

Rail Balticu sotsiaalsed ja regionaalsed mõjud

Ene-Margit Tiit
TÜ emeriitprofessor

Sisukord

- Eesmärgipüstitus
- Eesti ajalooliselt kujunenud transpordivõrk
- Raudteevõrk taasiseseisvunud Eestis
- Raudtee roll tänapäeva maailmas
- Raudtee koht tänapäeva Eesti transpordisüsteemis
- Rail Baltic – missuguseid probleeme lahendab ja missuguseid tekitab
- Lahendused ja soovitused
- Kasutatud kirjandus

Eesmärgipüstitus

- Kui riik otsustab rajada suurehitise, mis
 - kasutab hulganisti loodusressursse ja muudab oluliselt looduskeskkonda;
 - kasutab arvestataval hulgal inim- ja finantsressursse ning muudab paljude inimeste elukeskkonda,
- siis tuleb küsida – **mille nimel?** Mis on see **rahva jaoks tähtis probleem**, mida see ehitis lahendab? Mis on **tulevikku ulatuv eesmärk?**

EESTI AJALOOLISELT KUJUNENUD TRANSPORDIVÕRK

Eesti asustussüsteem ja teedevõrk XIX sajandil

- Eesti asustussüsteem on välja kujunenud tuhandete aastate jooksul, seda seob paljude põlvkondade jooksul kujunenud ja keskkonda sulandunud teedevõrk.
- Kui 19. sajandi lõpul Eestisse rajati raudteed, siis peeti silmas kohalikele elanikele olulisi eesmärke:
 - ühendati Eesti keskused välismaa tähtsamate keskustega – Peterburi ja selle kaudu Poolaga
 - Moskva ja muu Venemaa ning Aasiaga,
 - Liivimaa keskuse Riiaga ja selle kaudu Leedu ja ülejäänud Euroopa riikidega.
 - Eesti suuremad ja väiksemad keskused – Tallinna, Tartu ja Narva seoti omavahel ning ümbruskonnaga.

Postitõld (Eesti Maanteemuuseum)



Eesti asustussüsteem ja teedevõrk XX sajandi künnisel

- Kuna raudtee ainus võistleja jõgedest ja merest eemal oli hobune, siis oli toona raudtee väga oluline nii inimeste ühendamise kui ka majanduse arendamise mõttes.
- Raudtee oli tugev majandusarengu stiimul. Tänu raudteevõrgule arenes Tallinna sadam, raudtee toel tekkisid ja arenesid linnad nagu Tapa, Jõgeva, Tamsalu.
- Raudteejaam ja sellega seotud rajatised kujunesid olulisteks asulakeskusteks.

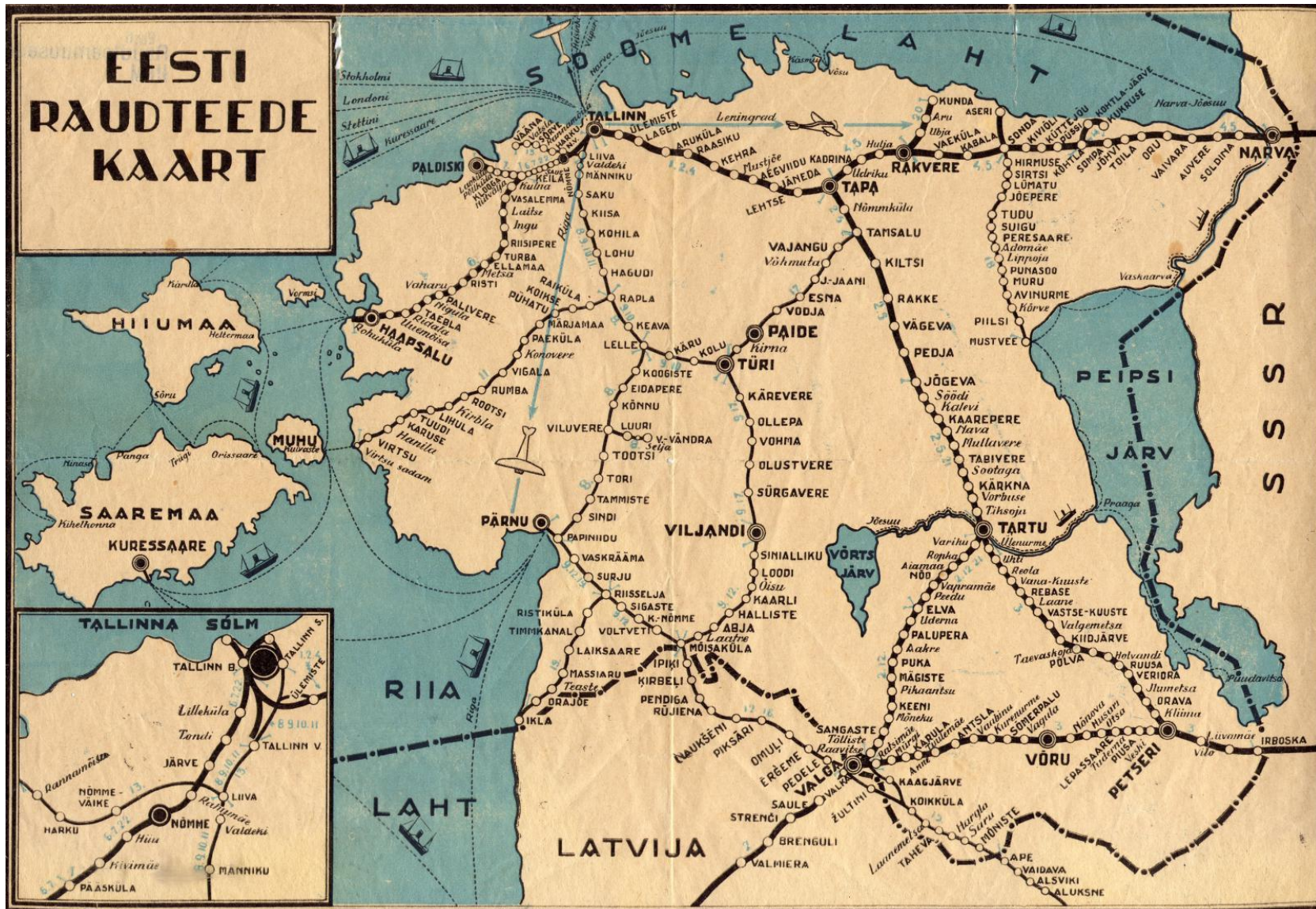
Tapa raudteejaam (avatud 1870, ümber ehitatud 1928)



Eesti asustussüsteemi ja teedevõrgu areng Eestis 1920--1940

- Transpordivõrgu areng jätkus iseseisvunud Eesti Vabariigis – raudteega ühendati kõik Eesti suuremad linnad, raudtee rajati ka riigi servaaladele – Petserisse, samuti Eesti lõunapiiri lähedale ühendamiseks Pärnut Riiaga.
- 1939. aastal sisaldas Eesti raudteevõrk
 - Laiarööpmelisi (1520 mm) 1232 km (üldkasutatavaid 772 km);
 - kitsarööpmelisi (750 mm) 909 km (üldkasutatavaid 675 km).

Eesti raudteevõrk 1938. aastal



Raudteevõrk okupatsioonide ajal

- Saksa okupatsiooni ajal muudeti Eesti raudteedel kiiresti rööpavahe vastavaks Euroopa standardile (1435 mm). Raudtee jätkas toimimist.
- Nõukogude ajal taastati kohe endine, tsaari-Venemaalt pärinev rööpavahe (1520 mm).
- Osa kitsarööpmelisi teid muudeti laiarööpmelisteks, suur osa neist likvideeriti.
- 1981.a. ehitati Tallinn-Pärnu-Riia liini Pärnu-Mõisaküla lõik (50 km)
- Raudteetranspordi kõrgaeg oli 80ndatel aastatel.
- Siis aga hakkas raudteetranspordiga võistlema linnadevaheline reisijatevedu bussidega.

RAUDTEEVÕRK TAASISESEISVUNUD EESTIS

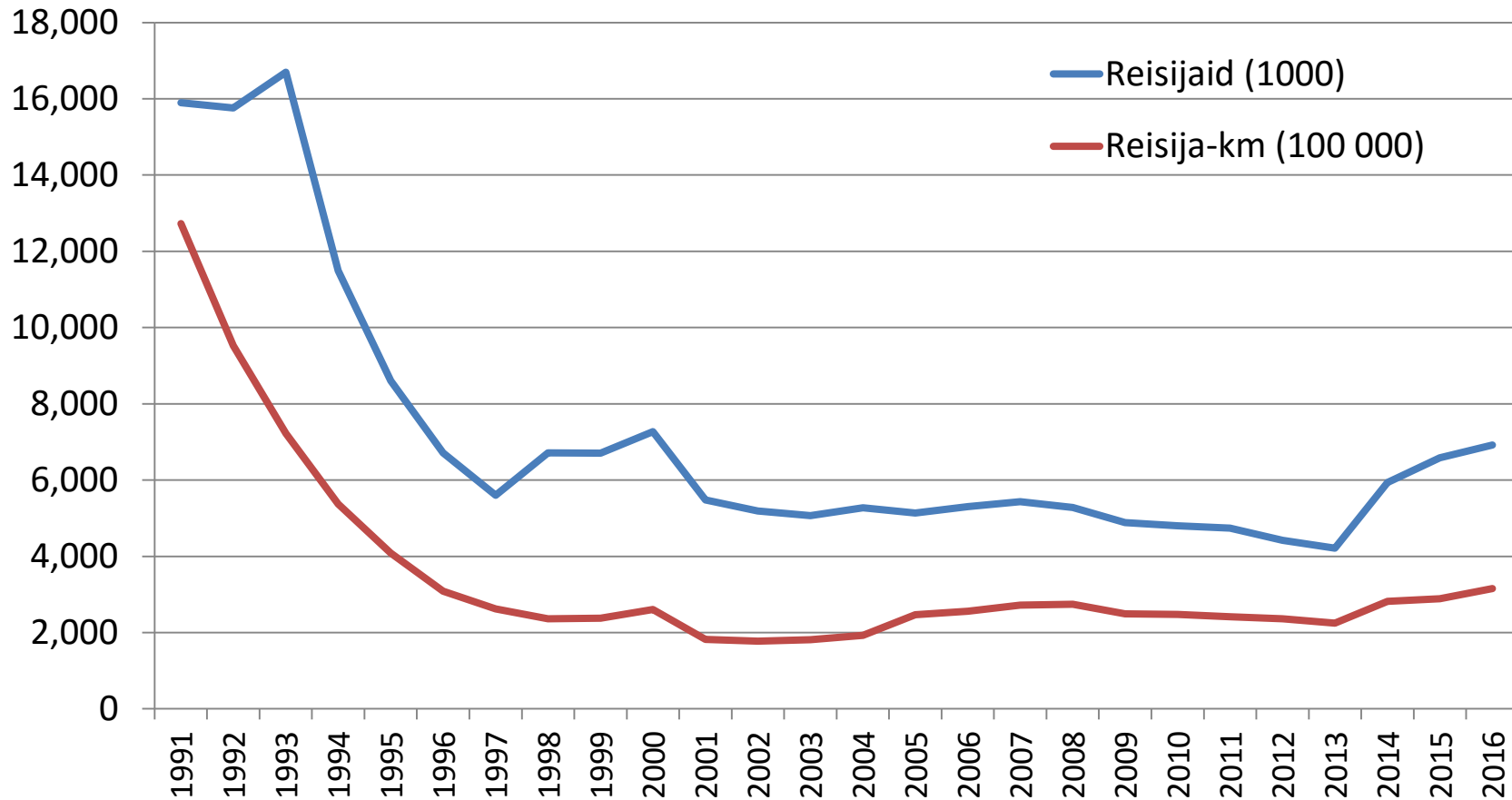
Raudteevõrk taasiseseisvunud Eestis

- Peale Eesti taasiseseisvumist algas rongireisijate arvukuse kiire vähenemine.
- 1997. aastal oli Eestis avalikke raudteid 1021 km.
- Likvideeriti Riisipere-Haapsalu ja Pärnu-Riia raudtee.
- 2014. aastal hakkasid Eesti raudteedel liikuma „porgandid“, Stadleri elektri- ja diislrongid.
- 2016. aastal oli Eestis avalikke raudteid on 1540 km (MKM, 2016).
- Elektriraudteed on sellest 132 km.

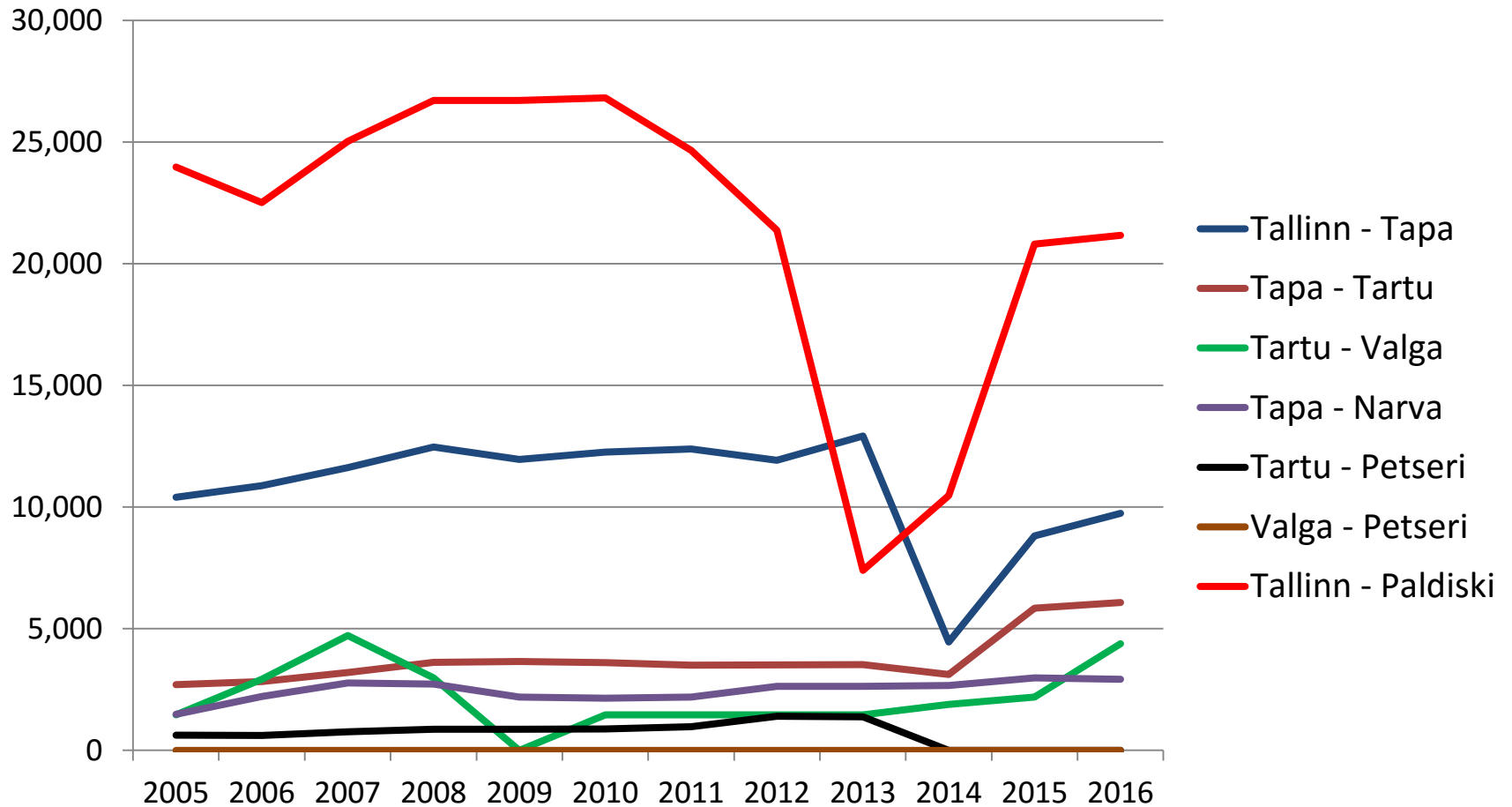
Elroni reisirong „porgand“ Keila jaamas



Reisijatekäive Eesti raudteel (tuhat reisijat). Andmed:SA, stat.ee



Rongide arv aastas üle-Euroopalise raudteevõrgu (TEN-T) liinidel. Statistikaamet, stat.ee



Praxise uuring: Euroopa Liidu struktuuri- vahendite transpordiinvesteeringute mõjud

- Eesmärk: tagada kättesaadavad, mugavad, ohutud, kiired ja kestlikud liikumisvõimalused inimestele ja ettevõtetele.
- Eesti transpordisüsteemi iseloomustab väljakujunenud teedevõrk, mistõttu oli transpordiprojektide valikul selge **prioriteet olemasolevat teedevõrku säilitada ja korrastada.**
- Raudtee taristu on amortiseerunud, on vaja renoveerida ooteplatvorme ja suurendada raudteel kiirust (vähemalt) 120 km-ni tunnis.

;

Praxise soovitused

- Raudtee suudab pakkuda autole reaalselt konkurentsi nii ajasäästuna kui ka liikumiskvaliteedis.
- Tuleks jätkata raudteevõrgu rekonstrueerimist ja võimaluste loomist eri liikumisviiside kombineerimiseks (nt ratta- ja autoparklad raudteejaamades).
- Ühistranspordikorralduses tuleks rohkem arvestada rongi- ja bussiliikluse ühendamise võimalusi, töötada välja sobivaimad sõidugraafikud.
- Raudteeliikluse arendamine vähendaks vajadust maanteede laiendamise järele.
- Sammud raudtee ohutuse suurendamiseks:
 - Nähtavuse tagamine ülesõidul
 - Tõkkepuu lisamine
 - Stoppmärgi lisamine
 - Vilkvutuledega foori ja helisignaali lisamine.

RAUDTEE ROLL TÄNAPÄEVA MAAILMAS

Raudtee tänapäeval – pikamaareis?

- Tänapäeval on raudtee roll eelmise sajandiga võrreldes mõnevõrra ahenenud.
- Vähesed inimesed kasutavad raudteed pikkadeks reisideks – nii askeetlikud kui ka luksuslikud rongireisid ei suuda lennuliiklusega konkureerida, sest enamikul inimeste jaoks on aeg suurim väärtus.
- Tähelepanuväärne on tõdemus, et keskmine reisimisele kuluv aeg on läbi ajaloo jäänud enamvähem samaks, reiside pikkuse suurenemine on toimunud kiiruse kasvu arvel.

Orient Express (20 saj algus)



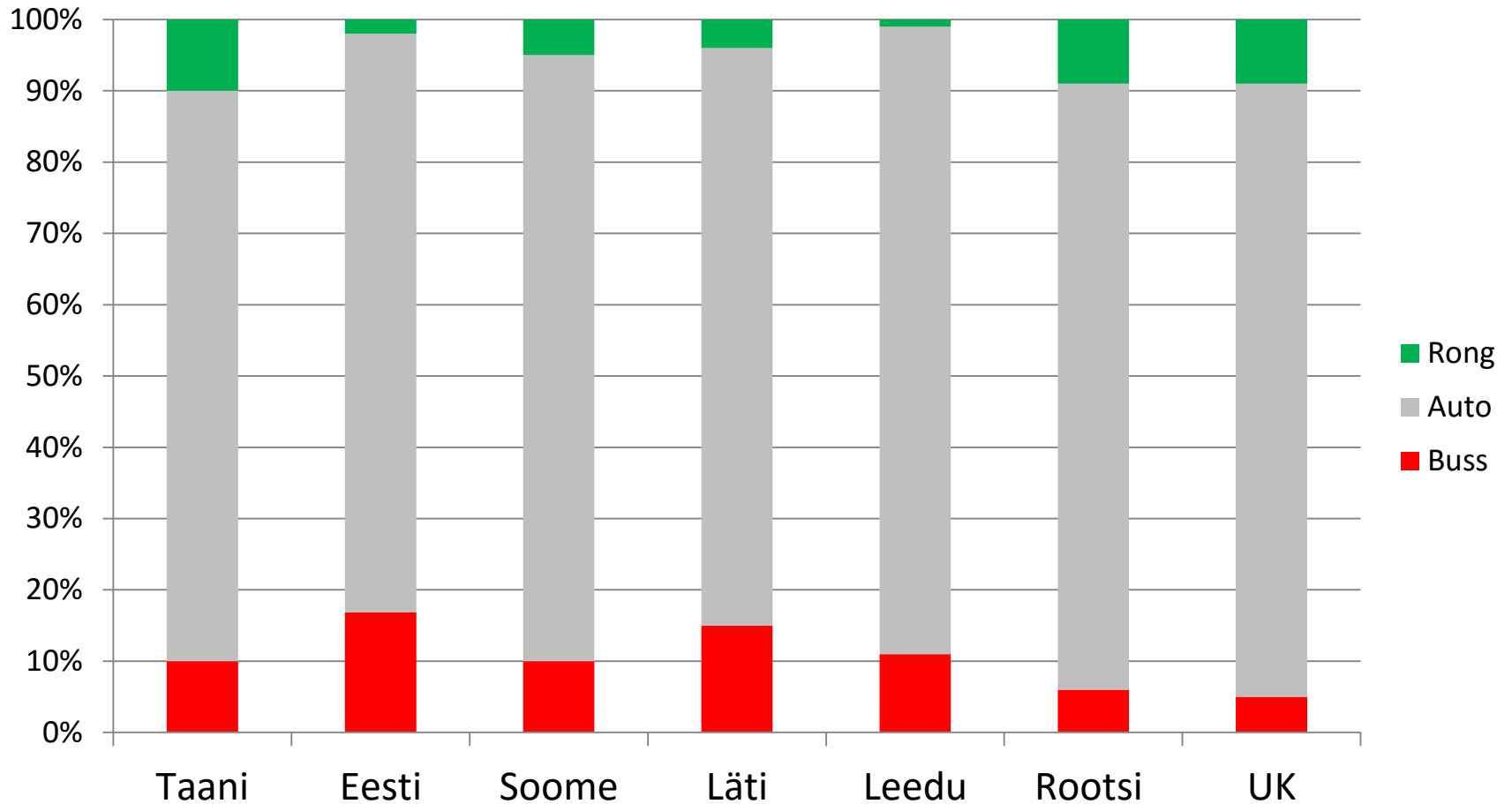
Raudtee tänapäeval – trammiliini pikendus

- Raudtee sotsiaalmajanduslik roll on tänapäeval teisenenud, kuid raudtee regionaalpoliitiline tähtsus on säilinud.
- Väikse liialdusega võib öelda, et raudtee on nüüd trammiliini pikendus, mis
 - seob suuremaid linnu ääremaadega,
 - võimaldab keskusest kuni paarisaja kilomeetri kaugusel elavatel inimestel käia keskuses tööl või koolis,
 - ühendab linnu jm asulaid lennujaamadega.
- Selleks piisab, kui rong on mõistlikult kiire (120—160 km/h), otstarbeka sõiduplaaniga ja mugav.
- Regionaalpoliitika seisukohast on äärmiselt oluline transpordi võrgustruktuur, mis muudab liikumise paindlikuks – igast linnast saab rongiga sõita igasse teise linna või lennujaama.

Euroopa Liit ja Euroopa raudteevõrk

- Raudteeliikluse arendamises näeb EL võimalust vähendada ummikuid Euroopa teedel ja vähendada CO2 emissiooni.
- Kuid tegelik areng kipub olema vastupidine, raudteetransport pigem taandareneb.
- „Paljudes liikmesriikides on raudteesektori areng peatunud või teeb vähikäiku. Ehkki mõnel turul võib märgata positiivseid muutusi, on reisijateveo keskmine osakaal ELi sisetranspordis jäänud alates 2000. aastast üldjoontes samale tasemele (ligikaudu 6%), raudteekaubavedude osakaal ühendvedudes on aga vähenenud 11,5%-lt 10,2%-le“ tõde Euroopa Komisjon 2013. aastal

Reisijatranspordi jaotus 2014 (Praxis)

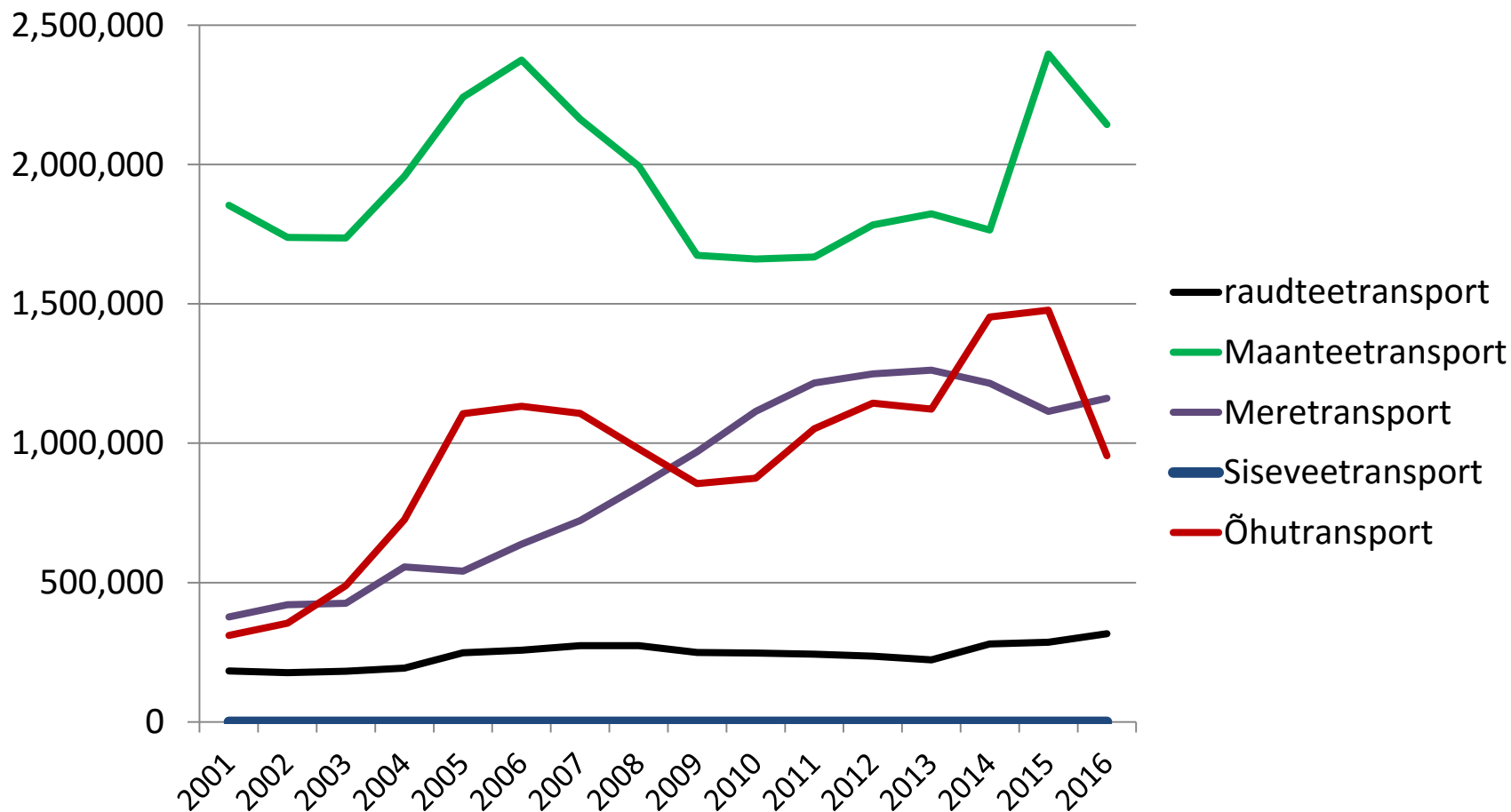


RAUDTEE KOHT TÄNAPÄEVA EESTI TRANSPORDISÜSTEEMIS

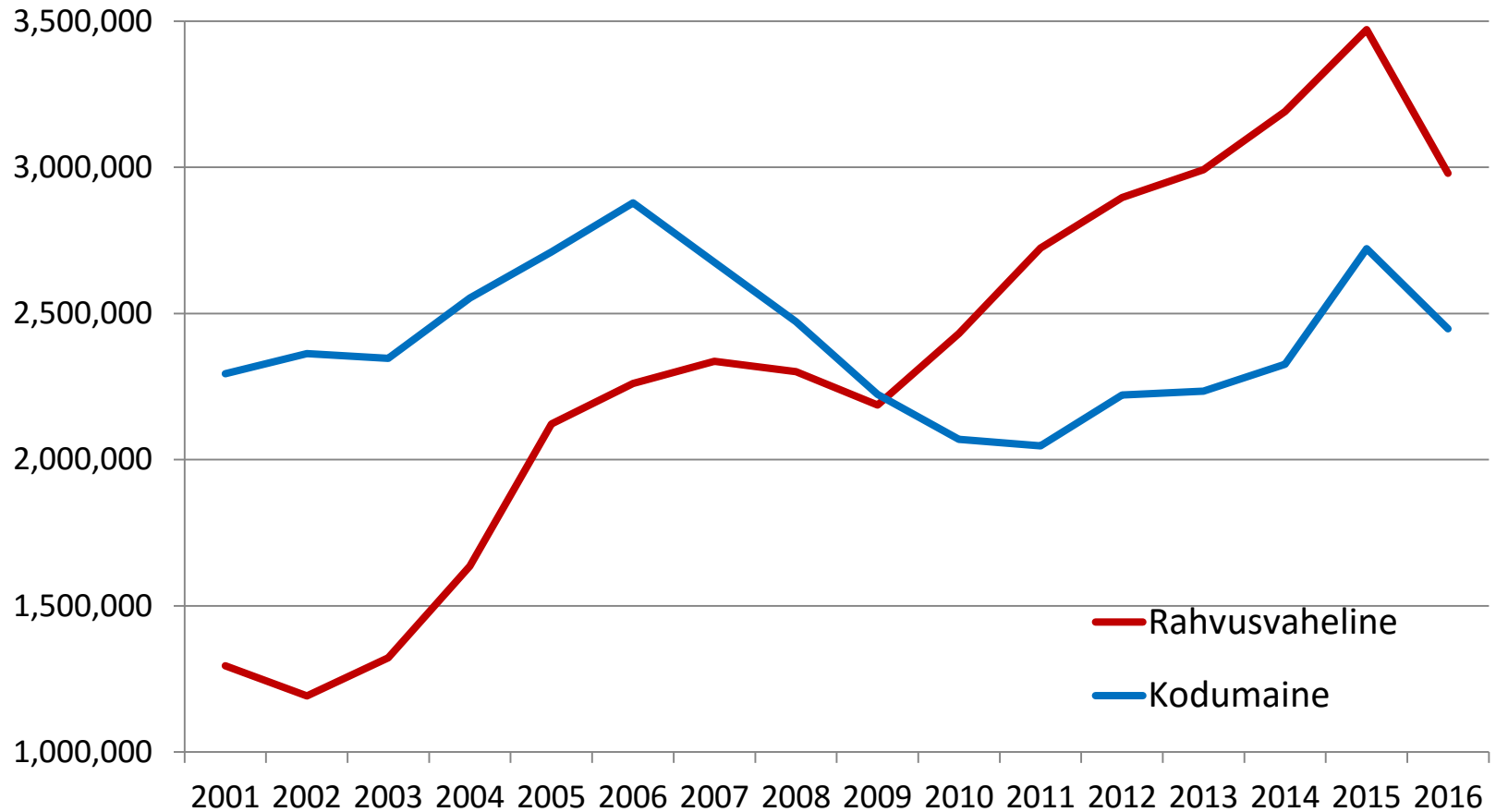
Raudtee Eesti inimeste teenistuseks

- Eesti raudteevõrku tuleks arendada nii, et see
 - teeniks Eesti inimeste huve,
 - toimiks regionaalpoliitilise meetmena ääremaastumise vastu ja
 - võimaldaks inimestel, kes soovivad elada maal, käia linnas tööl.
- Põhjamaades võib näha raudteejaamades suuri parklaid: kodukülast minnakse autoga raudteejaama, et rongiga tööle sõita.

Eesti reisijatekäive aastas – tuhat sõitjakilomeetrit (SA andmetel)



Sise- ja välismaine liiklus (SA andmed)



Eesti transpordivõrgu tänased probleemid (ka Praxis)

- Raudteed vajavad renoveerimist, et linnadevahelise liikluse kiirus tõuseks 120 – 160 kilomeetrini tunnis;
- Tartu-Riia ühendus on allpool arvustust;
- Võrdlemisi suur liiklustihedus Via Baltical on probleemiks;
- Suurima reisijate tihedusega Tallinn-Tartu maantee on jätkuvalt pooleli;
- Lennuühendus Tartuga piirdub ühe lennuga ööpäevas;
- Lennuühendus Pärnuga puudub;
- Transpordivõrgu puudustest tulenevad probleemid:
 - rahvastiku koondumine pealinna,
 - ääremaade tühjenemine halva transpordiühenduse tulemusena, mis ei võimalda käia tööl kodust eemal.

**RAIL BALTIC – MISSUGUSEID PROBLEEME
LAHENDAB JA MISSUGUSEID TEKITAB**

Rail Baltic – Läti vaade

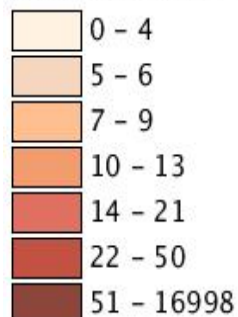


Kas RB rahuldab püstitatud eesmärke?

- RB kavandatav otsetrass ei moodusta osa Eesti olemasolevast transpordivõrgustikust ja ei haaku sellega ka tehnoloogiliselt.
- Otsetrassi realiseerumisel piirdub RB regionaalpoliitiline roll Pärnu (ja Rapla) elanikkonna teenindamisega, kuid
 - raudteejaama paiknemine linnast eemal vähendab oluliselt selle kasutatavust.
 - Lõuna-Pärnumaa on suhteliselt hõreda asustusega ja seal puuduvad kohalikud keskused

Eesti rahvastiku tihedus (inimeste arv 1 ruutkilomeetril)

Rahvaarv soo ja vanuserühma järgi
Mehed ja naised, Vanuserühmad kokku, 2016



Raudtee positiivne sotsiaalne mõju

- Raudtee on seda kasulikum, mida rohkemaid inimesi ta teenindab.
- Kohalikule reisijale on suurest kiirusest olulisem raudtee otstarbekas paiknemine, et see oleks võimalikult käepärane.
 - Selle tagab raudtee ja peatuste/jaamade paiknemine ajaloolises transpordivõrgustikus.
- Transpordivõrgu muudab tarbijatele soodsaks otstarbekas sõiduplaan, mis
 - võimaldab suuremate ajakadudeta käia tööl ja koolis;
 - ilma pika ooteajata ühelt rongilt teisele ümber istuda.

RB negatiivne sotsiaalmajanduslik mõju

- Praegusel kujul kavandatava RB rajamise otsene kahju olemasolevale transpordivõrgule, aga selle kaudu ka asustussüsteemile tuleneb RB otsetrassi prioriteetsusest,
 - see tähendab ressursside piiratuse tõttu teiste raudteede korrastamise ja arendamise edasilükkumist,
 - hääbumisohtu olemasoleva raudteevõrgu RB-ga paralleelsele harule, kuigi see on kohalikele tarbijatele soodsam.

Baltimaade pealinnade ühendamine – kas see on otstarbekas?

- RB kõige olulisemaks nimetatud eesmärk – Baltimaade pealinnade ühendamine – on Eesti puhul **regionaalpoliitilises mõttes kahjulik**, suurendades veelgi Eesti Tallinna-kesksust.
 - Pealinnade ühendamine oleks mõistlik sel juhul, kui pealinn asuks riigi keskel (nagu nt Prantsusmaal)
 - ja lisanduv liin haakuks olemasoleva raudteevõrgustikuga.

LAHENDUSED JA SOOVITUSED

Missugune oleks mõistlik lahendus?

- RB trass peaks nii suures ulatuses, kui võimalik, jälgima praegu olemasolevat raudteekoridori (nii Pärnu kui ka Tartu suunal).
 - See koridor sobitub kõige paremini niihästi looduskeskkonna kui ka asustussüsteemiga.
- Piirduda kiirusega 160 km/h
 - Eesti väiksuse tõttu ei anna kiirus 240km/h märkimisväärset ajavõitu;
 - 160 km tunnise kiiruse korral pole raudtee tarastamine vajalik, ka ei tarvitse kõik ristumised olla kahetasandilised;
 - Sellise kiiruse puhul pole probleemiks reisijatele väga vajalik tihe peatumine jaamakestes (vähemalt mõne rongi puhul).

RB ja Eesti raudteevõrk

- RB ehituse tõttu ei tohiks edasi lükkuda Eesti teised transpordiinvesteeringud.
- Kui RB põhitrass läbib Pärnu, siis tuleb kiiresti renoveerida ka Valga-Riia raudteeliin tagamaks Ida- ja Lõuna-Eesti inimestele kaasaegne ühendus Riiaga,
 - sh võimalus kasutada Riia lennujaama;
 - sõita soovi korral rongiga Lätti, Leetu ja edasigi;
 - külastada traditsioonilisi Liivimaa alasid (millesse Lõuna-Eesti on pikki sajandeid kuulunud) ja selle keskust Riiat.

Kasutatud kirjandus ja allikad

- Eesti Entsüklopeedia;
- Wikipedia;
- Eesti raudtee ajalugu
<http://www.evr.ee/ettev%C3%B5ttest-ajalugu;>
- Statistikaamet, avalik andmebaas stat.ee
- <http://elik.nlib.ee/euroopa-raudteesusteem-teelahkmel-komisjon-votab-vastu-neljanda-raudteepaketi/>
- Transpordi arengukava 2013,
<https://www.riigiteataja.ee/aktulisa/3210/2201/4001/arengukava.pdf>
- **PERIOODI 2014-2020 EUROOPA LIIDU VAHENDITE KASUTAMISE EELHINDAMINE,**
[HTTP://WWW.PRAXIS.EE/TOOD/2014-2020-PERIOODI-EL-VAHENDITE-KASUTAMISE-EELHINDAMINE](http://www.praxis.ee/tood/2014-2020-perioodi-el-vahendite-kasutamise-eelhindamine)

TÄNAN TÄHELEPANU EEST!