

Lp Kristen Michal
Eesti Vabariigi peaminister
press@riik.ee

Lp Kuldar Leis
Kliimaministeerium, taristuminister
info@kliimaministeerium.ee

Lp Hendrik Johannes Terras
Regionaal- ja Põllumajandusministeerium, Regionaal- ja põllumajandusminister
info@agri.ee

Lp Erkki Keldo
Kliimaministeerium, Energeetika- ja keskkonnaminister
info@kliimaministeerium.ee

Lp Martin Herem
Kaitseministeerium, kaitseminister
info@kaitseministeerium.ee

Lp Igor Taro
Siseministeerium, siseminister
info@siseministeerium.ee

Lp Siim Suursild
Pärnu Linnavalitsus, linnapea
linnavalitsus@parnu.ee

riigikogu@riigikogu.ee
arvamus@delfi.ee
anvar.samost@postimeesgrupp.ee
siiri.eral@parnupostimees.ee
toomas.pott@err.ee

Pärnumaa ettevõtete katusorganisatsioonide MTÜ Pärnumaa Ettevõtete Koda ja MTÜ Destination Pärnu avalik pöördumine Eesti Vabariigi Valitsuse ja Riigikogu poole

Austatud EV peaminister, ministrid, riigikogu liikmed ja esindajad

Balti riikide peaministrite otsus siduda Rail Balticu (edaspidi ka RB) põhitrassi valmimine Euroopa Liidu järgmise, 2028–2034 eelarveperioodiga ja Tallinn – Pärnu trassiosa valmimise edasilükkamine minimaalselt kahe aasta võrra tõukab Pärnumaa ettevõtjad ning kogu siinse regionaalarengu ning investeerimiskeskonna tõsise usalduskriisi ja talutavuse lävele.

EV strateegilistes arenguplaanides ja kavades ning käesolevalt menetletavas Üleriigilises planeeringus 2050 on Eesti eri piirkondade tasakaalustatud areng seatud regionaalpoliitiseks prioriteediks. Seni on tagant järele oldud sunnitud tõdema, et seatud eesmärgid ei ole kaugeltki täitunud, pigem on ebavõrdsus süvenenud ja seda peaasjalikult valdkondlike strateegiate ja lühialaste poliitiliste otsuste tegeliku eelistamise tõttu. Nii on lükkunud aastakümneid edasi ka Via-Baltica õigeaegne ja vajadusest lähtuv arendamine. RB ehitamise viibimine töötab igapäevaselt vastu kogu piirkonna kaitsetööstuse, roheenergeetika ja ringmajanduse, puhkemajanduse, töötleva tööstuse, aga ka elukeskkonna üldise arengule. Seejuures võimendab selline hoolimatus ja lühinägelikkus otseselt piirkonna rahvastiku arvulist ja vanuselist koosseisu, millel on kaugelt pikaajalisem negatiivne majandusmõju kui seda on hetkeline ja näiline pisut „kobedam“ valimiseelne eelarvepilt.

Kõnealusele regionaalarengu seisukohalt mõistetamatule kosmeetikale viidates jääb Pärnumaa ettevõtjatele arusaamatuks suurusjärgudelt võrreldavate mugavusvaldkonna investeeringute stoiline jätkamine seal, kus edasilükkamine ei looks mingit või märkimisväärset negatiivset majanduslikku ehk regionaalset mõju. Nimetatu valguses tundub senine regionaalplaneerimine tegeliku lühikesse vaate käitumismustri taustal lausa silmakirjalikuna.

Väljendame Pärnu ettevõtete ja ettevõtjate nimel Tallinn–Pärnu Rail Balticu ühenduse valmimise aastasse 2032 edasilükkamise otsuse üle sügavat rahulolematust ja pettumust. Nagu öeldud, ei ole tegemist üksnes ühe taristuprojekti ajakava muutmisega. Otsusel on otsene negatiivne mõju Pärnumaa ettevõtluskeskkonnale, erainvesteeringutele, turismiekspositsioonidele, tööjõu liikuvusele ja Eesti regionaalse arengu eesmärkide saavutamisele.

Tallinn–Pärnu ühenduse edasilükkamist ei saa põhjendada üksnes Läti mahajäämusega. Pärnu ühendamine Tallinnaga on Eesti enda regionaal-, majandus- ja transpordipoliitiline valik. Pärnu on aastaid oodanud infraprojekti valmimist ning rongiühenduse taastumist Kesk-Eesti ja pealinnaga, rääkimata võimalusest liikuda teises suunas ka Euroopasse. Pärnu suunal puudub rong juba 8 aastat, mida asendab (kohati äärmiselt) ajamahukas bussiliin. Jääb mõistetamatuks otsus lükata Rail Balticu Tallinn–Pärnu rongikoridori valmimise aeg veel 2 aastat edasi aastasse 2032.

Ettevõtjad saavad aru, mis tähendab majanduslik mõtlemine, kuid see on ka põhjus, miks Pärnu ettevõtjad ei saa nõustuda rongiliini ohverdamisega paari komakoha paranduseks eelarves, sest suures pildis annab see majandusarengule ja ettevõtluskeskkonnale veel suurema tagasilöögi. Regionaalpoliitika mõistes on see ääretult kaalukas möödalask. Ettevõtjad on teinud juba suuri investeeringuid ja võtnud olulisi finantsriske antud infraprojekti peatse valmimise eeldusel. Projekti edasilükkamisega demonstreeritakse aga nüüd ettevõtetele siin ja välisriikides (potentsiaalsetele välisinvestoritele) poliitilist ebastabiilsust ja ettevõtluskeskkonna nõrkust. Ühtaegu ilmestatakse antud otsusega suhtumist regionaalpoliitikasse – lühiajaline eelarve lappimine õigustab Tallinnast väljapoole jäävate asumite arengu stoppamist. Vaid korralikud ühendused (maanteed, rong ja buss) võimaldavad elu regioonides ja on äärmiselt kahetsusväärne näha riigi poolt ükskõiksust infrastruktuuri ülesehitusel, et võimaldada oma kodanikel elada oma kodudes, kui kaugel need ka tömbekeskustest asuvad, ja käia tööl kus soovivad. Ühtlasi võime olla täiesti kindlad, et praegune lühiajaline eelarve parandus läheb meile kui riigile kordades kallimaks juba 4 aasta pärast, sest kõik kulud kasvavad. Teadupärast on tänaseks, st seitsme aastaga toimunud projekti 4-kordne maksumuse tõus (ca 6 mld eur -> ca 24 mld eur). Lisaks antud kulule on teadmata, millised kahjud tekivad tänaseks tehtud äriotsustest ettevõtjatele või samamoodi edasi lükatud investeeringute tõttu saamata jäänud tulu.

Rail Baltica tähendus ei piirdu majandus- ja regionaalpoliitikaga. Eesti, Läti ja Leedu valitsused kinnitasid alles 22. septembril 2026 ühises deklaratsioonis, et Rail Baltica on strateegiline investeering julgeolekusse, sõjalisse liikuvusse, ühenduvusse ja konkurentsivõimesse. Seetõttu tuleb Tallinn–Pärnu ühenduse edasilükkamise mõju hinnata ka riigi julgeoleku ja kaitsevõime seisukohast. Olukorras, kus

riik ise on asunud Pärnumaale Ermistule kaitsetööstuspargi arendamisesse investeerima, on mõistmatu, miks sellises olukorras lükatakse edasi strateegilise tähtsusega transporditaristu valmimist. Kaitsetööstuse konkurentsivõime ei sõltu ainult tootmishoonetest, vaid kogu neid ümbritsevast taristust, tarneahelatest ja ligipääsetavusest. Kui riigi eesmärk on kujundada Pärnumaast üks Eesti kaitsetööstuse olulisi keskusi, peab seda toetama ka kaasaegne ja töökindel ühendus ülejäänud Eesti ja Euroopaga.

Palume tungivalt vaadata uuesti läbi otsus Tallinn–Pärnu lõigu 2032. aastasse nihutamisest ning ennistada viimane varasem valmimisaasta 2030.

Rail Balticu põhikoridor suurprojektina lükkub paratamatult teiste riikide tegevusest mõjutatuna, kuid oma riigi sees on meil võimalus ja võimekus otsustada iseseisvalt, et hoolitseda oma elu- ja ärikeskkonna, hariduse, tööjõuliikumise, turismi arengu eest ning tagada ettevõtetele ja kodanikele elukvaliteet, mida on väga kaua lubatud ja õigustatult oodatud. Tallinn–Pärnu raudtee ei ole Pärnu projekt. See on sügavalt Eesti regionaalse konkurentsivõime ning piirkondi pisutki võrdsemalt kohtlemise projekt.

Lugupidamisega,

Kadi Kuuskmann
Keit Nestor
Andres Sooniste

Margus Randmäe

MTÜ Pärnumaa Ettevõtete Koda
Juhatus

MTÜ Destination Pärnu
Juhatuse nimel

Pärnumaa Ettevõtete koda ja Destination Pärnu koondavad endas üle 130. Pärnumaa ettevõtte sh enamik puhkemajanduse, töötleva tööstuse, kultuuri, logistika, transpordi, metsamajanduse äriühinguid, aga ka maakonna teisi kultuuri, spordi ja asumiseltse ning katusorganisatsioone, mille mõju ja ulatus on kaugelt üle liikmete koguarvu.