

Logistikaseminar 2012 arvamus

Kaur Lass: Rail Baltic on rohkem kui lihtsalt raudtee

Tõlkevigade tõttu avaldame uuesti eelmises lehes avaldatud Kaur Lassi arvamusartikli täiendatud versiooni.

Kaur Lass,
OÜ Head planeerimiseksperit ja tegevjuht

Nägemust Rail Balticust on jagatud pikka aega. Ametlikes dokumentides mainiti seda esmakordselt ca 20 aastat tagasi. Raudtee vajalikkust käsitles siis Läänemere riikide ruumilist planeerimist suunanud aruanne "Läänemere maade visioon ja strateegiad 2010" (*"Vision and Strategies around the Baltic Sea 2010. Towards a Framework for Spatial Development in the Baltic Sea Region"*). Rail Balticu tähtsust rõhutas samuti 2001. aastal Soome, Eesti, Läti, Leedu, Poola ja Saksamaa koostöös valminud koostööprojekti "Via Baltica ruumilise arengu koridor" (*"Via Baltica Spatial Development Zone"*) lõpparuanne. Nüüd on meil võimalus see visioon realiseerida.

Aeg on soodne, sest ka Poolale on muutunud oluliseks kiirringiühendused Varssavi ja Berliini, Varssavi ja Viini ning Varssavi ja Praha vahel. Ka oleme ise jõudnud Rail Balticu raudteeühenduse kavandamiseni Tallinnast Varssavisse. Kui siiani selle otstarbekuses kaheldi, siis eelmisel aastal AECOMi tehtud Rail Balticu teostatavusuuring (leitav tehnilise järelevalve ameti kodulehel: www.tja.ee/index.php?id=13460) näitas, et uue raudtee ehitus on majanduslikult otstarbekas. Ka tuli uuringust üheselt välja, et majanduslik tase on suurim Tallinnast Riiga kulgeval trassil.

Me oleme seni olnud Euroopa Liidus ääreala, millel on üsna kehv maismaaühendus Kesk-Euroopa suunas. Selle puudujäägi tõi selgelt välja paari aasta tagune Islandi vulkaanipurse. Kui lennukid lõpetasid lendamise, kadus kohe lihtne reisimisvõimalus Kesk-Euroopasse. Kui vaatame Euroopa raudteevõrgustiku kaarti, siis näeme, et Eesti ei ole Euroopaga ühendatud. Meie huvides on seda kiiresti muuta. See on vajalik, sest Eesti ja Euroopa majanduslik edukus sõltub sellest, kui ladus ja hästi korraldatud on koostöö Euroopa Liidu sees, koostöö eeldus on aga liikumiseks vajalik taristu. Praegu on peamine argument Rail Balticu vastu see, et sellel suunal ei ole piisavalt kauba ja

reisijate vooge. Aga kuidas neid saaks olla, kui puudu on taristu, mis seda võimaldaks? Kunagi puudusid ju reisijad ka Helsingi ja Tallinna vahel, ometi läbib Tallinna sadamat nüüd aastas ca 8,5 miljonit reisijat.

Seega, Rail Baltic ei ole üksnes raudtee, see on meie puuduolev ja väga vajalik otseühendus Euroopaga. Üleriigilises planeeringus "Eesti 2030+", mis praegu on koostamise lõppetapis, nähakse raudtees ainukest transpordivõimalust, mis lühendab reisimisaega mööda maismaad. Seda eelkõige sellepärast, et meie kliimatingimused ei luba arendada Saksamaaga sarnaseid kiirusepiiranguteta kiirteid ja maanteedel jäävad maksimaalsed liikumiskiirused talvel 90 km/h ja suvel 100–110 km/h piiresse.

Ülemaailmses plaanis on olulised teemad keskkond ja säästlik areng. Nagu taristu rajamine, on ka need teemad, mida saab lahendada vaid suurema regiooni sees, mitte kohaliku omavalitsuse tasandil. Toimiv Rail Baltic ületab nii omavalitsuste kui ka riikide piire, pakkudes ühtaegu nii keskkonnasõbralikku ja kiiret ühistransporti kui ka head alternatiivi senisele kaubaveole mööda maanteed või Soomest Rootsi kaudu Euroopasse. Kindel on see, et ehitada välja uus tänapäevane raudtee ja seda käigus hoida nõuab senisest tõhusamat koostööd nii riikide, ametkondade kui ka poliitikute vahel. Koostööst saadav kasu on kindlasti ulatuslikum kui näitas AECOMi teostatavuse uuring, lisaks kauba liikumisele paranevad suhted, avanevad uued äri võimalused, kasvab tööjõu liikuvus (näiteks on Eestis pärast Rail Balticu valmimist reaalne käia igapäevaselt Pärnust Tallinna tööle või vastupidi) ja suurenevad koostöövõimalused, elavneb turism jne.

Kaudsed kasud ei ilmne aga päeva pealt, usalduslikud suhted arenevad aeglaselt. Seega on meil esmalt vaja head ja toimivat taristut ja moodsaid ronge ning seejärel aega nende n-ö sisse töötamiseks. Kasud ilmnevad aja jooksul. Selleks on vajalik, et reisirongiliiklus toimuks reisijatele parimas võimalikus graafikus ja liiklus oleks kiire ja sage. Lisaks peab muu ühistranspordivõrk olema raudteejaamadega hästi sidustatud, et lihtsustada ümberis-

Kui me vaatame olemasolevat raudteevõrgustiku kaarti, siis näeme, et Eesti ei ole Euroopaga ühendatud. Seda tuleb meie enda huvides kiirelt muuta.

tumisi ja teha sõitmine mugavaks. Sel juhul võime oodata, et Rail Balticu väljaehitamine toob kaasa uusi töökohti ning võimaldab meil oma regiooni sees arendada uusi suhteid.

Balti riigid ja ka Soome on suhteliselt väikesed, eriti kui vaadata siinset tööelise elanikkonna hulka. Meie edu võti saab olla senisest efektiivsem koostöö ettevõtluses. Senisest enam on meil vaja kõrgelt kvalifitseeritud spetsialistide koostööd, sest Euroopa üks eeliseid Aasia ees on siinsete inimeste oskusteave. Kui tahame Läänemere regioonis näha tõhusamat asjatundjate koostööd, peame väärtustama nende aega. Rail Baltic võimaldab edaspidi naaberpealinnade vahel reisides palju aega kokku hoida. Fakt on, et siiani ei ole Balti riikide pealinnade vahel ärireisil lennukitele tõsiselt alternatiivi. Minu kogemus on näidanud, et lennukid on tihti täis ja vahel on võimatu saada piletit samale nädalale. Lisaks on Balti riikide vaheliste lendude piletid väga kallid, tihti jäetakse seetõttu reisi kavandades ühistransport üldse kõrvale. Bussid tunduvad ehk odavamad, kuid need ei suuda ärireisi puhul konkureerida autoga. Moodsad rongid pakuvad nii auto kui bussiga võrreldes palju lühemat reisiaega. Näib, et isegi bussi-ettevõtetel on sellest aru saanud. Lux Ekspress on seetõttu välja tulnud plaaniga avada rongiliin Peterburi ja Tallinna vahel. See kindlasti toetab Rail Balticu kasutust, sest reisijad saavad Tallinna kasutada ümberistumiseks reisil Pärnusse või Riiga jne.

Praegu on Via Balticul veetava kauba maht suur ja maantee vajab uusi sõiduradasid. Samas ei kahanda uued sõidu-

Algus lk 21

rajad üldist reisiaega. Seega, kui võrdleme kulutusi, tuleb võrrelda moodsa neljarajalise maantee ja raudtee ehitamist – mõlemad on kulukad ja nõuavad maad, kusjuures maantee maavajadus võib olla kohati suurem kui raudtee oma. Hea ja sage rongiühendus vähendab vajadust maanteede laiendamiseks, mistõttu suures osas piisaks Via Baltica puhul olemasoleva tee kvaliteedi parandamine ning peale- ja mahasõitude vähendamine, et suurendada liiklusohutust. Kindlasti ei asenda rongi iial kogu autotransporti, kuid vähendab maantee koormatust Via Baltical, sest paljud reisijad eelistaks bussist ja autost palju kiiremat rongi.

Me peame endale selgeks tegema ka selle, mida tähendab hea ühistransport. Eestis koostatakse esimest korda transpordimudelit kogu riigi kohta, see valmib siseministeeriumi ja Tallinna Tehnikaülikooli koostöös. Mudel annab hea ülevaate sellest, mis juhtub, kui suunata reisijad ühelt transpordiliigilt teisele, samuti võimaldab mudel näitlikustada seda, mis juhtub siis, kui on olemas kiirem reisimisvõimalus ja sagedasemad ühendused. Mida mudel aga ei näita, on see, kui palju kiire ühendus loob uusi koostöövõimalusi, arendab turismi, sõprussidemeid ja ettevõtlust. Siin sõltuvad arengud kindlasti ka sellest, kuidas meie, eestlased, lätlased, leedukad ja poolakad, oleme valmis uusi kiireid ühendusi kasutama.

Alles hiljuti olid meil lauatelefonid, kuid nüüd kasvab põlvkond, kellele telefon on multimeediaseade ja kirjade saatmise vahend. Ka moodne arvuti on üha tihemini kaasaskantav tahvel- või sülearvuti. Need on avardanud äritegemise ja suhtlemise võimalusi. Noored harjuvad reisima sinna, kuhu on kerge minna ja kus on sõbrad. Eestiski kuuleme aina sagedamini, et sõbrad on Ameerikas, Aasias ja Euroopas. Kui me unustame ära heade ühenduste vajaduse oma naaberriikidega, on meil sinna harva asja ja seal loodud kontaktid hääbuvad. Suhete püsimise alus on liikumisvõimalused ja nende rajamise on vaja panustada riigil. Me ei saa oodata, et inimesed reisiks sinna, kuhu sõit võtab kaua aega. Olen üritanud tegeleda ettevõtlusega Lätis. Pikk reisiaeg või lennuki puhul kõrge lennupileti hind ei tasunud end kunagi ära. Mõistlikum oli ärisuhteid otsida mu-

jalt, sest paradoksaalsel kombel on pikemad lennureisid odavamad ja nende puhul muutub lennujaamas viibitud aeg kogu reisi aja kontekstis palju vähem tähtsaks. Kuigi juba nüüd on parimate lennuettevõtete lennukite pardal võimalik kasutada telefoni ja WiFi, ei ole see meie piirkonnas reeglits. Arvatavasti ei saa Riia ja Tallinna vahelised lennukid vaatamata ülikallitele piletihindadele kunagi olema sama head kui tiheda liiklusega Aasia sihtkohtade vahelistel liinidel. Rong on siin hea alternatiiv, sest reisi ajal saab tööd teha, helistada või lihtsalt lõõgastuda. Kui võtta arvesse lennujaamade turvakontrolle, vajadust olla lennujaamas varem, lennujaamade asukohiti jms, on reisiaeg rongiga kokkuvõttes kindlasti lühem kui lennukiga. Üldiselt ollakse maailmas seda meelt, et rongisõidu ajavõit lennussõidu ees on ilmne, kui reisitakse alla 500 km pikkuseid otsi. Olen veendunud, et kuni reisimine Balti riikide sees jääb sama keeruliseks kui praegu, soodustame noori arendama suhteid naaberriikide asemel pigem kaugemates riikides. Praktika näitab, et väheneva rahvaarvuga riigis nagu Eesti (või Läti või Leedu) kaasneb sellega just noorte puhul kolimine keskkonda, kus on sõbrad. Kui seal aga abiellutakse, ei leita sageli enam tagasiõite kodumaale.

Rail Baltic ei ole meie jaoks ainult raudtee. See on ennekõike Kesk-Euroopa suunal puuduv taristu, ka kaubavedude osas. Et saavutada AECOM uuringus toodud kaubavedude prognoose, on kindlasti vaja raudteel toimivate kaubavedude ja sadamate head koostöömimist ning selle ettevalmistamisega tuleb asuda tegelema juba nüüd. Meie edu eelduseks saab olla täpsus ja võimekus teha asju kiiresti ja korrektselt. See on see, mis eristab meid selgelt Aasiast ja Venemaast. Lisaks avanevad põhja-lõunasuunaliste raudteevõrkude uued logistikaäri võimalused. Uute kaubavoogudega (mille saamise eest tuleb loomulikult võidelda) tekiavad ka uued lisaväärtuse loomise võimalused. Ma arvan, et kaubaveo aspekti toimivuse tagamaadest saab AECOM uuringust hea ülevaate. Kindlasti avardab uus taristu koostöövõimalusi nii Soome, Balti riikide kui ka Kesk-Euroopa suunas jäävate riikide vahel.

Rail Balticu rajamist soosib seegi, et Hiinas ja Indias tõusevad lähiaastatel tööjõu- ja tootmiskulud. See muudab koostöö ja kaubavahetuse Euroopa sees jälle palju vajalikumaks. Tar-

bimis- ja keskkonnateadlikkus toetavad samuti “Made in Europe” tähtsust. Seega pikas perspektiivis on meil Rail Balticust palju rohkem võita kui kaotada, eriti kui EL toetab raudtee-ehitust.

Ma ei ole raudteefänn, pigem meeldivad mulle autod. Samas tean Rootsisis elamise kogemusest, et parkisin seal auto maja ette ja sõitsin hoopis rongiga, sest see oli lihtne ja samas hinnaklassis autosõit. Boonus oli sealjuures just selge aja kokkuvõtte. Aeg on aga tänapäeval aina väärtuslikum, eriti kõrgelt haritud spetsialistidele ja ekspertidele, nemad on aga infoajastul majanduse edendamise olulised isikud. Kiirele, ohutule ja keskkonnasõbralikule transpordile tasub panustada.

Kokkuvõttes on meie võimalused head. Raudteevõrgu nüüdisajastamine ja Rail Balticu rajamine on ka uues üleriigilises planeeringus Eesti 2030+ üheks prioriteediks. See loob uue kvaliteedi nii reisirongiliikluses kui ka avardab võimalusi logistikaäris. Selles pole iseenesest midagi uut, sest selge arusaam raudtee eelisarendamise vajadusest oli olemas ka seni kehtivas üleriigilises planeeringus Eesti 2010. Lähikuudel realiseerub ka maakonna- ja planeeringu teemaplaneeringute algatus, et valida Rail Balticu täpne asukoht. Lähiaastatel on meil olemas ka uued rongid, siis saab praegu eksisteeriv Rail Balticu esimene arendusetapp edukalt toimida ning Tallinnast Tartu kaudu Valgasse reisimise kiirus rekonstrueeritud raudteel kasvab senisega võrreldes märgatavalt. Siiski on oluline jätkata ka mujal Eestis raudteede arendamist, näiteks tõsta Tallinna ja Tartu vahel reisirongide liikumiskiirus tulevikus 160 km/tunnis. Kindlasti on vaja panustada sellele, et Tartust pääseb tulevikus hõlpsalt Valga kaudu Riiga. Sealt saavad Tartus või selle tagamaal elavad inimesed ümber istuda Rail Balticu reisirongile Varssavi suunas. Kui poolakate plaanid teostuvad ja Varssavist saab 10–20 aasta pärast juba 400 km/tunnis liikuva rongiga edasi Praha, Berliini, Viini vm suunas sõita, on täiesti mõeldav rongiga Euroopasse reisile minna.

Selleks, et Rail Baltic oleks edulugu, peab see kindlasti olema hästi lõimitud meie ühistranspordisüsteemiga. Näiteks hea Tallinna ja Tartu ning ka Tallinna ja Pärnu vaheline rongiühendus avardab Tallinnas Ülemiste ühisveondusterminali väljaehitamise korral ka ümberistumise võimalusi lennujaama

SEISUKOHT

juures rongilt lennukile või vastupidi, see omakorda võimaldab Tallinna lennuväljal suurendada reiside arvu ja lennureiside hulka kaugematesse sihtkohtadesse, kuhu rongiga kiirelt ei pääse.

Praegu on võimalus viia edukalt elu visioon kiirest maismaaühendusest Euroopa suunas reaalsem kui kunagi varem. Nüüd tuleb panustada sellesse, et vajalikud planeeringud ja projektid kiirelt ja asjatundlikult teostada. Rahast enam on selleks aga vaja positiivset suhtumist ja koostöötahet!

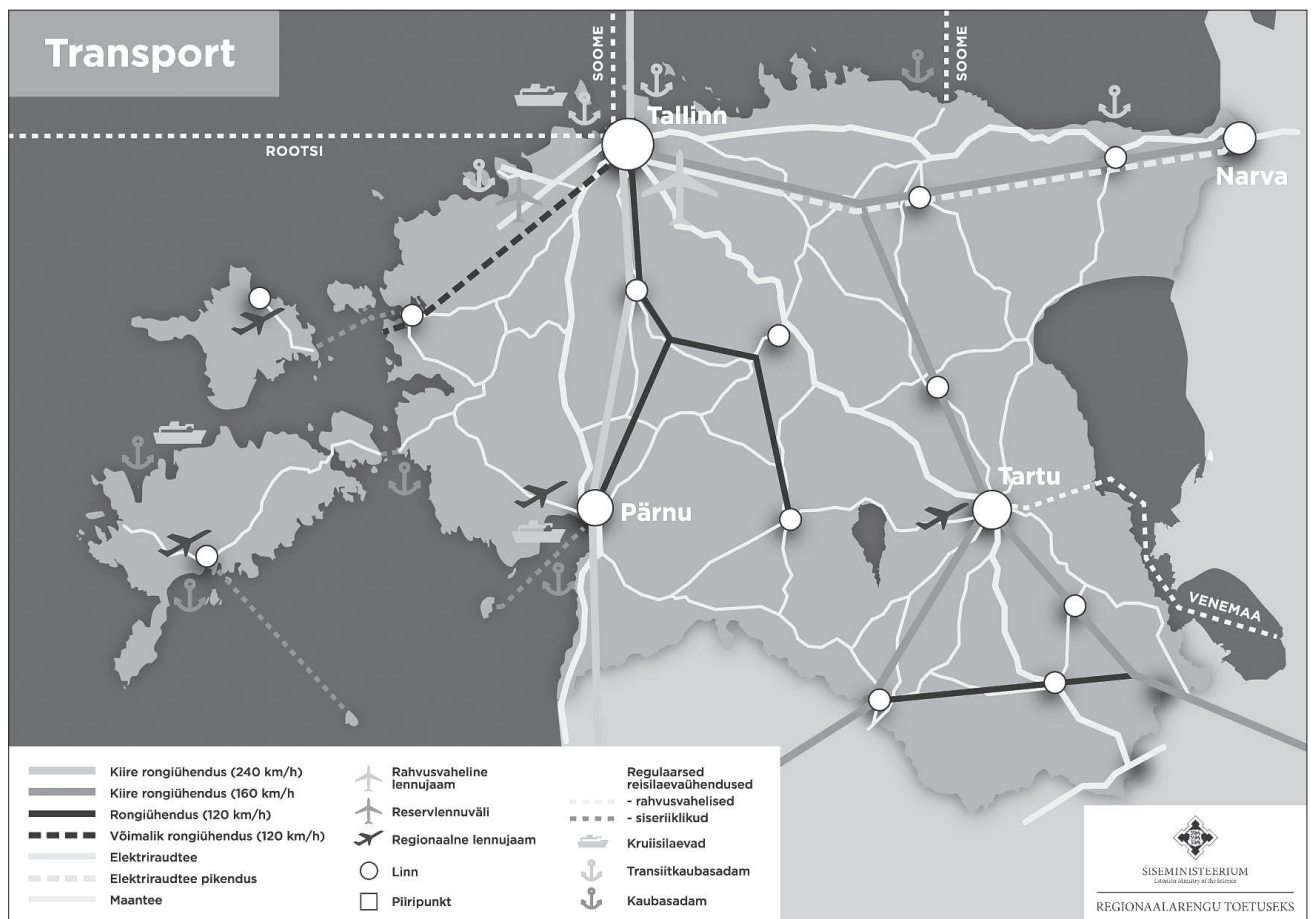
Kaur Lass esines 4. aprillil logistikaseminaril 2012 ettekandega "Rail Baltica in Spatial Plans – the Railroad as Part of a Much Bigger Whole".

Euroopa raudteevõrgustik, millega Eestil ühendus puudub



Allikas: www.raileurope.com/europe-travel-guide/

Eesti olulisemad transpordisuunad planeeringus Eesti 2030+



Allikas: Siseministerium