

Transpordiühendused Euroopa äärealadel

ESPON rakendusuuringud ja sihtanalüüsid: TRACC, ADES, EUROISLAND, PURR

Regionaalne ja kohalik transpordiühendus TRACC

Ida-Euroopa mahajäämus. Regionaalsel tasandil püsib Ida-Lääne lõhe, kuigi ka Ida- ja Kesk-Euroopas on maanteed ja rongiühenduste kvaliteet paranenud. Enamikus Euroopas piirkondades jõuab vähemalt ühe regionaalse keskuseni vähem kui 60 minutilise sõiduajaga, Lääne-Euroopas on võimalik sama sõiduajaga jõuda rohkem kui viide regionaallinna. Eestit on võimalik üsna suures ulatuses nõ katta Tallinnast, Tartust ja Pärnust ühetunnise sõiduajaga. Vaatamata suhteliselt kõrgetasemelisele teenusevõrgustikule Eestis on sellele ligipääsetavus ühiskondliku transpordiga endiselt piiratud ja aeglane, oluliselt kehvem kui Lääne-Euroopas.

Maapiirkondade mahajäämus. Pealinnapiirkondade või suurte linnastute juurdepääsetavus erineb oluliselt maapiirkondade, äärealade ja raskesti ligipääsetavate piirkondade omast. See kehtib ka Eesti kohta. Ka maakondlikult ei ole kõik teenused, näiteks eriarstiabi või erikaubagrupid kättesaadavad, mis eeldab sõitu Tallinna või Tartusse. Minimaalsed teenused on kättesaadavad mõistliku ajakuluga enamikus Euroopa piirkondades, sh Eestis, kuid maapiirkondades või hõredalt asustatud piirkondades on valikuvõimalusi vähem kui suuremates linnades.

On tekkinud siseperifeeriad. Eestis puudutab see iseäranis kriisijärgselt Vahe-Eestit ja Kesk-Eestit Tallinna Tartu ja Tallinna Pärnu teljel, kuivõrd maakondlik tööturg ei ole enam likviidne ning Tallinna-Tartu laienenud tööjõuarealis osutub igapäevane tööranne liialt kulukaks. Tallinn Narva teljel, Lääne-Virumaal siseperifeeria seni ei avaldu, kuigi ka Lahemaal on püsielanikkonda alles vähe.

Juurdepääs üldteenustele. Juhtumuuringute analüüsid näitavad avalike üldteenuste ühtlast geograafilist jaotust, tagades minimaalse teenuse kättesaadavuse ka sõltumata rahvastiku tihedusest või majandustegevuse intensiivsusest. Paljud juhtumiuuringud tuvastasid teenuste kättesaadavuse halvenemise tingituna majanduskriisist, mis tõi kaasa kärpepoliitika, kulutõhususe tõstmise, avalike teenuste tsentraliseerimise ja erateenuste optimeerimise ehk siis otsesõnu vähendamise ääremaadel. Autoga juurdepääsetavus on mõistetavalt parem ühistranspordiga juurdepääsetavusest. Autode ja ühistranspordi mustrid erinevad suurel määral, ühistransport on kättesaadav linnapiirkondades ja piki transpordikoridorisid. Ainult üksikutes Euroopa suurlinnades pakub ühistransport ajalises arvestuses enam-vähem võrreldavat kiirust autoga (kus esineb ummikuid, on tülikas ja kallis parkimiskorraldus etc). Hõreasustatud Eesti ja Põhjamaade maapiirkondades tuleb möönda autotranspordi olemuslikke eelseid ühistranspordi ees, arvestades üksikvajaduste aegruumilisi erinevusi. Soome ja Rootsi maakondades on viimastel aastatel ühe enam rakendatud isikustatud teenuseni jõudmise lahendusi (taksondus, nõudetransport jne)

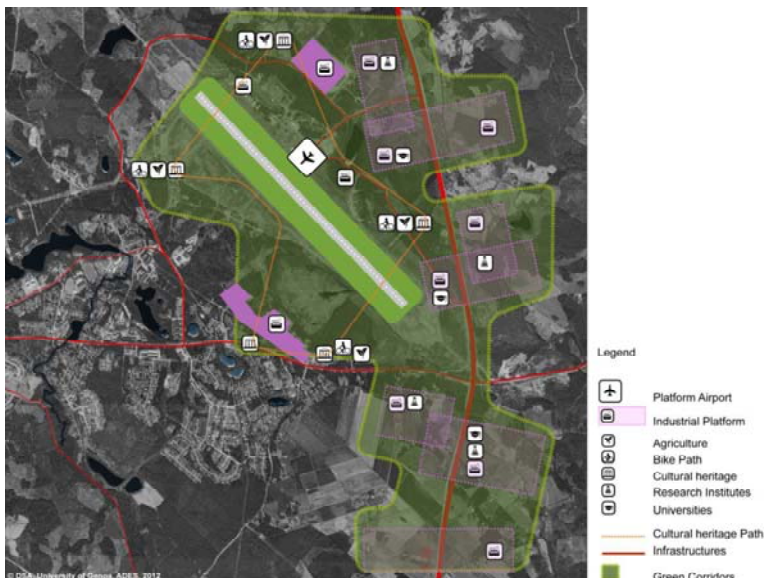
Ühistranspordi multimodaalsus. Seda on ESPON analüüsid rõhutatud läbivalt, et kahaneva ja üleminekulise ühistranspordivõrgustikuga riikides on oluline tõsta multimodaalsust, selle asemel et nappivates vahendites eri transpordiliikide vahel tekitada konkurentsi. Ka Eestis on ühistranspordi kvaliteedi parandamises suur arenguruum erinevate transpordiliikide ühildamisel, sobitades kokku kaug- ja regionaalse bussitranspordi, kaug- ja kohalike rongide sõiduplaanid. Need liiguvad küll sõltumatutes võrgustikes ja oma ärilises loogikas, kuid peaksid kokku moodustama multimodaalse transpordivõrgustiku kuni piletisüsteemideni välja. See võimaldab tõsta esile ja mängida välja iga transpordiliigi eelised, kas siis pikemate või lühemate vahemaade läbimiseks. Samuti tuleb teenuse arendamisel täpsemalt sihtida erinevate reisisegmentide tingimusi, nõudlust ja ajakulu kriteeriume.

Lennujaamad kui majandusedu võtmed perifeersetes regioonides ADES

ADES analüüsis regionaalsete lennujaamade arendamise perspektiivi. Uuring lähtus ideest, et ka lennujaam ise on ressurss ning evib lisaks funktsionaalsetele kasudele pehmeid väärtusi, olulist mainekujunduslikku tähtsust regionaalarengus (linna olemasolu kaardil). Äärelise asendiga piirkondades on kindel roll turu loomisel ja kasvatamisel transporditeenuse pakkumisel ehk siis

parem juurdepääsetavus mõjutab positiivselt piirkonna majandust ja elujärge. Alahinnata ei saa ka nõudlust, sest tugev ja kiire majandusareng viib omakorda transporditeenuse vajaduse kasvule.

Üheks näidisjuhtumiks oli valitud Jyväskylä ja Kesk-Soome. Soome äärelistes piirkondades on lennujaama taristu arendamine ja ühenduste parandamine olnud kriitiliselt oluline ülesoomelise tasakaalustatud arengu osa. Jyväskylä lennujaama tagamaal elab ligi 300000 elanikku rahvastiku tihedusega ligi 14 in/km². Pakkumispoole parandamiseks on pikendatud lennuradu, rajatud lennujaama tugitaristut sh juurdepääsuteid, lisatud ühistranspordiühendusi, soovitud lennujaama lähikonnas ettevõtlust ja tööstuse rajamist. Soome asustuse, transpordisüsteemide ja majanduse näitel on hinnatud, et regionaalsete lennujaamade omavaheline kaugus ei tohiks ületada 3 tundi auto- või rongisõitu antud turutingimustes. Kiirrong läbib Helsinki-Jyväskylä vahemaa kesklinnast kesklinna 3 tundi ja 9 minutiga, mistõttu on järjest kiirem rongiliiklus võtnud lennuliikluselt isegi turgu tagasi (eriti perede, tudengite, vähemkindlustatud elanike nišis). 13-15nele rongiväljumisele päevas vastab vaid 3 lendu Helsinkisse. Piirkond ei ole suutnud luua makroregionaalseid ühendusi Stockholmi või Kopenhaageniga, seda isegi biomajanduse ja paberitööstuse kõrgeastail. Mida on üritanud Jyväskylä tõestada – lennujaama tuleb arendada transpordiplatvormi põhimõttel. Ei piisa ainult lennuühenduste arvu tõstmisest, vaid oluline on logistikateenuste ning lennuvälja lähialale transporditugiteenuste ja suurema transpordivajadusega tööstusparkide rajamine. Tööstusalade arendamine ei ole siiski edenenud strateegiliselt planeeritud mahus.



Regionaalsete lennujaamade võrdluses, Kreeka saartel on riik rakendanud lennuühenduste riiklikku subsideerimist sarnaselt Saaremaale ja Hiiumaale Eestis. Itaalias on regionaalsete lennujaamade arengu asemel võimaldanud kiire rongiühendus korraldada kiiremat juurdepääsu suurematele, laialdasema ja tihedama lennugeograafiaga lennujaamadele ning seetõttu on ka mitmetes regionaalsetes lennujaamades valitud hoopis uus arengurada, kasutades suurt maa-ala atraktiivse ja uue tervikliku linnaku rajamiseks (näit. Savona). Uuring ei süvenenud hinnaküsimustesse, samuti ei rakendatud ökonomeetrisi mudeleid ega uuritud erinevate transpordiliikide konkurentsipositsioone täpsemalt reisilennunduse suhtes.