

Põdrad üle ökodukti ei lähe, ütlevad jahimehed. Loomulikult lähevad, kui see õigesti ja õigesse kohta ehitada, väidavad Rail Balticu loomastiku-uurijad vastu.

Vivika Veski

Peaaegu miljonieurosel ulukisillal liiguvad vaid seenelised. Nõnda algab uudislugu, mis ilmus mõni aasta tagasi Soome ajakirjanduses. Eesti jahimehed kardavad, et midagi sarnast võib juhtuda ka Eestis pärast Rail Balticu ökoduktide valmimist.

Yle uudisterubriigis 2014. aasta septembris ilmunud loos vaadeldakse ulukisilda Lahtist veidi põhja pool Vierumäel. Seal ütleb põdrauurija, et enamik ökodukte ei tööta, kuna ulukid kardavad sildu. Ta lisab, et toimivad hoopis altpääsud. Samuti tõdeb ta, et kuna ehitusel hoitakse raha kokku, tehakse sillad enamasti liiga kitsad. Samas väidab silla projekteerija, et nad jälgisid silda poole aasta jooksul pärast valmimist ja nägid seal kõigi imetajarühmade jälgi, sealhulgas põdra omi. Ajuti-selt üleval olnud kaamerasse ühtegi põtra jäänud pole.

Eestis seni ainsa, olulisema sihtliigina põdra jaoks rajatud Kolu ökodukti tihedaim kasutaja on kass, selgus peaaegu kaks aastat väldanud seire käigus. Kassid jätsid ökodukti liivaribale oma jälgi 542 korral, järgnesid rebased 516 korraga. Põder kolm aastat tagasi valminud roherajatist kasutanud ei ole. Samas peetaksegi selliste rajatiste sissetöötamise ajaks viit aastat.

Mullu kevadel vahendas Soome ajakirjandus rõõmsamat pilti, kui seelses jahiajakirjas ilmus lugu, kus ajakirjanik kõnnib koos jahimehega Lohjanharju rohesillal ja silmab seal nii valgesabahirve kui ka põdra jälgi. Jahimehe sõnul võtavad hirved üsna kiiresti ülekäigu omaks, põdrad hoopis aeglasemalt.

Eesti põder tahab näha horisonti

Eestis plaanitakse 210-kilomeetrisele Rail Balticu raudteele rajada 26 ökodukti, millele lisanduvad erilahendusega sillad. Raplamaale on suurulukitele planeeritud seitse läbipääsu, neist kuus ökodukti.

Rail Balticu planeeringu jaoks viis loodus- ja loomastiku-uuringud läbi Tartu Ülikooli võrsefirma OÜ Rewild, mida juhib terioloog Jaanus Remm. Raplamaa Sõnumitelt ökoduktiküsimuse saamise ajal viibis ta parasjagu Soomes konverentsil, kus käsitleti looduse ja inimese kooselu.

„Seega oli hea võimalus



Eestis seni ainus, olulisema sihtliigina põdra jaoks rajatud Kolu ökodukt.

Foto: SIIM SOLMAN.

Kuidas põder üle Rail Balticu pääseb

siinsetelt kolleegidelt vahetult uurida, kuidas Soome maanteedele rajatud ulukiläbipääsud toimivad,” ütleb Remm. „Selgus, et põdrad kasutavad ökodukte sageli ja meelsasti. Hea on teada, et Soome ulukilahendused on planeeritud samadel alustel kui need, mille planeerisime Rail Balticu trassile. Peale selle kaasasime protsessi Rootsi kogemuse ja kompetentsi. Seega on alust arvata, et meie raudteeplaan on hästi tehtud.”

50-aastase kogemusega jahimeest Tiit Tammsaart Põhjamaade näited ei veena. Tema algatusel võttis teema eelmise aasta lõpus üles ka Eesti Jahimeeste Selts (EJS), mille juhatusse Tammsaar kuulub.

Kuigi Kolu ökodukt on seni menukaim kasside seas, oli sealt suve lõpu seisuga üle käinud kokku üle 2000 looma, sealhulgas metssigu, metskitsi, kährikuid, jäneseid, hunte ja vähemalt üks ilves.

„Teadlased ütlevad, et põder peab nägema horisonti, kuhu minna, aga nõlvast üles minnes näeb ta ainult taevast. Soomes pidid põdrad tõepoolest ka kaljude vahelt ennast läbi pressima, aga Eesti põder on lausksmaa loom,” räägib

Tammsaar.

Ka jahimeestele loomaüle-pääsudest rääkimas käinud rohevõrgustiku uurija Val Rajasaar ütles, et Eesti loodusliku eripära tõttu ei saa teiste maade kogemust eeskujuks võtta.

Põdra nõlvapeltus kui hüpotees

Jaanus Remm suhtub väitesse, et põder ei taha nõlvast üles minna, kui hüpoteesi, millele leidub kinnitust vaid vähesel määral. Loomateadlase sõnul ei ole Eestis seda teemat uuritud, kuna seni pole vaja olnud.

Eestis on enamjaolt lausksmaa ja loomad on sellega harjunud. Samuti ei kipu nad üldjuhul tehisonõlvadel ronima. Samas looduslike nõlvu nad möödapääsmatult ei väldi. Põtru elab ju ka künklikel

aladel Lõuna-Eestis, Kõrvemaal jm.

„Eks põder suure loomana eelistab tõepoolest käia lamedal maal, see on talle energeetiliselt lihtsam. Ja süüa leiab ta ka alt rohkem. Sellepärast liigub ta all roh-

kem, aga kui on vaja, saab üle loodusliku nõlva mindud küll. Loomulikult on looduslik nõlv teistsugune kui ökodukt,” arutleb Remm. Ta mõonab, et mõni argument tõepoolest toetab põtrade pelgust tehislake nõlvade suhtes, aga väide ei ole lõplikult tõestatud.

Kuigi Kolu ökodukt on seni menukaim kasside seas, oli sealt suve lõpu seisuga üle käinud kokku üle 2000 looma, sealhulgas metssigu, metskitsi, kährikuid, jäneseid, hunte ja vähemalt üks ilves.

Remm teab, et ilves on tehiskirjanduse suhtes tundlikum kui põder. Ta nimetab veel põhjusi, miks mitte heitada Kolu ökodukti esialgselt läbikukkumisest põdrasillana: see on Eestis esimene, polnud kogemust, samuti on see üsna kitsas, kasutatavat laiust on kõige kitsamas kohas 22 meetrit, standardsoovitust on 50–80 meetrit.

„On siiski kitsamaid ülepääse ka, mis töötavad, ka Põhjamaades,” lisab ta.

Ta selgitab, et ulukiülepeäse on mitut liiki. Ökodukt ühendab ökosüsteemid kahel pool teed ja selle peal on samuti ökosüsteem – kõrghaljastus, väikesed veekogud. Ökodukt ühendab kõik elustikurühmad, sealhulgas põdrad, konnad, puud ja rohud.

Rohesillad on tehtud vähematele liikidele. Näiteks põdra jaoks ehitatud rohesillal

ei pea olema veekogusid ega kõrghaljastust.

Peale selle võib ühitada inimeste või sõidukite jaoks tehtud silla loomasillaga. Sel juhul on sõidutee või kergliiklustee kõrval haljastatud ala. See Soome ulukisild, kus kaamerasse jäid peamiselt inimesed, ongi viimast tüüpi. Vierumäe sild on pealegi väga kitsas, vaid kümme meetrit lai.

Soomes on mõnes kohas meelitatud põtru rohesilda kasutama ka peibutava lõhnaga.

Ökodukti asemele altpääs

Eelmise aasta lõpus saatis EJS majandus- ja kommunikatsiooniministeeriumile kirja, kus juhib tähelepanu, et raudteetrassi laustarastamine on kõige suurem keskkonnamõju, kuid taradest saaks loobuda, kui rongide kiirust vähendada. „Ulukite rändeteede sulgemine võib kaasa tuua tagajärgi, mille likvideerimine võib hiljem olla kordi kallim, kui hästi kavandatud lahendused täna,” kirjutab EJS-i president Margus Puust. Vaatlustulemuste põhjal põdrad ökoduktist üle käima ei hakka, viitavad jahimehed. Nad pakuvad välja variandi ehitada osa ristumisi laiema ja kõrgema, nii et suured sõ-

ralised ning põllumajandus- ja metsatehnika saaksid liikuda raudtee alt maantee kõrvalt.

Majandus- ja taristuminister Kadri Simson vastas, et Rail Balticu loomastiku-uuring oli väga põhjalik ning et kiirust raudteel vähendada ei ole võimalik, kuna see on Balti riikide vahel kokku lepitud. Sellegipoolest uurivad ministeerium ja tehnilise järelevalve amet alternatiive laustarastamisele, kinnitab Simson.

„Meie idee on, et leiame tasakaalu,” ütleb Tammsaar. „Jätame mõne ökodukti ära, ehitame selle asemel viadukti, kus rong läheb pealt ja auto alt.” Raudteeplaneerijad ütlevad, et raudtee tõstmine on ruumimahukas ja kallis. Jahimehed pakuvad aga, et võib siis maantee süvendisse viia. „Jah, mõnes kohas on see põhjaveele halb, aga ei peagi igale poole tegema,” ütleb Tammsaar.

Kui vaja, tuleb parandada

Raplamaa lõunaosas läbib Rail Baltic Vahe-Eesti metsavööndit – Järvakandi ja Tootsi piirkonnas. Jaanus Remm kinnitab, et see on suurulukite jaoks kõige olulisem piirkond, mis ühendab Lääne-Eesti ülejäänud Eestiga. Nabala kanti jääb rohekoridor, mis ühendab Põhja-Eesti populatsioone omavahel. Loomastiku jaoks oluline piirkond on veel Lõuna-Pärnumaal.

Remm ütleb, et kõige parem on, kui Rail Balticu trassile tulevad nii tarakatkestused kui ka ökoduktid. „Tarakatkestusi soovitasime metsade piirkonnas, kus inimesi väga ei liigu.”

Sellegipoolest tunnistab Remm, et nad ei saa sajaprotsendilise kindlusega lubada, et kui kõiki nende soovitusi järgida, siis mingit ohtu loodusele ei ole. „Meil pole Eestis sellist raudteed ja isegi kui oleks, oleks see teises kohas, ja alati on keskkonnamõju olemas. Paratamatult peame rohkem või vähem teadmatuses toimetama,” nendib ta. „Või siis me ei teegi midagi. Niimoodi ei saa ka elada.”

Ta kinnitab, et nad nägid oma töörühmaga kõvasti vaeva, et muu maailma kogemus kokku koguda ja asi hästi detailselt erinevate nurkade alt erinevate liikide jaoks läbi mõelda.

Remm lisab, et selliste suurte projektide puhul on järeelseire oluline. „Kui järeelseire käigus selgub, et midagi on pahasti, tuleb olla valmis hiljem parandusi tegema,” ütleb loomateadlane.

Kasutatud allikad

<http://yle.fi/uutiset/3-7493885>
<http://digijahti.fi/lue/digi-jahti-52016/vilskett-lohjanharjun-vihersil-lalla-riista-aidatut-valtatiet>
<http://www.kaakonkulma.fi/2017/02/02/ensimmainen-patka-uutta-tieta-kaytoon-lahiaikoina/>