaldab sellel liikuda nii reisi- kui ka kaubarongidel. Raudtee ülalpidamine toimub kasutustasudena laekunud tuludest, nii nagu see toimub ka olemasoleva raudtee puhul. Kasutustasud laekuvad nii kauba- kui ka reisijaveooperaatoritelt. Koostatud analüüsis arvatakse, et mõlemal juhul hakkavad veod raudteele liikuma eelkõige maanteelt.

Nüüd neljas küsimus, mis puudutab seda, miks ei ole projekti juhitud läbipaistvalt: "Millal avalikustatakse kõik RB-ga seotud dokumendid, analüüsid (majanduslikud, sotsiaalsed, keskkonnavalused jt), uuringud ja nende lähteülesanded?" Süüdistused, nagu Rail Balticu planeerimine oleks olnud läbipaistmatu, ei ole tõesti põhjendatud. Projekti planeeringute lehel, mis on internetis leitav leheküljelt railbaltic.info, on kättesaadavad nii teostatavus- ja tasuvusanalüüsid kui ka suuremahulised loodus- ja arheoloogiaväärtuste uuringud, samuti kultuuripärandi uuringud, keskkonnamõjude strateegilise hindamise aruanne ning meile väga olulised kolme maakonna maakonnaplaneeringute materjalid. 2015. aasta 1. juulil kehtima hakanud planeerimisseaduse järgi on toimunud maakonnaplaneeringu ning keskkonnamõju strateegilise hindamise aruande avalikud väljapanekud kolmes asjasse puutavas maakonnas ning 76 avalikku arutelu, kus kokku on osalenud enam kui 4000 inimest. Avalikkusele on samuti kättesaadavad juba tehtud ja tehtavate uuringute lähteülesanded, kuna need uuringud on tehtud riigihangetena, ning dokumentatsioon on vähemalt Eesti riigihangete registrist alla laetav ka pärast hankelepingu sõlmimist või tööde tegemist.

Veel üks küsimus on selle kohta, et vastutus ei ole kolme riigi vahel selgelt jaotatud: "Praegu on täiesti arusaamatu, kes projekti edu või ebaedu eest vastutab. Kas RB-d haldavad kolm Balti riiki ühiselt või igaüks oma territooriumil eraldi? Kuidas on vastutus jaotatud?" Viies küsimusele lubage vastata nii, et vastutus kolme Balti riigi ja neis Rail Balticu rajamisega tegelevate konkreetsete asutuste vahel on nii projekti ettevalmistus- kui ka ehitusperioodiks selgelt välja töötatud, seda suuresti juba enne esimese ühistaotluse esitamist Euroopa ühendamise rahastust toetuse saamiseks. 2014. aasta sügisel asutati ka kolme Balti riigi võrdse osalusega ühissetevõtte RB Rail AS. Eestit esindab ettevõtte aktsionärina OÜ Rail Baltic Estonia, mille ainuomanik on Eesti Vabariik, ning Eesti Vabariigi nimel Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium. Olen lahkesti nõus vastama austatud Riigikogu liikmete küsimustele. Ma proovin neile vastata. Aitäh!

15:24 Esimees Eiki Nestor

Seda näeb ette ka kodu- ja töökorra seadus. Nüüd need küsimused tulevadki. Kalle Palling, palun!

15:24 Kalle Palling

Aitäh, hea juhataja! Austatud peaminister! Ma ei küsi teilt seda, kas oleks kompromissina võimalik viia Rail Balticu trass läbi Viljandi, kuigi see meeldiks mulle võib-olla kõige rohkem. Ma küsin, millal see trass lõpuks ometi paika saab. 20. novembril aastal 2014 otsustas valitsuskabinet mingisuguste trassivariantidega edasi minna. Olin ise Riigikogu Rail Balticu toetusrühma esimehena selle kabinetiarutelu juures. Lepiti kokku, kuhu tuleb trass Pärnumaal ja Raplamaal, lahtiseks jäi Harjumaa trassivalik. Pärast seda arutelu minu teada kabineti tasemel rohkem trassivalikuid arutatud ei ole, aga vahepeal on trassi kulgemine maavanema ettepanekul muutunud nii Pärnumaal kui ka Raplamaal. Millal valitsus lõpuks selle trassi paiknemise ära otsustab? See on ju kõige alus, sellest sõltub, kas see projekt üldse sünnib või mitte.

15:25 Peaminister Jüri Ratas

Aitäh! Üldjoontes on trass, ütleme, maakonna piirides paika pandud. Te küll ütlesite, et te ei küsi, kas see läheb läbi Viljandi, aga teoreetiliselt võib see trass minna läbi veel mõnest linnast ja maakonnast. Tegelikult oli selle trassi paikapanemise esimene samm üldse 2011. aasta septembri lõpus, täpsemalt öeldes 22. septembril, kui kolm Balti peaministrit otsustasid memorandumit alla kirjutades, et see trass tuleb Tallinna–Pärnu–Riia suunal. Nagu ma ütlesin oma vastuses, hetkel ei ole minu teada kolme maakonnaplaneeringut kehtestatud. Need on vastu võetud ja ees seisab nende avalikustamine kõigis kolmes maakonnas: Harjumaa, Raplamaal ja Pärnumaal. Peale seda saab trassi täpse kulgemise paika panna. Ma ei taha kindlasti siin teie ees jätta vale arusaama. Ka mina olen küsinud, kas trassi on põhimõtteliselt võimalik Eesti piires muuta. On ju räägitud, et see võiks minna läbi Lõuna- ja Kagu-Eesti. Kui see küsimus tuleb, eks ma siis vastan täpsemalt. Aga sellist võimalust selle projekti raames tegelikult ei ole.

15:27 Esimees Eiki Nestor

Külliki Kübarsepp, palun!

15:27 Külliki Kübarsepp

Aitäh, hea esimees! Hea peaminister! Meediast käis täna hommikul läbi, et juba 31. jaanuaril soovivad kolm Balti riiki allkirjastada Rail Balticu ehitamise kava lepingu. Murelikuks teeb see, et valitsus arutab asja alles 26. jaanuaril. Murelikuks peaks Eesti valitsust tegema ju ka see, et lepingus on Leedule ette nähtud erand, neil on võimalik Kaunase–Vilniuse vahel trass välja ehitada ja selleks on ette nähtud ka Euroopa Liidu vahendid. Miks on see nii kujunenud ja miks ei ole Eesti valitsus pöördunud asjaomaste institutsioonide poole, et näiteks Tartu liinil trass uute nõudmiste kohaseks rekonstrueerida? See trassivalik tunduks loogilisemana nii elanikkonna paiknemise kui ka kasutusharjumuste mõttes.

15:28 Peaminister Jüri Ratas

Aitäh! Kõigepealt, te ütlesite, et 26. jaanuaril kabinet arutab ja peale seda kolm Balti peaministrit – kui mu mälu mind ei peta, siis 30. jaanuar peaks vist teisipäev olema – kavatsevad tõesti taas kord ühisdokumentidele või -memorandumile oma allkirjad anda. Ei ole nii, nagu see dokument oleks äkki kuskilt välja ilmunud. Praegune valitsus arutas Rail Balticu küsimust esimest korda laiapõhjaliselt 8. detsembril. Ametisse asus valitsus 23. novembril ja seega oli see kahe-kolme nädala pärast esimest korda valitsuskabineti laual. Peale seda, 9. detsembril andis koalitsioon, keda esindas peaminister, tõesti oma allkirja kolme Balti peaministri ühismemorandumile, mis kirjutati alla Riia linnas. Mis puudutab teiste raudteeharude finantseerimist, siis ma kindlasti ei nõustu sellega, nagu see oleks kuidagi meie tähelepanu alt välja jäänud. Vastupidi, me oleme Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi töötajatega ning majandus- ja taristuministriga arutanud nii Tallinna–Narva suunda kui ka Tallinna–Tartu suunda. Ei ole mingi saladus, et me oleme arutanud ka Tallinna–Haapsalu suuna võimalikkust ja, ütleme, seda esimest etappi, mis võiks toimuda. Nii et Rail Balticu kõrval ei ole teisi ühendusi või teiste linnade vahelisi ühendusi kindlasti unustatud. Kui te küsite, millal see rahastus võiks toimuda, siis praegu on kokku lepitud, et selle ehituse rahastuse periood on aastatel 2019–2025. Tõsi, kõige keerulisem on see, nagu ma ka oma vastustes ütlesin, et kui rahastuse protsenti Euroopa Liidu järgmisel rahastusperioodil muudetakse, siis sellega, ma kardan, ei

ole ükski Balti riik arvestanud. On arvestatud sellega, et osakaal jääb 19% juurde, kuigi ei ole kokku lepitud, et see on ka järgmisel rahastusperioodil 19%. Aga see on kindlasti meie taotlus, et see võiks alates 2021. aastast nii olla.

15:31 Esimees Eiki Nestor

Henn Põlluaas, palun!

15:31 Henn Põlluaas

Aitäh, lugupeetud eesistuja! Lugupeetud peaminister! Te ütlesite, et süüdistused projekti läbipaistmatuse kohta ei ole tõsiselt võetavad, aga ometi on just Keskerakond andnud sellisteks kahtlustusteks väga palju ainet. Me kõik mäletame, kui ääretult kriitiliselt on Keskerakond suhtunud Rail Balticusse sellisel kujul, nagu see praegu on kavandatud. Peale valitsusse saamist muutus see seisukoht aga nädala või kahega kardinaalselt. Kui selle üle imestust avaldati, siis teatasid väga mitmed Keskerakonna liikmed, et nüüd on neile teatavaks saanud mingid valitsuse salajased materjalid. Ma mäletan, et lugupeetud peaminister ütles seda ka väliskomisjonis. Kuidas saab ühe raudtee ehitamine olla mingisugune salajane projekt? Kui need salajased andmed on nii head, kas ei peaks neid siis avalikustama ja see ka võib-olla mõjuks ...

15:32 Esimees Eiki Nestor

Aitäh! Aeg on läbi.

15:32 Peaminister Jüri Ratas

Aitäh, hea küsija! Ma kindlasti ei ole kasutanud sellist lauset austatud Riigikogu väliskomisjonis, nagu Keskerakonna fraktsiooni liikmete või mõne teise fraktsiooni liikmete jaoks oleksid Rail Balticu materjalid olnud salastatud. Ma ei toeta absoluutselt seda väidet, nagu oleks olnud mingi salajane arutelu või kokkulepe. Vastupidi, maakonnaplaneeringute arutelu on Eestis avalik protsess. Ka see, et Vabaerakonna liikmed täna selle kohta küsisid, aitab infot edastada. Nagu arupärijate esindaja oma sissejuhatuses ütles, Rail Balticu teemat on arutanud ka Riigikogu täiskogu. Rääkides sellest, kas Keskerakond on olnud selle vastu või mitte, ma arvan, et Keskerakond on olnud väga tugevalt selle poolt, et Eestimaa ühendada. Keskerakond toetab igasuguseid investeeringuid ja projekte, mis aitavad kaasa majanduskasvule. Ma usun, et raudteeühendus on ühiskonnale oluline ka selle poolest – ma isegi ütlesin, et inimestele on see olulisem kui erakondadele –, et see on alati kantud rohelisest mõtteviisist, mida mina olen maast madalast toetanud. See ei ole Rail Balticu projekti juures mitte vähetähtis.

Vähetähtis ei ole ka järgmine asi. Mõtleme korra näiteks 750 meetrit pikale kaubarongile. Sõites ise, ma arvan, nädalas kuni kaks korda Tallinna–Häädemeeste suunal, tean ma väga selgelt, mida tähendab suurte veoautode ehk rekade vahel liigelda. Seesama 750-meetrine rong tähendaks sellel Tallinna–Ikla trassil umbes 50 suurt veoautot. Nii et ka liiklusohutus on oluline. Ma arvan, et see on meile kõigile oluline.

Ma ütlesin oma vastustes, et ega me ei saa Rail Balticut vaadata ainult Ülemistest kuni Leedu-Poola piirini. Mina vaataksin Rail Balticut väga selgelt ka riigisiselt. Mõtleme sellele, kui kiiresti saab Tallinna kesklinnast Pärnu kesklinna bussi, rongi või autoga. Rail Baltic peab andma võimaluse Tallinna kesklinnast ... Kas Ülemiste on kesklinn või mitte? Ütleme, et see peab andma võimaluse sõita Ülemistest Pärnusse 45 minutiga. Vaatame edasi: Tallinnast Riiga saaks kahe tunniga, Tallinnast Kaunasesse kolme ja poole tunniga. Ma arvan, et ka need Eesti ja kõigi Balti riikide sisemised ühendused on väga olulised.

Miks seda projekti toetada? Toon mõne piltliku näite. Kui Tallinna elanik tahab minna Pärnusse Endla teatrisse, siis piisab kohalesõiduks ühest tunnist ja kümnest minutist. Kui sa tahad minna Riia loomaaeda kaelkirjakut vaatama, siis kahest ja poolest tunnist piisab, ja oledki Riias. Kui sa tahad minna vaatama head korvpalli, näiteks Kaunase Žalgirise mängu, siis kolmest ja poolest tunnist piisab, aga autoga läheks üle kaheksa tunni. Eks need olegi need põhjused, miks selle projektiga võiks edasi minna.

15:36 Esimees Eiki Nestor

Toomas Kivimägi, palun!

15:36 Toomas Kivimägi

Aitäh, härra juhataja! Lugupeetud peaminister! Teil on tõepoolest suurepärane võimalus viia Eesti välja perifeerse ääremaa staatusest, kui me räägime Euroopa Liidust. Ma pean silmas nii reisijavedu kui ka seda, et on võimalik luua oluline transpordikoridor. Mulle väga meeldib, et te rõhutasite Via Balticat. Seal sõidab ööpäevas 1500 *truck*'i. See põhjustab täiesti lubamatut riski nende inimeste elule ja tervisele, kes mööda seda teed sõidavad. Sellepärast on mul väga hea meel teie meelegindluse üle selle projekti asjus. Täiesti arusaamatu on see mure, kui kalliks see projekt Eesti inimestele läheb. Ma rehkendasin välja, et tegelikult on see 250 eurot inimese kohta, kui me peame silmas meie omaosalust. Kui suur on tegelikult aga Euroopa Liidu panus ja kui oluliseks te peate Euroopa panust Eesti majanduse edendamisse?

15:37 Peaminister Jüri Ratas

Aitäh! Kui ma ei eksi, peaks Eestis seda trassi olema 213 kilomeetrit – parandage palun mind, kui ma eksin! – ja see summa peaks olema *circa* 1,3 miljardit eurot. Nii suurte hangete puhul on võimatu miljoni täpsusega, ka kümne miljoni täpsusega öelda, aga suurusjärgus on meie kaasfinantseeringu osa 250–300 miljonit eurot. Nii et igal juhul on see panus ja investeering Eesti majandusse – ma mainisin ka *circa* 3000 töökohta – loomulikult oluline. Ma tahan midagi öelda ka Via Baltica kohta. Rail Baltic ei tähenda vähemalt minu silmis seda, et me peaksime järgmiseks 25 aastaks Via Balticast loobuma või sellele mitte tähelepanu pöörama. Vastupidi, ma arvan, et sellele tuleb tähelepanu pöörata. Tõsiselt võiks laual olla ka see nn Skandinaavia mudel, 2 + 1, kus kolmas rada on möödasõidurada. Eks spetsialistid peavad arutama ja me siis vaatame, kuidas see rahaliselt võimalik on. Aga kindlasti ei peaks raudteeliiklus lõpetama Via Baltica ideed, mis on viimased 25 aastat kõne all olnud.

15:38 Esimees Eiki Nestor

Andres Herkel, palun!

15:38 Andres Herkel

Aitäh, härra esimees! Austatud peaminister! Te ütlesite niiviisi, et kui see trass valmib, siis hallatakse seda ühiselt. Minu küsimus ongi selles, kuidas see täpsemalt toimub. Praegusest lepingu kavandist me saame teada, et koordinaator on ühissettevõtte RB Rail AS, mille peamine tegevus on raudtee projekteerimine, ehitamine ja turundamine. Kui see kõik on valmis ja algab eksploatatsioon, mis hakkab toimuma siis? Kuidas jagunevad kolme riigi kohustused? Sellest ma praegu sugugi aru ei saa.

15:39 Peaminister Jüri Ratas

Aitäh! Ega seda polegi lõpuni kokku lepitud. Nii see on. Kui see projekt õnnestub ja aastal 2025 on Rail Baltic valmis, siis täna andmetel näevad kaks Balti riiki seda asja nii, et haldamine võiks toimuda ühissetevõtte kaudu, aga üks Balti riik ei ole selles lõpuni kindel. Arutelud selle üle veel käivad. Mina näen seda nii, et kui ühissetevõtte tuleb, siis tuleb vastutada paljude asjade eest. Esiteks, seesama raudtee igapäevane toimimine ja ülalpidamine. Teiseks tuleb tagada, et oleks piisavalt operaatoreid mitte ainult reisijaveol, vaid ka kaubaveol. Eks see ole see põhitöö. Aga jah, lõpuni ei ole see kokku lepitud.

Ma ütlen veel niipalju, et tegelikult ei ole Rail Baltic ju mitte ainult kolme Balti riigi küsimus. Kui ma kohtusin Soome Vabariigi peaministriga, siis see tuli tema algatusel teise või kolmanda teemana kõne alla. See on ka nende arvates huvitav ja mitte ainult huvitav, vaid ka majanduslikult kasulik või vajalik projekt.

15:40 Esimees Eiki Nestor

Andres Ammas, palun!

15:40 Andres Ammas

Lugupeetav eesistuja! Lugupeetav peaminister! Aastate jooksul on Rail Balticu trassi kohta ilmunud minu hinnangul pisut vastukäivat informatsiooni. Algul lähtuti sellest põhimõttest, et Tallinna ja Pärnu ning Pärnu ja Riia vahele peatusi ei tule ja see trass ehitatakse niimoodi, et see häiriks inimasustust võimalikult vähe. Mingil hetkel lisandus mõte, et seda trassi saab siiski ka kohalikuks reisijaveoks

kasutada ja peatusi tuleb siis rohkem, kui Eesti ise nendesse panustab. Aga kui need peatused asuvad kusagil tühermaal, metsade ja laante keskel, siis ei ole need kohalikule inimesele mugavalt kättesaadavad. Kuidas need kaks lähenemist kokku sobivad ja milline on valitsuse positsioon enne trassi lõplikku kinnitamist?

15:41 Peaminister Jüri Ratas

Aitäh! Väga hea küsimus. Ka mina arvan, et raudteel ei ole mõtet, kui Ülemistelt peale istudes on järgmine peatus Riia. Ma arvan, et sellel ei ole tõesti mõtet. Praegu on kokku lepitud, et selles summas, mida ma Toomas Kivimägile mainisin, nendes 250–300 miljonis, mis on mõeldud kaasfinantseeringuks, on sees kolme peatuse maksumus. Need peatused on Ülemiste, Rapla ja Pärnu. Sellele trassile on projekti praeguses staadiumis võimalik minu teada lisada kõige rohkem 11 peatust, st kui kolm on olemas, siis kaheksa on võimalik veel juurde teha. Tõsi, kui me teeme juurde ühe peatuse või kaks, kolm või kaheksa peatust, siis see tähendab lisaraha. Ma usun, et nüüd on teil küsimus, mis see summa peatuse kohta on. Teil on täiesti õigus selles, et kui me vaatame näiteks trassi Pärnust Iklani, siis näeme, et see läheb väga paljudest praegustest valdadest või loodavast uuest vallast tõesti päris kaugelt mööda. Selle kandi inimesed nimetavad neid viimast 30 kilomeetrit, mis jõuavad Iklani välja, Olümpia teeks. See trass läheb, ütleme siis nii, maa poolt. Aga öeldakse, et hinnanguliselt maksab üks peatus 10 miljonit. Kui luua peatusi juurde, peale nende kolme, mis on põhiprojektis sees, siis on peatuse maksumus hinnanguliselt 10 miljonit.

Täna on väga raske öelda, kas peatusi võiks juurde tulla. Ma arvan, et selle kohta võiks teha tõsise analüüsi ja pidada debatti. Kui rongi peale saab Ülemistelt, Raplast ja Pärnust, kas siis peaks ka peale Pärnut olema võimalik rongi peale saada? Täiesti õigustatud küsimus. Aga see tähendab, ma arvan, head teedevõrku ja ka ligipääsu ühistranspordiga. Neid küsimusi ei ole arutatud. Ma olen küll küsinud, mida see tähendab nendele inimestele, kelle kodukoha lähedalt Rail Baltic läbi hakkab minema, et kui palju näiteks metsateid, RMK teid või ka suuremaid teid, riigiteid suletakse või kui palju suurem ring tuleb üle raudtee minemisel teha. Väidetakse, et põhimõtteliselt tagatakse ligipääs olemasolevate teede abil, ühendus tuleb väga lähedale, ei ole nii, et see jääb mitmekümnete kilomeetrite kaugusele või katkeb üldse ära. Ma küsisin, kui seda plaani valitsuskabinetis tutvustati, konkreetselt näiteks Häädemeeste ja Saarde valla kohta, kuna ma tean neid metsateid päris hästi. Mulle tundub, et ka see on selles projektis päris hoolega läbi analüüsitud. Aga jah, lühivastus teile on, et kolmele peatusele saab minu teada juurde teha kaheksa peatust.

15:45 Esimees Eiki Nestor

Krista Aru, palun!

15:45 Krista Aru

Aitäh, härra juhataja! Austatud peaminister! Rail Baltic ja Venemaa. Kord on väidetud, et Rail Baltic lahutab meid lõplikult Venemaa raudteevõrgust. Teisalt on väidetud, et osa kaubamahtusid loodetakse saada just Loode-Venemaalt. Kumb väide on õige ja kuidas te nendesse mõlemasse suhtute?

15:45 Peaminister Jüri Ratas

Aitäh! Eks see ole, ma arvan, üsna emotsionaalne tunnetus, mida või keda ta siis ühendab. Ma tõin meelega sisse Soome mõtte või Soome peaministri küsimuse Rail Balticu kohta. Ma arvan, et ühelt poolt tähendab see raudtee ka Skandinaavia või Soome inimestele paremat ühendust läbi Balti riikide. Aga eks ta ühendab Eestit, Lätit ja Leedut Leedu-Poola piiriga ning sealt edasi saavad kaubad ja inimesed liikuda Varssavini välja. Eks see, kui hästi me suudame teisi raudteetrasse arendada, ole suuresti meie enda riigi sisemine otsustustasand. Aga nagu ma vastasin Külliki Kübarsepa küsimusele, minu arvates ei lükka Rail Baltic laualt maha teiste ühenduste võimalusi. Kui lühidalt vastata, siis ma ütlen, et ta ühendab Eestit Euroopaga.

15:46 Esimees Eiki Nestor

Artur Talvik, palun!

15:46 Artur Talvik

Hea eesistuja! Hea peaminister! Kõige suurem mure, mis praegu ka laiemalt levib, on ikkagi majandusrisk. Me saame väga hästi aru küll sellest, et Eesti SKT ehitamisperioodil suureneb, sillaehitajad saavad tööd, muldvalle aetakse kokku jne, aga ikkagi ei ole veendumust, et just nimelt sellised kaubakogused, nagu on prognoositud, seal liikuma hakkavad. Need võiksid vabalt liikuda ju ka Tartu ja Valga kaudu. Ei ole veendumust, et inimesed tahavad selle raudtee peal sõitma hakata. Teie praegu ütlesite, et saab toredasti kolme ja poole tunniga Kaunasesse. Aga sealt edasi? Näiteks Varssavi lõpetas Varssavi–Berliini raudtee rajamise ja alustas kodumaise raudtee rajamist. Me maksame, muuseas, ka praegusele raudteetaristule peale, nagu me teame, kuna kaup ei liigu.

15:46 Esimees Eiki Nestor

Küsimus!

15:46 Artur Talvik

Millest tuleneb selline enesekindlus ja teie veendumus, et see raha tuleb, see osa jääb niisama suureks jne?

15:48 Peaminister Jüri Ratas

Aitäh! Kõigepealt põhimõttest. Ma arvan, et ma ei eksi, kui ma ütlen, et raudteeliiklust doteeritakse igal pool maailmas, on vähe riike, kus ei ole seda dotatsiooni. Seda esiteks.

Ma loodan, et ma sain küsimusest õigesti aru. Mina olen küsinud, et kui 2026. aastal ei liigu sellel raudteel ühtegi reisirongi ega kaubarongi, seal ainult liblikad lendavad, aga raudteed on vaja üleval pidada, siis kui palju läheb see maksma Eesti maksumaksjale. Mulle on väidetud, et summa selle 213 kilomeetri kohta on aastas *circa* 10 miljonit eurot. Peale selle veel see, mille kohta küsis härra Herkel. Ma ütlesin, et ei ole lõplikku kokkulepet ühissettevõtte palgakulude, personalikulude, ülalpidamiskulude kohta. Need kõik on need kulud, mis peaksid tekkima juhul, kui käivitub kõige mustem stsenaarium. On loodetud, et seda kõige mustemat stsenaariumi ei tule, mõni reisirong ja kaubarong seal ikka liigub ja iga rong, mis seal liikuma hakkab, peaks seda 10 miljonit vähendama.

Te küsisite, kust tuleneb kindlus, et see rahastusmudel kehtib. Ma juba vastasin, et seda kindlust ei ole. Selle nimel, et järgmisel Euroopa Liidu finantseerimisperioodil oleks see jaotus 81% ja 19%, praegu tööd tehakse. Kui see vahetõde kujuneb teistsuguseks – see peaks selguma hiljemalt, ma arvan, 2018. aasta jooksul –, siis tuleb loomulikult projekti juurde tagasi tulla ja arutada, kas me peame sellise omaosaluse korral vastu või ei pea.

15:50 Esimees Eiki Nestor

Martin Helme, palun!

15:50 Martin Helme

Aitäh, härra spiiiker! Lugupeetud peaminister! Küll on kahju, et te oma tiheda töögraafiku tõttu ei jõudnud jälgida olulise tähtsusega riikliku küsimuse arutelu siin detsembris, mille meie fraktsioon korraldas just Rail Balticu teemal. Kui te oleksite seda teinud, siis te teaksite, et need arvud, mis te oma ettekandes ütlesite, on pihuks ja põrmuks tehtud, seesama 10 miljonit on naeruvääristamiseni pihuks ja põrmuks tehtud. See, et see raudtee ühendab meid kiiresti Euroopaga, ei vasta tõele. See, et ta üldse meid Euroopaga ühendab, ei vasta tõele. Ta ju lõpeb ära Leedu piiril! Kui sinna on mingisuguseid kaubavoogusid ennustatud, siis need on täiesti laest võetud arvud. Meil on võimatu pidada debatti, kui me ikka ja jälle tuleme tagasi arvude ja väidete juurde, mis ei kannata absoluutselt kriitikat. Mul on ka küsimus. 31. jaanuaril peaks peaministrite tasemel tehtama mingi järgmine kokkulepe ja valitsus arutab seda kiireloomulisena järgmisel nädalal. Aga tasuvusuuring tuleb alles suve poole. Need asjad on minu meelest natuke kilplasilikus järjekorras. Aga minu põhiküsimus: missuguseid kohustusi selle kokkuleppega võetakse, mis on Eestile rahaliselt või poliitiliselt siduvad?

15:51 Peaminister Jüri Ratas

Aitäh! Kõigepealt, valitsus ei aruta seda kiireloomulisena, mitte mingil juhul. Nagu ma ütlesin, et saada ülevaade nii olulisest ja mahukast projektist, aga ma loodan, et ka Eestile kasulikust projektist, arutas valitsus seda 8. detsembril ehk *circa* 15 päeva peale ametisse asumist. Nüüd me arutame seda teist

korda. Kabinetiistungid ei ole kiireloomulised. Minul ei ole suurt kogemust, aga ma olen neid poolteist kuud näinud ja võin öelda, et mingil hetkel võivad need olla isegi väga pikaloomulised. Kui tekib diskussioon, siis seda peetakse ja mõnikord jätkatakse järgmiselgi kabinetiistungil. See oli punkt üks. Punkt kaks. Te ütlesite, et see raudtee ei ühenda meid mitte kuidagi ega mitte millegagi. Kas Ülemistelt raudtee algab? Algab! Kas Pärnus on üks peatus? On! Mulle on öeldud, et see vahemaa läbitakse 45 minutiga. On muidugi võimalus, et mulle on valetatud, aga ma ei usu seda. Järgmine asi, mida mulle on öeldud: see raudtee peaks minema läbi Riia linna. Olen küsinud, kui kiiresti saab Ülemistelt Riia linna. Mulle on öeldud, et kahe tunniga. Järgmine küsimus: kui kiiresti jõuab Kaunasesse? Kolme ja poole tunniga. Nii et ei saa väita, et see ei ühenda meid mitte millegagi ja ka erilist kiirust seal ei ole. Olles ise sõitnud sõiduautoga Kaunasesse, ma arvan, et see seitse-kaheksa tundi peab paika. Peab paika! Rongiga läheb aga ainult kolm ja pool tundi.

Te kritiseerisite, et see 10 miljonit on vale ja see summa ei tähenda midagi. Mõelge korraks, kust kohast me neid arve Eesti riigis saame. See ei ole ju nii, et ma tulin siia Riigikogusse, vaatasin Valges saalis lakke ja mõtlesin, et küllap see võiks 10 miljonit olla. No ei ole nii! Kuskile me ikka ju helistame ja need inimesed, kes on iga päev sellega tegelnud, on teinud mingeid arvutusi. Tõesti, nad ütlevad, et see on *circa* 10 miljonit. Kas see on natuke siia- või sinnapoole, seda on väga keeruline öelda, aga me räägime suurusjärgudest.

Nüüd sellest, millele ma alla kirjutasin ja mida see Eestile tähendab. Minu põhimõte on olnud, et kui ma kirjutan Vabariigi Valitsuse nimel millelegi alla, siis ma vähemalt toon selle Vabariigi Valitsuse kabinetiistungile. Ma pean seda õigeks. Ma arvan, et ka peaministril ei ole õigust anda Eesti riigi nimel allkirju, kui ta ei ole seda asja näiteks Vabariigi Valitsuses läbi arutanud. See on ka põhjus, miks ma ei vii seda küsimust Vabariigi Valitsusse kiireloomulisena, vaid täiesti rahulikult meelel, nagu ma tegin ka 8. detsembril. Mida see allkiri kokkuvõttes tähendab? See tähendab meie hoiakut ja seisukohta, kas me tahame Rail Balticuga edasi minna ja kas me oleme nõus sinna edasi panustama. Seda see tähendab.

15:54 Esimees Eiki Nestor

Monika Haukanõmm, palun!

15:54 Monika Haukanõmm

Täna, härra juhataja! Lugupeetud peaminister! Rail Baltic oma 213 kilomeetriga läbib nii eramaid kui ka riigimaid. Detsembris alustas Maa-amet läbirääkimisi trassile jäävate Häädemeeste valla maade omanikega. Kui omanikult võõrandatakse maa või lõigatakse see pooleks, sest trass lihtsalt läheb selle keskelt läbi, siis on riigi ülesanne minu arvates hüvitada tekkiv moraalne ja majanduslik kahju väärikal moel ja mõistliku hinnaga – mitte ainult turuhinnast lähtuvalt, sest võib-olla seal Häädemeeste metsade vahel ei olegi maal väga suurt turuhinda – ning nii, et see summa oleks siiski natuke suurem kui ainult taskuraha. Kui palju on planeeritud vahendeid maade kompenseerimiseks ja mis meetodika alusel seda tehakse?

15:55 Peaminister Jüri Ratas

Aitäh! Kindlasti on Häädemeeste metsad koos oma kaunite liivaluidetega väärtuslikud. See liivaluitevall saab alguse Pärnu linnast ja läheb Lätimaale välja. Ma jään võlgu vastuse, kui suur summa on arvestatud nende maade väljaostmise jaoks. Ma luban, et ma täna uurin selle välja ja annan teile teada. Ma püüan anda seda teada telefoni teel, kui Riigikogu liige seda lubab. Kuidas see summa peaks välja kujunema? Ka mina arvan, et see peaks välja kujunema ikkagi läbirääkimiste teel, riik ei peaks kasutama oma jõupositsiooni.

15:55 Esimees Eiki Nestor

Mart Helme, palun!

15:56 Mart Helme

Aitäh, härra esistuja! Lugupeetud peaminister! Vastates Martin Helme küsimusele, te ütlesite, et see ei ole kiireloomuline teema. Aga me loeme äriuudistest, et see on kiireloomuline. Ma tsiteerin Kadri Simsonit: "Sellest tulenevalt palun kooskõlastused saata erandkorras lühikese tähtjaga." Ma pikemalt ette ei loe. Kokkuleppe tekst ei ole seetõttu veel ka eesti keelde tõlgitud, see on ingliskeelne. Nii et teie

vastus ei olnud päris täpne.

Ma oma küsimusega lähen aga pisut teise teema juurde. Ma mäletan, kuidas 1990-ndate algul kogu Eesti ja ka teised Balti riigid kajastasid sõjahüüust "Via Baltica!". Seda Via Balticat ei ole tänaseni. Mis meil siis nüüd on? Meil on kaks kaubastühja raudteekoridori: üks Tartu-, teine Pärnu-suunaline. Rail Baltic tähendab sisuliselt, nagu te ütlesite, uue kaubakoridori rajamist ...

15:57 Esimees Eiki Nestor

Küsimus, palun!

15:57 Mart Helme

Küsimus on väga lihtne: kust võetakse kaubad ja reisijad nende kolme koridori jaoks?

15:57 Peaminister Jüri Ratas

Aitäh! Ma olen väga päri selle Via Baltica teema sissetoomisega. Ka mina mäletan diskussioone Via Baltica üle, isegi minu generatsiooni kuuluvate inimeste seas. Nagu ma eelnevalt vastasin, ma toetan Via Baltica edasi ehitamist. Me võime mingis mõttes öelda, et teatud Via Baltica osa on mingil määral tehtud, näiteks see, mis võimaldab Pärnu kesklinna mitte sisse sõita. Kui olla väga punktuaalne, siis võib öelda, et Via Baltica peaks olema selline, et ei ole vaja alandada kiirust alla 90 kilomeetri tunnis. Praegu tuleb vahepeal võtta 50 kilomeetri peale, siis saab kiirendada 70 peale, siis läheb jälle 50 peale, siis jälle 70 peale ja siis 50 peale ning siis oled juba Pärnust väljas. Seda, et Via Baltica teemat ei ole vaja edasi arutada, ei ole ma kordagi praeguses valitsuses kuulnud. Vastupidi, on olnud kõne all, et sellega tuleks edasi minna. Pärnu suund on olnud kõne all. Seda enam, et me teame, et veoautod või rekad liiguvad seal väga usinalt ja see on teistele liiklejatele väga ohtlik.

Ma korra õiendan ühe asja ära: Martin Helme küsimus ja minu vastus. Ma olen Kadri Simsoniga selles mõttes täielikult päri, et ega valitsus ei saa tukkuda, tempo peab muidugi peal olema. Aga kiireloomulisena, ärge kartke, ei juhtu mitte midagi. Jaanuari lõpuni on ju veel piisavalt aega, et seda kõike ette valmistada. Ja seda valmistataksegi ette, seda valmistatakse põhjalikult ette. Ega komad või punktid kaduma ei lähe? Luban, et ei lähe.

Kust kohast võetakse need kaubavood? Eks ikka meie ettevõtlusest. Loodame, et neid annab meile ka Skandinaavia, raudteel reisivaid inimesi samamoodi. Ma pean muidugi eelkõige silmas Soomet, Eestit, Lätit ja Leedut, aga miks mitte ka meie naabri Venemaa Föderatsiooni kodanikke, kes tahavad Rail Balticut kasutada. Siit regioonist need kõik tulevad, ma ei usu, et neid kuskilt mujalt tooma hakatakse.

15:59 Esimees Eiki Nestor

Urve Tiidus, palun!

15:59 Urve Tiidus

Aitäh, lugupeetud juhataja! Lugupeetud minister! Minu küsimus ei ole võib-olla niivõrd detailne, ma tahaksin teada teie isiklikku hinnangut. Kas nendes tasuvusuuringutes on arvestatud sellega, et see raudtee valmib aastal 2025? Raudtee eluiga on tõenäoliselt mitukümmend aastat. On arvatud, et juba 2030. aastal sõidavad Läänemeresel automaatselt juhitud laevad, mis vähendavad kaubavedude kulusid 30%. Me ei räägi siin *hyperloop*'idest, aga võib-olla te lihtsalt natuke fantaseerite ja ütlete, kas see mõjutab ka näiteks selle rajatava raudtee tulevikku.

16:00 Peaminister Jüri Ratas

Ma arvan, et eks kõik see, mis Läänemeresel toimub, muidugi mõjutab. Ei saa ju öelda, et ei mõjuta. Aga kui rääkida tasuvusajast, siis võib öelda, et praegu on selleks planeeritud *circa* 30 aastat, selle aja jooksul peaks ta ennast ära tasuma. Ma olen ka püüdnud seda Rail Balticu asja igast otsast uurida ning ma saan nendest küsimustest ja muredest täiesti aru. Aga niipalju kui mulle on selgitatud ja selle tunnetuse põhjal, mis mul on tekkinud, võin öelda, et majanduslikust aspektist tasub seda investeeringut Eesti ühiskonda ja Eesti riiki tuua. See annab meile tõesti ühenduse teiste Balti riikide ja Euroopaga, aga ka riigisisese ühenduse, mis ei ole väheoluline. Ma olen küsinud isegi seda, kuidas nende siilipoiste ja rebastega on, kuidas nemad sellest raudteest üle saavad. Seal ei pidavat kuskil probleeme olema. Tõsine küsimus on muidugi suurulukitega, aga pidi tulema 26 ökodukti ja peale selle

on veel kallasrajad, kus nad saavad ilusasti ning loodame, et ohutult, teisele poole raudteed minna. Need on arusaadavad küsimused ja eks neid tulebki esitada. Aga jah, nagu ma Artur Talvikule vastasin, minu arvates on kõige suurem oht see, kui rahastuse protsenti muudetakse. Kui see kardinaalselt muutub, siis on situatsioon hoopis teine.

16:02 Esimees Eiki Nestor

Aitäh, peaminister Jüri Ratas! Riigikogu liikmetel rohkem küsimusi ei ole. Avan läbirääkimised. Arupärijate nimel Artur Talvik, palun!

16:02 Artur Talvik

Hea esimees! Head kolleegid! Hea peaminister! Ma olen korduvalt nautinud kiirrongisõitu nii Jaapanis kui ka Hiinas, kus need rongid on eriti kiired, ja ka Saksamaal. See on tõepoolest nauditav lõbu. Ma ei saa siamaani aru ja mida rohkem ma selle teemaga tegelen, seda vähem ma aru saan, miks seda raudteed Eestis sellisel kujul ja viisil rajatakse. Härra peaminister ütles toredasti, et me saame käia Riias kaelkirjakuid vaatamas ning kolme ja poole tunniga Kaunasesse sõita. Minu retooriline küsimus on: aga mida ma seal Kaunases teen, kallid inimesed? Me teame väga hästi, et poolakad on edasi lükanud plaani rajada Berliini ja Varssavi vahele kiirraudtee, mis tähendab, et enne 2030. aastat nad seda ette ei võta. Seega ei ole õige rääkida, et me saame rongiga kiiresti Berliini sõita.

Me teame väga hästi, et kaubad ei liigugi raudteel kiiremini kui 120 kilomeetrit tunnis. Meil on olemas Euroopaga ühendatud raudtee, mis on küll natukene pikem, aga kui me saavutaksime seal kiiruseks 120 kilomeetrit tunnis, siis me saaksime kõik need müstilised kaubad Riiga ja sealt edasi veetud väga kiiresti, võib-olla, ma ei tea, pool tundi aeglasemalt. Mingit probleemi ei oleks.

Eesti on mereriik. Me oleme jätnud oma merenduse unarusse. Muidugi, positiivse asjana pean mainima, et praegune valitsus on merendusteema ette võtnud. Urve Tiidus, kolleeg, osutas sellele, et merenduses on toimumas suured muutused, näiteks tulevad mehitamata laevad, mis teevad meretranspordi veelgi odavamaks. Pean toonitama, et veoste vedamine mereteed mööda on juba praegu odavam. Kui see veel 30% odavamaks läheb, siis tekib ikkagi väga palju väga põhjendatud küsimusi, miks meil seda raudteed üldse vaja on.

Hea peaminister rääkis toredasti sellest, kuidas raudteel sõitmine on kena roheline projekt. Minu seisukohalt on kõige rohelisem variant see, kui me olemasoleva raudtee väga hästi korda teeme ja mööda seda siis kas või näiteks 160 kilomeetrit tunnis sõidame, siis me ei pea seda tegema kahetasandiliseks ega pea ehitama tohutult sildasid, mida tulevikus meie lapsed, ütleme niimoodi, peavad oma raha eest korras hoidma.

Ma tulen tagasi väga olulise probleemi juurde, et väga paljud – või kui palju neid üldse on? – raudteelogistikaga tegelevad inimesed räägivad omavahelistes või silmast silma vestlustes hoopis teist juttu kui meie avalik propaganda, mis pooldab Rail Balticu ehitamist. Ka nendel on väga palju tõsiseid küsimusi. Üks põhilisi küsimusi on see, kui palju selle ülalpidamine ikkagi maksab. Kindlasti mitte 10 miljonit, sest praeguse vähese kaubaveo tõttu me maksame juba nüüd üle 10 miljoni olemasoleva raudtee ülalpidamiseks.

Küsimusi on väga palju. On alanud ka rahvaliikumine, mis võib paisuda väga suureks. Inimestele ei ole selgeks tehtud, mis asjaga ikka tegemist on, ja ei ole selgeks tehtud just nimelt majanduslikke riske, mis tulevikus võivad kahju teha meie lastele ja lastelastele. Ei ole arusaadav ka see, miks Eesti, kes on alati adapteerinud väga modernseid lahendusi, on valinud sellise eelmise sajandi lahenduse. Aitäh!

16:07 Esimees Eiki Nestor

Martin Helme, palun! Kolm minutit lisaega.

16:07 Martin Helme

Lugupeetud spiiker! Hea peaminister! Head kolleegid! Mul on hirmus kurb tõdeda, et me elame riigis, kus need, kes valitsevad, kujutavad ette, et kõik ülejäänud inimesed ärkavad igal hommikul üles täieliku mälukaotusega. Sest need arvud, mida meile siin pakuti, veel kord, taas, ikka ja jälle, nagu ma juba ütlesin oma küsimuse sissejuhatuses, on korduvalt pihuks ja põrmuks tehtud. Ma saan aru, et peaminister ei vaata lakke ega mõtle arve välja. Mina ka ei vaata lakke ega mõtle arve välja. Me kutsusime arvude esitamise jaoks siia saali spetsialistid: logistikud, raudteespetsialistid, majandusanalüütikud. Me oleme nendega eraldi rääkinud ka väljaspool sellist arutelufurmaati, nagu on

olulise tähtsusega riikliku küsimuse arutelu. Nemad ütlevadki arve. Nad ütlevad küll erinevaid arve, aga nad ütlevad siiski hoopis teistsuguses suurusjärgus arve kui need, mida valitsus meile pakub. Nad pakuvad ülalpidamiskuludeks 30–50 miljonit. Mitte 13 või 15 miljonit 10 miljoni asemel, vaid 30–50 miljonit. Lõplikuks ehitushinnaks ei paku nad mitte 4,8 miljardit, vaid 14 miljardit. See ei ole möödapanek ühe või kümne miljoniga, see on möödapanek kümne miljardiga. Nad on puust ja punaseks teinud, et see ei ole kiire raudtee, mis viib meid Euroopasse välja. Jah, ta viib meid Riiga. Me saame aru, et Riia on ka Euroopa, Vilnius ja Kaunas on ka Euroopa. Aga seda ju ei mõelda, kui meile räägitakse ühendusest Euroopaga. Meile räägitakse ühendusest Euroopaga Berliini ja Varssavi võtmes, et võib kas või Rooma välja sõita, aga seda ju ei ole ega tule.

Hea küll, rong viib meid 45 minutiga Lätti. Kui kallid on pilet? Lennuk viib meid Lätti 20 minutiga, piletihind on tegelikult väga tagasihoidlik ja tulevikuplaanid on sellised, et Läti lennufirma hakkab meid Lätti vedama tasuta, sest ta tahab Riia lennukväljale tuua rohkem kliente. Need on need arvutused, mis, ma ei saanudki aru, kas on salastatud või ei ole salastatud. Henn Põlluaasa küsimuse peale salastatusest hakati meile rääkima planeeringutest, mis ei ole sama asi, ja sellest, kui roheline see projekt on. Ma vaidlen vastu, et projekt, mis kaevab üles pool Eestit ja tekitab keset Eestit suure valli, millest üle on vaja teha 80–120 silda, ei saa kuidagi, ühegi möödupuuga järgi olla roheline. Kõige kurvem on see, et ma ei saanud vastust ka sellele, et kui valitsus annab peaministrile volituse minna jaanuari lõpus sõlmima mingit kokkulepet, siis mis on need kohustused, mida Eesti endale võtab. Kas meile pannakse peale mingid trahvid, kui me ei täida üheks või teiseks kuupäevaks mingisuguseid otsuseid? Kas meile pannakse mingisuguses summas investeerimiskohustus, kas meil on kohustus ehitada kuskil välja teine või kolmas jupp? Mis on need kohustused, mida Eesti riik endale võtab, enne kui ta on saanud kätte uue tasuvusuuringu? Ka AECOM-i uuring, millele ikka ja jälle viidatakse, on ju täiesti selgelt ümber lükatud, see ei ole tõsiselt võetav. Kõige kurvem on see, et valitsus vahetus, aga jutupunktid jäid samaks. Peaminister ütleb, et tema ei võta neid arve laest, vaid ütleb neid selle põhjal, mida ametnikud ja selle ala spetsialistid on talle ette andnud. Aga spetsialistid on ette andnud arvud, mida on kritiseeritud ja mille kriitika on põrmustanud. Selle asemel, et tulla uute, parandatud andmetega, öeldakse lihtsalt rahulikult meile ikka neidsamu arve uuesti. See ei ole debatt, kui me peame uuesti alustama A-st, B-st ja C-st, sellest, et need arvud, mille najal meile Rail Balticut müüakse, ei ole tõsiselt võetavad.

Kõigele lisaks joonistub siin välja selge plaan. Esimesel Euroopa Liidu rahastamisperioodil ehitatakse peatused – 10 milli pauk, ehitatakse välja sillad – kaks, kolm või viis miljonit tükk, võib-olla jõutakse ka kruusa vedada, aga raudteed sinna peale ei ehitata. Raudtee ehitamine jääb järgmisesse rahastamisperioodi, mida võib-olla ei tulegi. Ronge ei ole sinna peale üldse ette nähtud, sest rongid ei ole taristu, need me peaksime eraldi ostma. Juhin tähelepanu, et me maksame ju üle kümne aasta kinni neidsamu porgandronge, mis meil sõidavad ja mille riigieelarveline kulu igal aastal on 10 miljonit eurot. Juba praegust raudteed peame igal aastal üleval umbes 20 miljoni euro eest. Kuidas on võimalik nende arvude taustal rääkida sellest, et see uus on palju kiirem, palju suurem, palju laiem? Ah et Rail Baltic hakkab ainult 10 miljonit maksma? No see lihtsalt ei ole tõsiselt võetav! Selliste andmetega tullakse uuesti ja uuesti lagedale. Kuidas me siis peame mingisugust avalikku debatti? See ei ole ju debatt, see on peaga vastu lauda tagumine. Aitäh!

16:13 Esimees Eiki Nestor

Andres Herkel, palun!

16:13 Andres Herkel

Härra esimees! Austatud peaminister! Austatud Riigikogu liikmed! Selle arupärimise tähtsus on ääretult suur, aga ma pean tunnistama, et arupärijatel on isegi hulga peale kokku liiga vähe võimalusi küsimusi esitada, selleks et siin kõik olulised probleemid esile tõsta. Ma tulin siia eeskätt markeerima neid asju, mida me võib-olla nii selgelt tõstatada veel ei ole jõudnud.

Lugupeetud peaminister, 31. jaanuarini on hästi vähe aega. Ma ei arva, et seda aega on nii palju, et kõikidele küsimustele tekiksid vastused. Esimene küsimus on tõepoolest avaliku arutelu puudulikkus. On toimunud arutelud üldplaneeringu korras, aga laia ühiskondlikku arutelu ei ole olnud. Ma arvan, et Eesti ühiskonnal tervikuna on selle asja kohta palju rohkem küsimusi, kui teil on praegu vastuseid. Alustame kas või kaubavedude mahu prognoosist, mida siin on juba esile toodud. See prognoos on aja jooksul kokku kuivanud, kolm korda väiksemaks, enam ei räägita 30 miljonist tonnist aastas. Samuti,

arvestades meie rahvastikuolukorda, on kõik jutud reisijaveost olnud küllaltki utoopilised. Aga majanduslikke argumente on tõepoolest veel. Me maksame peale olemasolevale raudteestruktuurile ja me hakkame veelgi rohkem maksma. Kuidas toimub trassi haldamine? Teil ei ole endal selgeid vastuseid, mis saab pärast seda, kui koordinaator lõpetab projekteerimise, ehitamise ja turundamise. Kui see roll ammendub, mismoodi siis kolme riigi vahel kogu seda asja koordineeritakse? Sestap on mul niisugune tunne, et selle projektiga kaasneb veel üks oht. See on see, et kolme sõbraliku riigi vahel tekivad pehmelt öeldes arusaamatused, sest asjad ei ole lõpuni selgeks räägitud. Teiseks paistab väga selgelt silma, et kui lätlaste boonuse on ühendus Riia raudteejaamaga, leedulaste boonuse ühendus Vilniuse ja Kaunase vahel, siis on see, et Eestis on tõstetud üles Tartu-Valga suuna küsimus, täiesti loomulik. Meil ma sellist boonust ei näe.

Lõpetuseks pean juhtima tähelepanu, et sellel ajal, kui austatud peaminister siin küsimustele vastas, tuli uudis Leedu peaministri Saulius Skvernelise seisukoha kohta, mis on säärane, et tema ei ole sugugi kindel selles, et seda kokkulepet on võimalik selle kuu jooksul allkirjastada. Tema põhiväide on, et ka Leedu suhteliselt uuel valitsusel ei ole allkirjastamiseks piisavalt informatsiooni. Mind paneb natuke imestama austatud peaministri hoiak, et meil on kõik selge. Ka meil on uus valitsus. Te võiksite seda asja põhjalikumalt kaaluda, enne kui hakkate niisuguse tempoga kõike ära otsustama! Aitäh!

16:17 Esimees Eiki Nestor

Toomas Kivimägi, palun!

16:17 Toomas Kivimägi

Väga lugupeetud istungi juhataja! Austatud peaminister! Head Riigikogu liikmed! Mind tõsiselt hämmastab see suur skepsis, mis siin saalis valitseb. Mind tõsiselt hämmastab ka see, et Riigikogu tahab võtta endale täitevõimu rolli. Mind tegelikult hämmastab ka see, et Rail Balticuga hirmutatakse kui mingi tundmatu tondiga.

Mul õnnestus linnapeana käia vaatamas Helsingi–Lahti kiirraudteed. Ma soovitan siiralt kõigil seda vaatama minna, see ei ole kaugel. Võiks Riigikogus panna kokku ühe rühma, kes on asjast huvitatud, ja seal ära käia. See ei maksa peaaegu mitte midagi, aga siis te näete, kui ideaalselt see toimib. Nagu ma ütlesin, elu käib mõlemal pool raudteed, paremal ja vasakul pool, ka peale seda, kui see raudtee on valminud. Seal on küll üks eripära ja oluline nüanss, millele ka Andres Ammas on vihjanud. Tõepoolest, üks asi, mida võib-olla saab Rail Balticu planeerijatele ette heita, on see, et algul oli küsimärgi all isegi see, kas see rong üldse Pärnuski peatub või mitte. Me pidime tükk aega tõestama, et Pärnusse ikka peatus peab tulema, ette oli aga nähtud, et peatusi tõepoolest ei tulegi. Siis jõuti teise äärmusesse, et see võiks samal ajal olla ka regionaalraudtee. Kui me vaatame Helsingi–Lahti raudteed, siis näeme, et see on nii kiirraudtee kui ka regionaalraudtee. Seal sõidavad ka rongid, mis on oluliselt aeglasemad, aga need teevad ka oluliselt rohkem peatusi.

Veel kord, ei ole mõtet ega tohi Rail Balticust tonti maalida. Kui me räägime maade võõrandamisest ja sellest, mis tasu peaksid saama need inimesed, kelle maa Rail Balticu alla läheb, siis loomulikult on ka see üks asi, mida saab ette heita, aga isegi mitte niivõrd tänasele valitsusele, pigem eelmisele. Olgem ausad, need rehkendused oleksid pidanud olema ammu tehtud, siis oleks paanikat ja vastuseisu kindlasti vähem olnud. Me ei ole nii rikas riik kui Soome, aga Soomes olid Helsingi–Lahti kiirraudtee ehitamise ajal solvunud pigem need, kelle maalt see raudtee läbi ei läinud, sest see oleks olnud hea võimalus oma maa riigile kasulikult ära müüa. Nii et see on kindlasti üks koht, kus riik peaks tempot hoidma. Loomulikult peab olema õiglane ega tohi teha maaomanikele liiga.

Räägin mõnest väitest veel. Hirmsasti muretsetakse kaubaveomahu pärast. Minu mäletamist mööda on planeeritud kaubaveomaht umbes 114 miljonit tonni ja seda aastaks 2030 ning kõigi kolme Balti riigi peale kokku. Soome väliskaubanduse maht on 105 miljonit tonni ja sellest 105 miljonist tonnist 90 miljonit tonni liigub meritsi, see kaup on juba n-ö laeva peale pandud. Me käisime hiljuti majanduskomisjoniga Tallinna Sadamas ning nägime, kui põlema läks tegelikult Valdo Kalm, Tallinna Sadama pealik, sellesama Rail Balticu jutu peale! Neil on terve logistikakeskus ehitamisel, nad planeerivad juba Muuga ja, kui ma ei eksin, Vuosaari vahele – või mis see teine sadam oligi – oma uut laevaliini Rail Balticu tõttu.

Nii et võrdleme veel kord andmeid: 90 miljonit tonni, mis juba meritsi liigub, ja meil on vaja kolme Balti riigi peale kokku 114 miljonit tonni. Mina kohe kindlasti selle pärast ei muretse. See maht on ette nähtud aastaks 2030. Seda enam, et nagu ma vihjasin, võib-olla üks suuremaid probleeme praegu on

tõesti see ülekoormatud Via Baltica. See tähendab, et 1500 rekat sõidab ööpäevas Pärnu-Jaagupi ja Pärnu vahel. 1500! Seda on, muide, 500 rekat rohkem, kui sõidab Kose ja Mäo vahel. Kose-Mäo lõigul sõidab 1000 rekat ehk autorongi ööpäevas, Pärnu-Jaagupi ja Pärnu vahel aga 1500. See on täiesti lubamatu risk, mida me tegelikult oma inimestele sellega põhjustame. Ma palun kolm minutit lisaega!

16:21 Esimees Eiki Nestor

Kolm minutit lisaega.

16:21 Toomas Kivimägi

Kuna Euroopas raudteevedu väga tugevalt soositakse, siis on tehtud ja kavatsetakse ka edaspidi teha piiranguid kaubaveole maanteel, sest see veoliik on ilmselgelt keskkonnaaenulikum. See tähendab, et juba praegu on maantee üle koormatud ja on lausa vältimatu luua ka see põhja-lõunasuunaline raudteekoridor. Me nutame taga ida-läänesuunalist raudteekoridori, aga seal ei ole enam kaupa. Meie aga ikka nutame, tahaks mööda seda raudteed kaupa vedada. Aga seal ei ole enam kaupa! Lõviosa Rail Balticu kaubast tuleks tegelikult Soomest. Selles mõttes on täiesti arusaamatud need väited, mida siin esitati, et ei ole raske ju see väike ring üle Tartu teha. Ma loodan, et see rong on ikka ammu juba läinud. Tegelikult on tee läbi Tartu – ma võin natuke eksida – üle 100 kilomeetri pikem, seda mitte üksnes Eesti territooriumil, vaid Eesti ja Läti peale kokku. Ma arvan, et see on 120–130 kilomeetrit pikem. Selle maa läbimisele läheb kindlasti rohkem kui pool tundi, millele siin viidati. Selle tõttu tuleks paar-kolm tundi juurde ja see oleks ka lisakulu. Ehk me ei oleks selle tõttu ka konkurentsivõimelised, kuna kaupa tuleks vedada 130 kilomeetrit pikemat teed pidi, kui läbi Pärnu vedades. Ka need on argumendid, mida tuleb kindlasti arvestada.

On veel üks omapärane nüanss, mida Soome ettevõtjad on välja toonud. Meretransport on palju streigitundlikum kui raudteetransport, eriti kaubavedude puhul. Ka seda on soomlased välja öelnud, rääkides, miks nad kindlasti pooldavad Rail Balticu arendamist.

Mis puudutab airBalticut ja seda, kas me Riiga saame, siis no kuulge, sõbrad! AirBalticu aktsiad on küll viimased aktsiad, mida tasub osta. Ma olen ka kutsunud ühele konverentsile esinema, ma olen selle Äripäeva investori Toomase varjus palju kuulsust juurde saanud. Aga tõepoolest, kui me vaatame, siis ega need teod, mida tegi airBaltic, ei olnud vähem patused kui see, mida tegi Estonian Air. Lihtsalt meil läksid need asjad nii, et arendati ja korra taheti tohutut *hub*'i teha, korjata kõik inimesed üle Soome kokku ja vedada üle maailma laiali, aga teiselt poolt öeldi, et piisab kaheksast sihtkohast. See oli kindlasti see, mis Euroopa Komisjonile ei meeldinud, ja see oli põhjus, miks meie saime selle trahvi kaela. Sellele ei maksa kindlasti panustada. Dumpingu mõttes on võimalik loomulikult öelda ka Rail Balticu puhul, et me veame aasta aega eestlasi tasuta Tallinnast Riiga. Aga oleks ainult aja küsimus, et see kõik muutuks. Ja mis puudutab aega, siis ei saa arvestada üksnes lennuaega, vaid sinna juurde tuleb ikkagi võtta ka lennujaama mineku ja lennujaamas ootamise aeg ning siis selgub, et läheb ikka mitu korda rohkem aega, kui rongiga sõites läheks.

Nii et veel kord, head sõbrad, see ei ole minu projekt, see on meie laste ja meie lastelaste tulevikuprojekt. Kui Islandi vulkaanid purskasid, siis me ütlesime, et Eestis on küll tore elada, aga küll meil on paha valitsus, sest meil ei ole kiirraudteed. Igal pool Euroopas on, aga meil ei ole! Nüüd me oleme selle ära unustanud. Veel kord, kõige selle peale me oleksime pidanud mõtlema kümme aastat tagasi. Siim Kallas on kümme aastat ajanud seda Rail Balticu projekti. Me peame olema uhked selle üle, et see mahtus CEF-i projektide loetellu. Ja nüüd oleme meie need, kes tahavad vaipa jalge alt ära tõmmata. Ärme teeme seda, usume sellesse projekti! Aitäh!

16:25 Esimees Eiki Nestor

Mart Helme, palun!

16:25 Mart Helme

Lugupeetud eesistuja! Lugupeetud peaminister! Head kolleegid! Me kuulsime siin praegu väga emotsionaalset hinnangut, me ei kuulnud mingeid arve. See on niisugune mina-usun-et-suhtumine. Mina ei usu millessegi. Mina meenutan ühte teist projekti, mis pidi ka olema väga kasumlik. Ma pean silmas Eesti Energia põlevkivi kaevandamise projekti Ameerika Ühendriikide Utah' osariigis. Ma mäletan, et kui see projekt käivitus ja sellele hosiannat lauldi, siis avaldasid asjatundjad – meelde on jäänud üks,

Väino Rajangu – mitmeid artikleid, kus nad teadlastena arvutustele tuginedes tõestasid, et see projekt ei saa olla kasumlik. Esinesid inimesed, kes tundsid Ameerika Ühendriikide seadusi, sh Utah' osariigi seadusi, ning tõestasid, et Ameerika Ühendriikide ja Utah' osariigi seaduste kohaselt ei ole seal võimalik Eesti põlevkivikaevanduste tehnoloogiaga ja Eesti kogemuste põhjal kasumit teenida, sest seal on teistsugune veeseadus, õhuseadus, maapõueseadus jne. See kõik ei mõjunud. Neid inimesi peeti teadlastest friikideks, kes loopisid suurepärasele projektile lihtsalt kõikaid kodarasse. Aga mis nüüd välja tuleb? Nüüd tuleb välja, et see projekt on täiesti läbi kukkunud ja me maksame pikki-pikki aastaid selle projekti käigus tekkinud võlgu. Kellel oli õigus, kas poliitikutel, kes lasid ametnikel endale ette kirjutada mingisuguseid arve ja kõrva puhuda ilusat juttu sellest, kuidas me teenime seal miljardeid, või nendel inimestel, kes asja tunnevad?

Me oleme praegu enam-vähem samasuguses olukorras. Meile räägivad sellest asjast inimesed, kes tunnevad transporti ja logistikat, kes on transiidiärimehed, kes oskavad arvutada. Poliitikud ei oska arvutada, nad oskavad ainult hääli kokku lugeda, arvutada nad ei oska. Täna me muide kogesime seda, kuidas lugupeetud peaminister oli saanud tõenäoliselt Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumist, aga võib-olla veel kuskilt ministeeriumist paberi ja luges seal tuimalt maha kõik selle, mis seal kirjas oli. Lugupeetud peaminister, see ei ole poliitiline juhtimine, see on ametnike, mandariinide pilli järgi tantsimine. Mandariinid – ühed, kes istuvad Euroopa Komisjonis, ja teised, kes istuvad meie ministeeriumis, ning kes omavahel kahesuunalist tänavat mööda kenasti suhtlevad – on teile ette kirjutanud oma soovnägemuse sellest asjast. Põhjendus on muidugi väga lihtne: me oleme juba nii palju investeerinud, et enam ei saa taganeda, maksu järeltulevad põlvkonnad meie vead kinni, tühja sellest. Võib-olla on see ka emotsionaalne hinnang, aga ma arvan, et see hinnang on teatud moraaliga seotud, erinevalt sellest emotsionaalsest hinnangust, et mina usun, et nii nagu Soomes, nii ka meil hakkavad asjad minema. Ei hakka! Soome olukord on hoopis teine.

Muide – ma kasutan nüüd Eesti ametnike lemmiksõna – on väga indikatiivne, et ei Poola ega Soome ei ole selle projektiga ühinenud. Uskuge mind, seal osatakse paremini arvutada kui meil. Nad on välja arvutanud, et see asi ei tasu ära, sellepärast nad sellega ei ühine ja sellepärast me ei saagi rongiga otse Berliini sõita. Väga lihtne.

Veel on täna mitu korda jutuks tulnud Via Baltica. Ma ise tõstatasin selle teema. Kui me hakkame ehitama hiigelprojekti nimega Rail Baltic – jällegi on indikatiivne, et meil ei ole sellele asjale isegi eestikeelset nime –, siis ei tule meil ei Tartu–Luhamaa teed ega Via Balticat Iklani, sest kogu raha, tööjõu ja materjali me matame nendesse turbarabadesse ja soodesse.

Palun kolm minutit lisaiega!

16:30 Esimees Eiki Nestor

Kolm minutit lisaiega.

16:30 Mart Helme

Me oleme liiga vaene riik. Ihne maksab topelt, öeldakse. Meil silmad põlevad peas nagu mingisugusel Kaval-Antsul selle õnnetu Euroopa raha järele. Aga me ei anna endale aru, et ihne maksab topelt. Me maksame need vead, need valekalkulatsioonid, kogu selle hambasse puhumise, mida teevad ametnikud, tulevikus mitmekordselt kinni, selle kõik maksavad kinni ka meie lapsed ja lapselapsed. Selles ongi kogu asi. Mitte selles, nagu me ei tahaks raudteed – me tahame raudteed; mitte selles, nagu me ei tahaks kiiret raudteed – me tahame väga kiiret raudteed; mitte selles, nagu me ei tahaks ühendust Euroopaga – me tahame ühendust Euroopaga, mille all me peame silmas Varssavit, Berliini, Pariisi, Brüsselit, Kopenhaagenit, mida iganes. Me tahame seda kõike. Aga me tahame seda mõistliku hinnaga. Mitte nii, et diskussioon tähendab ainult ühte: üks diskussioonipool dikteerib sisuliselt kogu ühiskonnale, mis on õige, mis on vastuvõetav ja mis tuleb ellu viia.

Muide, ei eelmisel ega praegusel valitsusel ei ole tegelikult olnud selle asja tegemiseks mandaati. Seda ei ole rahvalt küsitud, seda mandaati ei ole. Täidesaatev võim ei saa endale seda mandaati kaaperdada, ehkki me näeme, et seda praegu tehakse. See on diskussiooni koht, kas ühiskond annab selleks projektiks mandaadi või ei anna. Aga praegu me näeme, kuidas see mandaat lihtsalt võetakse. Me armastame rääkida demokraatiast, kohe väga palju armastame sellest rääkida. See on tegelikult see koht, kus me peaksime ka sellest rääkima. Mandaati ei tohi kaaperdada, vaid tõepoolest tuleb pidada diskussiooni, kus ei arvestata mitte ainult ametnike antud arve, vaid ka spetsialistide antud arve, sõltumatute spetsialistide antud arve, kui soovite. AECOM ei tähenda sõltumatuid spetsialiste. Keegi,

kes on kinni makstud, ei ole sõltumatu audiitorfirma ega spetsialist. Aga sõltumatuid on võimalik leida. Jällegi, indikatiivne on see, kui tõrksalt kogu selle asjaga tulevad kaasa lätlased ja leedulased, kui palju, ma julgen isegi öelda, sirgema seljaga ja ka omakasupüüdlikumalt nemad selle projekti peale vaatavad. Aga meie oleme nagu pimedusega löödud: seal kuskil on Berliini tuled ja me tormame nende poole, hoolimata sellest, et sinnapoole tormates me kukume ühte põhjatusse turbaauku. Aitäh!

16:32 Esimees Eiki Nestor

Toomas Kivimägi, kodu- ja töökorra seaduse järgi saab läbirääkimistel sõna võtta ainult ühe korra. Keegi ei ole nimetanud austatud Riigikogu liikme Toomas Kivimägi nime. (T. Kivimägi vahele hüüe.) Ma usun, et su hingel kripeldab, aga mul puudub võimalus sulle sõna anda. Sa saaksid mulle ainult protseduurilise küsimuse esitada, aga vaevalt see sinu küsimus mulle on. (T. Kivimägi vahele hüüe.) Kas ongi mulle? Protseduuriline küsimus juhatajale, palun!

16:33 Toomas Kivimägi

Minu küsimus on pigem selles, et ma olen väga murelik, sellepärast et Ernst & Young teeb tasuvusanalüüsi, aga mulle tundub, et see on täiesti mõttetu, sest osa Riigikogu liikmeid ütleb, et see analüüs on rämps ega kõlba. Vaat see on selline murekoht kogu selle arutelu juures. Mina sellepärast neid arve ei kuulutanudki. Vabandust, et see ei olnud protseduuriline küsimus! Ma kasutasin lihtsalt seda võimalust.

16:34 Esimees Eiki Nestor

Küll aga on avaldanud soovi võtta sõna peaminister Jüri Ratas. Palun!

16:34 Peaminister Jüri Ratas

Austatud Riigikogu esimees! Auväärt Riigikogu liikmed! Ma kõigepealt siiralt tänan Riigikogu liikmeid Vabaerakonna fraktsioonist, et te selle teema või selle arupärimise lauale tõite! See, et EKRE tõi 13. detsembril selle teema Riigikogu saali, on, ma arvan, ka kiiduväärt ja viib asja edasi. On paar asja, mida ma tahan ära õiendada. Kõigepealt, selle kolme Balti riigi peaministri ühisavaldusega ei kaasne sisuliselt lisakohustusi. Ma vaatasin selle läbi. Sellega formaliseeritakse seniseid kokkuleppeid, mis on teistes dokumentides, näiteks raudteetrassi kulgemine, eeltööde tegemise kohustus, Euroopa Liidu ja kohalike auditeerimisasutuste võimalus auditeerida jne. Kõik need kokkulepped on tegelikult juba olemas. Nagu ma ütlesin, esimese kokkuleppe sõlmisid septembris 2011 toonased peaministrid. Nüüd paar sõna Monika Haukanõmme küsimuse ja maade aspekti kohta. Ma palusin seda uurida ja natuke uurisin ka ise. Ma saan aru, et praegu on arvestatud nende kruntidega, mida realselt ostma hakatakse, ja on arvestatud nende sihtotstarbega. Teatud juhtudel loodetakse maid vahetades sõlmida ka kokkuleppeid ja ostmise juures arvestatakse 81% ulatuses Euroopa Liidu vahenditega. Paar asja veel. Artur Talviku sõnavõttus oli küsimus, miks sinna Kaunasesse minna. Võib minna ju ka Panevežysesse, seal on minu teada olemas sisetrek, väga oluline objekt, mida võib vaadata. Aga kui tahad head korvpalli näha, siis lähed ikka Kaunasesse. Kui tahad Arvydas Sabonist näha, siis suure tõenäosusega võib teda trehvata Kaunases. Nali naljaks. Edasi, Riia. Loomaaed loomaaiaks, Tallinnas kaelkirjakut ju ei ole, aga tegelikult me saame aru, et Riias on väga palju Eesti ettevõtete harukontoreid. Meil on Lätiga tihedad majandussidemed. Me kõik teame, et kui bussi- või rongisõidul on hea internetiühendus, siis kulub sõiduaeg alati marjaks ära, sest saab tööd teha. Võib lugeda ka huvitavat raamatut, saada laiaast maailmast teada uusi tarkusi. Nii et see ei ole kunagi mahavisatud aeg. Ma ei saanud päris hästi aru, kas sooviti teada, miks me ei kaalu teist trassi läbi Lõuna- ja Kagu-Eesti. Ma panin kirja selle mõtte, et meil on praegu Euroopaga ühendatud raudtee. Ma loodan, et ma sain sellest mõttest õigesti aru. Kui me tõesti tahame rääkida teisest trassist, siis me peame arvestama, et planeerimisprotsess kestab vähemalt viis aastat, kui mitte kauem. Seda esiteks. Teiseks, seniseid Euroopa Liidu vahendeid ei suudeta siis kindlasti tähtajaks ära kasutada. Kolmandaks, senine Euroopa Liidu kaasrahastus kaotatakse. Neljandaks, järgmisel Euroopa Liidu eelarveperioodil Rail Balticu rahastus muutub, selle rahastuse tõenäosus väheneb. Viiendaks on olulised maineküsimused suhtluses teiste Balti riikidega. Ei ole üldse välistatud, et siis peaks Lätile ja Leedule maksma nende tehtud investeeringuid tagasi. See oleks üsna keeruline. Need on need põhjused, miks ei saa seda väga tõsiselt kaaluda. Mereriigi aspekt, mille te sisse tõite, on oluline. Mis siin salata, ma tean, et see on ka Vabaerakonnale

oluline, see signaal on teilt tulnud. Hästi või halvasti, aga me püüame sellega edasi minna. Kaubalaevad Eesti lipu all on loomulikult see eesmärk, millega me tegeleme. Te väitsite, et raudtee on eelmine sajand. No ei ole. Ma arvan, et raudtee on käesolev sajand, eelmine sajand ja ka järgmine sajand. Raudteeliiklus on oluline.

Kas tohib paluda kolm minutit juurde?

16:38 Esimees Eiki Nestor

Kolm minutit lisaega.

16:38 Peaminister Jüri Ratas

Nüüd EKRE-st ning nii Martin Helme kui ka Mart Helme sõnavõttudest. Te avaldasite kartust, et kui Rail Baltic tuleb, siis jäävad kõik teised Eesti raudteevõrguprojektid kõrvale. Ei jää. Valitsus on kinnitanud perioodiks 2014–2020 raudteeinfrastruktuuri (1520 mm) arendamise ja mitmed suured raudteeinfrastruktuuri parendamise tööd, kogusummas 100 miljonit eurot. Olgu öeldud, et valitsus on leppinud kokku lisainvesteeringute programmis suurusjärgus 315 miljonit, kust osa läheb ka taristu heaks. Ma toon teile näiteid: Tapa–Tartu raudtee rekonstrueerimine, Tapa–Narva raudtee rekonstrueerimine, Tallinna–Keila–Paldiski ja Keila–Riisipere raudtee rekonstrueerimise teine etapp, Tallinna–Keila–Paldiski juhtimissüsteemi rekonstrueerimine, samuti AS-i Edelaraudtee infrastruktuuri taristu ja Tallinna–Rapla raudtee rekonstrueerimine. Nii et igal juhul ei tähenda Rail Baltic teiste raudteeühenduste fookusest väljaviimist.

Martin Helme ütles, et mis kiirraudtee see ikka on. Minu teada peaks saama sellel raudteel sõita kiirusega 240 kilomeetrit tunnis. Tallinna ja Pärnu vahel saab autoga sõita kõige rohkem kiirusega 90 kilomeetrit tunnis, tavaliselt aga väiksema kiirusega.

Midagi ei ole salastatud, ühtegi dokumenti ei ole salastatud. Ma saan aru, et see on retooriline lause, aga ma siiski ütlen teile otsa vaadates, et mingeid dokumente ei ole salastatud ega salamahti tehtud. Te ütlesite, et valitsus vahetus, aga midagi pole muutunud. Ma arvan, et muutunud on väga palju. See ei ole kindlasti arvude valitsus, see on see valitsus, kes pöörab oma silmad Eestimaa inimeste ja Eestimaa poole. See, et Eestimaa inimesed iga päev hästi elaksid, on selle valitsuse prioriteet. Aga ma ei saa sellel pikemalt peatuda, sest aeg hakkab otsa saama.

Nagu ma ütlesin, 31. jaanuaril ei teki mingeid uusi kohustusi, ärge seda kartke. Te ütlesite, et me peame hakkama ronge välja ostma. Minu teada peame operaatoreid leidma.

Mis ma tahtsin veel öelda? Härra Herkel rääkis Tartu–Valga suunast. Ma juba andsin vastuse. Seda võib ju kaaluda, aga see on hoopis teine lähenemine, siis me ei räägi enam Rail Balticust. Need kartused, miks seda ei peaks tegema, tõin ma välja. Seda, et valitsus peab saama pildi selgemaks ja asju põhjalikult kaaluma, võtan ma väga tõsiselt. Kui Riigikogu liige nii ütleb, siis me kaalume ja mõõdame veel. Nagu öeldakse, üheksa korda mõõda ja üks kord lõika. Kindlasti on see oluline signaal. Maade ostmise kohta püüdsin ma Monika Haukanõmmele anda praegu selgituse, nii hästi, kui ma nii kiiresti sain seda teha.

Mart Helme ütles, et ma vastasin kõikidele küsimustele nii, et lugesin vastused paberilt maha. Minu meelest vastasin ma kõigile lisaküsimustele, mis saalist tulid, peast, teile otsa vaadates. Püüan tulevikus võib-olla ka kirjalikele küsimustele hakata peast vastama, aga ma arvan, et nii teile kui mulle on mugavam, kui vastatakse otse. Ma väga tänan diskussiooni eest ja soovin jõudu! Aitäh!

16:38 Esimees Eiki Nestor

Peaministri sõnavõttuga on läbirääkimised lõppenud. Ühtlasi sai Artur Talvik vastuse oma fundamentaalsele küsimusele, mida teha Kaunases. Selle päevakorrapunkti arutelu on lõppenud.

2. 16:42 Vaba mikrofon

16:42 Esimees Eiki Nestor

Nüüd algab vaba mikrofon. Jüri Adams, palun! Kas teda ei olegi? Peeter Ernits, palun! Jüri, anna andeks! Peeter Ernits jõudis ette, sinu nimi kadus ära. Aitäh, peaminister! Jõudu! Peeter Ernits, palun!

16:42 Peeter Ernits

Head kolleegid! Palun Jüri käest vabandust, et mina ette jõudsin! Reedel astub ametisse uus Ameerika president. Ma näen praegu hirmu ka paljude silmis siin Toompeal, külma sõja hingus lehvib siingi. Hirm Venemaa ees on meid halvanud pikalt. Alles maabus kolm suurt laeva Bremerhavenis ning 900 vagunit laaditi Abramsi tanke ja muud kraami täis. Ma ei tea, kas need on juba Eestisse jõudnud, aga ilmselt on. See on suurim relvalast, mis on peale külma sõja lõppu Euroopasse jõudnud. Kuigi paljud tahaksid normaalseid suhteid oma idanaabriga, oleme meie siin ikka seda meelt, et õige on oma idanaabri poole klähvida, sest me oleme teadnud, et meie selja taga on Ameerika. Aga nüüd äkki, alates reedest on Valges Majas hoopis teistsugune mees. Mees, kes seab kahtluse alla senised dogmad. Näiteks arvab ta, et NATO on ajast ja arust ning seda tuleb tuunida. (Tõsi, meie kuulume nende viie riigi hulka, kes võiksid esialgu ennast rahulikult tunda.) Ta arvab ka, et Merkel on Euroopa viinud katastroofiolukorda, Brexit ja jõuluturg on kõige selle tagajärg. Edasi, Süürias tuleb koos Venemaa ja Iraaniga islami fundamentalistide vastu võidelda ning Krimm kuulub hoopis Venemaale. Viimast arvamust on uuele presidendile soovitanud tema elukogenud nõunik Henry Kissinger, mitmekordne riigisekretär ka Reagani ajal. Või see arvamus, et Venemaa-vastased sanktsioonid tuleks tühistada. Mida see tähendab? Tuleb nina tuule poole pöörata ja hakata jälle teist juttu rääkima. Ma ootan huviga, kas samad mehed ja naised hakkavad varsti hoopis teist juttu rääkima või läheb kõik vanamoodi, nii nagu on seni harjutud. Aga et mitte pikalt rääkida, tunnistan, et mulle meeldivad naiselikud naised ja munadega mehed. Uus, reedest Valgesse Majja koliv president on munadega mees. Ma hoian talle siiralt pöialt, nii nagu muuseas ka paljud valijad, näiteks Lõuna-Eestist. Nii et edu ja jõudu talle!

16:46 Esimees Eiki Nestor

Jüri Adams, palun!

16:46 Jüri Adams

Härra juhataja! Lugupeetud rahvaesindajad! Tartu Linnavolikogus on kogu aeg olnud 49 linnavolinikku. 1990. aastatel oli Tartu linn jagatud neljaks valimisringkonnaks, nii et igas ringkonnas täideti 12–13 mandaati. Olukord muutus alates aastast 2002. Nimelt, enne seda – ma väga täpselt seda ajalugu ei tea, aga ma arvan, et väga suurel määral on selle taga olnud Reformierakonna tulemusrikas töö – muudeti seadust ja kaotati ära piirangud, kui suured võivad valimisringkonnad olla. 2002. aasta kohalike omavalitsuste valimistel, kui terve Tartu oli üksainus 49-mandaadiline valimisringkond, juhtus niimoodi, et kõige rohkem häält sai Reformierakond, kellel oli juba enne Tartus piisavalt palju võimu. Tartus käis valimas umbes 36 000 valijat ja Reformierakonna nimekirjale anti umbes 14 000 häält. Mis on siin oluline? Oluline on see, kuidas hääled selles nimekirjas jagunesid. Selle nimekirja eesotsas oli mõni aasta varem Tartu linnapeaks saanud Andrus Ansip, kes oli tookord väga populaarne linnapea. Talle anti minu teada natuke alla 9000 hääle. See on erakordne häälte arv, keegi ei ole kunagi Tartu Linnavolikogu valimistel nii palju häält saanud. Kandidaat nr 2 sai 243 häält. Veel kaks inimest said üle 200 hääle. Kõik ülejäänud selles nimekirjas said häält alla kvoodi, alla 170 hääle. Nii et Andrus Ansip läks tookord ise Tartu volikokku ja viis oma häältega endaga kaasa veel vähemalt 20 Reformierakonna kandidaati. Mina nimetaksin seda Ansipi tegemiseks, sest seesama asi hakkab toimuma selle aasta lõpul kohalikel valimistel. See tähendab, et omavalitsuses on üks nimekiri ning igal erakonnal on nimekirja etteotsa mõistlik panna võimalikult populaarne kandidaat ja ehitada kampaania üles selliselt, et võimalikult palju inimesi hääletaks selle esinumbri poolt. See on asi, mida 1993. aastal vastuvõetud kohaliku omavalitsuse volikogu valimise seaduses püüti igal juhul vältida, mis aga praegu paistab kujunevat Eestis kohaliku demokraatia normiks. Kehtiva seaduse järgi on nii, et kui haldusreformi seaduses võtmearvud on 5000 ja 11 000 (nii palju peaks olema elanikke kohalikus omavalitsuses), siis esimesel juhul peaks valimisringkonnas olema vähemalt 17 mandaati ja teisel juhul vähemalt 21 mandaati. See võib pikemas perspektiivis viia proportsionaalse valimissüsteemi allakäigu ja hävimiseni. Kindlasti ei too see kaasa head Eesti demokraatia tulevikule. Ma mäletan, et kui ma olin noor mees, siis oli Tartus väga oluline Vanemuise teatris toimuv. Umbes 1964. aastal oli mingisugune vaidlus Kaarel Irdi üle. Ma mäletan, et üks üliõpilaspoeet, kelle nimi mul praegu meelde ei tule, kirjutas ühe luuletuse, kus oli umbes niisugune värsirida: "Ja teatri peanäitejuhi taeva säravad tähed osutusid teatritelgi katusesse kuritahtlikult torgatud aukudeks." Aitäh tähelepanu eest!

16:51 Esimees Eiki Nestor

Andres Herkel, palun!

16:51 Andres Herkel

Härra esimees! Austatud saali jäänud rahvaesindajad! Ma arvan, et see, millele Jüri Adams siin suurtest valimisringkondadest rääkides osutas, tuleb viia sellesse konteksti, mis puudutab nn kahe tooli seadust ehk Riigikogu liikmete kandideerimist kohalikel valimistel. Hästi suured valimisringkonnad, üleriigilise tähendusega kandidaadid, vähe omavalitsusi – kogu selle asja nimi on tegelikult see, et kartellierakondade üks varjatud eesmärke haldusreformi tehes on saavutada ise võimalikult head positsioonid ja veel kord teha üks katse selleks, et välja suretada valimisliidud, tehes nende konkurentsivõimalused võimalikult keeruliseks.

Võiks pikalt rääkida sellest, miks ei ole otstarbekas jagada 49 mandaati ühes valimisringkonnas ja miks see ei vasta sellele proportsionaalse valimise süsteemile, mis Eestis on tavaks. Ma arvan, et selles süsteemis ei ole mõistlik jagada ühes valimisringkonnas rohkem kui 15 mandaati, ehk kõik need ühendatud suurearvulised volikogud, mis on sellest suuremad ja valitakse ühes valimisringkonnas, ei ole väga mõistlikud.

Vabaerakonnast tuli nüüd välja üks piiks selle kohta, et me tahame astuda samme, mis muudaksid vabade valimisliitude konkurentsitingimused võrdseks erakondade tingimustega. Kui erakonnad saavad riigieelarvest tuge, mida nad võivad kohalike valimiste puhul jagada ka oma kohalikele nimekirjadele, siis see võimalus on valimisliitudelt sootuks ära võetud. Nemad mingit seesugust tuge ei saa ja on *a priori* halvemas olukorras. Nende konkurentsitingimused ei ole võrdsed ega võrreldavad erakondade omadega. See on põhimõtteline ebaõiglus, ebakõla, mida Eesti valimistel ei tohiks olla.

Eilses "Aktuaalses kaameras" oli väga naljakas vaadata, kuidas Reformierakond, keda esindas Valdo Randpere, ja Keskerakond, keda esindas Kadri Simson, seljad kokku panid ja teatasid, et midagi niisugust toimuda ei saa, jäägu see süsteem selliseks, nagu see on, ja ainult Riigikogu erakonnad peaksid sellist toetust nautima. Veel enam imestasin ma siis, kui lugesin hommikul Kalle Muuli mõtteheietust, et selline lähenemine oleks korruptiivne. Ei! Korruptiivne on praegune süsteem, mis teeb ühtedele eeliseid ja jätab teised nendest eelistest ilma. Seda on kindlasti vaja muuta.

Üks asi veel. Küllap me jõuame arupärimistega ka haldusreformi küsimuste juurde. Oleme esitanud küsimusi selle kohta, mis toimub Läänemaaga, ehk kahe valla eraldamise kohta ajaloolisest maakonnast. Mul kraapis kõvasti hinge ja minu õiglustunnet häiris see, kui peaminister eelmisel nädalal ütles, et jah, probleem on küll, aga kohalikud volikogud ju nõndamoodi otsustasid, nad on lõpuks ometi oma otsustes vabad. Siit tekib küsimus, kas kõik need rumalused, mis meile ette antakse, on tõesti vaba tahte kui iseenesest demokraatliku väärtuse abil läbi viidud. Kui demokraatlik otsus on mõistlikkusega vastuolus, siis tuleks seda justkui eeldada. Ma tahan rõhutada, et tegemist on suure ja alasti valega. Ei ole olnud mingisugust vaba tahet olukorras, kus 5000 elaniku kriteeriumiga on omavalitsustele lihtsalt pähe astunud. See on olnud piits ja teine pool on olnud präänik ehk valitsuse autasud vabatahtliku ühinemise eest. Kui me hakkame vaatama kõiki neid rumalusi, mis realiseeruvad ebaloogiliste ühinemiste kujul üle Eesti, siis näeme, et neil ei ole mitte mingit pistmist volikogude vaba tahtega, pigem on siin tegu bolševistliku sunnimehhanismiga. Aitäh!

16:56 Esimees Eiki Nestor

Austatud Riigikogu, esmaspäevane istung on lõppenud. Kohtume homme!

Istungi lõpp kell 16.57.