

Riigikontrolör Janar Holmi kommentaar 12.06.2024 pärast kolme Balti riigi Rail Balticu teemalise ühise ülevaate avaldamist:

Teadlike valelootuste andmist valmimistähtaegade kohta, ilupilte kosmosejaamadega sarnanevatest terminalidest ja videoanimatsioonide, kus rongid mitusada kilomeetrit tunnis tuhisevad, ning muud sarnast oleme Rail Balticu puhul juba piisavalt näinud. Raudteed veel mitte. Millal me Rail Balticut toimivana näha saame, ei saa tegelikult keegi tõsikindlalt väita, sest puudub teadmine, kust ja millal tuleb nende animatsioonide ja piltide pärisellu toomiseks raha. Eesti Riigikontroll on koos oma kolleegidega Lätist ja Leedust nüüd juba kaheksa aastat teinud koostööd, auditeid ja ülevaateid, et eri aspektide auditeerimise ja analüüsimisega toetada Balti riikide ajaloo suurimat ühisprojekti – kolme riiki Poola ja muu Euroopaga ühendama plaanitud raudtee ehitamist ja käikulaskmist – ning hoiatada õigel ajal võimalike ohtude ja karide eest.

Rail Balticu projekti juhtimist vaadates jäi mulje, et tegevuskava asemel on asutud täitma hoopis projekti algusfaasis välja toodud riskide tabelit. Tähtajad pikenevad, maksumus suureneb, hanked ebaõnnestuvad või jäävad oluliselt ajakavast maha jms. Samal ajal on eksitatum ja eksitatakse avalikkust tühjade lubadustega Rail Balticu kasutusse võtmise tähtaegade suhtes või on viivitatum projekti tegeliku olukorra – maksumuse ja käivitamise tähtaja – teadvustamisega avalikkusele. Olgu selleks näiteks lubadus alustada reisirongiliiklust 2031. aastast või siis isegi 2030. aasta detsembrikuust – olukorras, kus raudtee ehitamiseks vajaliku raha allikat ei ole teada. Või siis see, et aastateks 2027 ja 2028, kui väljaöeldud tähtaegu arvestades peaks käima aktiivne ehitustöö, ei ole selleks tegelikult vajalikus mahus raha kavandatud (2024. aasta riigieelarve seletuskirja kohaselt on 2027. aastaks kavandatud 37 miljonit vs 2026. aasta 399 miljonit). Rääkimata sellest, et 2024. aastal ei ole rongide hanget alustatud, kuigi rongide hankimiseks ja kasutuselevõtmiseks kulub hinnanguliselt 8 aastat. Ka raha ei ole rongide ostmiseks planeeritud. Rongide ostmist hinnanguliselt 300 miljoni euro eest peavad kolm Balti riiki ise rahastama.

Kliimaministerium ja OÜ Rail Baltic Eesti peavad suurendama protsessi selgust ja avatust. Projektiga edasiminekuks tuleks anda avalikkusele ja Riigikogule selge ja argumenteeritud info selle kohta, mis aastaks on raudtee väljaehitamine tehniliselt ja rahaliselt realistlik, kuidas jaotub rahastamine aastati ja millised on katteallikad, milline on rongide hankimise tähtaeg ja kuidas seda rahastatakse, millised on raudtee opereerimis- ja hoolduskulud ning milline osa tuleb katta riigieelarvest.

Riigikogu sisuline kaasamine Rail Balticu asjus otsuste tegemisse on oluline, kuna raudteeprojekti rahaline maht on oluliselt suurenenud ja võib tulevikus veelgi suureneda ning see mõjutab ja piirab oluliselt järgmiste aastate eelarvevalikuid kõigis muudes eluvaldkondades. Seetõttu oleks oluline, et ka Riigikogu võtaks seisukoha, kas raudtee tuleb ehitada iga hinna eest või on siiski kuskil piir, kust edasi muutub raudtee ehitamine ebamõistlikuks.

Eestile ei piisa ainult sellest, et Eestit puudutava osa ehitus on tulemuslik. Eestist Varssavisse ja Berliini sõitmiseks on vaja ka seda, et Läti, Leedu ja Poola oma eesmärgid täidaksid. Neil ei ole Berliini sõitmiseks raudtee Eesti osa vaja. Meil nende oma on vaja. Vabariigi Valitsus peab suure tähelepanuga ning kõrgel tasemel meie riiklikke huve nendes riikides kaitsma.

Muidu suureneb üha enam risk, et tulevikus võidakse ajalooraamatutes seda aastaid kestnud Rail Balticu projekti teatrikeelde ümber panduna kirjeldada nii: kõigepealt oli lustlik laulumäng, mis mingil hetkel muutus melodramaatiliseks külajandiks. Sellele järgnes propagandistliku agitbrigaadi kangelaslik etteaste, siis naer läbi pisarate, soomeugrilik dramaatiline sisekaemus ja sellele omakorda pisaraterohke tragöödia. Ja mingil hetkel ilmus lavale teadustaja, kes ütles: „Etendus enam ei jätku, publikule piletiraha tagasi ei maksta.“