



KLIIMAMINISTEERIUM

Veiko Kommusaar
Siseministeerium

Teie 31.05.2023 nr 9-8/5-1

Meie 22.08.2023 nr 4-11/23/2349-2

Riigipiiri ületamise piiramise mõjudest

Austatud härra Kommusaar

Koidula piiripunkti võimaliku sulgemise otsuse kaalutlemisel palume muu hulgas arvestada alljärgnevate asjaolude ja mõjudega. Eeldame, et lõplik valitsuse tasandi kaalutusotsustus tugineb riives ametkondade tagasisidel ja mõjudel kogumis.

1. Teehoid ja taristu

Teedevõrgu hoiu ja liikluse korraldamise vaatest on üldjuhul eelistatum raskeveokitega veosevedu piiripunktidest mööda põhimaanteed. Transpordiameti tagasiside põhjal on talvisel perioodil suuri probleeme raskeveokite liiklemisega riigi kõrvalteedel ning vaatamata asjaolule, et Luhamaalt Koidulasse minevatele kõrvalmaanteedele on kehtestatud talvine seisunditase 2, tekib tugevama lumesaju korral veokitel tõusudest ülesaamisel tõsisemaid probleeme. Juba väike lumekogus tee peal tekitab talverehve mittekasutatavatele veokitele liiklemise probleeme eelkõige Euroopa ja Venemaa vahelises liikluses ning sellest vaatest on Luhamaa piiripunkti kasutamine kindlasti eelistatum. Samuti paraneks liiklusturvalisus ja väheneks negatiivne keskkonnamõju kõrvalmaanteedel ning piirkonna elanikele, kui nendel teedel liiguks vähem raskeveokeid. Teisalt on teede hooldusklasside liigitus seotud liikluskoormusega, selle alanemisel vähendatakse üldreeglina ka tee hoolduse taset, mis omakorda võib negatiivselt mõjutada kohalike inimeste liikumisi. Eeltoodud riski vältimiseks on võimalik teha ka administratiivseid erandotsuseid tee senise hooldusklassi säilitamiseks.

Transpordiameti hinnangul vajab Koidula piiripunkti Venemaaga ühendav sild ulatuslikumaid remontööde, mistõttu alustas Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium (MKM) 2019. aastal Venemaa Transpordiministeeriumiga läbirääkimisi riike ühendava silla kapitaalremondi teostamiseks, Transpordiamet kavandas vastavalt uue silla ehitamist. Läbirääkimised Vene poolega katkesid seoses Venemaa sõjalise agressiooniga Ukrainas ning keskpikas ajaperspektiivis ei näe me seetõttu poliitilisi eelduseid läbirääkimiste jätkamiseks, ega ka sillal oluliste remontööde teostamiseks. Sõltuvalt silla seisukorra edasisest halvenemisest ei ole 5 aasta perspektiivis välistatud eelkõige raskeliiklusele teatud ulatuses piirangute seadmise vajadus.

Kaasnevalt tuleb arvestada sellega, et Venemaa Transpordiministeerium teavitas 2019. aastal MKM-i plaanist teostada lähiaastail ulatuslikum Ivangorodi piiripunkti rekonstrueerimine ning vastavalt liikluse ümbersuunamise vajadusest teistesse Eesti-Venemaa piiripunktidest, sh Koidulasse. Venemaa ametkonnad pole meid seniajani teavitanud piiripunkti rekonstrueerimise täpsematest plaanidest, ulatusest ega ka ajakavast, kuid mitteametliku informatsiooni kohaselt on käimas menetlus hankelepingu sõlmimiseks ehitustöövõtjaga ning ehitustööde alguseks olevat kavandatud 2024. aasta esimene kvartal.

Seetõttu palume Siseministeeriumil teha mõjuhindang stsenaariumile, kus lisaks Koidula piiripunkti sulgemisele ka Narva piiripunkti kaudu liiklus katkeb ning millised mõjud omakorda kaasneksid võimalikust liikluskoormuse kasvust Luhamaa piiripunkti töö korraldamisele, tehnilistele võimekustele ja läbilaskevõimele. Seondult vajaks kõnealune stsenaarium lisaks laiemat mõjuhindangut kaupade ja

inimeste liikumisele, ettevõtlusele ja ka keskkonnale. Kliimaministeerium kindlasti ei saa nõustuda tekkiva olukorraga, kus veokite ootejärjekorrad ulatuvad väljaspoole selleks ettenähtud ootealasid ja pikenevad teede äärde, mis omakorda tooks kaasa nii keskkonna kahjud, liiklusohutus- kui üldise turvalisuskeskkonna halvenemise piirkonnas.

2. Transpordiühendused-logistika

- Sõitjatevedu

Koidula piiripunkti läbib kaks Eesti veoettevõtja poolt teenindatavat rahvusvahelist bussiliini (Tallinn-Pihkva), mis muuhulgas ühendavad ka Eesti-siseselt Kagu-Eesti erinevaid piirkondi (nt Räpina, Värskas, Värskas Sanatoorium, Koidula). Kuivõrd tegemist on kommertsalustel tegutsevate liinidega, siis kõnealustele veoteenustele on olemas kriitiline sõidunõudlus. Piiripunkti sulgemisega kaasneb kõnealuste liinilubade tühistamine ja vastavalt piiriülese veoteenuse lõpetamine. Seega siseriiklike liikumisvõimaluste säilitamiseks tuleb riigil avaliku teenindamise lepingute alusel käima panna uued liinid, mis eeldab täiendavaid riigieelarvelisi vahendeid. Arvestades, et siseriiklik ühistranspordi korraldus kuulub Regionaal- ja Põllumajandusministeeriumi haldusalasse, saavad täpsema riigieelarve mõju välja tuua nemad. Lisaks märgime, et alternatiivsetel marsruutidel uute rahvusvaheliste bussiliinide avamine sõltub edaspidi nii Venemaa Transpordiministeeriumi „suvaotsusest“ kui ka vedajate majanduslikest kaalutlustest, olulisemalt pikem liinimarsruut (nt Luhamaa kaudu) tähendab märkimisväärset aja- ja rahalist lisakulu, kaasnev pilethindade tõus ei pruugi vastata sõitjate maksevõimele ning on suur tõenäosus, et piiriülese ühistranspordi veoteenuse osutamine piirkonnas lõpetatakse. Võttes muuhulgas arvesse, et Petserimaa ja Setomaa on omavahel tihedalt ajalooliselt seotud, siis piirkonna just vähemkindlustatud inimestele, kes täna kasutavad ühistransporditeenust (sh sugulussidemete, haudade korrastamise ajendil), võib see kaasa tuua hädapäraste liikumisvõimaluste ära kadumise.

- Veosevedu

Eesti veoettevõtjaid ühendav Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioon väljendas meile Koidula piiripunkti sulgemise perspektiivi kohta selgelt mittetoetava seisukoha. Tuuakse välja Peterburi ühendustee pikenedamisega lisanduvaid lisakulutusi ja negatiivseid keskkonna mõjusid, eelkõige osundatakse aga riskile, et Ivangorodi piiripunkti võimaliku sulgemise järgselt jääks Eesti-Venemaa maanteetranspordi ühendusi teenindama vaid üks piiripunkt Luhamaal. Tekkivate järjekordade, lisanduva aja- ja rahakulu tõttu valivad rahvusvahelises äris tegutsevad kaubaomanikud muude riikide alternatiivsed kaubakoridorid ja vedajad, mille tulemusena saaks kahjustada Eesti transiidisektor laiemalt, sh sadamad, terminalid jm transpordiliigid- ja sõlmed, kus kaasnevalt käideldakse ka autoveokaupu. Negatiivse mõjuna tooks see kaasa ettevõtlusvõimaluste langemise, töökohtade kaotuse ning ekspordi/impordi võimaluste vähenemise. Olulise põhjusena Koidula piiripunkti töö jätkamiseks tuuakse välja ka Koidula piiripunkti võimekus vastu võtta teatud kaubagruppe, mida Luhamaa piiripunktis ei teenindata.

Kõiki kaasnevaid asjaolusid arvestades ja Eesti ettevõtjate huvidele osundades paluvad veoettevõtjad Koidula piiriületuspunkti mitte sulgeda, hoida Eesti piiriületusvõimekus minimaalsel vajalikul tasemel, mis võimaldaks kaubavahetusega seotud ettevõtlussektoril tänastes niigi keerulistes oludes äritegevusega jätkata.

Koidula piiripunkti sulgemine eeldab kindlasti erinevate rahvusvaheliste, sh Kliimaministeeriumi hoida lepingute kohaseid mõistliku tähtajaga elteavitusi.

Lisaks juhime tähelepanu sellele, et Koidula piiripunkt on muu hulgas Vabariigi Valitsuse 10. juuni 2004. a määrusega nr 213 „Ohustatud looma- ja taimeliikide isendite sisse- ja väljaveoks määratud tollipunktid ja tolliasutused“ määratud tolliasutuseks.

Seega palume lõpliku otsuse tegemisel arvestada välja toodud asjaoludega ning võimalusel leida negatiivsete mõjude osas leevendusmeetmeid.

Lugupidamisega

(allkirjastatud digitaalselt)

Sander Salmu

Asekantsler

Kätlin Ründla, 625 6407

katlin.rundla@kliimaministeerium.ee