

Nr 24 / 18.11.2013

Transport tarib majanduse kasvu

Euroopa Liidu transpordipoliitika uued suunad avalikustati 16.–18. oktoobril toimunud konverentsil *TEN-T Days 2013*. Euroopa Komisjoni transpordivolniku Siim Kallase kutsel kogunes Tallinnasse 1200 osalejat ning poolsada näitust tutvustas erinevaid projekte ja transpordi olulisust ühiskonna arengus. Transpordivõrgustiku arendamine Euroopa Liidus toimub TEN-T (*Trans-European Transport Network*) kaudu – see on võrgustik, mis ühendab maanteed, raudteed, lennuväljad ja siseveeteed üle Euroopa ning selle täitevasutus TEN-T EA on komisjoni poolt asutatud agentuur TEN-T projektide tehnilise ja rahalise teostuse elluviimiseks.

Euroopa Liidu eelmise finantsperspektiivi, mis lõppes aastal 2006, rahastamisskeemide läbi toetati transpordi arendusi seitsme erineva projekti kaudu kokku 60 miljoni euro ulatuses. Käesoleva finantsperioodi (2007–2013) investeeringud transpordi infrastruktuuri on suunatud 327 projekti toetuseks kogumalus enam kui 7 miljardit eurot (ehk ca 14 eurot iga Euroopa Liidu elaniku kohta). Komisjoni plaanid, mis avalikustati Tallinnas TEN-T konverentsi raames, näevad ette transpordiskeemide väljaehitamiseks järgmise finantsperspektiivi (2014–2020) jooksul üle kolme korra enam ühisrahastu vahendeid kui praegu – 26 miljardit eurot.¹

Euroopa Liidult finantstuge saanud transpordivõrgustiku projektide hulgas ei ole seni ühtegi „edulugu“ Balti riikidest ehk sellist projekti, mis oleks TEN-T täitevameti poolt leidnud esiletoomist vastavates eduraportites. Viimati ilmunud ülevaates² toodi näiteks esile projektid Soomes ja Poolas.³ Praeguse komisjoni nägemus üleeuroopalisest uuenevast transpordiskeemist tõstab teiste seas esile ka Läänemere regiooni – nimelt algab Tallinnast üks üheksast suurest transpordikoridorist ja see põhineb kiirrongiühenduse (Rail Baltic) rajamisel. Transpordivolniku poolt esitletud uue võrgustiku eesmärk on paremini ühendada ida- ja läänepoolsed piirkonnad, et tagada inimeste, kaupade ja teenuste lihtsam ja tõrgeteta liikumine Euroopas. TEN-T päevadest Tallinnas jäi aga kõlama mõte, et rahastamisel kandub fookus projektidele, millel on komisjoni hinnangul kõige suurem lisandväärtus Euroopa Liidu kui terviku jaoks.

Põhivõrgu arendamine

Uue põhivõrguga (nii nimetab seda Euroopa Komisjon) loodetakse keskpikas perspektiivis parandada eri transpordiliikide vahelisi ühendusi eeskätt neis regioonides, kus tulevikus liigub enamik kaupu ja inimesi. Põhivõrk on Euroopa Komisjoni nägemuses ühtse turu transpordivaldkonna selgroog, mis „kõrvaldab liikluse kitsaskohad, ajakohastab taristu ja ühtlustab piiriüleseid veod [...] kõikjal Euroopas“.⁴ Iga tulevase põhivõrgu koridor peaks hõlmama kolme transpordiliiki, läbima kolm riiki ning kaht piiriülest lõiku. Investeeringud Euroopa Liidu põhivõrgu arendamisse on väga mahukad ning ulatuvad komisjoni hinnangul 250 miljardi euroni perioodil 2014–2020. Arvestades projektide finantsilise lahenduse varieteedi, kogukondade kasvava vastuseisu ja keskkonnasäästliku

¹ Euroopa Liidu uus finantsperspektiiv ei ole käesoleva teemalehe koostamise ajal Euroopa Parlamendi poolt veel vastu võetud.

² *TENTastic* http://tentea.ec.europa.eu/download/publications/tentea_20135779_brochure_tentastic_proof_superfinal.pdf

³ Poola on käesoleva finantsperspektiivi ajal saanud EL toetusi oma riigi transpordi arendamiseks 20 miljardi euro ulatuses ning taotleb järgmisest eelarvest veelgi enam raha oma infrastruktuuri edasiarendamisele.

⁴ Euroopa Komisjoni memo http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-13-897_et.htm

arengu erinevate aspektidega, on selline hinnang pigem miinimum mõeldavast lõplikust maksumusest. Umbes kümnendik ehk nõ seemnekapitali jagu nimetatud summast tagatakse Euroopa Liidu poolse abina. Ülejäänud rahastamine kujuneb riikide eelarvete kaudu, erinevate krediitliikide, eraettevõtluse ning avaliku ja erasektori koostöö (PPP) tulemusena. 2014. aasta algus peaks kujunema ettepanekute laekumise perioodiks, mil liikmesriikides valminud detailsed plaanid edastatakse Brüsselisse. Projektide koostajad võivad arvestada üldise põhimõttega – kuni viiendik investeerimiskuludest kaetakse Euroopa Liidu vahenditest, ent erandkorras on võimalik, et „uuringute toetus võib ulatuda 50%-ni ning piiriüleste projektide uuringute ja ehitustööde toetus kuni 40%-ni“.⁵

Ühtse transpordipoliitika suunistes pikema aja peale (kuni aastani 2050) on eesmärgiks luua tingimused inimestele ja ettevõtetele, et neist enamikul ei kuluks üldteede võrgust põhivõrguni jõudmiseks üle 30 minuti. Kui see eesmärk Eesti oludega kohandada, siis veidi enam kui ühe põlvkonna pärast oleks õigustatud ootus jõuda Narvast Tallinnasse või Tartust Pärnusse umbes poole tunniga. Nimelt on põhivõrgu üheksast koridorist Põhjamere-Balti koridori olulisem projekt Rail Baltic raudteeühendus (liinil Tallinn–Pärnu–Poola kirdeosa) ning sellest trassist eemale jäävad ühendused kuuluvad üldvõrgu alla. Üldvõrk on küll TEN-T poliitika osa, ent selle rahastamine langeb suures osas iga riigi kanda. Järelikult kaasneb Rail Baltic projektiga Eestile suuremahuline kohustus viia maanteede võrgustik uuele tasemele tulenevalt Euroopa Liidu transpordipoliitika üldisest eesmärgist. Kerkib küsimus, kas selleks jätkub finantsvõimekust, kui juba praegu tehakse ligi kolmveerand kodumaistest investeringutest võõra maksumaksja vahenditest.

Prioriteetsed projektid

Kuidas said paika transpordi prioriteetid? Liikmesriigid saatsid oma ettepanekud Euroopa Komisjonile, kes valis neist välja kolmkümmend prioriteetset. Euroopa nõ ühiste huvide elluviimiseks prioriteedi staatuse saanud projektidest suurem hulk (kokku 21) kätkeb raudteid ja nendega seonduvaid kavasad. Valikukriteeriumiteks olid komisjoni sõnul üleeuroopaline lisandväärtus, transpordi jätkusuutlik areng ning keskkonnasõbralikud lahendused kliimamuutustega toimetulekuks. 30 projekti haare erineb nii mahu kui ka intensiivsuse poolest, kuid suurem osakaal TEN-T plaanides on eraldatud raudteede arendamisele. Seni on Euroopa transpordis mahulises arvestuses domineerivaks maanteed mööda kulgev kaubavedu, kusjuures raudteed on osatähtsusest kolmas valdkond peale veetranspordi. Reisijate veos aga toimub ligi kolm neljandikku reisidest sõiduautodega (raudtee roll on umbes 6%).⁶

Praegu on Euroopa raudteedel kasutusel seitse erinevat rööpmelaiust ning otseühendus raudteega on vaid 20 suuremal lennuväljal ja 35 suuremal sadamal. Milline on käimasoleva (2007–2013) finantsperspektiivi fookus transpordi vallas? Hetkel läheb TEN-T kaudu kõige enam raha raudteedesse. Euroopa Liidu toel on teostamisel või juba lõpetatud 188 projekti, mis on alates 2007. aastast saanud rahastatust veidi enam kui 4 miljardi euro ulatuses ehk ligi 61% TEN-T portfelli koguvahenditest. Suurema jagatud toetuse poolest paistavad silma projekt nr 6 (1600km pikkune raudtee Lyonist Ukraina piirini, st teekond läbi Prantsusmaa, Itaalia, Sloveenia ja Ungari), projekt nr 17 (raudtee Pariisist Bratislavani, st teekond läbi Prantsusmaa, Saksamaa, Austria ja Slovakkia) ning projekt nr 1 (raudtee Berliinist Palermosse, st teekond läbi Saksamaa, Austria ja Itaalia). Kui seni on Euroopa Komisjoni eelistuse saanud pigem rahvuslikud projektid, siis edaspidi kahaneb rahvuslike plaanide osakaal ning kasvab TEN-T kaudu riikidevahelise koostöö korras teostavate projektide roll.

⁵ Transpordi arendamisel ei ole TEN-T siiski ainsaks tugiallikaks, sest Euroopa Liidu poolsest finantseerimist saab teistegi meetmete kaudu. Näiteks on võimalik ühtekuuluvusfondi vahendeid (mille raames nähakse abikõlblikele liikmesriikidele uuel perioodil ette 11,3 miljardit eurot) kasutades transpordiga seotud projektide Euroopa Liidu poolse kaasrahastamise määra tõsta 85%-ni.

⁶ Maanteede ja raudteede kogupikkuse arvestuses on Eesti näitajad Euroopa Liidu riikide võrdluses kõige lühemad (v.a Luksemburg ja Malta) <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/doc/2013/pocketbook2013.pdf>

Millised on Eestiga seonduvad TEN-T projektid? Mitme käimasoleva projekti ulatus kandub Eestini, millest väärivad esiletoomist kolm olulisemat ja mis kõik on planeeritud ellu viia aastatel 2012–2015:

1) Twin-Port – sellise nimetuse on saanud Helsinki ja Tallinna sadamate arengut suunav kava. Kui Helsingis kulub TEN-T poolne kaasraha Läänestadama taristule ja uute tehnoloogiate juurutamisele, siis Tallinna sadamas arendatakse terminale A, B ja D. Samuti on projekti kavas uuring Tallinn–Helsinki ro-ro tüüpi laevaliikluse võimalike stsenaariumite kohta. Twin-Port projekti kogukulust (ca 56 miljonit eurot) kaetakse Euroopa Liidu toetuste abil viiendik ehk üle 11 miljoni euro.

2) Teine suurprojekt on WINMOS, mis akronüümina võtab kokku talvise merenavigeerimise projekti uute navigeerimissüsteemide arendamiseks ja kasutuselevõtmiseks Balti merel. WINMOS projekti kogumaht on 139 miljonit eurot ning Euroopa Liidu reeglite kohaselt saab uuringutest katta pool ja töödest viiendiku, mis teeb kokku Euroopa Liidu toetuse suuruseks ligi 30 miljonit eurot.

3) Rail Balticu raames on käimas uuringud ja tehniliste arenduste plaaniga seonduva Eesti osa projekti ettevalmistus. TEN-T uue programmi, milles Rail Baltic seondub prioriteetse projektiga nr 27, kaudu toetatakse Eesti projekti sel moel, et kogumaksumusest pool ehk 5.1 miljonit eurot saadakse TEN-T kaudu. Sarnane uuring tehakse ka Lätis, kus Euroopa Liidu vastav toetus ulatub 4,9 miljoni euron. Kõige selle tulemusena peab valmima eeluuringute kokkuvõtte Rail Balticu ruumilise planeerimise, eelprojekti ja rahastamise täpsustatud analüüsiga. Need tööd saavad omakorda aluseks detailse tehnilise lahenduse ja hangete teostamiseks jätkuprojektina. Euroopa Komisjon on projekti käimasolevale etapile seadnud lõpptähtajaks 31. detsember 2015.

Lüngad, mis vajavad täitmist, enne kui tee saab sile

Kogu võrgustiku realiseerimine on mitme muutujaga võrrand ning arengu eri aspekte on mitmeid. Esiteks on ambitsioonikate ideede elluviimine transpordi vallas väga kulukas ning TEN-T abil 26 miljardi euro laialijagamine seitsme aasta jooksul külvab võrgustiku arendamisel pigem prisked seemned, ent ei kata kõiki vajadusi. Eduka tulemuse tarvis on vaja realistlikke projekte ja häid pakkumisi. Täiendava ning üha olulisema tegurina on transpordivõrgustiku arendamisel tarvidus kaasata kohalike kogukondade esindajad juba projekti varajases staadiumis – arvestada tuleb kodanike huvidega ja soovidega nende elukeskkonna muutumisel. Lisaks on arengute järgmine faas (2014. aasta esimene pool) seotud Euroopa Parlamendi valimistega, mistõttu võib nõ poliitiline kauplemine ja sellest tingitud vastasus mõjutada projektide valmimist. Samas peaksid valmis projektid põhivõrgu osas juba järgmise aasta lõpuks seemneraha üle otsustajate laual olema. Euroopa Komisjoni liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi juht Matthias Ruete vihjas TEN-T Tallinna konverentsil oma lõppsõnas ka liikmesriikide tegelike vajaduste ning komisjoni seisukoha vahelistele vastuoludele – kokad kõõgis peavad teadma, mida kliendid tegelikult soovivad, ent seni on osapooled justkui eraldi ruumides oma kitsast (riiklikust) huvist lähtuvalt talitamas.

Lauri Luiker

nõunik

lauri.luiker@riigikogu.ee

tel 6507