



## **ELEA PRESSITEADE**

**9.01.2024**

**Riik saaks lihtsa seadusemuudatusega transpordisektori rohelisemaks ja kauem vastu pidavamad teed**

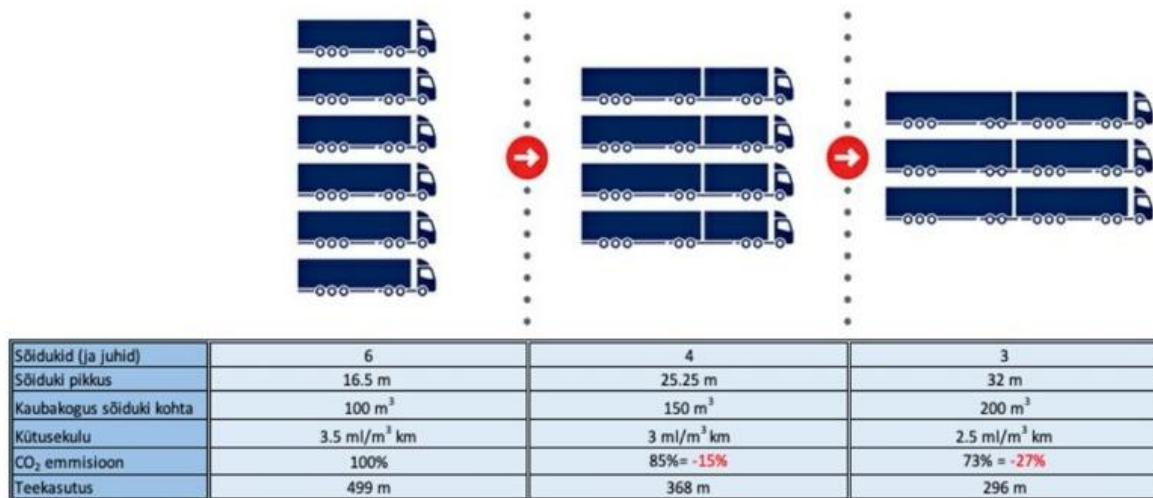
**Riik pingutab, et leida viise, kuidas Eesti saaks täita kõik oma kliimaeesmärgid. Logistikasektori esindajad on üle 20 aasta pakkunud mujal riikides kasutusel olevat lahendust, mis vaid liiklusseaduse muutmise abil muudaks kogu transpordisektori korraka keskkonnasäästlikumaks, efektiivsemaks, konkurentsivõimelisemaks ning vähendaks samal ajal teede lagunemist.**

„Eesti on nüüd lähiriikidest veel ainuke, kus pole lubatud pikemad ja tõhusamad autorongid, sest sellest aastast saavad need nüüd liikuda ka Lätis. Oleme korduvalt teinud ettepaneku, et ka Eesti peaks vastava seadusemuudatuse ära tegema, kuid mingil põhjusel pole seda veel juhtunud, kuigi selge kasum on ammu teistes riikides ära tõestatud,“ nentis Eesti Logistika ja Ekspedeerijate Assotsiatsiooni (ELEA) juhatuse liige Herkki Kitsing. Ta lisas, et vastava ettepaneku on Eestile teinud ka OECD Rahvusvahelise Transpordifoorumi eksperdid.

ELEA ja Autoettevõtete Liit (AEL) saatsid ettepaneku kliimaministeriumile viimati selle suve lõpus. Lühidalt panevad liidud ette, et Eesti TEN-T teedele ehk üleeuroopalise teedevõrgu teedele võiks lubada pikemad ja tõhusamad autorongid pikkusega kuni 25,25 meetrit ja täismassiga 60 tonni. Praegu on siinsetel teedel lubatud sõita maksimaalselt 18,75 meetriste ja 44 tonni kaaluvate autorongidega. Metsavedude puhul on täna lubatud eriloo alusel sõita isegi 52 tonni kaaluvate autorongidega.

### **Vähem veokeid teedel ja vähem saastet**

Kitsing märgib, et esmapilgul võib tunduda, et raskemad veokid teevad rohkem kahju, kuid tegelikult on muudes riikides ja eelkõige Skandinaaviast saadud kogemus näidanud, et efekt on vastupidine. „Esiteks ei tähenda raskem veoki kogukaal suuremat survet teele, sest kaal jaguneb laiali rohkemate telgede vahel. Kõige olulisem on aga see, et pikemad autorongid mahutavad 30-40% rohkem kaupa ehk 36 euroaluse asemel 51 alust. See tähendab, et näiteks kolm veokitäit kaupa saab ära vedada vaid kahe veokiga,“ märkis Kitsing.



Joonis 7. Eri pikkusega veoste võrdlus

Allikas: L. Cider ja L. Larsson, „Duo trailer an innovative transport solution co-optimizing multi vehicle combinations,“ HVT15, Rotterdam, Holland, 2018 [Online] Loetud aadressil <https://hvtforum.org/wp-content/uploads/2019/11/Larsson-DUO-TRAILER-AN-INNOVATIVE-TRANSPORT-SOLUTION.pdf> Kasutatud 30. oktoober 2023

Seega aitaks lihtsasti rakendatav meede lahendada korraga mitut probleemi: liiklustihedus on väiksem ja seega tõuseb liiklusohutus, õhukvaliteet on parem ja müratase madalam. Hinnanguliselt väheneks sellega autorongide läbisõit Eesti teedel ligi 41 miljoni kilomeetri võrra aastas, mis tähendaks ka olulist panust CO<sub>2</sub> heitmete vähendamise osas transpordisektoris. Väiksem koormus teedel aitab samas hoida riigi maanteid pikemalt paremas korras.

Transpordisektorile endale on kõige eelneva kõrval kindlasti oluliseks komponendiks ka üleüldine efektiivsus ning sektori konkurentsivõime püsimine. „Korraga rohkem kaupa vedades saame kaasa aidata Eesti ekspordile, tööstuse efektiivsusele ja leevendada samas ka autojuhtide põuda. Soomes, Rootsis ja paljudes teistes riikides on sellised tõhusamad autorongid lubatud juba aastaid, Lätis alates selle aasta algusest. Kui Eesti muudatustega kaasa ei lähe, jääme eraldatud saareks naaberriikide vahel,“ selgitas ELEA juhatuse liige Herkki Kitsing.

Väiksema keskkonnamõju kõrval on tavainimestele oluliseks aspektiks kindlasti ka see, et tõhusam transport on otseses seoses tarbija rahakotti jäävate eurodega, kuna kaupade vedu on üleüldiselt efektiivsem ja odavam.

## Põhimaanteed esmalt

Euroopast saadetud juhiste järgi võiks tõhusamad autorongid saada liikuda eelkõige TEN-T teedel, mida on Eestis kokku ligi 1300 kilomeetrit. Logistikaorganisatsioonide hinnangul oleks suureks abiks juba see, kui esmalt liigutaks selle eesmärgini etapiviisiliselt.



„Näiteks Tallinna ringtee Muugalt Paldiskini ja Pärnu maantee täies ulatuses Iklani, Tallinn-Tartu maantee jne annaks tõhusamate autorongide kasutusel juba suure efekti,“ lausus Kitsing ning lisas, et praegu liigub näiteks ainuüksi ühes kuus ligikaudu 36 000 veokit Balti riikide ehk eelkõige Eesti kaudu Soome. Ta märkis, et kindlasti on küsimusi, mis vajaksid ka veel lahendamist. „Näiteks, kas sellised autorongid võiksid olla piiratud kiirusega 80km/h ja liikuda vajadusel tiptundide väliselt? 2+2 teedel poleks siis ka möödasõidud probleemiks.“

### **Kaalureeglit eiratakse eelkõige kõrvalteedel**

Hiljuti käis meediast läbi ka Transpordiameti uuring ülekoormatud veokitest, mis näitas, et eelkõige on probleemiks puiste ehk näiteks vilja, kruusa, liiva ja muu taolise kauba veod kõrval- ja tugimaanteedel. Tavapärase kaubaveo ja autorongide puhul probleeme ei täheldatud. Teede vastupidavuse aspektist on kõige kehvem nende ülekoormatud veokite puhul just see, et antud juhtudel tuleb suur koormus väheste telgede peale ja seega lõhub teid kiiremini. Rääkimata ohutusaspektist.

Herkki Kitsingu hinnangul võiks siinkohal olla soovitus, et riik võiks suunata puiste vedajad kasutama e-veoselehte ja kasutusele võtma teljekoormuse andurid. See on täna tehnoloogiliselt juba lahendatud ja ei nõua suuri investeeringuid.

**Lisainfo:** Herkki Kitsing, juhatuse liige, Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsioon, tel. 56949262, [elea@elea.ee](mailto:elea@elea.ee)