

**From:** Hannes Roosaar [<mailto:hannes.roosaar@emsa.ee>]

**Sent:** Monday, December 12, 2016 12:04 PM

**To:** [peaminister@riigikantselei.ee](mailto:peaminister@riigikantselei.ee); Eiki Nestor <[eiki.nestor@riigikogu.ee](mailto:eiki.nestor@riigikogu.ee)>; BNS <[bns@bns.ee](mailto:bns@bns.ee)>

**Cc:** [erruudised@err.ee](mailto:erruudised@err.ee)

**Subject:** Avalik pöördumine EV Peaministrile ja EV Riigikogu esimehele

## AVALIK PÖÖRDUMINE

Jüri Ratas  
EV peaminister  
Eiki Nestor  
Riigikogu esimees

Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühingu (EMSA) juhatus taotleb Rail Balticu kiirraudtee projekti peatamist täna kavandatud kujul kuni selgub, mis läheb antud raudtee ülevõlpidamine maksumaksjatele maksma peale tema kavandatud valmimist. Lähtuvalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivist 2012/34/EL, peab Eesti Vabariik tagama raudtee infrastruktuuriettevõtjale tulude ja kulude tasakaalu. Tänapäevase seisuga puudub projektil igasugune äriplaan ja mitmete transpordi valdkonnas tegutsejate hinnangul, ei jätku kiirraudtee kulude-tulude tasakaalu saavutamiseks ei reisijaid ega kaubavoogusid.

Meile ei ole selge, millistel argumentidel põhineb uue kiirraudtee rajamise põhjendatus, kavandatud kujul (Pärnu trass), olukorras, milles me ei suuda ilma tõrgeteta ülevõl pidada isegi olemasolevat raudtee taristut. Igal juhul on riigipoolne avalik kommunikatsioon ja selgitustöö puudulik ning meenutab hurraaoptimismi stiilis „industrialiseerime kogu maa“, maksu, mis maksab hinnaga.

Soovime rajada uut raudteed ei tea milleks ja kellele. Luges avaldatut, siis võib-olla soomlastele. Kuid sellisel juhul jääb ülesse küsimus, miks peame meie selle „muusika“ eest maksma, nii trassi rajamisel kui edasisel ülevõlpidamisel.

Meile teadaolevalt vajaks olemasolevad raudteetrassid juba ammu kapitaalremonti suurusjärgus 100 miljonit eurot. Teatavasti suudetakse riigipoolselt selleks eraldada rahalisi vahendeid suurusjärgus 10 – 20 miljonit, mis katab vaid hädapärased vajadused trasside ohutuse tagamisel ja reisirongide tänased ebarahuldavad kiirused riigisisestel liinidel.

Rail Baltica rajamiseks on kavandatud üle miljardi eurone investeering, millest vähemalt 18% ehk mitte vähem kui 200 milj. eurot (2015. a. aug. hinnang) tuleb katta Eesti maksumaksjal läbi meie Riigikassa. Sellele lisanduvad iga-aastased riigi poolt kaetavad trassi ülevõlpidamiskulud, erinevatel hinnangutel suurusjärgus 10 – 30 miljonit eurot, sest rahalist tasuvust pole ekspertide hinnangutel trassi rajamisele järgneval 30 aastal loota. Arusaamatu suurusjärguga on järgmiseks, 2017. a., kavandatud 52 mln. eurot kuigi rahandusminister alles 27.08.2015 oma kirjatükis viitab 30,7 mln. eurole, millest Eesti omaosalus pidi olema 5,11 mln.

Euroopa transpordisüsteemi analüüsides on teada, et Kesk-Euroopa, kuhu peaks viima ka RB raudtee, on maantee- ja raudteetranspordi trassidest ning nende kaudu veetavate kaupade mahust ummistunud ning pidevad ajakaod kaubavoo sõlmpunktides on tavapärane. Juba 2011. a. nn. Valges Raamatus võttis EL seetõttu suuna meretranspordi eelisarendamisele koos siseveeteedega. Eeltoodu valguses on taaskord kummastav RB raudteetrassi kui sellise vajaduse õigustamine põhja-lõuna suunalise kaubavoo veoks merele avatud Eesti Vabariigis ehk rannikuriigis.

Eestil puudub oma kaubalaevastik. Juba 2012 aastal kinnitas Vabariigi Valitsus merenduse riikliku arengukava, milles nähti ette kodumaistele reederitele konkurentsivõimelise ettevõtluskeskkonna loomine. Tänapäevase ei ole selles osas tegudeni jõutud ja meil pole jätkuvalt omamaist kaubalaevastikku. Seetõttu jääb laekumata ka oluline lisandväärtus sektorist, mis on kuulutatud EL-s prioriteetseks ja eelisarendatavaks valdkonnaks. Kus on terve mõistus, et kulutada sadu miljoneid kiirraudteele kui transpordi infrastruktuurile, mis hakkab edaspidiselt maksumaksja raha sööma, mitte aga meretranspordi eelisarendamisele, mis võimaldaks täiendava tulu teenimist nii meretranspordi teenuste turul kui ka seonduvates teenindavates majandusharudes maismaal?

Seega lisaks rahvahääletuse taotlusele, teeme käesolevaga Vabariigi Valitsusele ka konkreetse ettepaneku – suunata Rail Baltica trassile mõeldud vahendid keskkonناسäästliku ja tulusa meretranspordi eelisarendamiseks Eestis, sealhulgas uue rahvusliku kaubalaevastiku rajamiseks. Nii nagu seda näeb ette EL Valge raamat. Laevadel ja mereteedel ei ole peaaegu piiranguid, kust ja kuhu ning milliseid kaupu vedada. Ka ei takista mereteid pidi veetavaid kaupu maantee- ja raudtee ummikud vana Euroopa südames.

EMSA juhatuse nimel, Jüri Lember, esimees  
Tel.5102507

Lugupidamisega  
Hannes Roosaar  
EMSA organisatsioonisekretär  
+372 5571897  
[Hannes.roosaar@emsa.ee](mailto:Hannes.roosaar@emsa.ee)