

koopia:
info@mkm.ee

allkirjastatud digitaalselt ja edastatud e-postiga adressaatidele

Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsiooni (ELEA), Autoettevõtete Liidu (AL) ühispöördumine.

Transpordi ja logistika sektorit võib pidada majanduse vereringeks, sest nendest sõltuvad enamik teisi majandusvaldkondi ja kõigi Eestimaa elanike igapäevaeluks tarvilike kaupade olemasolu. Eesti transpordi ja liikuvuse arengukava 2021-2035 näeb ette suurendada transpordisüsteemi konkurentsivõimet, arendades seda säästvalt, nutikalt ja kulutõhusalt, vähendades selle keskkonnajalajälge ning muutes taristul liiklemise ohutumaks. Samas ei eesmärgista transpordi ja liikuvuse arengukava riigi ootuseid maanteetranspordi sektori toimimise tõhususele ja panusele kliimaeesmärkide saavutamisse. Sektori esindusorganisatsioonid peavad vajalikuks esitada ettepanekud, mis toetavad maanteetranspordi poliitika kujundamist.

Transpordi ja logistika sektoris töötab kokku üle 60 000 inimese, mis moodustab ligi 10% kõigist Eesti töötajatest. Veonduse ja laonduse valdkond moodustas 2021. aastal 6,4% ehk ligi 1,8 miljardit eurot kogu Eesti majanduses loodud lisandväärtusest ja panustas 0,9%-ga (so 11%) Eesti SKP kasvu (stat RAA0045).

Viimastel aastatel (v.a. koroonaviiruse leviku aegsed piirangud) on kaubavedude maht maanteedel ja raudteel olnud natuke üle 50 miljoni tonni. Maanteedel on veetud keskmiselt 55% ja raudteel 45% kaubamahust. Samas Euroopa Liidus moodustab autovedu enam kui 70% kogu maismaa-kaubaveost. Seega raudteel on Eesti kaubaveo osakaal tunduvalt suurem, kui teistes Euroopa riikides¹. Maanteedel ja raudteel veetavad kaubagrupid jaotuvad - üle 90% raudteel veetavatest kaupades on keemia- ja naftatooted ning põlevkivi, maanteeveol domineerivad puisteained (kaevandus- ja karjääritoore), puit, põllumajandus tooted ja toit (kokku 70% kaupadest). Maantee ja raudtee vedusid vastandada ei ole otstarbekas ega vajalik. Mõlemal on oma koht ja loomulik arengutee. Arvestada tuleb, et üle 80% veeteenuse müügi mahust liigub maanteedel.

Esindusorganisatsioonid ELEA ja peamiselt Eesti siseriiklikule kauba- ja reisijateveole (sh rahvusvahelisele reisijateveole) keskendunud ettevõtjaid esindav AL pöörduvad Vabariigi Valitsuse ning asjaga seotud ministeeriumite poole ettepanekutega. **Ettevõtteid ühendavad esindusorganisatsioonid ühiselt juhivad tähelepanu vajadusele arvestada ka transpordi- ja logistikasektori arengu ning konkurentsivõimelise keskkonna loomisega.** Palume arvestada alljärgnevate ettepanekutega:

1) Pikemad ja raskemad autorongid 20,75/ 25,25m ja 60 tonni täismassiga

Lihtsasti rakendatav meede tõstmaks autoveosektori konkurentsivõimet nii Eestis kui rahvusvaheliselt ja samal ajal panustades kliimaeesmärkide ja transpordisektori keskkonnatõhususe saavutamise eesmärki on lubada kasutada Eesti teedel pikemaid ja raskemaid autoronge. See võimaldab:

- Pikemad ja raskemad autorongid mahutavad 30-40% rohkem kaupa nii mahuliselt (nt kaubaveol mahutab 18,75 m veok 36 euroalust, 25,25m veok 51 euroalust) või kaaluliselt (nt 50 t metsaveoki keskmine koorem on 32 tm ja 60 t keskmine koorem on 43 tm).
- Suureneb transpordisektori efektiivsus (metsaveol on suure massiga sõidukute kasutuselevõtmise lubamise majanduslik mõju enam 120 miljoint eurot 10 aasta jooksul).
- Muudatuse rakendamisel väheneb autorongide läbisõit ligikaudu 41 miljonit kilomeetrit aastas (29 miljonit kilomeetrit kaubavedudel ja 12 miljonit kilomeetrit metsamaterjali veol). See tähendab ligikaudu 106 kt CO₂ heitme vähenemist ühes aastas, mis moodustab ligikaudu 16% Transpordi ja liikuvuse arengukavas 2035. aastaks seatud eesmärgist transpordi CO₂ heitme vähenemisest (so vähendamine 669 kt aastas).

¹ 2020, The Future of Passenger Mobility and Goods Transport in Estonia. Input Study for the Estonian Transport and Mobility Master Plan. <https://www.itf-oecd.org/future-passenger-mobility-goods-transport-estonia> lk 82-83, lk 90

- Pikemate ja raskemate autorongide kasutuselevõtt toob kaasa üldise liiklustiheduse vähenemise õhukvaliteedi paranemise ja mürataseme languse. Liikluskoormuse vähenemine olukorras, kus kaks autorongi teeb ära kolme autorongi töö, toob kaasa suurema liiklusohutuse.
- Pikemate ja raskemate autorongide kasutusele võtmise ettepaneku on Eetile teinud ka Eesti riigile ka OECD Rahvusvaheline Transpordifoorum eksperdid tuginedes ulatuslikule rahvusvahelisele kogemusele ja uuringutele.
- Transpordisektori taristu arendamine peab olema järjepidev ja süsteemne, et tagada kaupade liikumine konkurentsivõimelises keskkonnas. Seetõttu oleme mures riigieelarvestrateegias 2023-2026 kavandatud teede investeeringute lõppemise pärast. Vastupidi, Eesti majanduse arengu huvides peaks transpordi- ja logistikataristusse investeerima järjepidevalt ja senisest enam, sealhulgas selleks, et liikuda kliimaeesmärkide saavutamise suunas. Ühes kuus liigub 36 000 veokit Balti riikide kaudu Soome. Seega riiklikult strateegiliselt oluline on (Tallinn - Pärnu – Ikla) E67 põhimaantee ehitus 2+2 teeks, sest seda läbib 1/3 Baltikumist (sh Eestist) 2/3 EL-ist liikuvast transpordist. Samuti vajalik ka muudel põhimaanteedel Tallinn – Tartu – Võru/Koidula/Luhamaa (E263) lõpuni ehitus 2+2 põhimaanteeks. Korraliku taristu olemasolu on vajalik ka riigi julgeoleku seisukohast, et oleks tagatud inimeste ja kaupade liikumine kriitilistes olukordades. Pikemas vaates võimaldaks 2+2 teede tekkimine EMS-i (moodulveokite) magistraalidele lubada kasutusele võtta ka isesõitvaid sõidukeid. Samuti peame arvestama, et naaberriikides on kasutusel juba isegi kuni 34,5 m autorongid täismassiga 76 tonni.
- Eeltoodud poliitikamuudatuste ettepanekud vajavad põhimõttelist otsust ja koos sellega asjakohased õigusaktide muudatusi. Üheks takistusteks liikumaks edasi 25,25 m moodulveokite kasutusele võtmise piloteerimisega² on eriveostele sätestatud detailid liiklusseaduses (LS §34¹ lõikes 8). Leiame, et sellised tehnilised detailid eriveostel kasutatavate sildade arvu, rehvitüüpide jm peaks olema reguleeritud madala taseme õigusaktides. Seega teeme ettepaneku algatada selles osas liiklusseaduse muudatus. Samaaegselt teeme ettepaneku otsida ühiselt võimalusi mahukaupade veoks 25,25 m ja 60 tonni täismassiga EMS autorongide ja 20,75 meetrit lubatud täismassiga 60 tonni sõidukite lubamiseks metsavedudel.

2) Taristu järjepidev arendamine (nutikad 2+2 teed ja elektriautodele laadimisjaamade taristute väljaehitamine)

- Eesti vajab nutikaid 2+2 maateid² ja sealjuures ka elektriautode laadimisjaamade taristu väljaehitamist E-Tee ja TEN-T teede ulatuses. Riigiteedest on E-teid kokku 950 km ja TEN-T teid kokku 1291 km.
- Hea teedevõrk:
 - vajab pikka plaani
 - keskmis on inimene
 - tagab parema konkurentsivõime
 - loob võimalusi igas Eesti nurgas
 - vähendab ääremaastumist
 - on mugav, kiire, ohutu kõigile liiklejatele
 - on innovaatiline ja vaatab tulevikku
 - on riigi vastutus!
- Teedevõrk peab muutuma riigi strateegiliseks prioriteediks
- Teedevõrk vajab stabiilset rahastust. Me ei saa meie inimeste pealt kokku hoida.
- Eesti vajab teedevõrgu pikka plaani ehk visiooni, mis muudab Eesti majanduslikult tugevaks, kindlustab meie julgeolekut ja tagab meie inimestele väärilise ja turvalise elukeskkonna. Vastasel juhul muutume Euroopa ääremaaks.

Peame arvestama, et Eesti avatud majandusena tegutseb rahvusvahelise konkurentsikeskkonna tingimustes. Peame vaatama, mida teevad meie naaberriigid, et Eesti ettevõtete konkurentsivõime ei väheneks võrreldes naaberriikide omadega.

Leiame, et lao, transporditeenuse, autovedude, reisijateveo ja kullervaldkonna operatiivne toimimine olukorras, kus tagada tarneahela püsimine, on ühiskonna seisukohast oluline. Transpordi sektor hoidis kriisi ajal ja ka praegu lülina majandust toimivana, nii maad, kui ka merd mööda.

² <https://www.neljarajalised.ee/>

Allkirjad:

Toomas Orutar

Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsioon (ELEA)
nõukogu esimees
/allkirjastatud digitaalselt/

Herkki Kitsing

Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsioon (ELEA)
juhatuse liige
/allkirjastatud digitaalselt/

Kersten Kattai

Autoettevõtete Liit (AL)
direktor
/allkirjastatud digitaalselt/