

Euroopa Liidu prioriteedid liikuvuse valdkonnas - seosed arengutega Eestis ning võimalikud siirded Narvas ja Ida-Virumaal

Austatud President, Peaminister,

Daamid ja härrad,

- Mul on suur au ja rõõm olla täna siin Narvas ning jagada oma mõtteid Eesti kolmandal omavalitsuspäeval. On hea meel, et selle päeva teemaks on konkreetseid sammud, ettepanekud ja tegevused, mis aitavad arendada just Ida-Virumaad laiemalt ning Narvat, kasutades neid võimalusi, mida Eestile Euroopa Liitu kuulumine pakub.
- Üks oluline teema selles kontekstis on justnimelt transport. Ühendatavus. Ükski regioon ei saa olla edukas kui transpordiühendused on puudulikud ja ettevõtetal ja inimestel napib transpordivallas võimalusi ja alternatiive.
- Räägin kõigepealt sellest laiemalt EL kontekstis ning siis jagaks teiega oma mõtteid just selles osas, mis puudutab Eestit ja seda, suurte võimalustega regiooni.
- Transpordi osakaal Euroopa majanduses on märkimisväärne. Transport annab 9% EL RKPst s.o. ca 670 miljardit EUR ning transpordisektoris töötab otseselt umbes 11 miljonit inimest. Lisaks toodab transpordisektor 25% kõikidest õhku paisatavatest kasvuhoonegaasidest ning sellest omakorda ca 70% autotransport.
- Transport ühendab maailma, erinevaid kontinente ja regioone ning inimesi ja ettevõtteid. Loob uusi võimalusi ning muudab maailma väiksemaks ja haaratavamaks. Ilma efektiivse transpordisektorita ei liigu kaubad ning seiskuvad tehased. Transport mängib meie elus palju suuremat rolli kui me seda tunnetame ning tihtipeale võtame seda kui iseenesestmõistetavust.
- Seda tunnetame mõnikord ka poliitilises diskursuses, kui transporditeemaatika ei saa piisavalt tähelepanu suhtes sellega, kuidas see meie igapäeva elu ja majandust tegelikult mõjutab. Ja kui saabki tähelepanu siis on see tihtipeale seotud suurte taristuprojektide suhtes

oleva vastuseisuga, õhusaastega, müraga või kehva teenusega. Tegelik elu on aga muidugi palju komplekssem ja keerulisem.

- Toon teile hea näite, mitte keegi ei taha lennujaama enda lähedale aga samas tahavad kõik lennata ning teha seda odavalt ja eelistatult mitte liiga kaugelt keskuse suhtes. Elik kuidas siis leida kuldne kesktee.
- Kõik uuringud näitavad kõikide transporditeenuste nõudluse kasvu kogu maailmas. Samas kui vajalikke investeeringuid ei tehta siis napib läbilaskevõimet ning võimalustest saab hoopis kannatus. Neid investeeringuid tuleb teha aga täna, et olla suuteline homse päeva nõudlust rahuldama. Seega, see kes neid otsuseid teeb ei ole kindlasti see, kes linte läbi lõikab. Samas on ülioluline käituda siin just riigi huve ja vajadusi silmas pidades.
- Aga läheme selle juurde, mis paneb transpordisektori liikuma. Kütus. Täna tuleb 94% transporti liikuma panevatest kütustest naftast. See number hakkab kahanema aga mitte liiga ruttu, sest prognooside järgi on see osakaal 2040 a. ikkagi 83% . Samas liigub maailm üha enam oma evolutsioonilises energiatarbimises 4 võrdse allika poole – kivisüsi, nafta, gaas ja taastuvenergeetika.
- EL transpordipoliitika eelistab alternatiivseid kütuseid ning keskkonnasõbralikemaid transpordiliike nagu raudteetransport ja siseveeteed ning lisaks on meie poliitika suunatud transpordisektori keskkonnasõbralikumaks muutmisele. Kõik transpordiliigid muutuvadki üha puhtamaks/keskkonnasõbralikumaks ning eriti oluline on et EL suudab luua kogu maailma katvaid kokkuleppeid.
- Kõige selle taustal on oluline vaadata, mis on kõige tähtsamad aspektid Euroopa Liidu transpordipoliitika kujundamisel. Olenemata sellest, kus või kellele transpordi arengutest ja väljakutsetest räägin on arengud aga eriti just väljakutsed väga, väga sarnased. Sellest tulenevalt on ka väga selge, et neid väljakutseid ei saa erinevad transpordiliigid üksi ja isoleeritult lahendada ja sama kehtib ka erinevate piirkondade, Euroopa Liidu liikmesriikide ning ka erinevate kontinentide kohta.
- Millised need peamised väljakutsed siis on: ohutus ja julgeolek (mida on raske tänapäeva maailmas ülehinnata), dekarboniseerimine ja digitaliseerimine ja muidugi infrastruktuuri rahastamine.

- Alati on kõige olulisemateks, ja ma kutsun neid ühe mündi kaheks küljeks, ohutus ning julgeolek – need on EL transpordipoliitika esimene samm. Need on kaks põhiaspekti, mille osas ei ole võimalik kompromisse teha.
- Euroopa on transpordivaldkonnas maailmas kõige kõrgema ohutuse taseme tagaja. Lennunduses on inimohvritega õnnetused üliharuldased, näiteks 2017 oli kogu maailmas 4 miljardi reisija kohta vähem kui 80 ohvrit. Ka raudteevaldkond on väga turvaline ning näiteks 3 miljardit reisijat aastas vedav Pariisi ühistransport suudab samal ajal tagada kõrgeima ohutuse taseme.
- Eelmisel aastal suri Euroopa maanteedel 25 300 inimest ning 135 000 inimest sai raskelt vigastada. See ei ole kuidagi aktsepteeritav ning seetõttu on Euroopa transpordipoliitikas just teeohutus väga tähtsal kohal.
- Sama peaks olema ka Eestis, kus peale mitmeid aastaid väga positiivset trendi oleme sel aastal olukorras, kus uue kooliaasta alguseks oli meie teedel rohkem hukkunud kui kogu eelmise aasta jooksul kokku.
- Järgmine oluline samm ja prioriteet Euroopa transpordipoliitikas on digitaliseerimine. Uued innovaatilised lahendused aitavad omalt poolt oluliselt kaasa ohutuse ja turvalisuse taseme tõstmisele. Ja muidugi toob see endaga kaasa liikluse optimeerimise, ummikute vähendamise ning avab tee täiesti uutele võimalustele.
- Droonid, Hyperloop, lendavad ja isesõitvad autod ei ole ulme vaid reaalsus juba lähitulevikus aga samuti uus lähenemine transporditeenusele, piletisüsteemidele ning logistika planeerimisele. Kui laevad suhtlevad otse sadamatega ning kui sadamad omakorda logistikateenuse pakkujatega siis on võimalik kogu logistikaahelat oluliselt optimeerida ning võita aega, säästa raha ja vähendada transpordisektori ökoloogilist jalajälge.
- See loob aluse ka kogu transpordisektorit katvale multimodaalsele süsteemile, kuna on selge, et tulevikus kasvab oluliselt erinevate transpordiliikide vaheline ühistoimimine ning selle üheks

võtmekomponendiks saab nn. "viimase miili" väljakutse efektiivne lahendamine.

- Transpordisektori dekarboniseerimine on transpordipoliitika kolmas oluline samm. Nagu jube eelnevalt juttu oli on transpordisektor ja jääb veel pikaks ajaks sõltuma eelkõige naftatoodetest. Samas on oluline vähendada CO₂ emissioone ja veelgi enam, inimeste nõudmised ja ootused õhukvaliteedi ja müra suhtes üha kasvavad.
- Transpordisektoris prognoositakse järgnevatel kümnenditel kiiret kasvu, kaupade puhul on see 51 % ajavahemikus 2015 – 2050 ja reisijate puhul 36 % aastaks 2050 aga selleks, et see kasv keskkonda üle ei koormaks on vajalik kogu sektori jätkuv ning jätkusuutlik dekarboniseerimine. Uued nõuded emissioonidele ja alternatiivsete kütuste propageerimine on transpordisektori võtmeteemad. Elektrifitseerimine, eelkõige linnakeskkonnas aga ka vesinik, gaas nii LNG kui ka maagaas ja biokütused ja sünteetilised kütused kujutavad kõik endast alternatiive, mille edendamisse panustatakse ka arvestatav hulk EL teaduse ja innovatsioonirahasid.
- Väga oluline on luua alternatiivsete kütuste tarbimiseks vajalik taristu, kuna nende laialdane ja efektiivne kasutamine ei ole lihtsalt muidu võimalik!
- Neljandaks sambaks on kogu infrastruktuuri rahastamine, ehk investeeringud laiemalt. EL kõige olulisem instrument on CEF s.o. Euroopa Ühendamise Rahastu, mille kaudu toetatakse üle-euroopaliste transpordivõrgustike väljaehitamist. Selle kaudu luuakse kogu Euroopat ühendavad nutikad koridorid, mille eesmärgiks on tagada, et Euroopa toimiks ja ühendused toimiks.
- Keskendume siinjuures just puuduvatele ühendustele ja nn. pudelikaeladele ning toetame idapoolse Euroopa paremat sidumist läänepoolse Euroopaga, samuti nendele projektidele, mis tagaksid geograafilise perifeeria jaoks paremate ühenduste loomist.
- Eesti jaoks on läbi CEFi rahastatud projektidest kõige olulisem muidugi Rail Baltica. See on täiesti uus transpordiühendus, mis täidab kõiki EL transporditaristu projektidele pandud eesmärgi ja põhimõtteid: ühendab idapoolse Euroopa läänepoolsega, loob täiesti uue ühenduse, eelisarendab

jätksuutlikku transpordiliiki – raudteetransporti, aitab kaasa kaupade üleviimisele teedelt rööbastele, mis omakorda aitab kaasa teehutusele ning vähendab ka liiklusummikuid.

- See projekt aitab säästa keskkonda, loob uusi töökohti ja võimalusi reisijatele, omavalitsustele ning kõikidele selle projektiga seotud riikidele. Ning kindlasti ei saa ära unustada julgeolekupoliitilist dimensiooni, sest mitut Euroopa riiki ühendav taristuprojekt on alati strateegilise tähtsusega. Täiendav püsiühendus Euroopaga suurendab ka meie julgeolekut.
- Rail Baltica loob uue äripotentsiaali paljude piirkondade jaoks - nii Baltimaadele kui ka põhja-lõuna suunalisteks ja ida-lääne suunalisteks kauba- ja reisijate veoks, ning seda ka uute multimodaalsete kaubaterminalide kaudu, mis on aluseks uuele majanduskoridorile.
- Oluline on siinjuures, et Eesti näeks ja planeeriks terviklikult kõikide regioonide ühendamist selle majanduskoridoriga ning ei keskenduks pelgalt trassi läbivale osale. Võimalusi on siin kindlasti ka Ida-Virumaale aga see peab olema osa laiemast tulevikku suunatud Eesti arengu nägemusest.
- Tuleksingi oma jutuga nüüd Eesti juurde ja samuti Narva juurde, kus täna kõik koos oleme ning omavahel mõtteid vahetame.
- Narva on Euroopa Liidu kõige idapoolsem linn, EL välispiir ja Sillamäe sadam EL kõige idapoolsem sadam. Muide, olgu kohe alustuseks öeldud, et Sillamäe sadam on suurepärase näide sellest, kuidas üks edukas transpordiprojekt suudab piirkonna ellu äratada ja olla ühtlasi kogukonna alussammas. Ma ei ole alati päris kindel selles, et selle sadama tähtsust meie riigi ja selle regiooni jaoks päriselt mõistetakse, kuid see on kindlasti üks olulisemaid investeeringuid ja nullist üles ehitatud transpordiprojekte, mis iseseisvuse taastamise järel Eestis on tehtud.
- Ida-Virumaa on Eesti tööstuse *power house*, pikaajaste traditsioonidega ja spetsiifilise oskusteabega. Loodavad ja loodud tööstuspargid meelitavad siia investoreid ka väljastpoolt. Iga tööstuspiirkond aga vajab multimodaalseid ja usaldusväärseid transpordilahendusi. Eriti, kui arvestada asjaolu, et selle piirkonna oluliste majandustegevuste hulgas on

keemiatööstus, ehitusmaterjalide tööstus ning metallitööstus, mis kõik sõltuvad ka hästi toimivatest logistikaahelatest.

- Vaadates numbreid ja seda potentsiaali siis peab nõustuma nendega, kes on seda meelt, et see regioon jääb jätkuvalt alla oma potentsiaali. Hoolimata sellest, et siin regioonis on keskmine palk kõrgem kui paljudes teistes Eesti maakondades on omakorda töötuse määr peaaegu kaks korda kõrgem kui Eesti keskmine ning SKP ühe elaniku kohta on kõigest 70% Eesti keskmisest ning tootlikus madalaim kogu Eestis. Ma tean, et lihtne on seda tõdeda aga palju keerulisem on struktuurseid muudatusi teostada.
- Aga siinjuures peab ka küsima, kas me oleme seda ka kõikide nende aastate jooksul realselt tahtnud. Statistika näitab, et ka Eesti riik tervikuna on viimase kümne aasta jooksul Ida-Virumaale oluliselt vähem investeerinud kui mujale Eestisse (Riigikontrolli andmetel).
- Samas tuleb jällegi tõdeda, et nii Sillamäe sadam kui ka Eesti Energia investeeringud, sinne põlevkivitööstus, VKG, Kiviõli Keemiatööstus, Molycorp ja paljud teisedki edulood ei kinnita asjaolu, et see piirkond ongi väikese potentsiaaliga, pigem vastupidi. Aga on ka tõsiasi, et see piirkond vajab rohkem tähelepanu ning ka rohkem EL rahastust. Need on aga poliitiliste valikute küsimused.
- Näiteks on ka kohalikud VKE-d EL fondidest palju vähem raha taotlenud kui teistes Eesti maakondades. Jah, siin on väiksem ettevõtlusaktiivsus ja ettevõtlikus aga peab ka küsima, et kas on selleks piisavalt tehtud, et kõiki neid võimalusi teadvustada ning kas me oleme valmis ka riiklikult rohkem pingutama, et seda omalt poolt suurendada, stimuleerida ning läbi selle panustada enam selle regiooni arengusse?
- On suur heameel tõdeda, et positiivsust aitab sisendada Vabariigi Presidendi ning VPK kohalolek sel sügisel siin regioonis ning loomulikult siia siirdunud ning siin kasvanud kõrgemad õppeasutused. Ja mõelda tulebki suuremalt ning teha omakorda veelgi suuremalt.
- Hoian ka pöialt, et Narvast saaks 2024 Euroopa kultuuripealinn, kuna see oleks märgilise tähtsusega ning sisendaks siia regiooni rohkem eneseusku ning tooks endaga kaasa mitmeid uusi võimalusi ja seda ka ettevõtlusele.

- Töötus ja töökohtade, eelkõige atraktiivsemate töökohtade nappus on täna siin suureks probleemiks. Lisaks sellele on ettevõtlusaktiivsus Ida-Virumaal palju madalam kui mujal Eestis.
- Tuleks kasutada regiooni konkurentsieelist, et meelitada ligi investoreid kes oma tootmise Narva elektrijaamade juurde toomisega saaksid eelise võrgutasude puudumise näol.
- Narva kolledžist, mida on toetatud ka EL fondidest on kujunenud oluline keskus nii Narvas kui ka Ida-Virumaal. Ka TTÜ Virumaa Kolledž on hea näide aga miks ei võiks siia ka muid õppeasutusi tuua, sest väga positiivsed näited on ju olemas.
- Olen varem korduval öelnud, et Eesti võiks olla koht, kus saab uusi lahendusi testida – isesõitvad autod, droonid jms. Miks mitte soodustada seda justnimelt siin regioonis ning luua sünergiaid, õppeasutuste ning edukate ettevõtete vahel? Ehk aitab see suurendada ettevõtlusaktiivsust ning ärgitada huvi noortes, midagi uut teha ja proovida.
- Ei ole ka mingi uudis see, et teenustesektor on siis regioonis väga tagasihoidlikult arenenud. Narvas pole ühtegi suurt korralikku hotelli (Narva-Jõesuus muidugi on) ja ka restoranidega on Eesti mõistes suure linna kohta hea teenuse pakkumine suhteliselt tagasihoidlik. Turismi potentsiaali on samuti vähe kasutatud, sest igal aastal külastab praegu Ida –Virumaad kõigest ca 100000-160000 turisti. Igal juhul oleks siin regioonis palju võimalusi, kui vaid oleks piisavalt eneseusku, enesekindlust ning inimesi, kes suudaksid neid võimalusi realselt rakendada.
- Kindlasti mängib selles kõiges olulist rolli ka transpordipoliitika. Kui rääkisime Rail Balticast siis tuleks tegelikult rääkida ka Tallinn- Narva rongiühendusest. Eesmärk peaks olema Sillamäe, Narva ja kogu Ida – Virumaa region muu Eestiga ära ühendada läbi uuendatud ja kaasaegse 1520mm rööbastel toimiva raudteeühenduse.
- Selleks on võimalik ka EL rahastust taotleda ning see looks uued võimalused ja uued töökohad. Ja mis veelgi olulisem, võimaldaks igapäevaselt palju kaugemal tööl käia ning võiks mõjuda inimesele

positiivse motivaatorina. Sellel oleks muide ka väga selge ja tugev sõnum – riik hoolib siinsetest inimestest.

- Täna sõidab Tallinnast Tartusse päevas ligikaudu 8-10 rongi, Narva ainult 3-4. Tulevikus peaks olema nii, et Narvas istud mugavasse rongi, sõidad natuke üle tunni Tallinnasse ning sealt edasi, kas Rail Balticuga või lennukiga Ülemiste sõlmjaamast või laevaga Tallinna Sadamast.. Eesti muutub siinsete kohalike inimeste jaoks väiksemaks ning ühendused koos võimalustega suuremaks.
- Samamoodi on oluline keskenduda teistele ühendustele nagu näiteks Narva transiiditee rekonstrueerimise projekt, millest 85% on EL finantseeritud ja mis on mahult kokku üle 10,5 miljoni euro.
- EL toel valmivatest projektidest mainiks veel Narva raudteepeatuse ja bussipeatuse ühendamist, raudtee jaamahoone rekonstrueerimist ning suurepärase näitena innovatiivsest lahendusest riigi ja erasektori koostöös-Sillamäe veokite piiriäärset ooteala.
- Kindlasti oleks väga oluline Tallinn- Narva modernse ja nutika maantee väljaarendamine, mida tuleb aga vaadata kõikide taristuinvesteeringute kontekstis ning lõpuks on ju see poliitiline otsus, kuhu piiratud ressursse suunata. Isiklikult arvan, et selle ühenduse poliitiline ja regionaalpoliitiline tähtsus on vaieldamatu ning selleks otstarbeks tuleks kaaluda ka laenul põhinevat finantseerimist. Valikute küsimus igal juhul.
- Olen kindel, et üks päeva on üle Narva jõe uus sild, mida EL oleks kindlasti valmis läbi oma fondide rahastama aga selleks on paraku vaja soovi ja tahet mõlemalt poolt . Ida pool asetsev Venemaa on ju võimalusterohke kuigi äraarvamatu. Aga küll see sild ükskord ikkagi tuleb.
- Mida veel sellele regioonile soovitada, mina omalt poolt soovitaks näha klaasi pooltäis, mitte pooltühjana ja sellest mõttest kantuna arvan, Ida-Virumaa võiks olla just see piirkond, kes uutele asjadele alati jah ütleb.
- Ida-Virumaast võiks saada transpordi innovatsiooni katseplatvorm - droonid, isesõitvad autod, uued multimodaalsed lahendused jne. See eeldab aga mõtteviisi muutmist ning aktiivset tegevust uute võimaluste

loomisel. Igal juhul oleks see väärt pingutust ning sellest oleks kasu nii Eestile kui kogu regioonile.

- Austatud daamid ja härrad, olla viimane kõneleja enne lõunapausi on alati natuke tänamatu, sest kõik juba kibelevad keha kinnitama. Seega tänan teid kannatlikkuse eest ja soovin kõigile huvitavat pealelõunat ning teeme koos selle regiooni edukaks.
- Tänan tähelepanu eest!
