

Pärnu ei vaja uut lubadust, vaid rongi väljumiskuupäeva

Austatud peaminister Kristen Michal

Pöördun Teie poole Pärnu linnavolikogu liikme ja endise linnapeana. Pöördun linnast, mille jaoks Rail Baltica ei ole abstraktne Euroopa taristuprojekt ega üksnes number riigieelarves. Pärnu jaoks on tegemist pikki aastaid oodatud võimalusega saada kiire ja kaasaegne ühendus Tallinna, aga ka Läti, Leedu ja ülejäänud Euroopaga.

Pärnule on seda ühendust aastaid lubatud.

Eialgu räägiti rongiühenduse valmimisest juba **2026. aastal**. Hiljem sai eesmärgiks 2030. aasta. Veel hiljuti kinnitasid Eesti riigi esindajad, et 2030. aasta on jätkuvalt siht ning Tallinna–Pärnu ühendus võiks käivituda isegi varem. Räägiti ka konkreetsest eesmärgist jõuda Tallinnast Pärnusse alla tunniga.

Nüüd on olukord muutunud. Kolme Balti riigi peaministrite äsjase kokkuleppe kohaselt peaks Rail Baltica põhitrass valmima järgmise Euroopa Liidu eelarveperioodi jooksul ehk aastatel **2028–2034**. Senine konkreetne 2030. aasta eesmärk on seega muutunud oluliselt ebamäärasemaks.

Pärnu jaoks ei ole see pelgalt tehniline ajakava muudatus.

See puudutab otseselt meie linna arengut ja usaldust Eesti riigi vastu.

Pärnu linn, Pärnumaa elanikud ja siinsed ettevõtjad on riigi antud lubadustega arvestanud. Rail Baltica on olnud osa linna pikaajalistest arenguplaanidest. Selle ümber on kavandatud taristut, reiserminali ja kogu linnaruumi. Ettevõtjad on teinud investeerimisotsuseid teadmise, et Pärnu ühenduvus paraneb.

Paar näidet. Vaid ühest Pärnu jaoks olulisest sektorist, milleks on turism. Pärnusse kerkib hotell-konverentsikeskus, mille valmimist ootame 2027. aastal. Planeerimisel on veel vähemalt kolm hotelliarendust, mille puhul on arvestatud Pärnu parema ühenduvusega. Need otsused ei sünni tühjale kohale – nende taga on usk riigi pikaajalistesse arenguplaanidesse.

Seetõttu tuleb küsida: milline on riigi vastutus siis, kui riik ise muudab neid eeldusi, millele inimesed, ettevõtjad ja kohalik omavalitsus on oma otsuseid rajades tuginenud?

Mõistan argumenti, et Rail Baltica ehituse pikema aja peale jaotamine võimaldaks kasutada rohkem Euroopa Liidu raha ning vähendada Eesti omaosaluse koormust lähiaastatel. Euroopa raha maksimaalne kasutamine on kahtlemata mõistlik eesmärk. Kuid üksnes sellest ei piisa, et pidada projekti edasilükkamist Eesti jaoks kasulikuks.

Euroopa raha ei ole tasuta, kui selle ootamine lükkab edasi raudtee majandusliku kasu, suurendab ehituse kogumaksumuse riske ja jätab strateegilise ühenduse veel aastateks rajamata. Praegu ei ole avalikkusele esitatud terviklikku arvutust, mis näitaks, milline on 2034. aastaks valmiva Rail Baltica tegelik kogumõju võrreldes 2030. aastaks valmiva ühendusega.

Me ei tea, kui palju maksavad neli täiendavat aastat ehitushindade kasvu, saamata jäänud majanduslikku kasu ja edasi lükatud investeeringuid. Samuti ei ole järgmise Euroopa Liidu eelarveperioodi Rail Baltica rahastus täna lõplikult kokku lepitud. Seetõttu tuleb küsida, kas on põhjendatud aeglustada praegust ehitust kindlama tänase rahastuse asemel lootusega, et vajalik raha on tulevikus olemas.

Rail Baltica ei ole tavaline riigieelarve kulu. See on pikaajaline investering Eesti majandusse, ühenduvusse ja julgeolekusse. Selle mõju ei alga alles päeval, mil esimene rong üle piiri sõidab.

Kindel ajakava mõjutab juba täna ettevõtjate investeerimisotsuseid, logistikat, turismi, tööjõu liikumist ja piirkondade arengut. Pärnu arengut mõjutab see kõik aga eriti olulisel määral.

Samuti on Rail Baltica üks Eesti sõjalise mobiilsuse ja Euroopa ühenduvuse olulisi projekte. Kui peame vajalikuks tugevdada Eesti julgeolekut ja sidemeid Euroopaga, siis tuleb hinnata ka seda, mida tähendab strateegilise taristu valmimise edasilükkamine.

Eesti ei saa Rail Balticat loomulikult ehitada üksi. Läti ja Leedu edenemine on oluline ning kogu trassi toimimine eeldab Balti riikide koostööd. Kuid naabrite võimalik mahajäämus ei peaks tähendama seda, et Eesti enda ehitustempot tuleb vähendada.

Eriti ei tohiks selle tõttu jääda ootama Pärnu.

Kui Tallinn–Pärnu lõiku on võimalik varem kasutusele võtta, tuleb seda teha nii kiiresti kui võimalik.

Pärnu vajab kiiret ühendust Tallinnaga mitte ainult mugavuse pärast. Me vajame seda ettevõtluseks, tööjõu liikumiseks, hariduseks, turismiks ja kogu piirkonna arenguks. Pärnu on Eesti suurima pindalaga linn ning Pärnu hea ühenduvus mõjutab kogu Pärnumaa ja Lääne-Eesti arenguvõimalusi.

Pärnu konkureerib samal ajal Tallinna ja Tartuga riiklikult tähtsa objekti staatuses oleva multihalli nimel, mille üks keskseid mõtteid on samuti hea ühenduvus – Tallinnaga, Tallinna kaudu Helsingiga ning lõuna suunas Riia ja sealt edasi Euroopaga.

Sellises olukorras ei saa riik ühelt poolt rääkida Pärnu arengupotentsiaalset ja investeeringutest ning teiselt poolt muuta selle arengu ühe olulisema eelduse – kiire ühenduvuse – tähtaega ebamääraseks.

Seetõttu on minu küsimused Teile konkreetsed.

Kas Eesti valitsus kinnitab, et Tallinn–Pärnu kiire raudteeühendus valmib enne kogu Rail Baltica põhitrassi lõplikku valmimist?

Milline on konkreetne tähtaeg, millal saab Pärnu inimene reaalselt sõita kiire rongiga Tallinna?

Millal saab Pärnust kiire rongiga Läti ja sealt edasi Euroopasse?

Millise arvutuse põhjal on valitsus jõudnud järeldusele, et aeglasem ehitustempo ja võimalik valmimine 2034. aastal on Eesti maksumaksjale kokkuvõttes soodsam kui 2030. aasta eesmärgi hoidmine?

Milline on valitsuse plaan juhul, kui järgmise Euroopa Liidu eelarveperioodi Rail Baltica rahastus ei kujune loodetud mahus?

Ei mina ega me, pärnakad, nõua erikohtlemist ega seda, et Pärnu ühendus ehitataks teiste arvelt.

Me nõuame, et Eesti riik peaks kinni oma sõnadest.

Pärnu ei vaja enam uusi üldsõnalisi lubadusi.

Pärnu vajab **konkreetsed tähtaegu, toimivaid ühendusi ja selget vastutust.**

Rail Baltica puhul ei ole küsimus ainult raudteest. Küsimus on selles, kas Eesti riigi antud lubadused on midagi, millele inimesed ja ettevõtjad saavad oma tulevikku kavandades päriselt toetuda.

Lugupidamisega

Kristel Voltenberg, Pärnu linnavolikogu liige, Pärnu endine linnapea